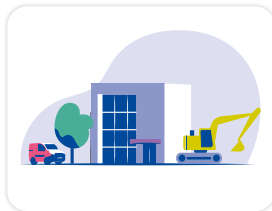




Activité 2021

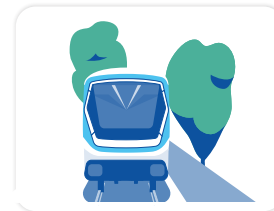
○



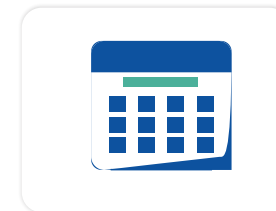
**Le chantier, moteur d'activité
pour les TPE-PME**



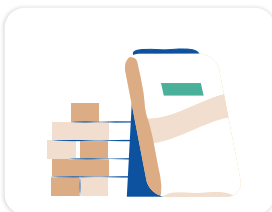
**L'affirmation
de la maîtrise d'ouvrage**



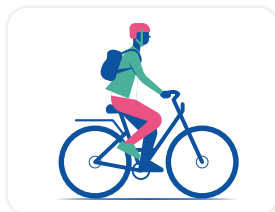
**Première sortie
pour le nouveau métro**



**Calendrier des mises
en service**



**De nouvelles vies pour
les terres de chantier**



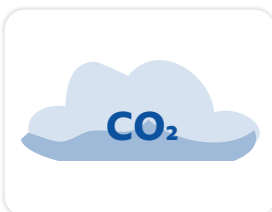
**Les quartiers de gare
se dessinent**



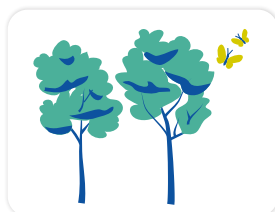
**Déjà 3 millions d'heures
d'insertion**



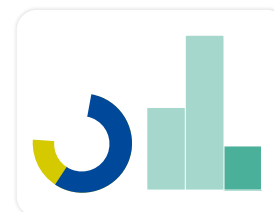
**Retrouvailles
avec le public**



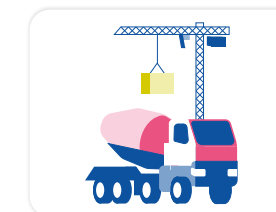
**Une stratégie
bas carbone renforcée**



**Des actions pour
la biodiversité locale**



**Un financement sécurisé à
hauteur de 70%**



**Toutes les lignes
en travaux**

66
Mot du directoire
et du conseil
de surveillance

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

DÉMARCHE ET INDICATEURS RSE

BILAN SOCIAL

DONNÉES FINANCIÈRES

RISQUES ET ENJEUX

Une année de mobilisation, de clarification et d'engagement

○

Le Grand Paris Express avance, fort de l'expérience acquise et partagée par l'ensemble de la communauté partenaire de ce chantier unique sans précédent, en France et en Europe. Six années après le lancement des premiers travaux de génie civil à Clamart, les tunneliers poursuivent leur progression, les gares et ouvrages prennent forme. L'année 2021 voit de surcroît l'arrivée de nouveaux défis pour les collaborateurs de la Société du Grand Paris, avec les chantiers d'aménagement qui succèdent, voire se superposent, aux travaux d'infrastructure. Les quartiers de gare, précurseurs de la ville de demain, se dessinent peu à peu, portés par la stratégie urbaine et la filiale de valorisation de notre patrimoine foncier, SGP Immo. Avec cette année stratégique, toutes les conditions sont réunies pour que le Grand Paris Express exprime son plein potentiel métropolitain.

2021 est ainsi une année de mobilisation en faveur du développement urbain des quartiers de gare afin de réussir la transformation de la métropole, plus que jamais nécessaire. Lancé en comité stratégique par le Premier ministre, le pack État vise à concrétiser une étape nouvelle pour faire du Grand Paris Express bien plus qu'un réseau de transport, un accélérateur de la ville bas carbone, soucieuse de ses habitants et de ses ressources naturelles. Aux côtés des acteurs publics mobilisés, nous œuvrerons pour construire de nouveaux logements et locaux d'activité, avec le souci de participer à la mixité sociale et fonctionnelle du territoire métropolitain et de l'excellence environnementale, pour tous et partout.

2021 est une année de clarification. Clarification du calendrier des mises en service du nouveau métro avec la prise en compte des aléas techniques, mais aussi des



De gauche à droite
Bernard Cathelain
Jean-François Monteils
Frédéric Brédillot

retards liés à la situation sanitaire, qui, outre l'arrêt total des chantiers durant plusieurs semaines, a eu pour conséquence une moindre disponibilité des bureaux d'études et des entreprises. Clarification également avec un coût d'objectif du projet qui s'établit à 36,1 milliards d'euros, soit 1,4 % de plus que l'estimation de 2018. En procédant régulièrement à cet exercice de transparence, appuyé de l'amélioration constante de notre connaissance et maîtrise des risques, la Société du Grand Paris s'affirme comme un maître d'ouvrage responsable, délivrant à ses partenaires tous les éléments pour suivre, en temps réel, la progression du projet. Signe de cette confiance, après avoir levé 8 milliards d'euros en 2021 – 6,5 milliards d'euros sous le programme 100 % vert et 1,5 milliard d'euros auprès de la Banque Européenne d'Investissement – le projet était financé à fin 2021, pour un total de 25 milliards d'euros, dont 22,5 milliards d'euros sous le programme 100 % vert.

Ces levées sécurisent encore le financement du projet et confirment la Société du Grand Paris comme acteur de référence en matière d'obligations vertes. Enfin, 2021 est une année d'engagement, avec notre décision de réduire de 25 % les émissions carbone liées à la construction du métro. Les métropoles étant un concentré de défis pour l'environnement, les acteurs qui les font vivre doivent imaginer les solutions et les déployer sans attendre. En tant que maître d'ouvrage majeur, notre devoir est d'y faire face de manière exemplaire et d'apporter des réponses adaptées et pérennes. Construire une offre de transport telle que le Grand Paris Express, c'est proposer une alternative forte et soutenable aux modes polluants et participer, avec la stratégie urbaine, à rééquilibrer les territoires. Mais avant même ces gains carbone, les chantiers doivent, durant la phase de

“ La Société du Grand Paris s'affirme comme un maître d'ouvrage responsable, délivrant à ses partenaires tous les éléments pour suivre, en temps réel, la progression du projet.

construction, mieux prendre en compte le défi environnemental. Ainsi, bétons bas carbone, ultra-bas carbone et fibré, transformation des déblais argileux en liant alternatif ou encore valorisation de terres excavées dans des procédés constructifs, sont autant de solutions que nous mettons en œuvre aujourd'hui, avec nos entreprises partenaires, pour alléger l'empreinte environnementale des travaux. Nous encourageons les acteurs de la filière qui répondent à nos marchés avec des critères plus exigeants et un système de primes à l'innovation. Les déblais qui sortent de nos chantiers sont évacués, autant que possible, par des moyens de transport alternatifs à la route, essentiellement la voie d'eau. Ils concourent à la mise en place d'une filière d'économie circulaire par des opérations de valorisation ambitieuses, comme la terre crue.

En se fixant de nouveaux objectifs, plus audacieux, plus enthousiasmants encore, en s'assurant par la qualité constante de l'engagement de tous les collaborateurs que les trajectoires sont tenues et respectées, et en favorisant l'innovation à tous les niveaux, à toutes les étapes, la Société du Grand Paris entend contribuer à l'indispensable adaptation des métiers de la fabrique de la ville aux défis de notre époque.

*Jean-François Monteils, président du directoire,
Bernard Cathelain, membre du directoire,
Frédéric Brédillot, membre du directoire*

Avant-propos d'Olivier Klein, Président du conseil de surveillance.



« À l'heure où toutes les lignes du Grand Paris Express connaissent une actualité importante, avec des travaux de génie civil, ici, et des travaux préparatoires et acquisitions foncières, ailleurs, le conseil de surveillance est aux avant-postes. Il s'assure que les grands objectifs, fixés par le législateur, dès 2010, sont bien respectés par le maître d'ouvrage et que la cohérence du schéma d'ensemble, conçu à l'époque, est bien affirmée. C'est d'ailleurs l'un des éléments importants à souligner : le Grand Paris Express a été imaginé il y a un peu plus de dix ans et, déjà, ses fondateurs, État et Région en tête, avaient perçu les grands défis que nous aurions à relever : la saturation, la congestion du réseau de transport public, l'éloignement d'une partie de la population francilienne des bassins d'emploi et de l'offre de formation de la métropole, l'explosion des temps de parcours, l'artificialisation des sols générée par l'étalement urbain, les pics de pollution qui se multiplient avec des impacts directs sur la santé des habitants... La crise sanitaire a été un terrible révélateur des maux dont souffre notre métropole et des inégalités qui la traversent. Certes, la maladie frappait indistinctement les uns et les autres, mais on a vu brutalement la réalité des conditions de logement qui s'imposaient à tant d'habitants, tout comme l'absence

d'espaces verts et de commerces dits essentiels dans certains territoires. Elle a mis en lumière les temps de transport qui s'imposaient aux salariés de première ligne, soignants, policiers, enseignants, logisticiens... Elle a aussi montré que nos modes de vie pouvaient évoluer, que l'organisation du travail n'était pas figée, que la place du vélo et de la marche devait être repensée.

Aujourd'hui, c'est une autre crise qui fournit un éclairage tout aussi brutal, celle de l'énergie chère qui pèse et pèsera sur le pouvoir d'achat. Car dans les quartiers de gare du Grand Paris, plus des deux-tiers des logements ont été construits avant l'apparition des premières normes énergétiques dans l'habitat. C'est ici, à proximité des gares du Grand Paris Express, que se joue une bataille essentielle, celle de la ville bas carbone qu'il nous faut construire urgemment, une ville capable de concilier mixité et développement durable, urgence sociale et urgence écologique. Annoncée par le Premier ministre, la création d'un pack État qui rassemble tous les acteurs publics concernés par ce défi du logement et de la ville, apporte une réponse claire aux élus locaux qui œuvrent quotidiennement au plus près des habitants.

Ce pack n'est pas sans rappeler l'impulsion formidable qui a donné naissance au Grand Paris Express : l'État agit, mobilise toutes ses forces, mais rien ne se fait sans le dialogue permanent avec les territoires. C'est sans doute ce qui fait de ce grand projet d'infrastructure et d'aménagement un dessein qui rassemble, qui unit et qui bénéficie d'un soutien appuyé des habitants, y compris des riverains qui, disons-le, sont directement concernés par les travaux, mais comprennent l'absolue nécessité de réaliser ce réseau de transport pour rendre notre métropole et notre région plus vivables.

Dans cet esprit de dialogue permanent, 2021 aura permis de tisser des liens toujours plus étroits entre la Société du Grand Paris et le conseil de surveillance, où siègent, côte à côte, représentants des élus et des services de l'État. Les ajustements de calendrier des mises en service sont loin d'être anodins et méritaient d'être partagés, tout comme la vision urbaine qui s'affirme et les ambitions environnementales qui ont été revues à la hausse dès le temps des travaux.

Au terme de cette année particulièrement dense, le conseil de surveillance tient à apporter son soutien à tous les

acteurs qui participent à la réussite du Grand Paris Express et qui concourent, ensemble, à ce que ce projet se fasse dans les délais et les coûts attendus. Je pense aux collaborateurs de la Société du Grand Paris, aux compagnons des chantiers, aux écologues qui étudient la biodiversité et participent au maintien de sa richesse pendant les travaux, aux élus locaux, aux pompiers et à tous les professionnels qui concourent à la sécurité sur les chantiers. Je pense aux équipes d'Alstom, dont de nombreux sites participent à la construction des rames des lignes 15, 16, 17 et 18, aux architectes et artistes qui imaginent les gares de demain, aux transporteurs de déblais et à ceux qui valorisent ces terres, aux structures de l'économie solidaire, aux investisseurs qui font de cette aventure technique, industrielle et humaine une vitrine de la finance verte dans le monde. Toutes et tous sont les maillons d'une même chaîne, les artisans d'une épopée qui va transformer le visage d'une métropole et la vie quotidienne des millions d'habitants qui y vivent. »

Le chantier, moteur d'activité pour les TPE-PME

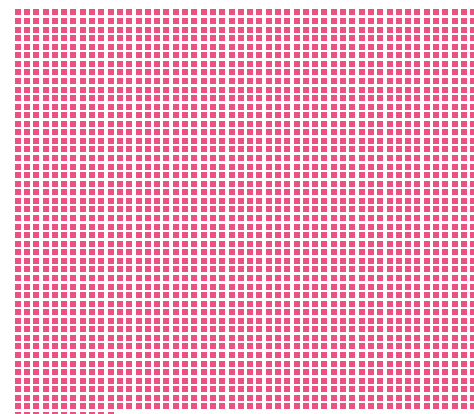


Qui dit projet d'ampleur dit répercussions tangibles sur les carnets de commandes des entreprises et, in fine, sur l'emploi, dans les secteurs de la construction et des équipements ferroviaires. En 2021, malgré la crise, ce soutien stratégique s'est poursuivi, notamment avec la notification le 22 février du troisième et dernier marché de génie civil de la ligne 16. D'autres étapes arrivent dans la foulée, avec leurs lots dédiés aux équipements ferroviaires ou à l'aménagement des gares. De quoi conforter les leaders européens des travaux publics, mais également tout un tissu régional et national de petites et moyennes entreprises qui bénéficient des clauses que la Société du Grand Paris impose aux attributaires de ses contrats. Déjà, plus de 10 milliards d'euros ont été versés aux entreprises qui réalisent le nouveau métro.

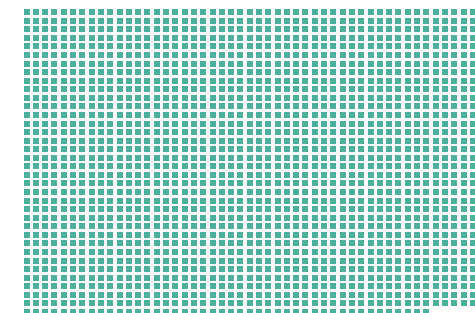
SUR LA BASE D'UNE ÉTUDE DE 38 MARCHÉS ATTRIBUÉS, LIÉS À LA CONSTRUCTION DU GRAND PARIS EXPRESS
Données au 31 décembre 2021 depuis le démarrage des travaux^(*)



4 524 ENTREPRISES MOBILISÉES



Île-de-France
2 408 entreprises dont 81 % de TPE-PME



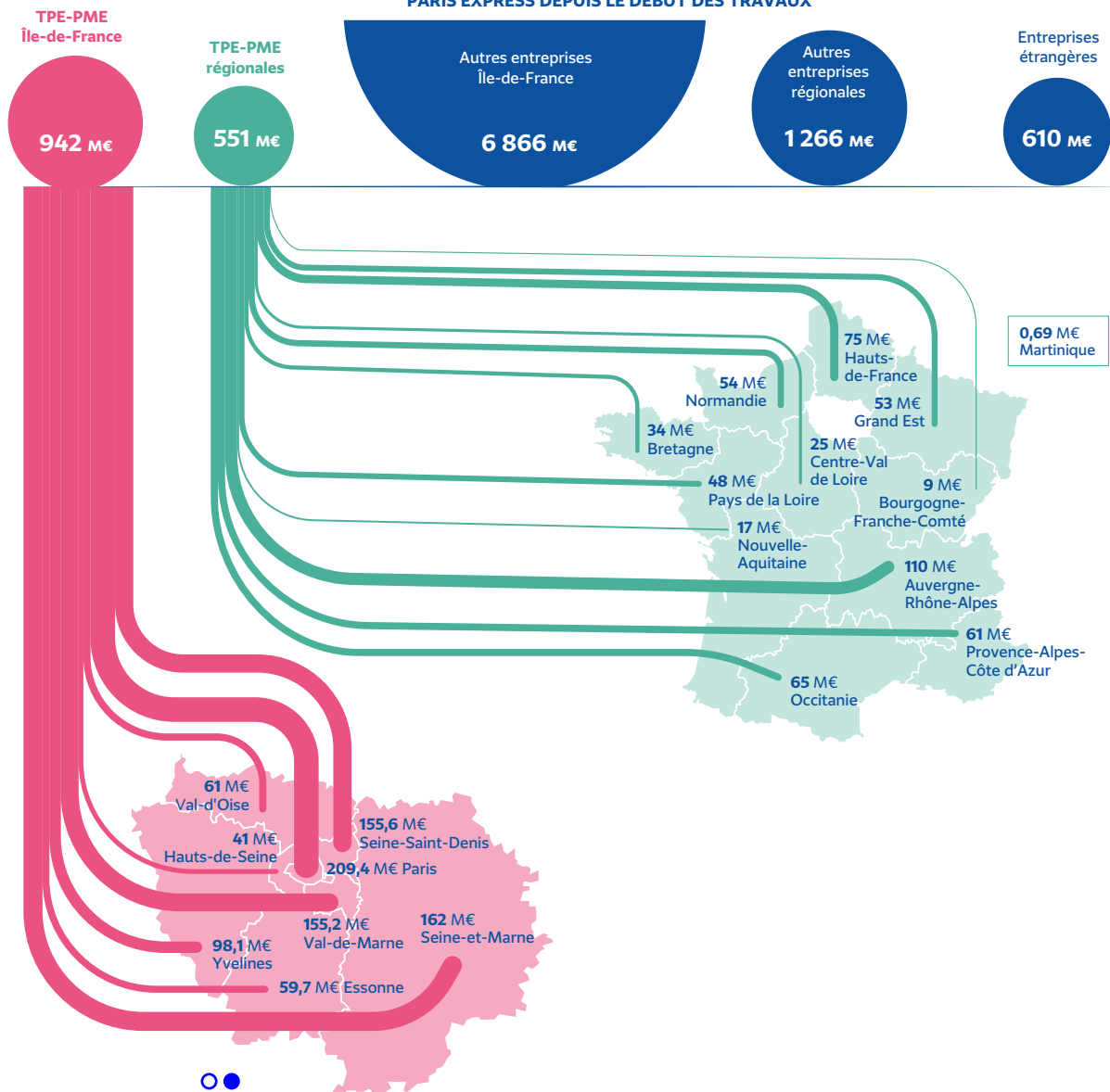
Autres régions
1 829 entreprises dont 82 % de TPE-PME



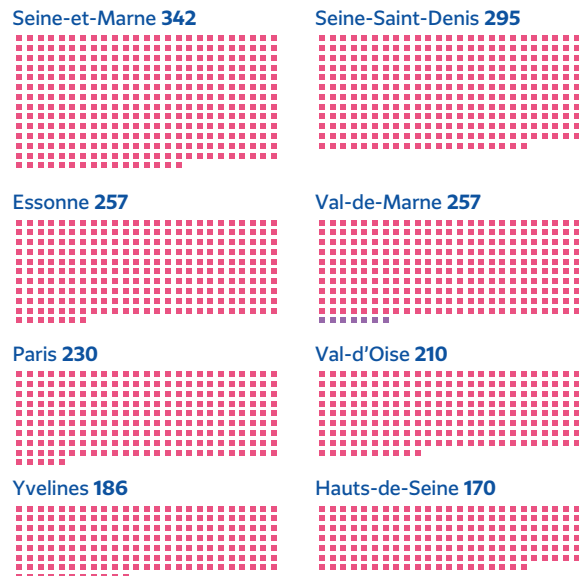
Étranger
287 entreprises

^(*) Selon les données déclaratives des entreprises et des territoires conventionnés.

10 235 M€ VERSÉS POUR LA CONSTRUCTION DU GRAND PARIS EXPRESS DEPUIS LE DÉBUT DES TRAVAUX



NOMBRE DE TPE-PME⁽¹⁾ FRANCILIENNES



(1) TPE/PME autonomes : < 25 % des capitaux/droits de vote détenus par une entreprise tierce, selon la définition des micro, petites et moyennes entreprises de la recommandation 2003/361/CE. la catégorisation TPE/PME est faite de manière déclarative par les entreprises titulaires responsables du reporting.

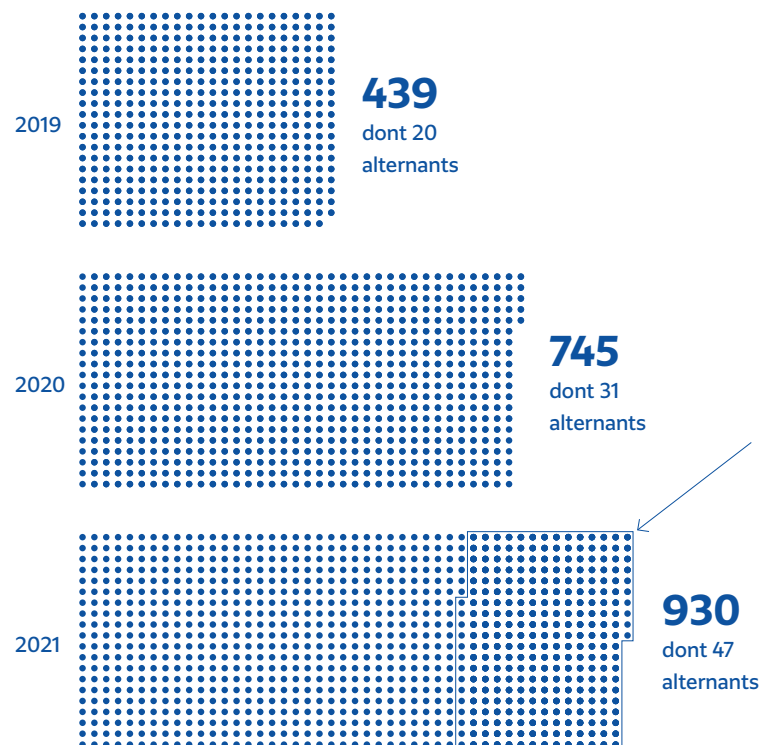
L'affirmation de la maîtrise d'ouvrage



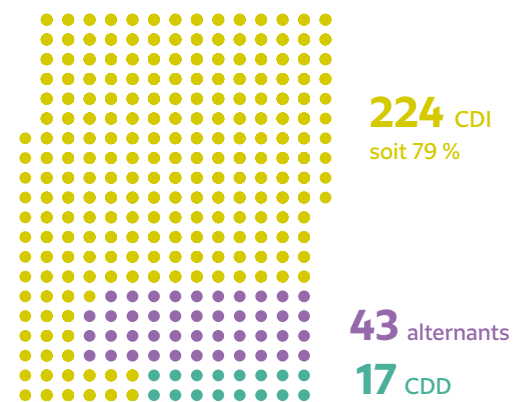
La Société du Grand Paris vient de souffler ses dix premières bougies et, déjà, l'établissement public en charge du pilotage du Grand Paris Express engrange des résultats concrets et prometteurs pour s'affirmer comme une entreprise responsable. C'est notamment le cas sur le front de l'égalité entre les femmes et les hommes, avec un index de l'égalité constamment à la hausse depuis sa création. Du côté de ses effectifs, le maître d'ouvrage a connu une forte croissance, passant de 248 personnes en 2018, à 930 en 2021. Cette montée en puissance permet de resserrer le pilotage du projet, pour tenir les coûts et les délais, et d'accompagner de nouvelles étapes, comme l'aménagement des gares ou l'équipement des tunnels.

ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF GLOBAL

Nombre de salariés au 31 décembre de chaque année



284 EMBAUCHES EN 2021



PRÈS DE 9 SALARIÉS SUR 10 INGÉNIEURS OU CADRES

Répartition par catégorie d'emploi

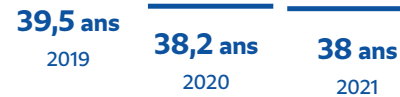
86,67 %
Ingénieurs et cadres

8,17 %
Agents de maîtrise

4,73 %
Employés

0,43 %
Hors classification

UN EFFECTIF QUI CONTINUE DE RAJEUNIR
Moyenne d'âge globale



25 ans
5,2 % des nouveaux embauchés⁽¹⁾ ont moins de 25 ans (15 sur 284)

+65 % DE PROMOTIONS

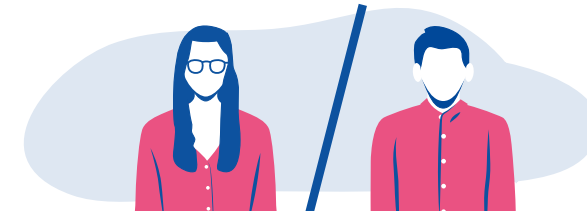
2020 : 29 promotions
2021 : 48 promotions

UN PROGRAMME DE FORMATION EN FORTE AUGMENTATION

+111 %
de dépenses en formation

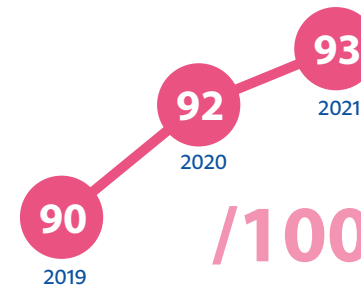
+76 %
de collaborateurs formés

(1) CDI et CDD hors alternant



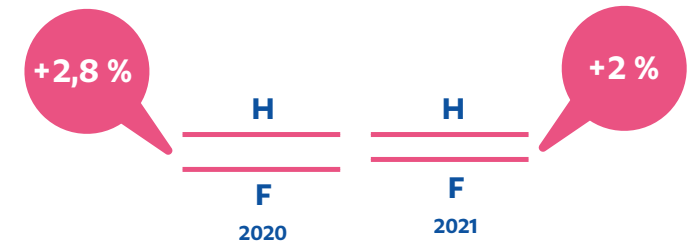
LES HOMMES ET LES FEMMES DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

NOUVELLE PROGRESSION À L'INDEX DE L'ÉGALITÉ FEMMES/HOMMES
Note obtenue⁽²⁾



(2) Somme des scores obtenus aux différents indicateurs obligatoires de la loi "Avenir Professionnel" du 5 septembre 2018

UN ÉCART DE RÉMUNÉRATION QUI SE RESSERRE
Écart global entre les femmes et les hommes à poste et âge comparables



Chaque année, une "enveloppe équité" est mise en place pour corriger les écarts de rémunération non justifiés. En 2021, 53 salariés en ont bénéficié dont 31 femmes, ce qui a contribué à la réduction de l'écart salarial.

Première sortie pour le nouveau métro

○

Les ferroviathes l'attendaient de pied ferme et ils n'ont pas manqué de relayer sa sortie sur les réseaux sociaux le 2 novembre: fabriqué par Alstom, le train d'essai du matériel roulant qui transportera les voyageurs sur les lignes 15, 16 et 17 a fait ses premiers tours de piste au Centre d'essais ferroviaires de Valenciennes. Ça avance aussi du côté de la ligne 18, avec le choix du nez avant des rames, à l'issue d'une consultation des Franciliens fin 2021. Alliant confort et rapidité, le nouveau métro choisi par Île-de-France Mobilités et la Société du Grand Paris se veut écologique, avec un taux de recyclabilité supérieur à 96 %. Un transport du XXIe siècle, en somme.

LE NOUVEAU MATÉRIEL ROULANT

Ligne 15



6
voitures

Capacité..... 1 000 voyageurs
Longueur 108 m
Largeur..... 2,8 m

Lignes 16, 17



3
voitures

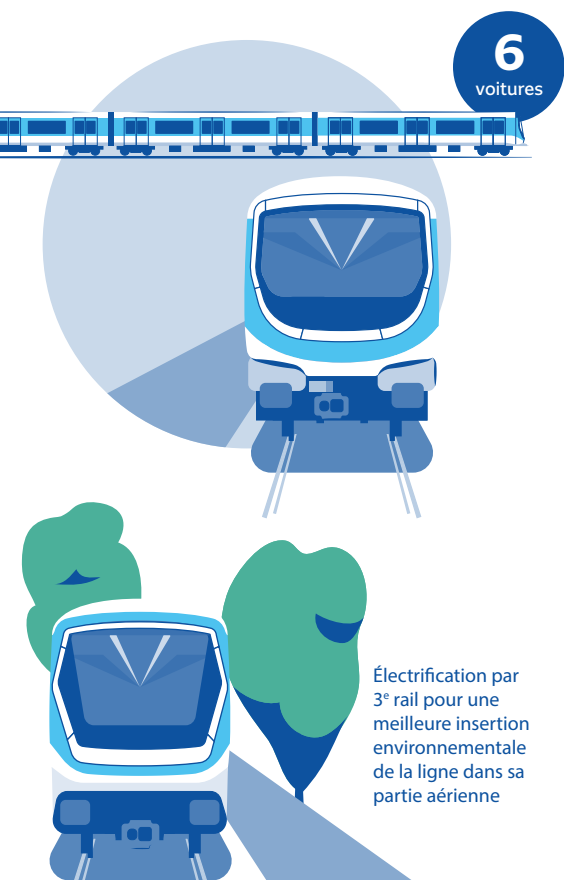
Capacité..... 500 voyageurs
Longueur 54 m
Largeur..... 2,8 m

Ligne 18



3
voitures

Capacité..... 350 voyageurs
Longueur 47 m
Largeur..... 2,5 m



Électrification par 3^e rail pour une meilleure insertion environnementale de la ligne dans sa partie aérienne

À BORD DES NOUVELLES RAMES

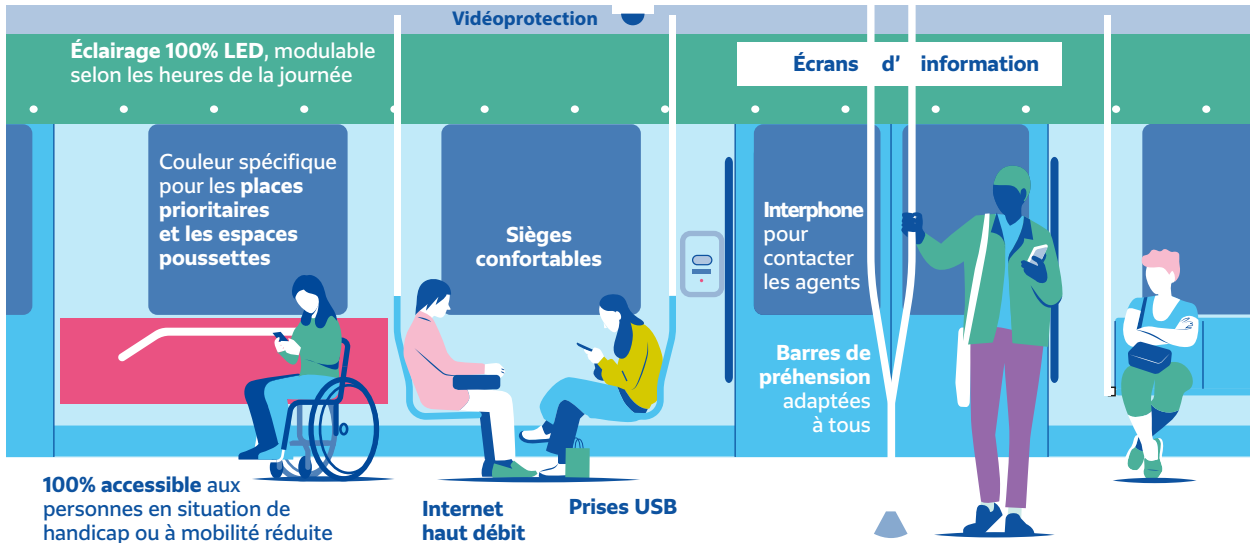
Pilotage automatique
Améliore la régularité et favorise une meilleure sobriété énergétique

Parebrise panoramique

Freinage 100 % électrique

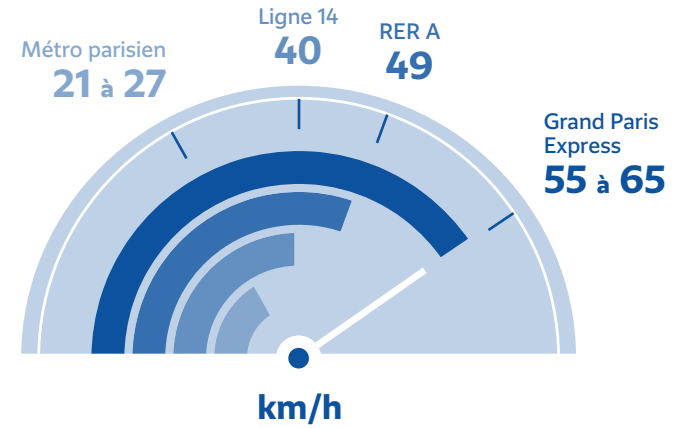
Récupération de l'énergie générée + minimisation des émissions de particules

Écrans sur les façades de quai
Temps d'attente des prochains métros, taux d'occupation des voitures pour une meilleure répartition des voyageurs sur le quai

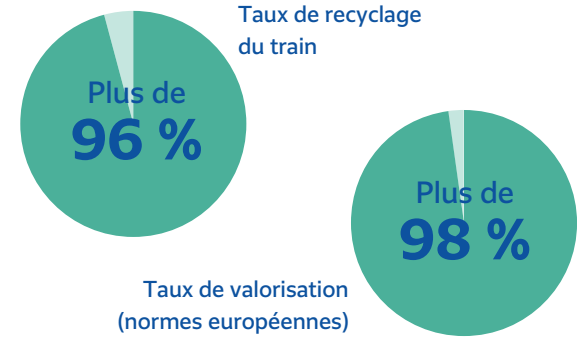


DES TRAINS PLUS RAPIDES

Vitesse moyenne en km/h



UNE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE ÉLEVÉE



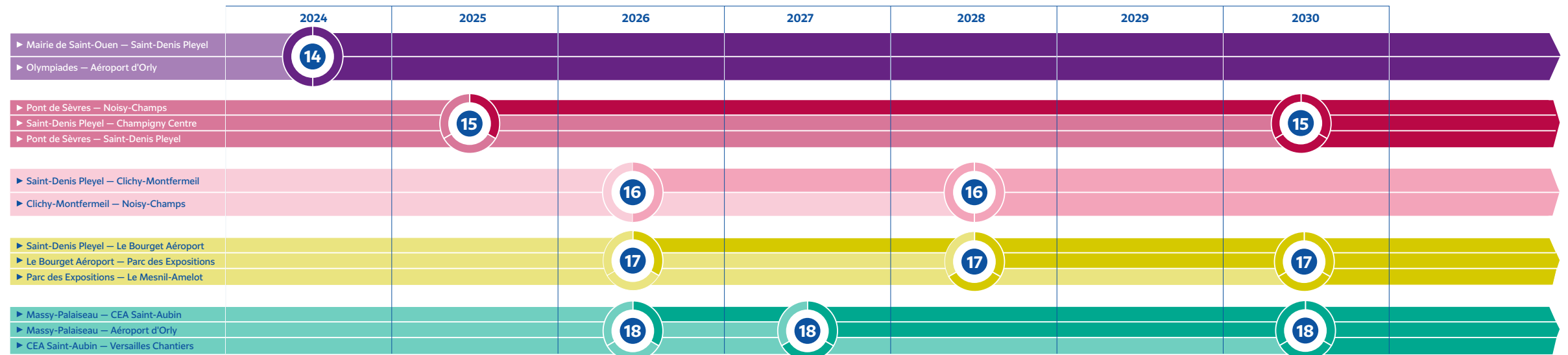
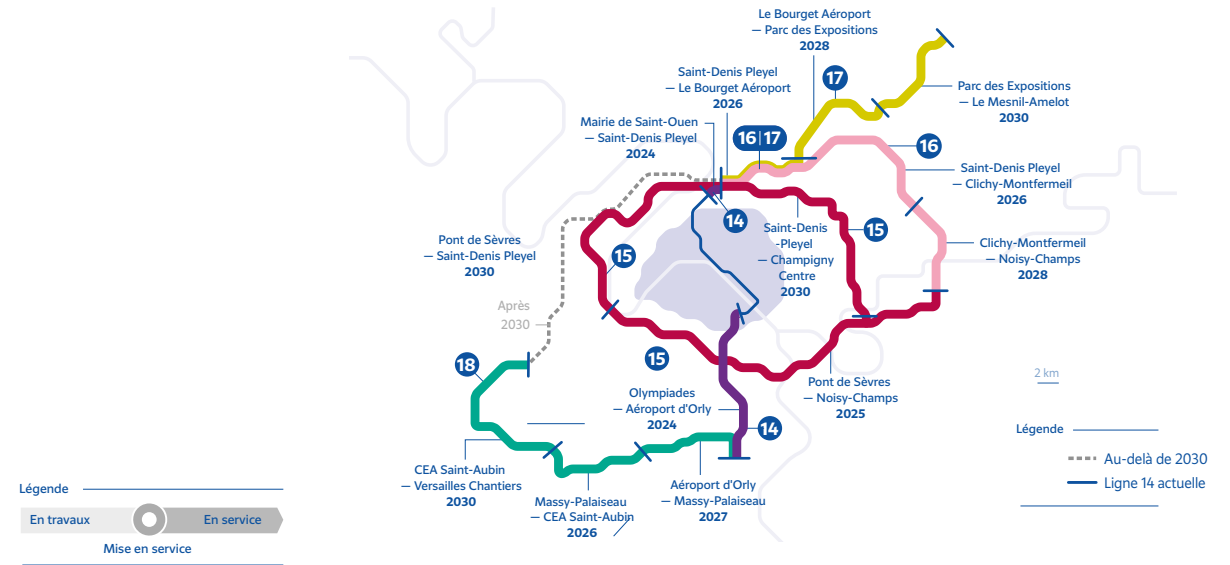
Le recyclage est l'opération par laquelle des déchets sont retraités afin d'être utilisés pour leur usage initial ou pour d'autres, à l'exclusion de l'utilisation comme moyen de production d'énergie. La valorisation consiste en la même opération mais inclut la génération d'énergie.

Un calendrier réajusté



Le 13 juillet 2021, la Société du Grand Paris met à jour la feuille de route du nouveau métro, une réactualisation rendue nécessaire notamment du fait des impacts de la crise sanitaire sur les chantiers. Pendant plusieurs semaines, ceux-ci ont été totalement à l'arrêt, avant de connaître une reprise très progressive. Ce contexte a également pesé sur le planning

de certaines procédures essentielles. Les mises en service des lignes du Grand Paris Express s'échelonneront comme prévu entre 2024, pour la ligne 14, et 2030, date à laquelle l'ensemble du réseau sera achevé. Mais plusieurs recalages et des mises en service anticipées sont annoncés sur les lignes 15, 16, 17 et 18.

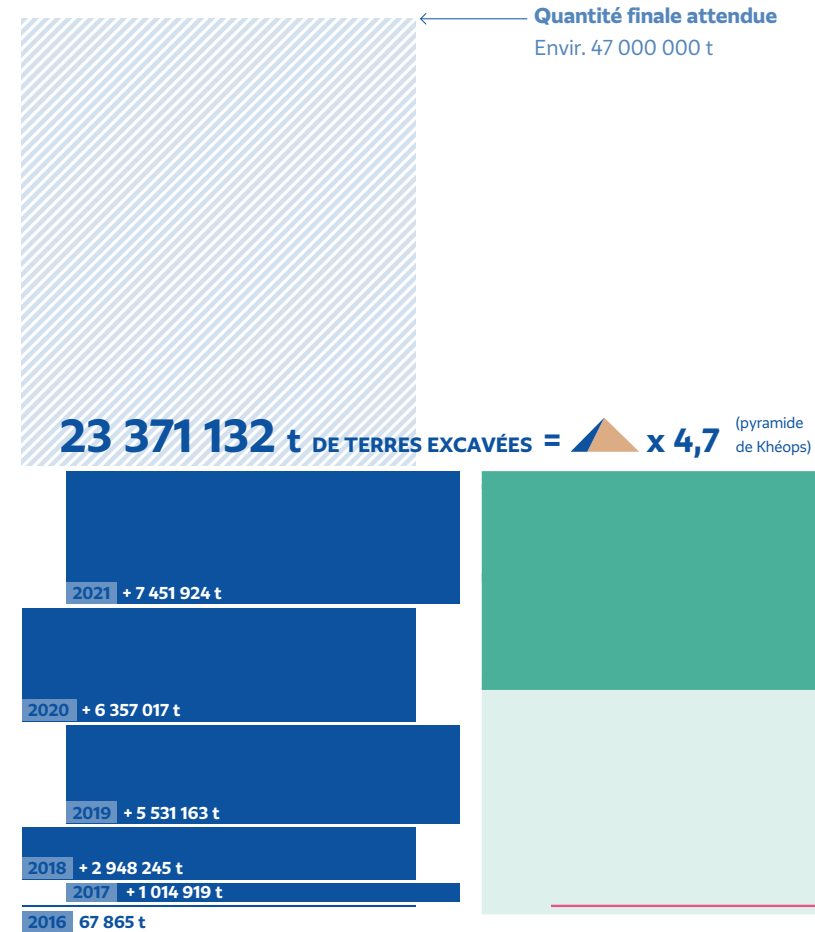
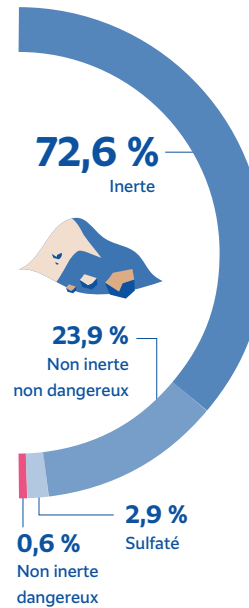


De nouvelles vies pour les terres de chantier



Et si les terres des chantiers participaient à l'édifice de l'économie circulaire? Pour cela, la Société du Grand Paris a lancé en septembre 2021 trois nouveaux appels à manifestation d'intérêt. Déjà, près de 50 % des déblais excavés ont trouvé une nouvelle vie, notamment avec le réaménagement de carrières en Île-de-France. Ainsi, le Grand Paris permet de combler ce qui a été creusé pendant des siècles pour construire Paris. L'objectif est d'atteindre 70 % de valorisation. Parmi les nouvelles pistes à creuser, l'aménagement de parcs et jardins, ou encore la production de briques en terre crue. En décembre, près de la moitié des déblais générés par la construction du Grand Paris Express étaient déjà sortis des chantiers.

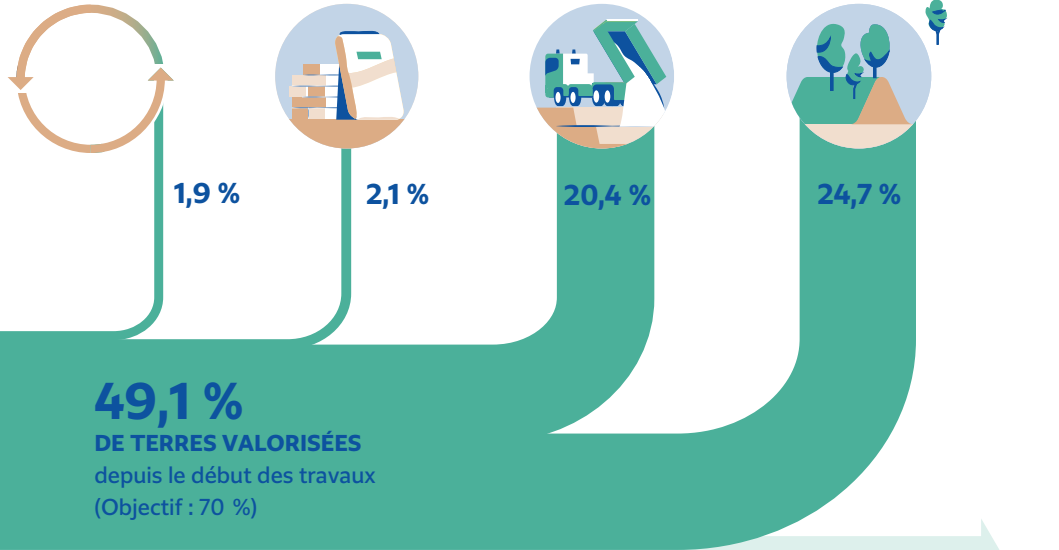
LA QUALITÉ DES DÉBLAIS



**L'INTÉGRATION DES DÉBLAIS
DANS LA BOUCLE VERTUEUSE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE**

Répartition en % vers différents types de réutilisation

- Réemploi sur site du Grand Paris Express**
- Recyclage** Cimenterie / plâtrerie
- Réaménagement de carrières** Principalement de granulats et de gypse
- Aménagements** Projets d'aménagement publics ou privés



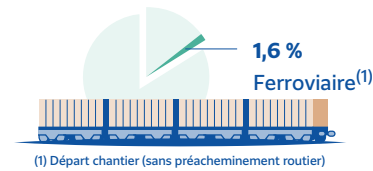
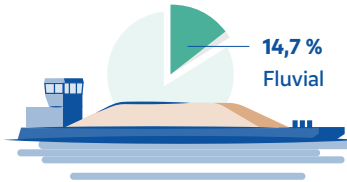
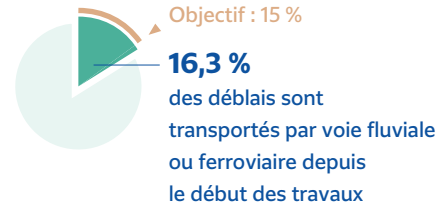
50,4 %
DE TERRES STOCKÉES

% DE TERRES VALORISÉES ANNUELLEMENT	2019	2020	2021
	38,55 %	48,87 %	54,49 %

0,5 %

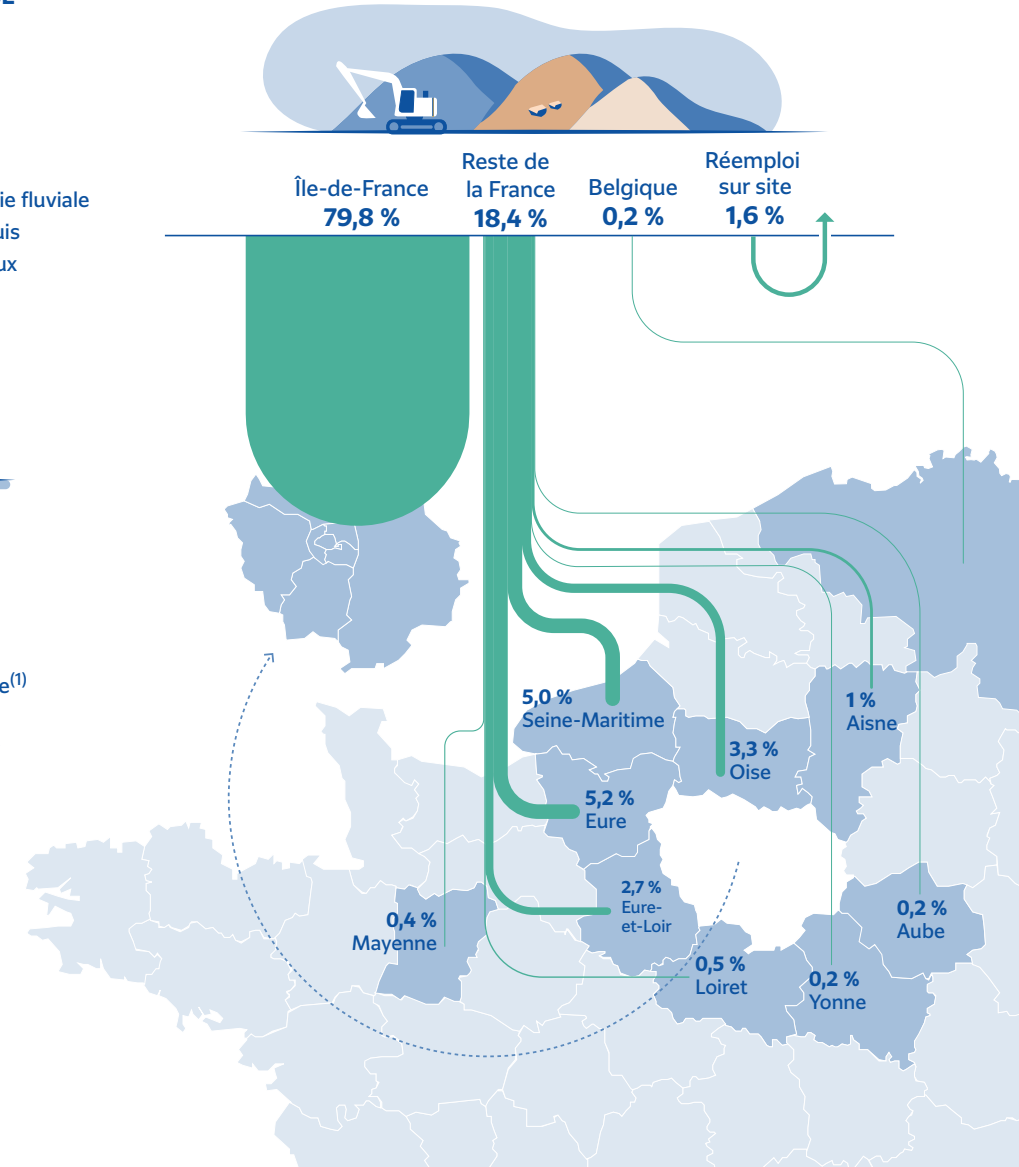
ISDD
Installation de stockage de déchets dangereux

**TRANSPORTS ALTERNATIFS À LA ROUTE :
L'OBJECTIF DES 15% DÉPASSÉ**



(1) Départ chantier (sans préacheminement routier)

DESTINATION DES TERRES VALORISÉES



Les quartiers de gare se dessinent

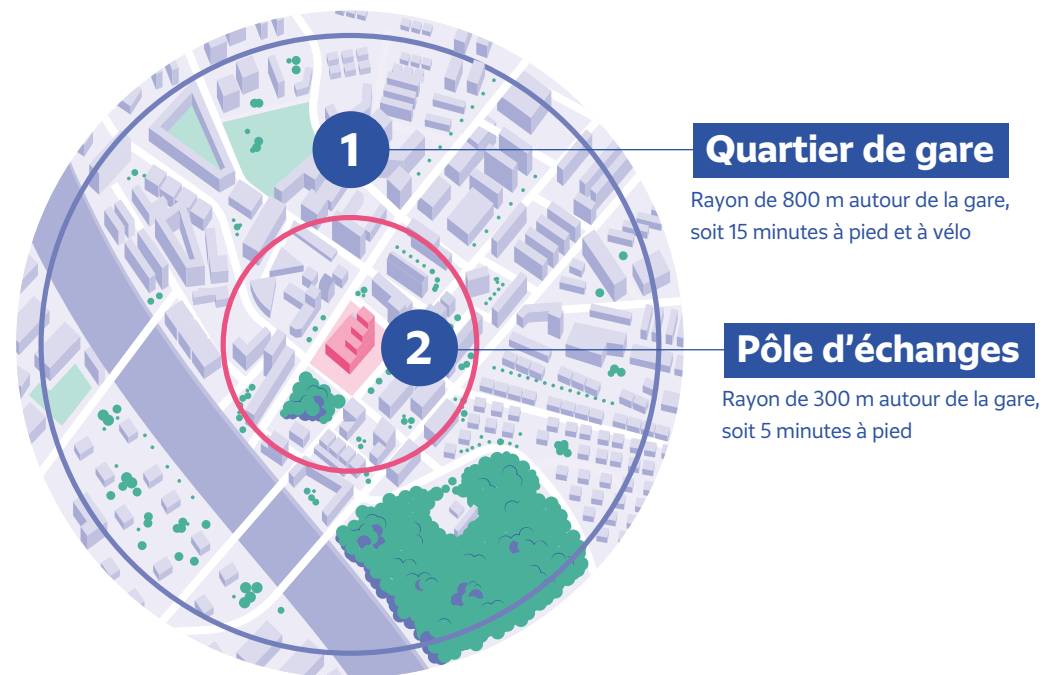
○

Une immersion virtuelle

Depuis décembre 2021, la Société du Grand Paris permet de parcourir virtuellement les abords des gares du nouveau métro, tels qu'ils seront aménagés. En plongeant au cœur de la maquette 3D, l'internaute grand-parisien peut en quelques clics se retrouver devant la gare Parc des Expositions, sur la ligne 17. Le viaduc se prolonge de part et d'autre de la gare aérienne. Les escaliers mécaniques permettent aux visiteurs de gagner le parvis et de rejoindre les 9 halls et les 42 salles de conférences du Parc des expositions. Autour de la gare, les espaces publics font la part belle aux bus, aux vélos et aux piétons. À quelques mètres, le RER B rappelle que 80 % des gares du Grand Paris Express sont connectées avec le réseau de transport actuel.

Des avancées concrètes

Cette préfiguration de la ville qui se transforme avec l'arrivée du métro va bien au-delà de sa représentation virtuelle. À Pont de Sèvres, la passerelle piétonne reliant la future gare à la Seine musicale a été posée en août 2021. Les études de pôles, qui visent à repenser les mobilités autour des gares, montent en puissance. 13 d'entre elles, sur les 68 attendues, sont maintenant finalisées. Enfin, devant le comité stratégique réuni le 8 novembre à Gennevilliers, le Premier ministre a annoncé la création d'un « pack État » pour accompagner les élus locaux et déployer une stratégie offensive. Objectif: rassembler des grands acteurs publics pour faire émerger des quartiers de gares bas carbone le long du Grand Paris Express. Pour cela, la Société du Grand Paris mobilisera ses emprises foncières afin de construire des projets immobiliers écologiquement exemplaires. L'enjeu est de taille: les deux tiers des logements situés à moins de 800 mètres des gares du nouveau métro ont été construits avant 1975, c'est-à-dire avant l'apparition des premières normes énergétiques dans l'habitat.



1 Dans un rayon de 800 m :
une transformation
d'ampleur de la ville

Plus de **100** projets immobiliers menés par la Société du Grand Paris sur son patrimoine foncier

1 million de m²
de surface plancher



140 km²
Superficie de l'ensemble des quartiers de gare

= x 1,5

2 Dans un rayon de 300 m :
favoriser les modes
actifs de déplacement



des métropolitains à moins de 2 km d'une gare grâce au Grand Paris Express

68

projets de pôles d'échanges

480 ha

d'espaces publics disponibles, pour un meilleur partage en faveur des modes de transport alternatifs

1 projet

de pôle concerté pour chaque gare

NOTRE ENGAGEMENT : UNE CONCEPTION
ÉCORESPONSABLE ET BIOCLIMATIQUE

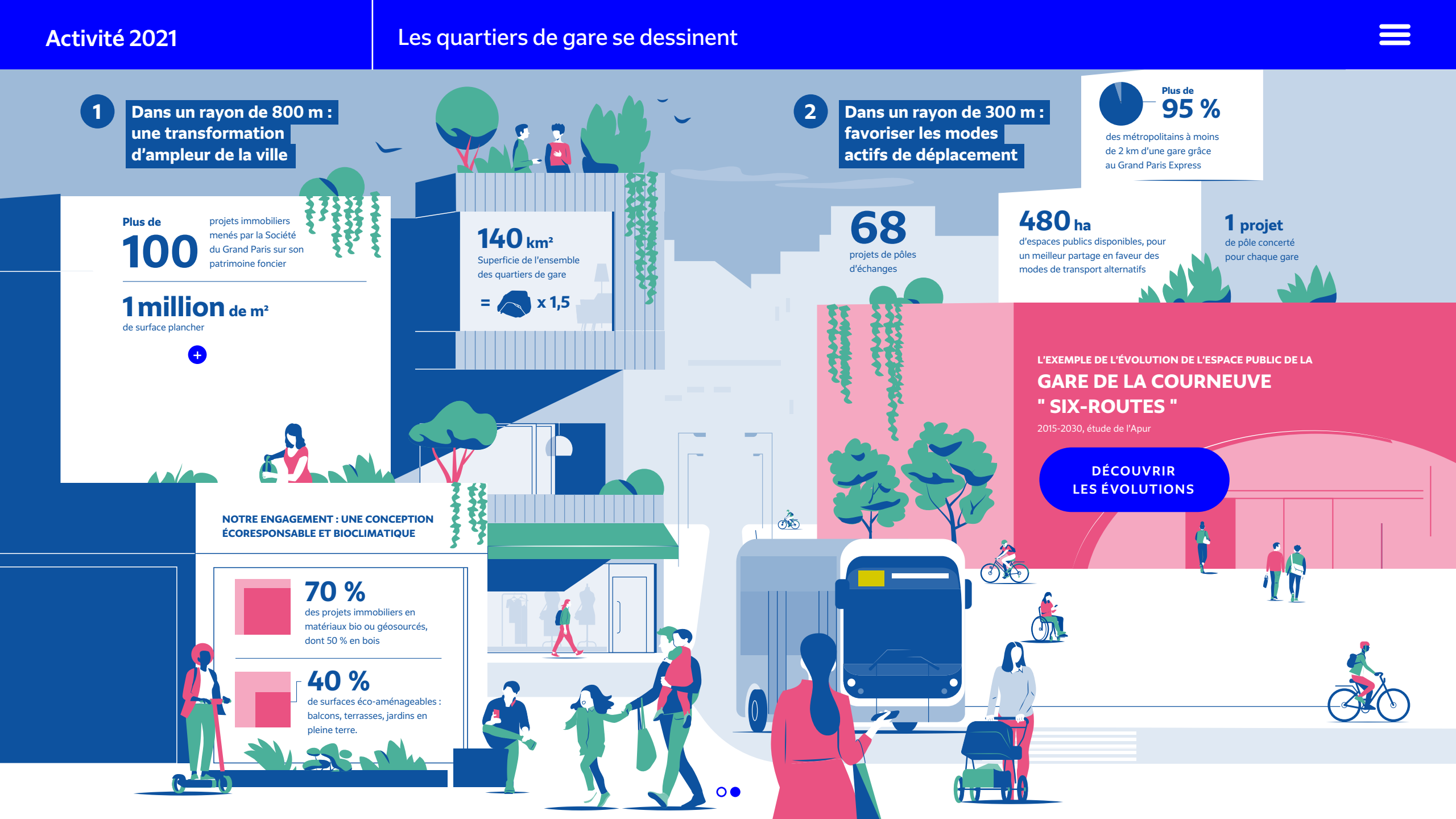
70 %
des projets immobiliers en matériaux bio ou géosourcés, dont 50 % en bois

40 %
de surfaces éco-aménageables : balcons, terrasses, jardins en pleine terre.

L'EXEMPLE DE L'ÉVOLUTION DE L'ESPACE PUBLIC DE LA
GARE DE LA COURNEUVE
" SIX-ROUTES "

2015-2030, étude de l'Apur

**DÉCOUVRIR
LES ÉVOLUTIONS**



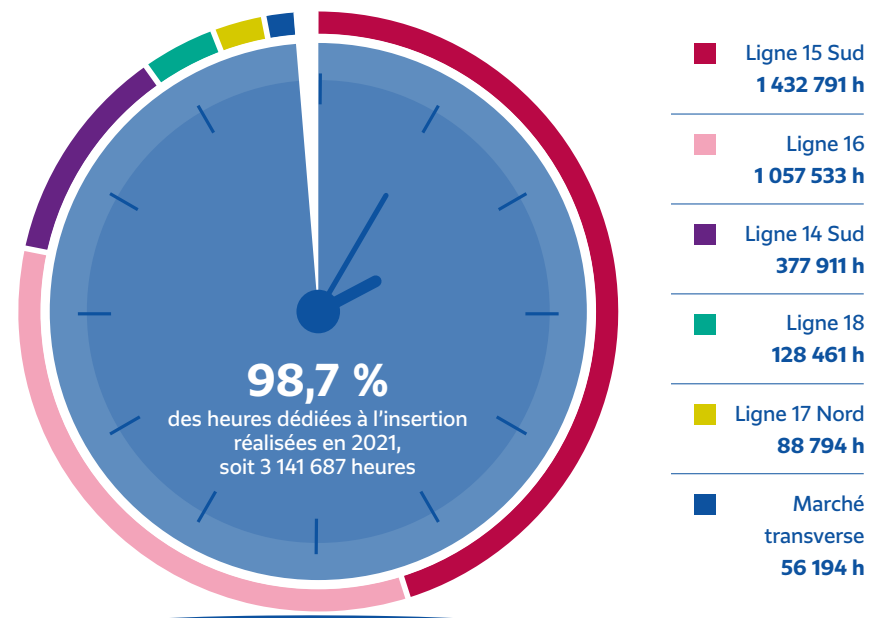
Déjà 3 millions d'heures d'insertion



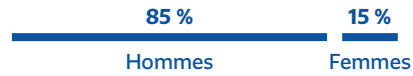
Avant de démultiplier les possibilités de déplacements en Île-de-France, le Grand Paris Express tient déjà une promesse, celle de transporter le plus grand nombre vers le monde du travail. Ses chantiers ont dépassé, en novembre, les 3 millions d'heures d'insertion, au profit de quelque 3 000 personnes éloignées de l'emploi. Un résultat directement lié aux clauses que la Société du Grand Paris a introduites dans ses marchés publics, à savoir consacrer 5 à 10 % du volume horaire aux personnes en insertion. Ainsi, la construction du métro est un tremplin vers l'emploi et un moteur pour l'économie locale.

SUR LA BASE D'UNE ÉTUDE DE 47 MARCHÉS ATTRIBUÉS, LIÉS À LA CONSTRUCTION DU GRAND PARIS EXPRESS
Données au 31 décembre 2021 depuis le démarrage des travaux⁽¹⁾

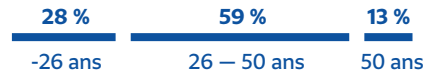
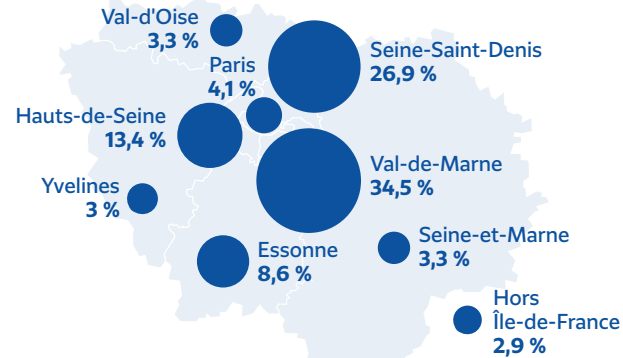
3 184 198 HEURES DÉDIÉES À L'INSERTION,
CONTRACTUALISÉES DANS LES MARCHÉS :
UN OBJECTIF QUASIMENT ATTEINT



3 087⁽²⁾ PERSONNES EN INSERTION



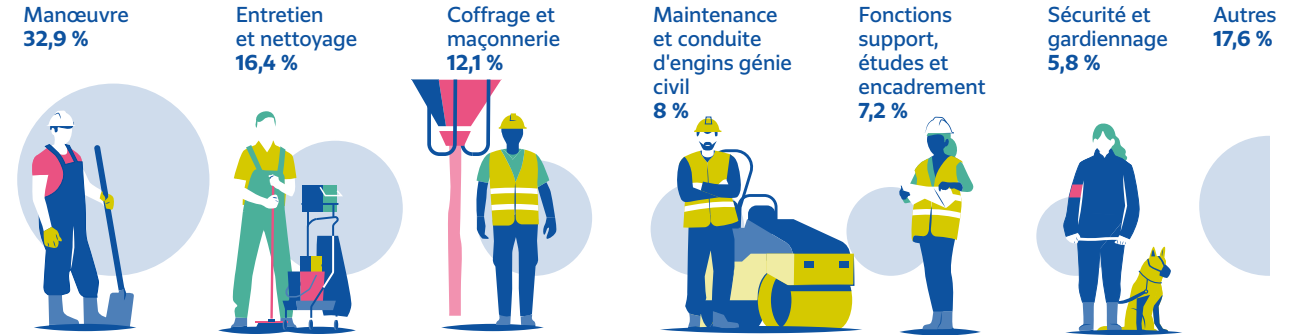
LIEU DE RÉSIDENCE



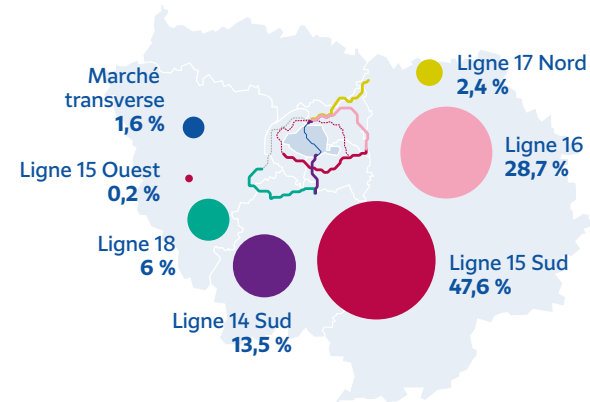
STATUT À L'ENTRÉE DANS LE CONTRAT D'INSERTION⁽³⁾

Demandeurs d'emploi longue durée	42,3 %
Moins de 26 ans sans qualification	23 %
Minima sociaux (RSA) ⁽⁴⁾	16,7 %
Autres (QPV, agrément IAE, réfugié, NC) ⁽⁵⁾	9,9 %
Séniors (+ de 50 ans)	5,6 %
Travailleurs handicapés	2,5 %

LES MÉTIERS LES PLUS REPRÉSENTÉS DANS LES CONTRATS DE TRAVAIL EN INSERTION



RÉPARTITION DU NOMBRE DE CONTRATS PAR LIGNE



TYPLOGIE DES CONTRATS DURANT L'INSERTION

Intérim insertion	48 %
CDD	22 %
Intérim	11 %
Alternance	5 %
CDI	5 %
Stage	4 %
CDIC	3 %
Autres	2 %

(1) Selon les données déclaratives des entreprises et des territoires conventionnés.

(2) La possible présence de doublons dans le reporting fait par les territoires partenaires de la Société du Grand Paris est inférieur à 3%.

Cette donnée est en cours de fiabilisation via l'outil décisionnel de la Société du Grand Paris. (3) Un seul statut indiqué par personne.

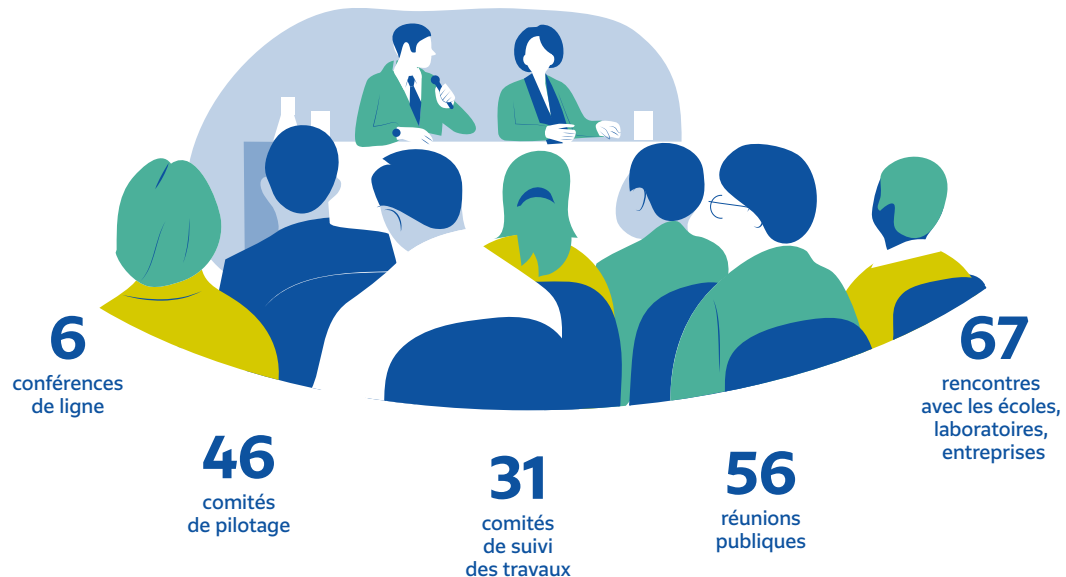
(4) RSA : revenu de solidarité active. (5) QPV : quartiers prioritaires de la politique de la ville / IAE : insertion par l'activité économique / NC : non communiqué.

Retrouvailles avec le public



Le 16 octobre, après des mois de «distanciation sociale», le Grand Paris Express donne rendez-vous au public et ouvre exceptionnellement les portes de 35 de ses chantiers. En une seule journée, pas moins de 14 000 personnes répondent présentes. De Massy à Sevran Beaudottes, on se presse pour découvrir ce qui se joue derrière les palissades, échanger avec des collaborateurs de la Société du Grand Paris, encourager les compagnons des chantiers. L'événement raconte également l'identité de ce projet d'infrastructure et d'aménagement : né d'une concertation sans précédent en France, il se construit, jour après jour, au travers d'un dialogue continu avec les élus locaux et d'échanges permanents avec les riverains.

LA CONCERTATION SE POURSUIT EN 2021 AVEC LES ÉLUS ET LES PUBLICS CONCERNÉS



Samedi
16
octobre

Journée portes ouvertes

+ KM9 à Massy, ligne 18

= 14 000
personnes accueillies sur les chantiers

1 016
visites de chantiers organisées tout au long de l'année

la Fabrique du métro⁽¹⁾

7 316 visiteurs

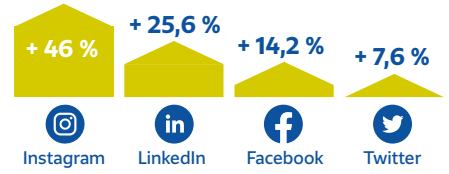
742 visites virtuelles

3 000
foyers de riverains très exposés aux travaux accompagnés par la Société du Grand Paris

87 %
des propositions d'indemnisation de la Société du Grand Paris acceptées par les riverains

16
agents de proximité déployés

+17,6 %
d'abonnés sur les réseaux sociaux en 2021



609
questions traitées sur la Foire aux questions

+ de 7 600
abonnés aux Flash Info diffusés aux riverains

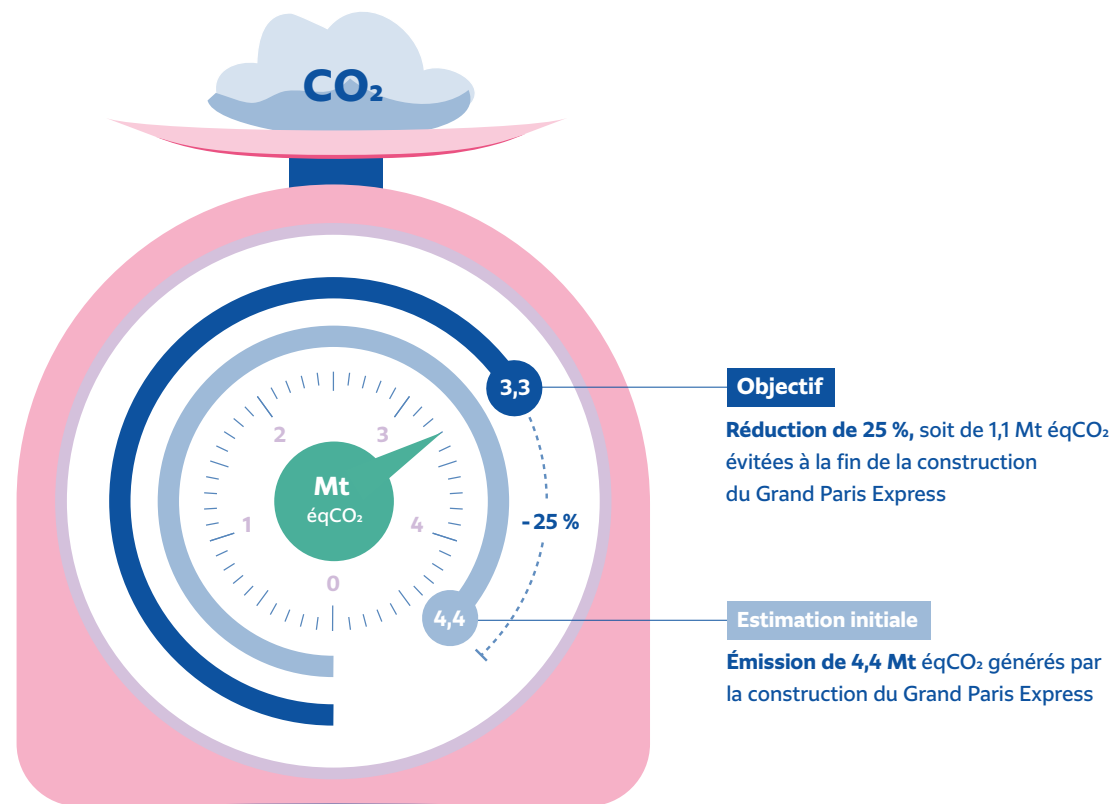
(1) La Fabrique du métro est située à Saint-Ouen-sur-Seine.

Une stratégie bas carbone renforcée

○

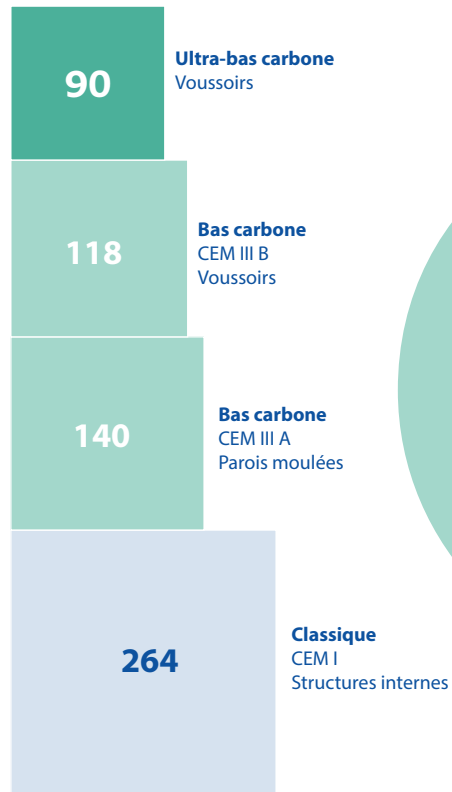
Une fois en service, les lignes 15, 16, 17 et 18 participeront à l'émergence de la métropole bas carbone, en proposant des alternatives robustes et massives à la voiture, et en limitant l'étalement urbain avec, à proximité des gares, une importante offre de logements aux dernières normes énergétiques. Cette exigence environnementale, la Société du Grand Paris la prend en compte sur ses chantiers, où plus de 70 % des émissions de CO₂ sont dues à l'utilisation du béton et de l'acier. De nombreuses innovations, dont des bétons nouvelle génération, se déploient sur les lignes du nouveau métro. En octobre 2021, les premiers voussoirs construits en béton ultra-bas carbone sont même sortis de l'usine Stradal, à Aubergenville (78). Conçus par VINCI, en partenariat avec Ecocem, ils prendront place sur la ligne 18, aux abords de la gare Aéroport d'Orly.

1,1 Mt ÉQUIVALENT CO₂ ÉVITÉES : L'ENGAGEMENT DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS



ÉMISSIONS DE CO₂ PAR TYPE DE BÉTONS

En kg éqCO₂ / m³ de béton, hors acier



DES BÉTONS INNOVANTS AU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

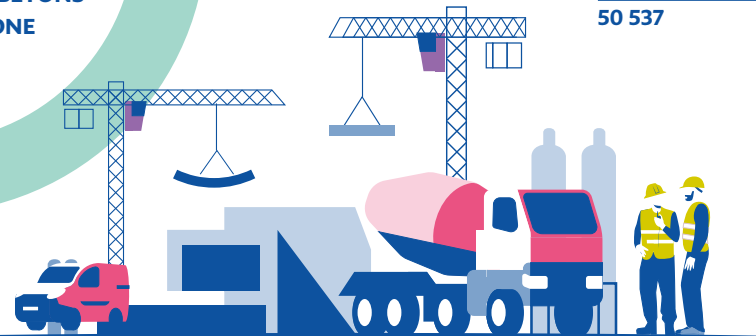
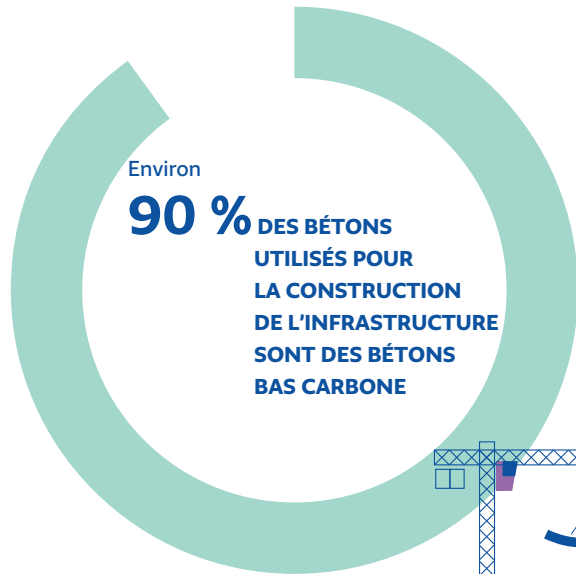


Pose de voussoirs **ultra-bas carbone** testée sur la ligne 18



Utilisation de voussoirs en **béton fibré** sur la ligne 16

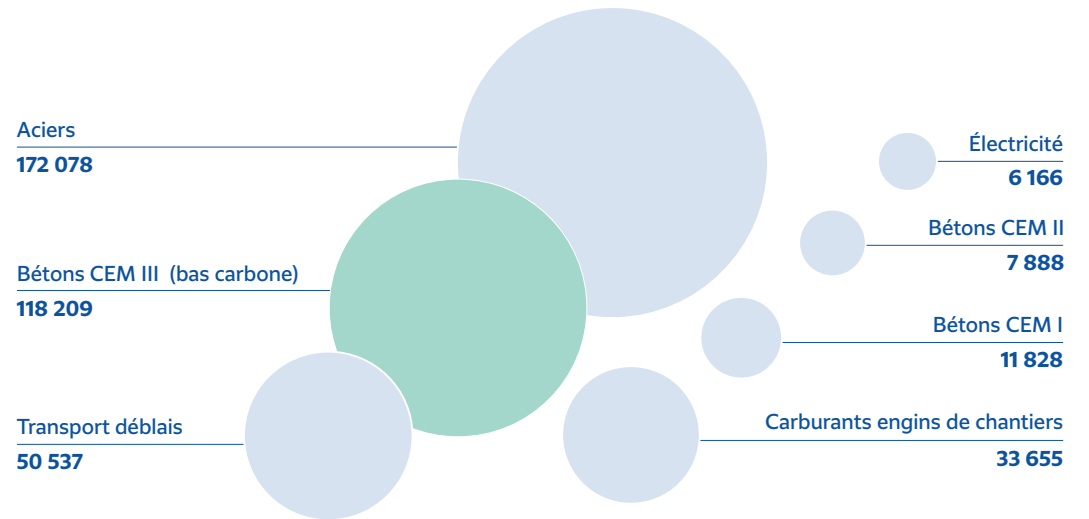
- Environ 55 % d'acier en moins par m³ de béton par rapport à un voussoir en béton armé
- Entre 800 et 1 000 t éqCO₂ économisées par kilomètre de tunnel grâce aux économies d'acier



BILAN CARBONE 2021 DES CHANTIERS DU GRAND PARIS EXPRESS⁽¹⁾ En t éqCO₂

Principaux postes d'émission de CO₂

Total des émissions 2021 de gaz à effet de serre des chantiers du Grand Paris Express : **416 648 t éqCO₂**



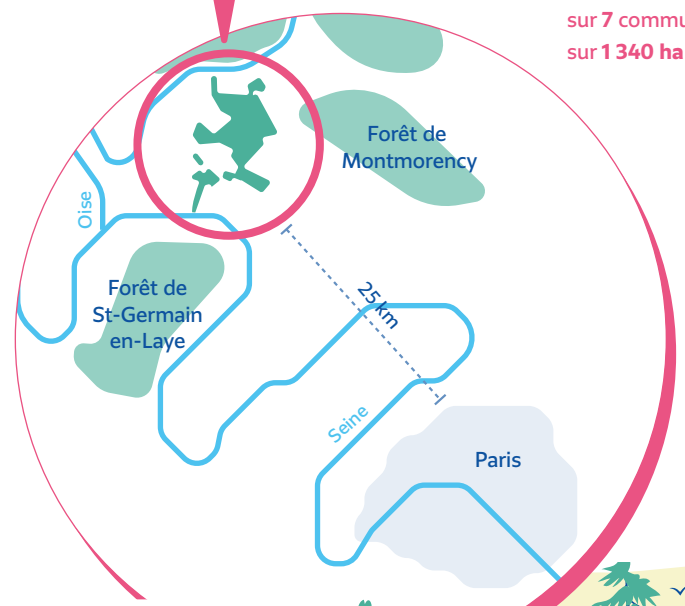
(1) Hors prolongement de la ligne 14 au Sud, sous maîtrise d'ouvrage déléguée à la RATP.

Des actions pour la biodiversité locale



Les deux projets sont étroitement liés, portés par une même vision de ce que devra être le Grand Paris. D'une part, un nouveau métro, qui proposera enfin une alternative au tout-automobile. Et d'autre part, une nouvelle forêt, créée de toutes pièces, qui constituera un poumon vert en Île-de-France. Ces deux desseins convergent désormais, avec les premiers arbres plantés en novembre 2021 sur les parcelles de la Société du Grand Paris au cœur de la forêt de Pierrelaye-Bessancourt, dans le Val-d'Oise. Encore tout jeunes, ces érables champêtres, cormiers, tilleuls et chênes chevelus, poussent ici au titre des mesures de compensation des travaux du Grand Paris Express. Une illustration, au nom de l'engagement pris, de construire le nouveau métro, tout en préservant la biodiversité, qui repose sur un triptyque: éviter, réduire et compenser les impacts des travaux sur les milieux naturels.

LE PROJET DE LA FORÊT DE PIERRELAYE-BESSANCOURT



Au sein de la région Île-de-France, ce futur poumon vert reliera la forêt domaniale de Montmorency à celle de Saint-Germain-en-Laye. Il sera réparti sur 7 communes du Val-d'Oise et s'étendra sur **1 340 ha** dont **590 ha** de nouveaux boisements.

LA PARTICIPATION DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Mesures de compensation forestière pour les lignes 17, 18 et 15 Ouest

35 ha de boisement = x 50 (terrains de football)



▲ **48% réalisés en 2021**
soit 16,74 ha

Diversité des essences plantées pour mieux protéger la future forêt face aux changements climatiques et aux maladies (champignons, insectes ravageurs...)



2 500 plants / ha

soit 87 500 plants au total et jusqu'à 800 plants / jour



21 SITES ACCUEILLANT DES MESURES DE COMPENSATION FORESTIÈRE ET ÉCOLOGIQUE

SURFACES RESTAURÉES DEPUIS 2017



40,91 ha de compensation forestière



▲ 41% réalisés en 2021
soit 16,74 ha



39,47 ha de compensation écologique



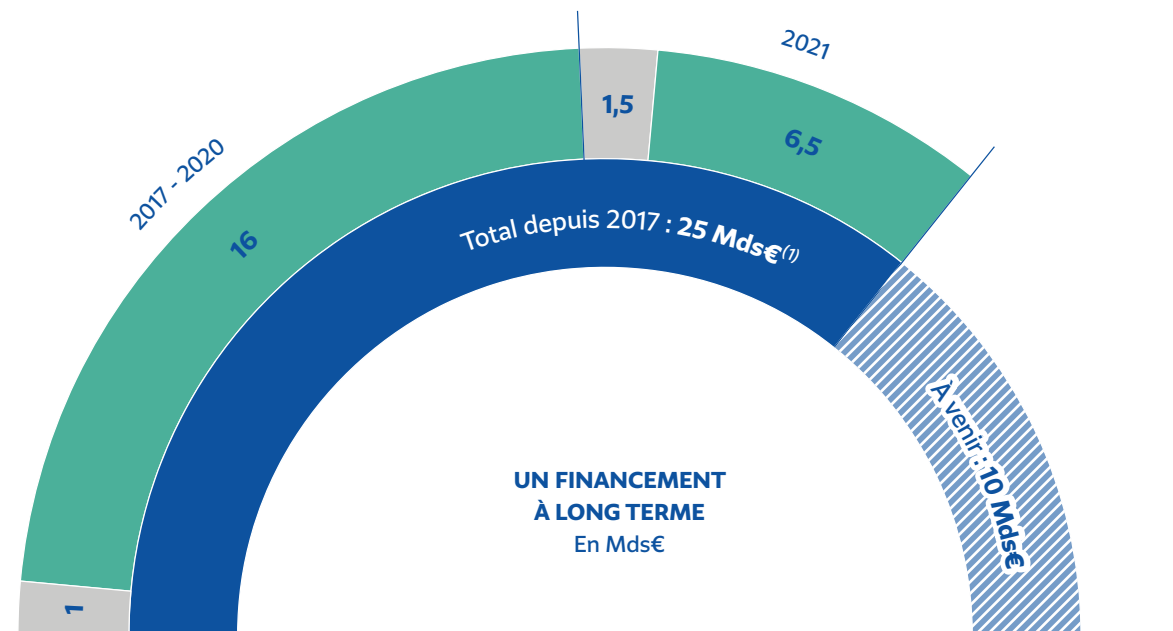
▲ 54,6% réalisés en 2021
soit 21,57 ha

Un financement sécurisé à hauteur de 70 %



L'année 2021 aura permis à la Société du Grand Paris de réaliser quatre opérations de financement à long terme, sous le programme EMTN, pour un montant de 6,5 milliards d'euros. 70 % du financement du nouveau métro sont d'ores et déjà assurés, tandis que les premières gares seront mises en service en 2024.

De quoi donner de la visibilité à tous les acteurs du projet et doper la finance verte en France qui concourt à favoriser la transition énergétique et la lutte contre le changement climatique.



Légende

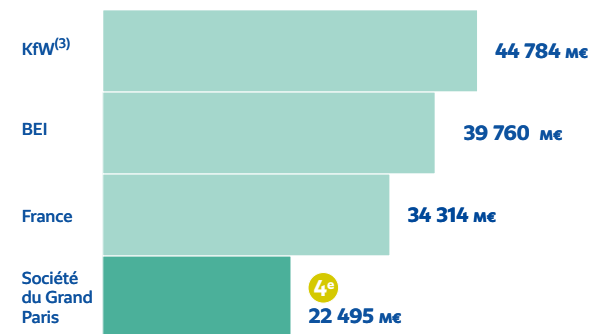
- Banque européenne d'investissement (BEI)
- Programme Green EMTN

durée moyenne de 26 ans à un taux fixe moyen de 0,84 %. L'intégralité de la dette levée est à taux fixe.

LE PROGRAMME GREEN BOND 

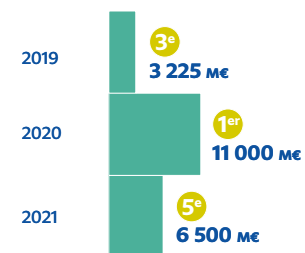
LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS : 4^e ÉMETTEUR MONDIAL DE GREEN BOND⁽²⁾ DEPUIS 2018

Toutes devises confondues, en éq. M€

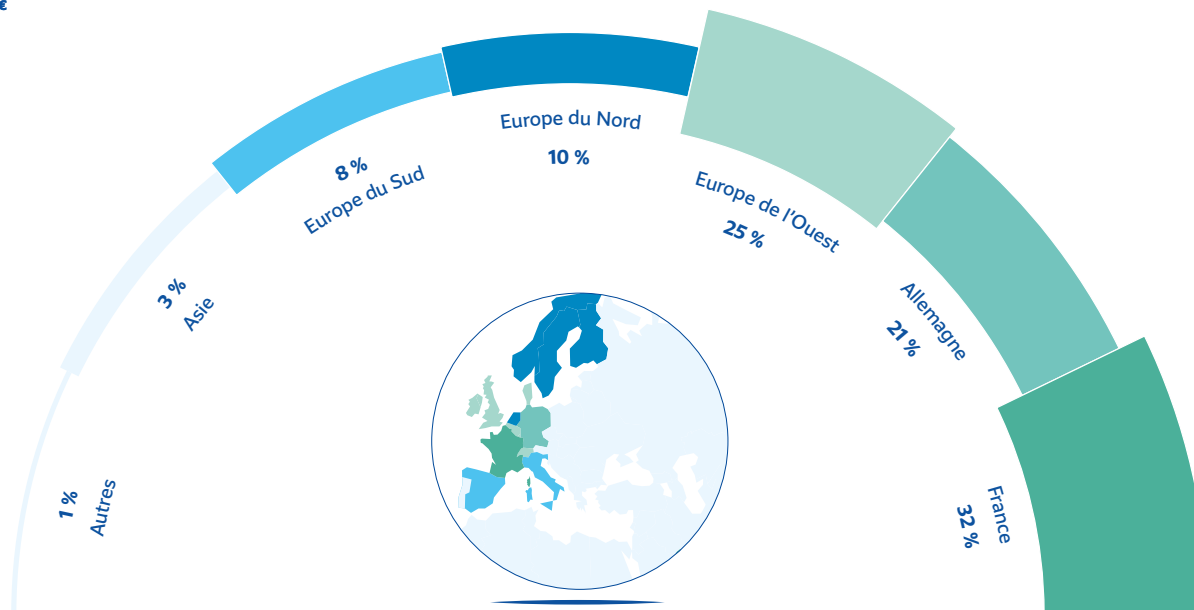


L'ÉVOLUTION DE LA PLACE DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS DANS LE CLASSEMENT MONDIAL DES ÉMETTEURS DE GREEN BOND SUR LES 3 DERNIÈRES ANNÉES

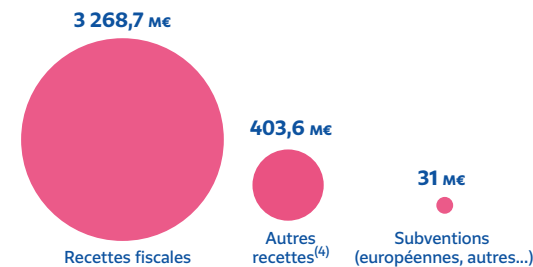
Suivant son programme émis, en éq. M€



RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES INVESTISSEURS



LES AUTRES SOURCES DE FINANCEMENT DEPUIS 2017



FINANCEMENT COURT TERME

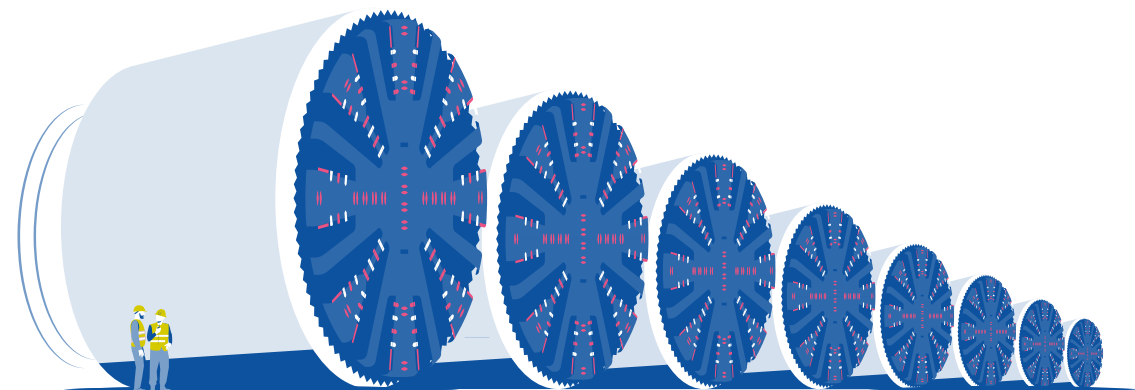


(2) Ou "obligation verte". (3) Kreditanstalt für Wiederaufbau (banque allemande).
(4) Refacturation du matériel roulant, production stockée, autres produits et remboursements.

Toutes les lignes en travaux

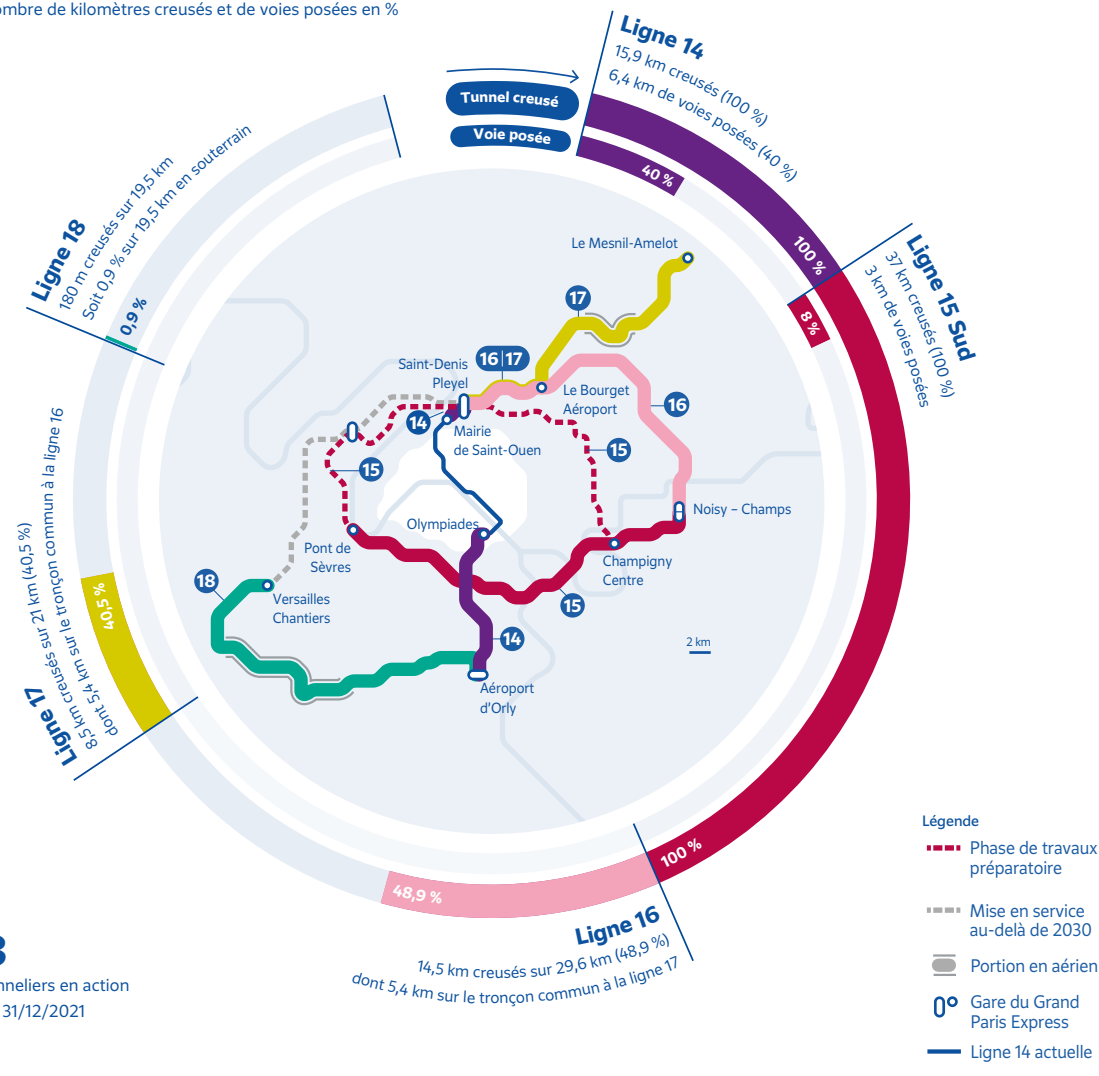


La phase de génie civil du Grand Paris Express avait démarré en fanfare en juin 2016! Depuis le 20 décembre 2021, le tunnel allant de Noisy – Champs à Pont-de-Sèvres est entièrement réalisé, avec l'arrivée du tunnelier Marina sur le chantier de la gare Créteil l'Échat. Parcourant 37 kilomètres, cette partie sud de la future rocade que constituera la ligne 15 aura mobilisé à elle seule dix tunneliers. À ce jour, toutes les lignes du Grand Paris Express sont en cours de travaux: déviation de réseaux à Bobigny Pablo-Picasso, démolition aux Agnettes, travaux souterrains du Bourget Aéroport à Fort d'Issy – Vanves – Clamart, de Palaiseau au Blanc-Mesnil, sans oublier la pose des voies à Noisy – Champs, et les aménagements intérieurs des centres d'exploitation d'Aulnay et de Champigny.



LES LIGNES EN TRAVAUX AU 31 DÉCEMBRE 2021

Nombre de kilomètres creusés et de voies posées en %



Ligne 15 Sud

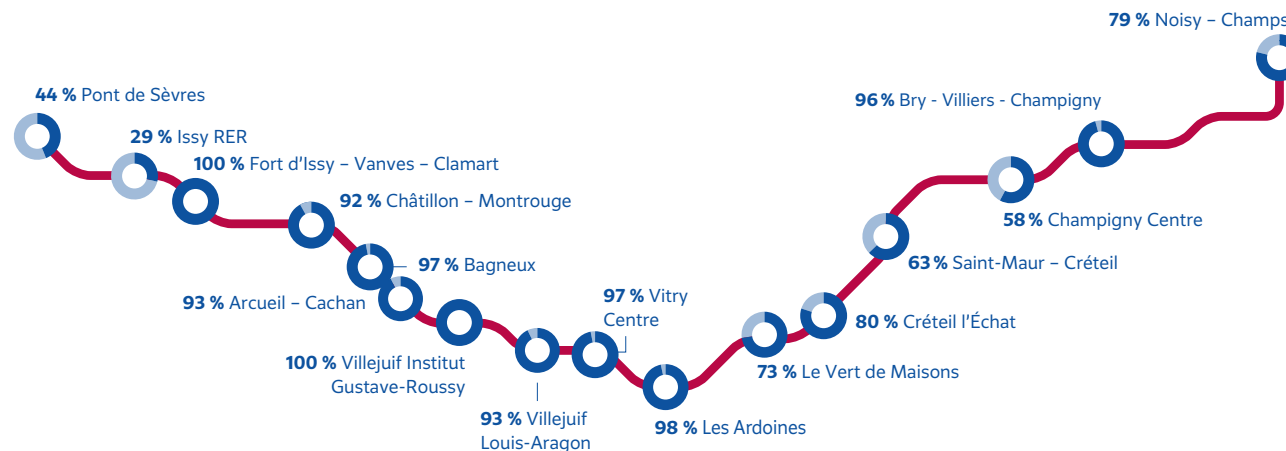
Au 31 décembre 2021

L'ÉTAT D'AVANCEMENT



L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES GARES

% des travaux de terrassement et structures internes réalisés



128 000
voussoirs formant
18 500 anneaux

20 déc.
2021

Arrivée de Marina,
le dernier tunnelier

Un collectif au service du Grand Paris Express



En juin 2010, la loi portant création du Grand Paris Express est votée. Dans le même temps, l'Etat crée la Société du Grand Paris, l'établissement public dédié à sa réalisation. Elle est placée sous l'autorité de deux ministères de tutelle:

- Transition écologique et de la Cohésion des territoires.
- Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique.

En à peine dix ans, la Société du Grand Paris s'est structurée pour piloter ce projet inédit, en lien avec ses partenaires. Elle fait aujourd'hui partie des grands maîtres d'ouvrages et compte plus de 900 collaborateurs.

Nos principales missions:

- Concevoir le réseau de transport du Grand Paris Express.
- Assurer la réalisation du projet: construction des lignes, des ouvrages, des gares et des installations, acquisition des matériels roulants pour le compte d'Île-de-France Mobilités, réalisation des interconnexions avec le réseau existant en coordination avec SNCF Réseau et la RATP.
- Accompagner la transformation de la métropole à travers la réalisation d'aménagements urbains et de projets immobiliers autour des gares.

Notre organisation opérationnelle s'articule autour de huit directions exécutives et de quatre directions rattachées au directoire.

Les élus occupent une place de choix dans la gouvernance de l'entreprise, qui est structurée autour de trois instances:

- Le conseil de surveillance réunit 21 représentants de l'État et des collectivités territoriales franciliennes.
- Le comité stratégique rassemble les élus des communes concernées par le Grand Paris Express et des acteurs socio-économiques franciliens.
- Le directoire de la Société du Grand Paris met en œuvre les décisions et recommandations du conseil de surveillance et du comité stratégique.

Pour aller plus loin

[NOTRE ORGANIGRAMME](#)

[NOS INSTANCES DE GOUVERNANCE](#)

[MOT DU DIRECTOIRE ET DU CONSEIL DE SURVEILLANCE](#)

Notre feuille de route RSE



La Société du Grand Paris prend de nombreux engagements environnementaux, sociaux et économiques pour concevoir et réaliser le Grand Paris Express. Pour suivre ces engagements et s'assurer leur déploiement opérationnel, nous avons structuré notre démarche RSE autour de quatre orientations.

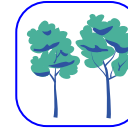
CINQ PRINCIPES CONCRÉTISENT ET ANIMENT QUOTIDIENNEMENT NOTRE DÉMARCHE:

- Dialoguer avec nos parties prenantes.
- Analyser la matérialité et les risques.
- Définir les objectifs clés de performance et compléter les axes de travail et les plans d'action.
- Accompagner le déploiement et le suivi de la performance.
- Évaluer la performance extra-financière.

NOS ORIENTATIONS



[Conduire le projet de manière humaine et éthique](#)



[Concevoir et construire en préservant l'environnement](#)



[Participer à la création de la ville de demain](#)



[Travailler pour et avec les acteurs des territoires](#)

Pour aller plus loin

GOUVERNANCE DE LA RSE

NOS PARTIES PRENANTES

MATRICE DE MATÉRIALITÉ

MODÈLE DE CRÉATION DE VALEURS

RAPPORT D'ASSURANCE MODÉRÉE

Notre contribution aux objectifs de développement durable



Au regard des bénéfices du Grand Paris Express sur la mobilité, l'environnement, l'économie et sa contribution à la réduction des inégalités sociales et territoriales, notre feuille de route s'inscrit dans le cadre des objectifs de développement durable (ODD) définis par l'ONU. Ces ODD fixent 17 priorités à atteindre d'ici 2030 pour participer à un développement économique, soucieux de respecter les populations et la planète.

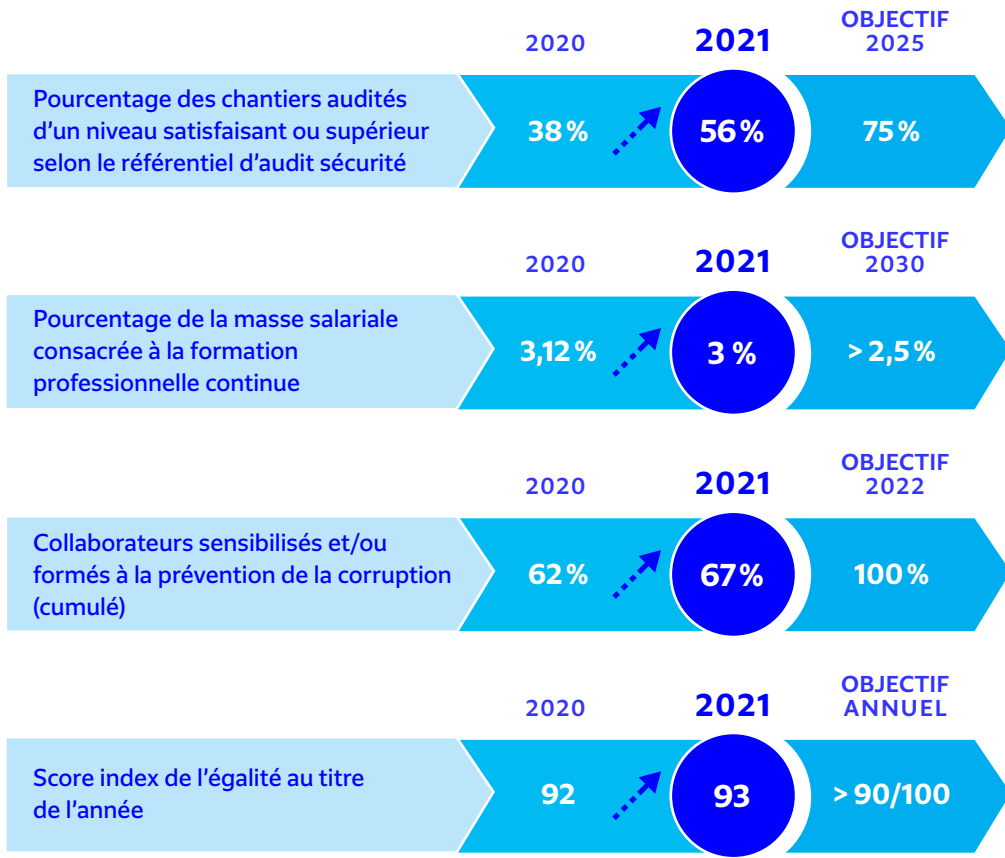
Depuis 2020, nous sommes signataires de la charte Global Compact des Nations Unies. Cette charte nous engage à agir selon les principes universellement reconnus du respect des droits de l'Homme, du droit du travail, de la protection de l'environnement et de la lutte contre la corruption.

LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS CONTRIBUE PRINCIPALEMENT À LA RÉUSSITE DES OBJECTIFS SUIVANTS:

- Industrie, innovation et infrastructure
- Inégalités réduites
- Villes et communautés durables
- Consommation et production responsables
- Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques
- Partenariats pour la réalisation des objectifs



Le Grand Paris Express est une aventure humaine sans précédent en France. En 2021, plus de 6 500 personnes étaient impliquées dans la réalisation de ce projet d'envergure sur les très nombreux chantiers et au sein de la maîtrise d'ouvrage. Assurer la sécurité de chacun et garantir les meilleures conditions de travail pour tous restent la priorité de la Société du Grand Paris. Elle se doit aussi de mettre en place des pratiques transparentes, justes et éthiques.



[VOIR L'ACTIVITÉ 2021](#)

[LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

Axe 1:
Favoriser et contrôler les conditions permettant la sécurité, l'hygiène et la santé des acteurs du Grand Paris Express

Axe 2:
Recruter, intégrer, fidéliser les collaborateurs, et contribuer au développement des talents

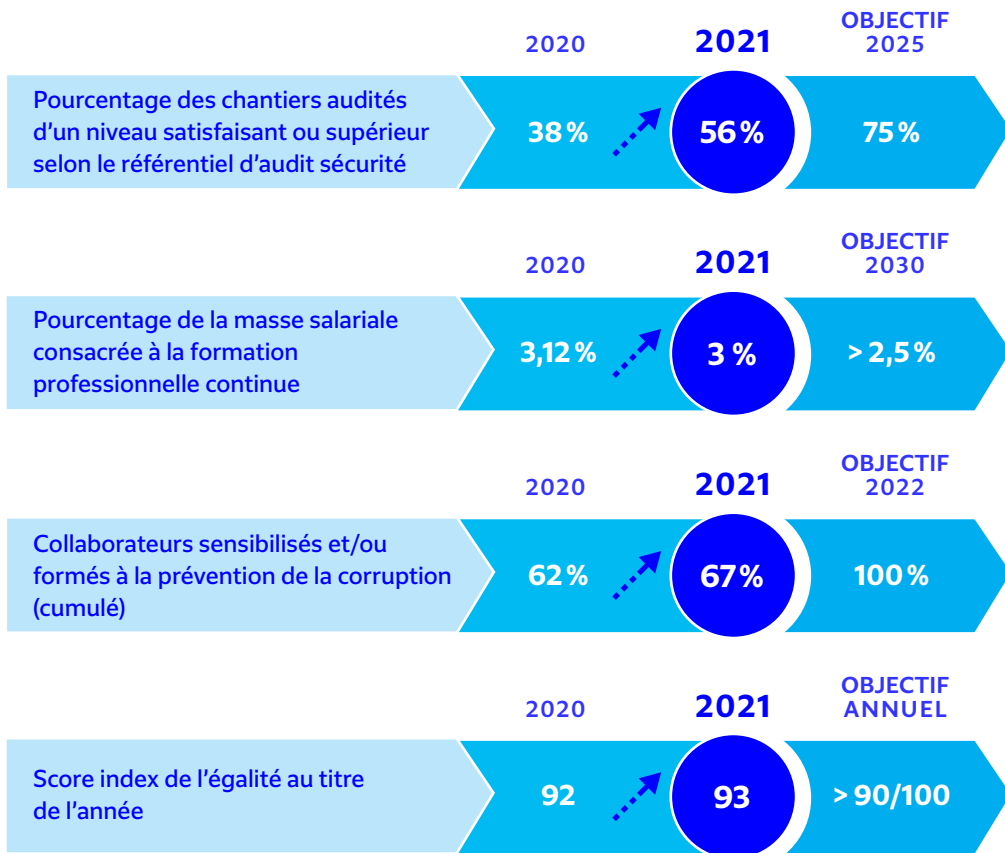
Axe 3:
Favoriser le bien-être au travail

Axe 4:
Disposer d'une gouvernance adaptée et garantir la loyauté des pratiques de l'entreprise



[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

Le Grand Paris Express est une aventure humaine sans précédent en France. En 2021, plus de 6 500 personnes étaient impliquées dans la réalisation de ce projet d'envergure sur les très nombreux chantiers et au sein de la maîtrise d'ouvrage. Assurer la sécurité de chacun et garantir les meilleures conditions de travail pour tous restent la priorité de la Société du Grand Paris. Elle se doit aussi de mettre en place des pratiques transparentes, justes et éthiques.



[VOIR L'ACTIVITÉ 2021](#)

[LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

Axe 1: Favoriser et contrôler les conditions permettant la sécurité, l'hygiène et la santé des acteurs du Grand Paris Express

Axe 2: Recruter, intégrer, fidéliser les collaborateurs, et contribuer au développement des talents

Axe 3: Favoriser le bien-être au travail

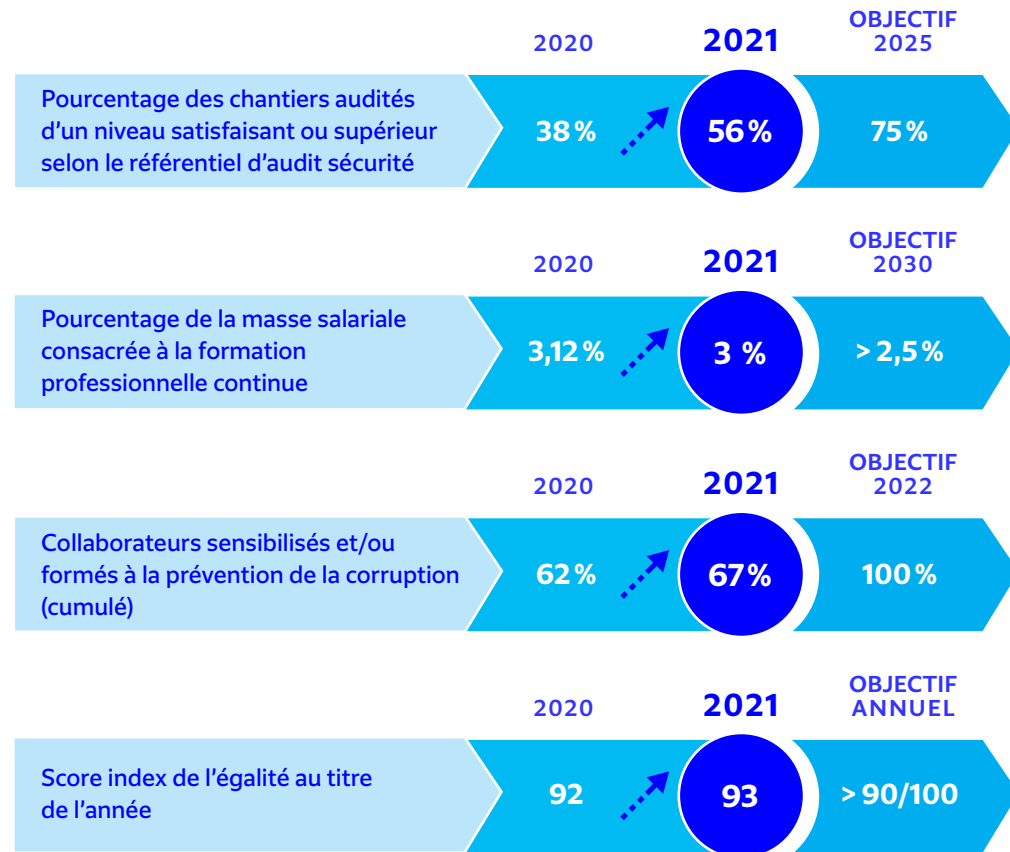
Axe 4: Disposer d'une gouvernance adaptée et garantir la loyauté des pratiques de l'entreprise

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES NATIONS UNIES



[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

Le Grand Paris Express est une aventure humaine sans précédent en France. En 2021, plus de 6 500 personnes étaient impliquées dans la réalisation de ce projet d'envergure sur les très nombreux chantiers et au sein de la maîtrise d'ouvrage. Assurer la sécurité de chacun et garantir les meilleures conditions de travail pour tous restent la priorité de la Société du Grand Paris. Elle se doit aussi de mettre en place des pratiques transparentes, justes et éthiques.



[VOIR L'ACTIVITÉ 2021](#)

[LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

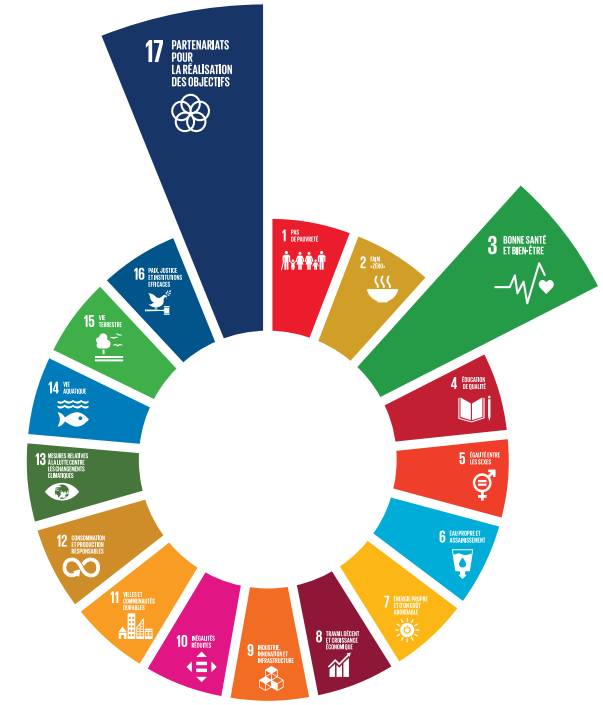
Axe 1:
Favoriser et contrôler les conditions permettant la sécurité, l'hygiène et la santé des acteurs du Grand Paris Express

Axe 2:
Recruter, intégrer, fidéliser les collaborateurs, et contribuer au développement des talents

Axe 3:
Favoriser le bien-être au travail

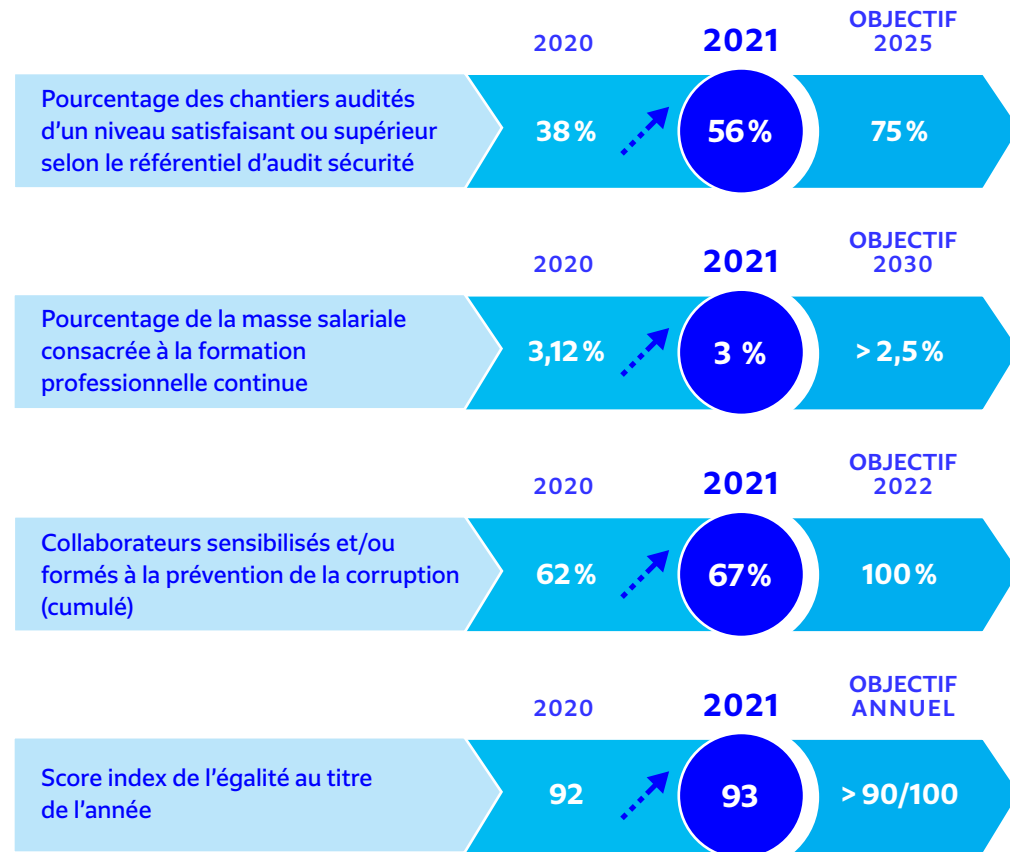
Axe 4:
Disposer d'une gouvernance adaptée et garantir la loyauté des pratiques de l'entreprise

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES NATIONS UNIES



[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

Le Grand Paris Express est une aventure humaine sans précédent en France. En 2021, plus de 6 500 personnes étaient impliquées dans la réalisation de ce projet d'envergure sur les très nombreux chantiers et au sein de la maîtrise d'ouvrage. Assurer la sécurité de chacun et garantir les meilleures conditions de travail pour tous restent la priorité de la Société du Grand Paris. Elle se doit aussi de mettre en place des pratiques transparentes, justes et éthiques.



[↓ LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

Axe 1: Favoriser et contrôler les conditions permettant la sécurité, l'hygiène et la santé des acteurs du Grand Paris Express

Axe 2: Recruter, intégrer, fidéliser les collaborateurs, et contribuer au développement des talents

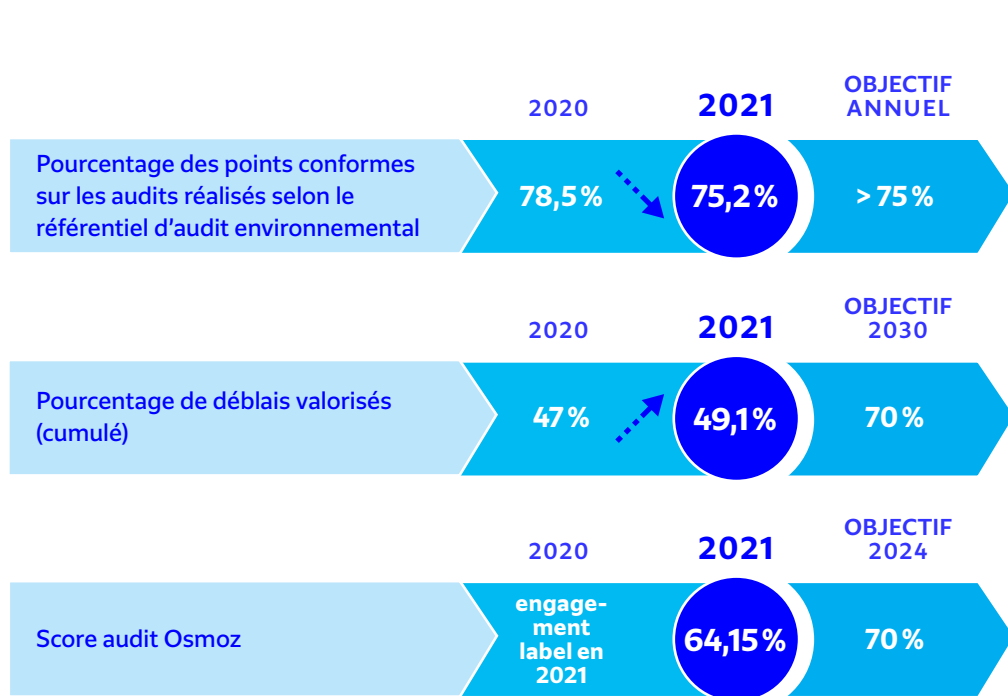
Axe 3: Favoriser le bien-être au travail

Axe 4: Disposer d'une gouvernance adaptée et garantir la loyauté des pratiques de l'entreprise



[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

Les enjeux environnementaux d'aujourd'hui placent la Société du Grand Paris dans un devoir de responsabilité, d'exemplarité et d'innovation. Le Grand Paris Express contribuera à façonner le développement d'une métropole plus sobre en carbone et plus soutenable pour les franciliens. Sa réalisation doit également se faire dans le respect des territoires et de leur biodiversité.



Axe 5:
 Limiter les impacts du projet sur les territoires et les milieux naturels

Axe 6:
 Favoriser l'économie circulaire

Axe 7:
 Prendre en compte les enjeux climat-énergie

Axe 8:
 Intégrer les enjeux environnementaux dans le fonctionnement de l'entreprise

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES NATIONS UNIES

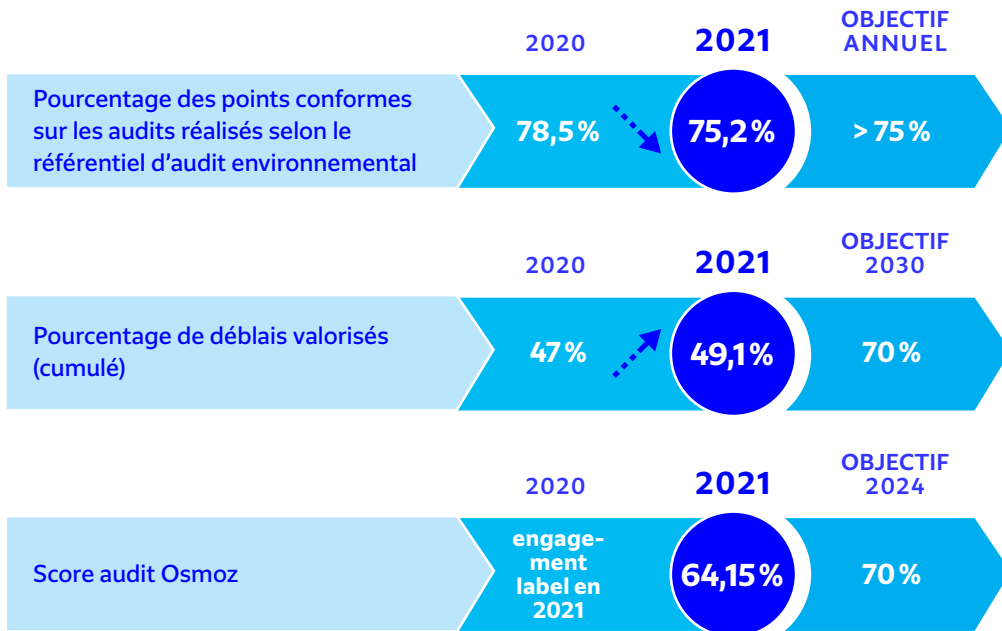


[VOIR L'ACTIVITÉ 2021](#)

[LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

Les enjeux environnementaux d'aujourd'hui placent la Société du Grand Paris dans un devoir de responsabilité, d'exemplarité et d'innovation. Le Grand Paris Express contribuera à façonner le développement d'une métropole plus sobre en carbone et plus soutenable pour les franciliens. Sa réalisation doit également se faire dans le respect des territoires et de leur biodiversité.



Axe 5: Limiter les impacts du projet sur les territoires et les milieux naturels

Axe 6: Favoriser l'économie circulaire

Axe 7: Prendre en compte les enjeux climat-énergie

Axe 8: Intégrer les enjeux environnementaux dans le fonctionnement de l'entreprise

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES NATIONS UNIES

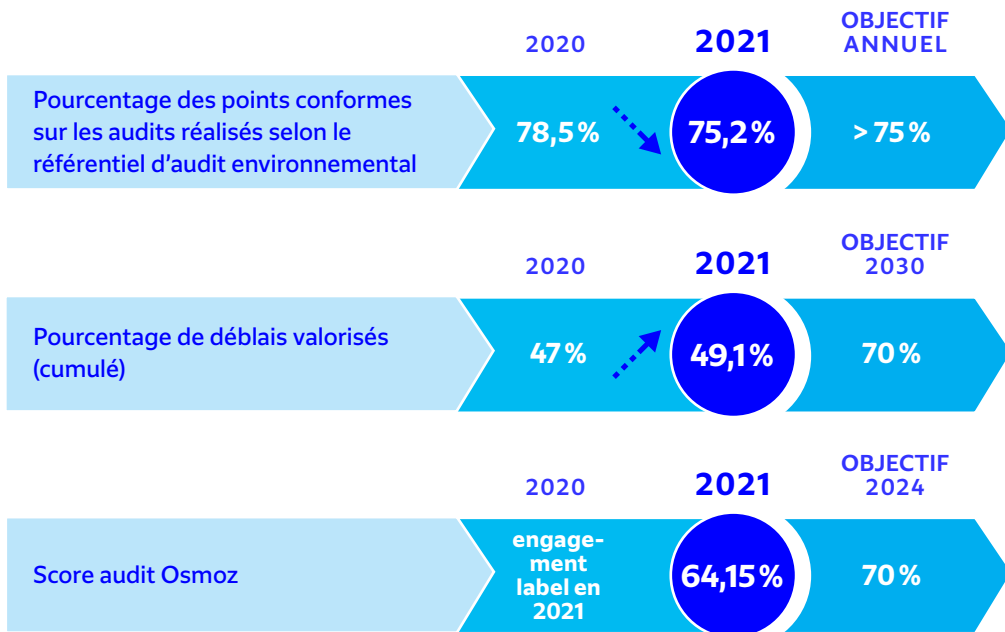


[VOIR L'ACTIVITÉ 2021](#)

[LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

Les enjeux environnementaux d'aujourd'hui placent la Société du Grand Paris dans un devoir de responsabilité, d'exemplarité et d'innovation. Le Grand Paris Express contribuera à façonner le développement d'une métropole plus sobre en carbone et plus soutenable pour les franciliens. Sa réalisation doit également se faire dans le respect des territoires et de leur biodiversité.



Axe 5: Limiter les impacts du projet sur les territoires et les milieux naturels

Axe 6: Favoriser l'économie circulaire

Axe 7: Prendre en compte les enjeux climat-énergie

Axe 8: Intégrer les enjeux environnementaux dans le fonctionnement de l'entreprise

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES NATIONS UNIES

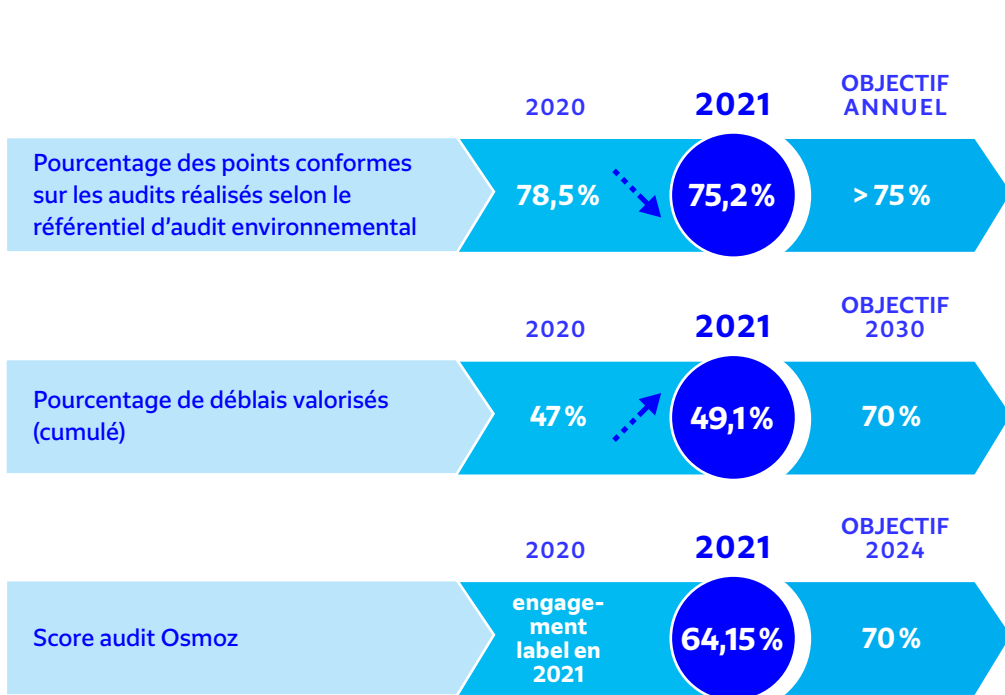


[VOIR L'ACTIVITÉ 2021](#)

[LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

Les enjeux environnementaux d'aujourd'hui placent la Société du Grand Paris dans un devoir de responsabilité, d'exemplarité et d'innovation. Le Grand Paris Express contribuera à façonner le développement d'une métropole plus sobre en carbone et plus soutenable pour les franciliens. Sa réalisation doit également se faire dans le respect des territoires et de leur biodiversité.



Axe 5: Limiter les impacts du projet sur les territoires et les milieux naturels

Axe 6: Favoriser l'économie circulaire

Axe 7: Prendre en compte les enjeux climat-énergie

Axe 8: Intégrer les enjeux environnementaux dans le fonctionnement de l'entreprise

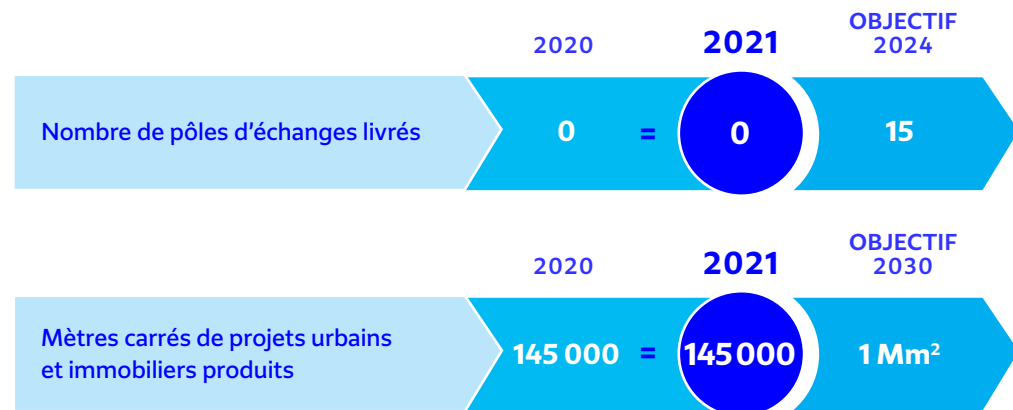
OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES NATIONS UNIES



↓ LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS

[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

L'arrivée du nouveau métro va transformer et faciliter la vie de millions de franciliens en leur proposant une alternative à la voiture et en réduisant leurs temps de trajet. Les nouvelles gares irrigueront les territoires desservis, rapprochant ainsi les habitants de l'emploi, des services et des loisirs. Pour créer les conditions de ces nouvelles opportunités, les modes de déplacement et les usages de demain sont pensés dès aujourd'hui. Les choix techniques sont également engagés au plus tôt pour que le métro puisse servir les besoins des futures générations, et ce pendant de très longues années. Bien plus qu'un réseau de transport, il est aussi un acte d'aménagement de la métropole qui permet de réinventer la ville, la rendre plus mixte, écologique et accessible.



Axe 9:
Contribuer à la transformation de la mobilité

Axe 10:
Faire des quartier de gare des quartiers de ville

Axe 11:
Concevoir et réaliser une infrastructure maintenable, accessible et moderne sur le long terme

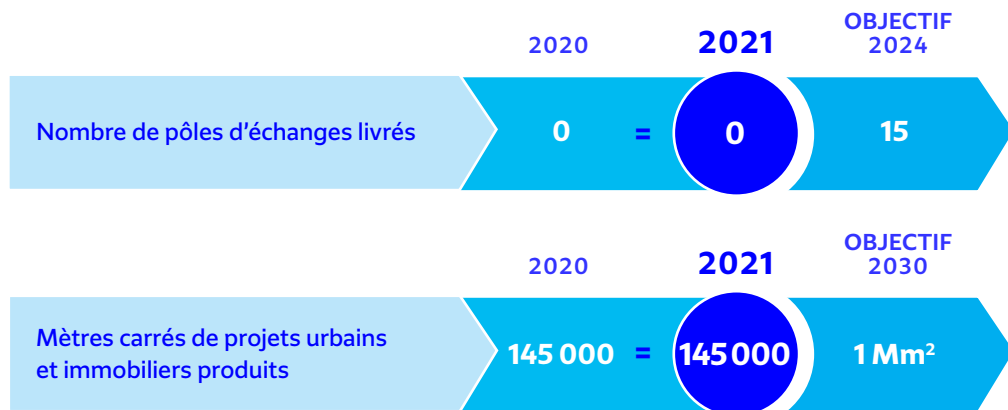


[VOIR L'ACTIVITÉ 2021](#)

[LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

L'arrivée du nouveau métro va transformer et faciliter la vie de millions de franciliens en leur proposant une alternative à la voiture et en réduisant leurs temps de trajet. Les nouvelles gares irrigueront les territoires desservis, rapprochant ainsi les habitants de l'emploi, des services et des loisirs. Pour créer les conditions de ces nouvelles opportunités, les modes de déplacement et les usages de demain sont pensés dès aujourd'hui. Les choix techniques sont également engagés au plus tôt pour que le métro puisse servir les besoins des futures générations, et ce pendant de très longues années. Bien plus qu'un réseau de transport, il est aussi un acte d'aménagement de la métropole qui permet de réinventer la ville, la rendre plus mixte, écologique et accessible.



Axe 9:
Contribuer à la transformation de la mobilité

Axe 10:
Faire des quartier de gare des quartiers de ville

Axe 11:
Concevoir et réaliser une infrastructure maintenable, accessible et moderne sur le long terme

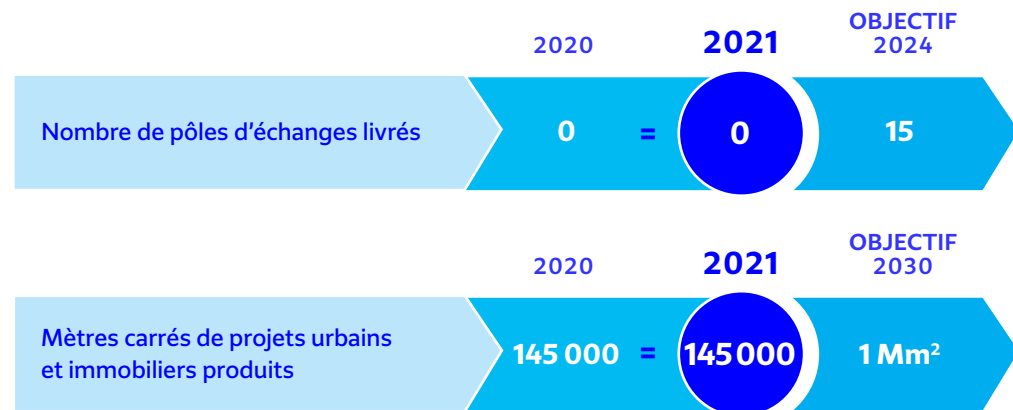


[VOIR L'ACTIVITÉ 2021](#)

[LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

L'arrivée du nouveau métro va transformer et faciliter la vie de millions de franciliens en leur proposant une alternative à la voiture et en réduisant leurs temps de trajet. Les nouvelles gares irrigueront les territoires desservis, rapprochant ainsi les habitants de l'emploi, des services et des loisirs. Pour créer les conditions de ces nouvelles opportunités, les modes de déplacement et les usages de demain sont pensés dès aujourd'hui. Les choix techniques sont également engagés au plus tôt pour que le métro puisse servir les besoins des futures générations, et ce pendant de très longues années. Bien plus qu'un réseau de transport, il est aussi un acte d'aménagement de la métropole qui permet de réinventer la ville, la rendre plus mixte, écologique et accessible.



Axe 9:
Contribuer à la transformation de la mobilité

Axe 10:
Faire des quartier de gare des quartiers de ville

Axe 11:
Concevoir et réaliser une infrastructure maintenable, accessible et moderne sur le long terme

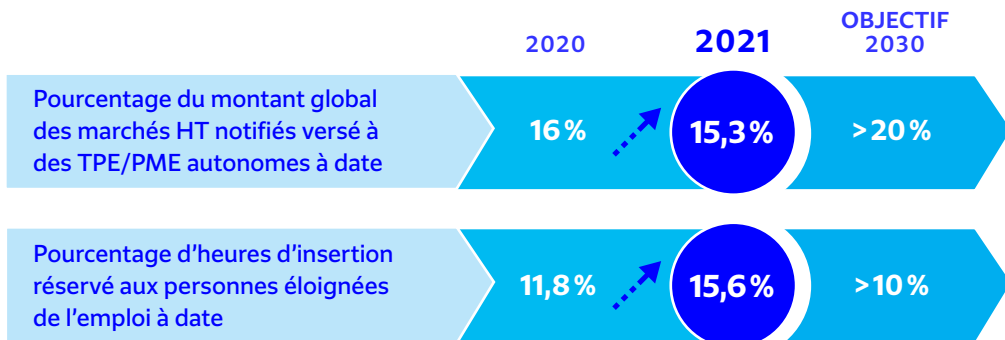


[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

[VOIR L'ACTIVITÉ 2021](#)

[LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

Les travaux du Grand Paris Express vont mobiliser plus de 15 000 emplois jusqu'en 2030, sans compter les emplois qui seront générés par la mise en service du nouveau métro. La Société du Grand Paris adopte une approche proactive afin qu'ils profitent au plus grand nombre, tant en matière d'emploi local que d'insertion et de formation professionnelles. Afin de mener à bien le projet en lien et pour les territoires traversés, elle a mis en place une méthode fondée sur la concertation, le dialogue et l'échange avec les collectivités et les franciliens, qui a vocation à se poursuivre jusqu'à la mise en service du métro.



Axe 12:
Accompagner le développement économique et social autour du projet

Axe 13:
Favoriser l'insertion et la formation dans le cadre du projet

Axe 14:
Entretenir un dialogue continu avec les territoires

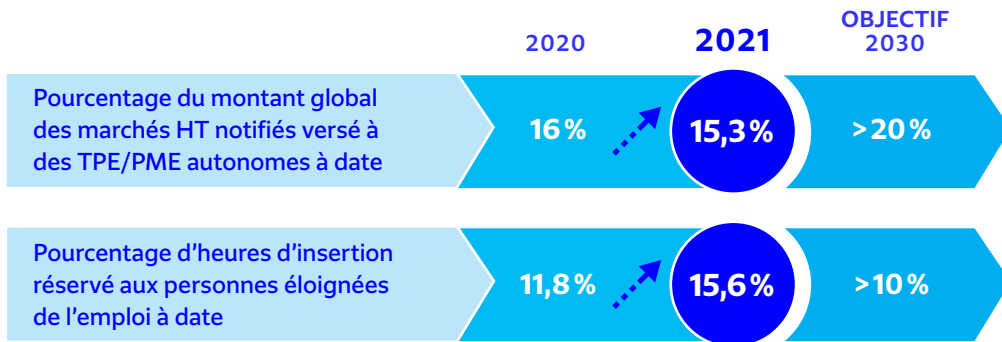


[VOIR L'ACTIVITÉ 2021](#)

[LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

Les travaux du Grand Paris Express vont mobiliser plus de 15 000 emplois jusqu'en 2030, sans compter les emplois qui seront générés par la mise en service du nouveau métro. La Société du Grand Paris adopte une approche proactive afin qu'ils profitent au plus grand nombre, tant en matière d'emploi local que d'insertion et de formation professionnelles. Afin de mener à bien le projet en lien et pour les territoires traversés, elle a mis en place une méthode fondée sur la concertation, le dialogue et l'échange avec les collectivités et les franciliens, qui a vocation à se poursuivre jusqu'à la mise en service du métro.



Axe 12: i
Accompagner le développement économique et social autour du projet

Axe 13: i
Favoriser l'insertion et la formation dans le cadre du projet

Axe 14: i
Entretenir un dialogue continu avec les territoires

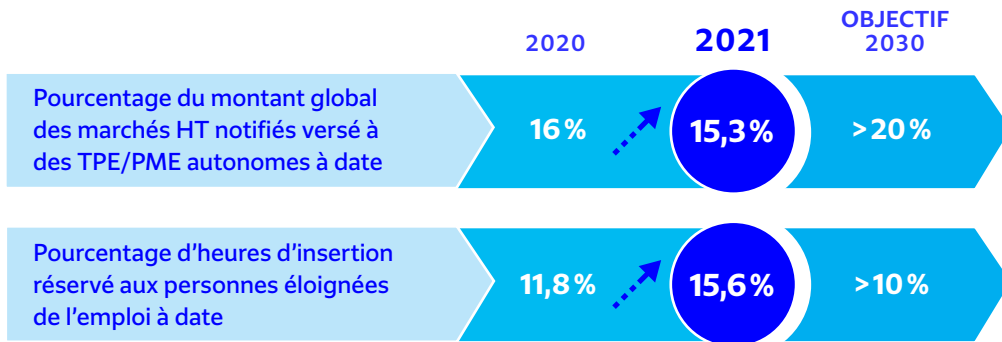


[VOIR L'ACTIVITÉ 2021](#)

[LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

Les travaux du Grand Paris Express vont mobiliser plus de 15 000 emplois jusqu'en 2030, sans compter les emplois qui seront générés par la mise en service du nouveau métro. La Société du Grand Paris adopte une approche proactive afin qu'ils profitent au plus grand nombre, tant en matière d'emploi local que d'insertion et de formation professionnelles. Afin de mener à bien le projet en lien et pour les territoires traversés, elle a mis en place une méthode fondée sur la concertation, le dialogue et l'échange avec les collectivités et les franciliens, qui a vocation à se poursuivre jusqu'à la mise en service du métro.



Axe 12:
Accompagner le développement économique et social autour du projet

Axe 13:
Favoriser l'insertion et la formation dans le cadre du projet

Axe 14:
Entretenir un dialogue continu avec les territoires



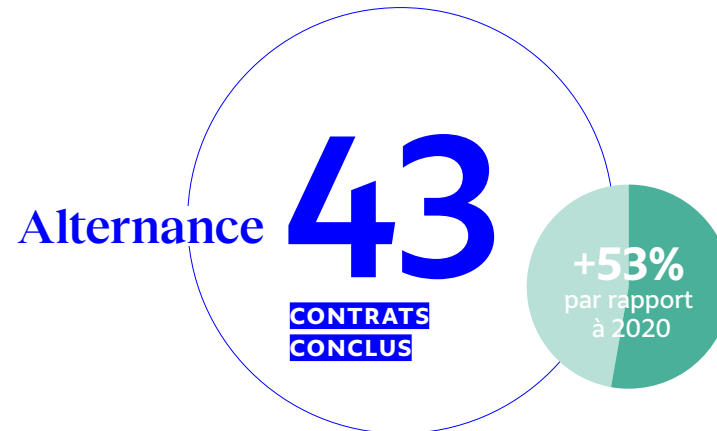
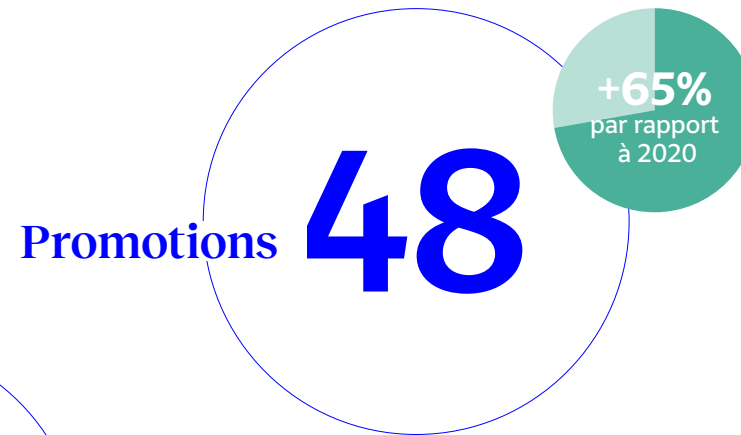
[VOIR L'ACTIVITÉ 2021](#)

[LE TABLEAU COMPLET DES INDICATEURS](#)

[DÉCOUVRIR NOS ODD](#)

Bilan social l'essentiel

○



↓ VOIR LE BILAN COMPLET

Les données financières de la Société du Grand Paris

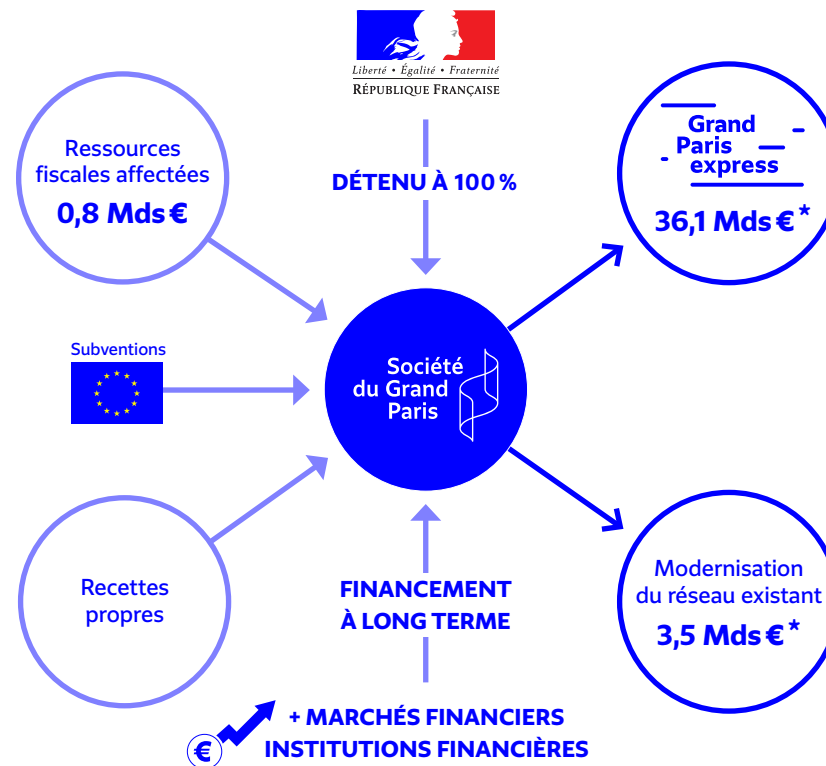
○

Un modèle économique de long terme dont la robustesse n'a pas été démenti par la crise

Malgré les perturbations liées à la crise sanitaire de la Covid-19, l'année 2021 confirme la maturité du pilotage des travaux du Grand Paris Express et l'efficacité de la poursuite de son financement, avec près de 70% du financement sécurisé.

Le succès des émissions obligataires vertes de référence, émises en 2021 à dix, quinze, vingt-cinq et trente ans, conforte la pertinence du modèle de financement du projet, fondé sur une fiscalité locale dédiée permettant de rembourser une dette de long terme.

“ Près de 70% du financement sécurisé ”



VOIR L'INTÉGRALITÉ DU RAPPORT FINANCIER

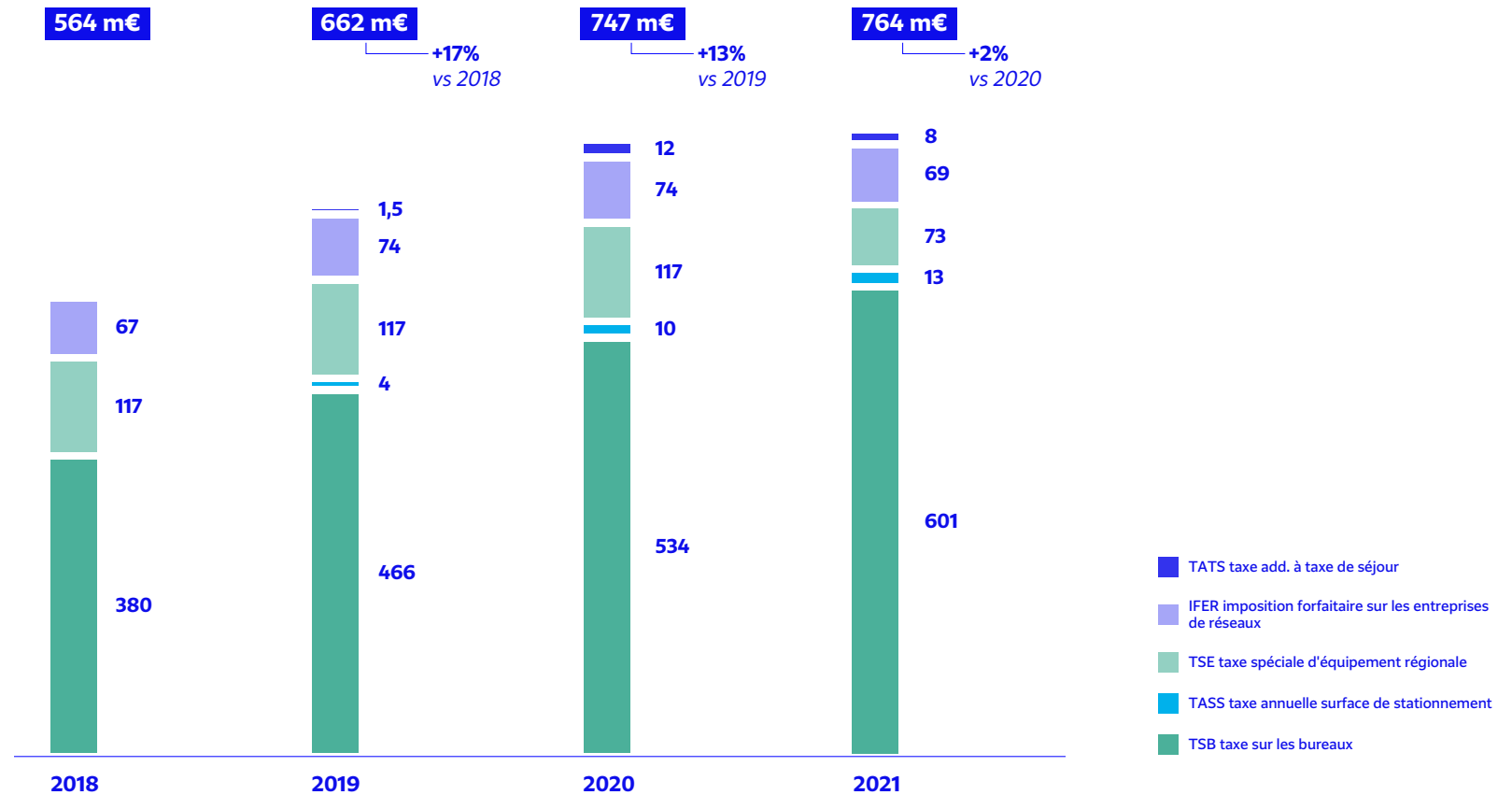
ÉVOLUTION DES RECETTES FISCALES ENCAISSÉES

sur la période 2018 - 2021

En m€

Des recettes fiscales en progression conformément aux engagements politiques

Les recettes fiscales affectées, d'un montant encaissé de 764 millions d'euros en 2021, progressent de 2% par rapport à 2020. Elles sont tirées principalement par la croissance de la taxe sur les bureaux à 601 millions d'euros (TSB), de 142 millions d'euros au titre de la taxe spéciale d'équipement (TSE) et de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER), de 13 millions d'euros au titre de la taxe annuelle sur les surfaces de stationnement (TASS) et 8 millions d'euros au titre de la taxe Additionnelle à la taxe de Séjour (TATS).

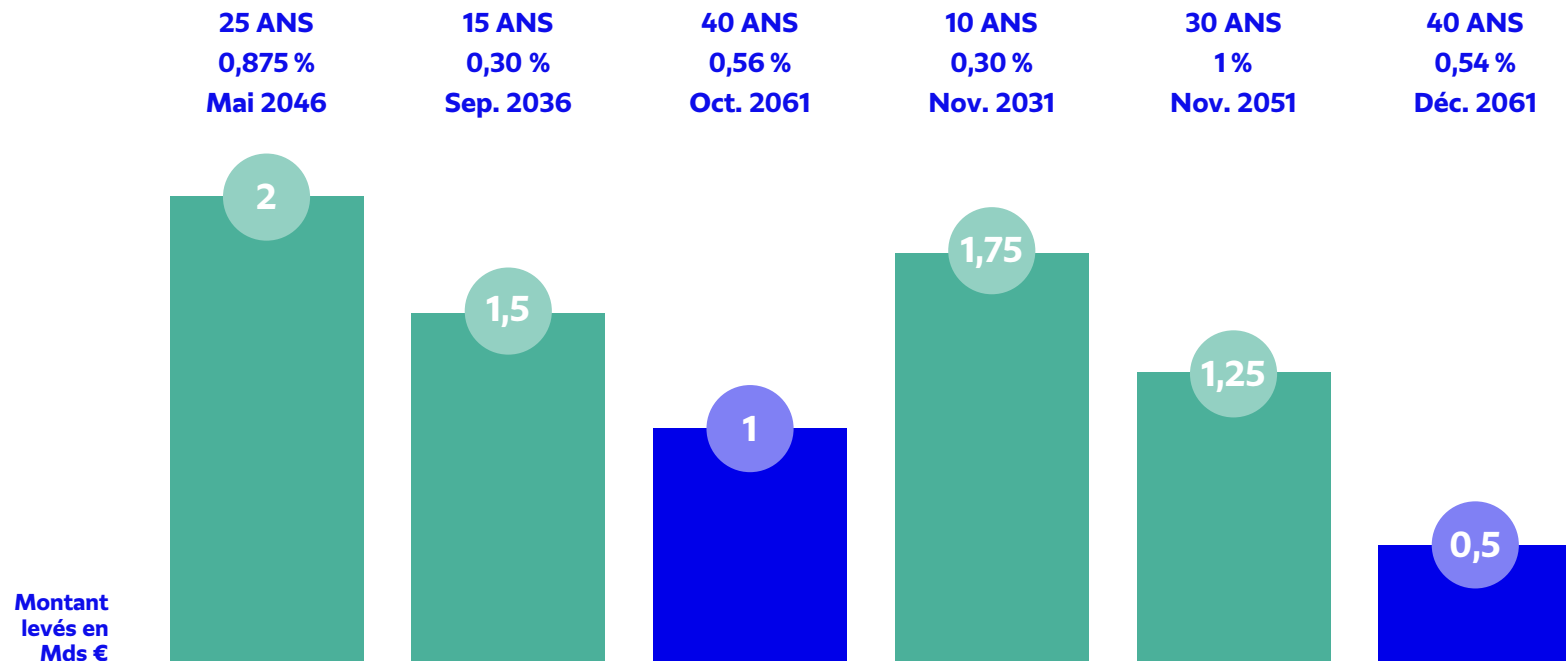


DETTE ÉMISE
 en 2021

Un financement de long terme sécurisé et parfaitement adossé aux caractéristiques et aux bénéfices environnementaux du Grand Paris Express

Forte d'une signature solide et reconnue sur les marchés financiers internationaux et d'une courbe de crédit établie de 10 à 50 ans formée d'émissions obligataires 100% vertes et liquides, la Société du Grand Paris a pu en 2021 accélérer la couverture de son financement au-delà de son strict besoin annuel par le recours au préfinancement.

La Société du Grand Paris a ainsi levé 8 milliards d'euros en 2021, à un taux fixe moyen de 0,65% sur une maturité moyenne de 20 ans, auprès d'une base diversifiée de près de 460 investisseurs internationaux. Cela lui permet de sécuriser le financement du Grand Paris Express à hauteur de 70% (25 milliards d'euros de dette à long terme levés à fin 2021, dont 22,5 milliards levés au titre de son programme EMTN, sur un plafond d'endettement de 35 milliards d'euros).



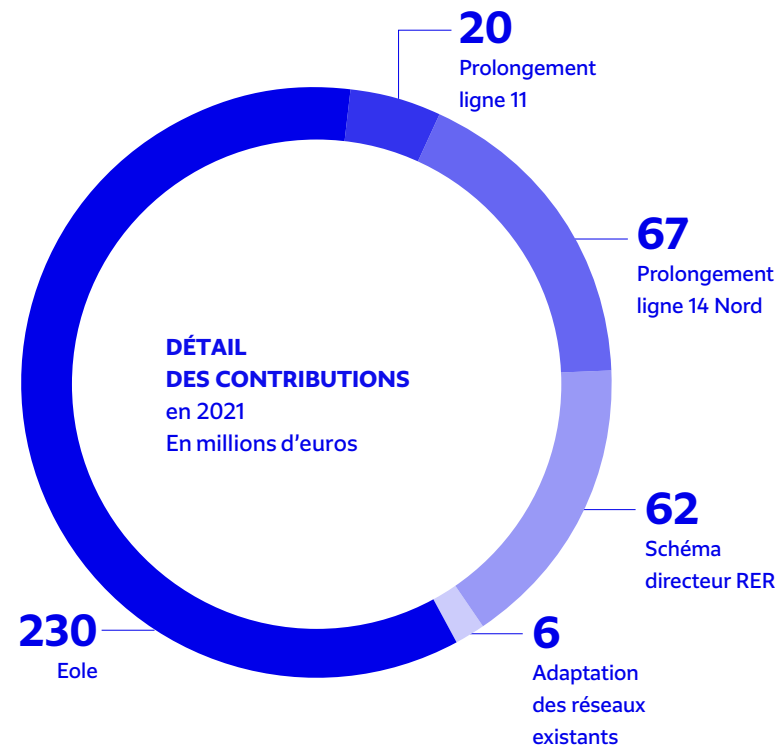
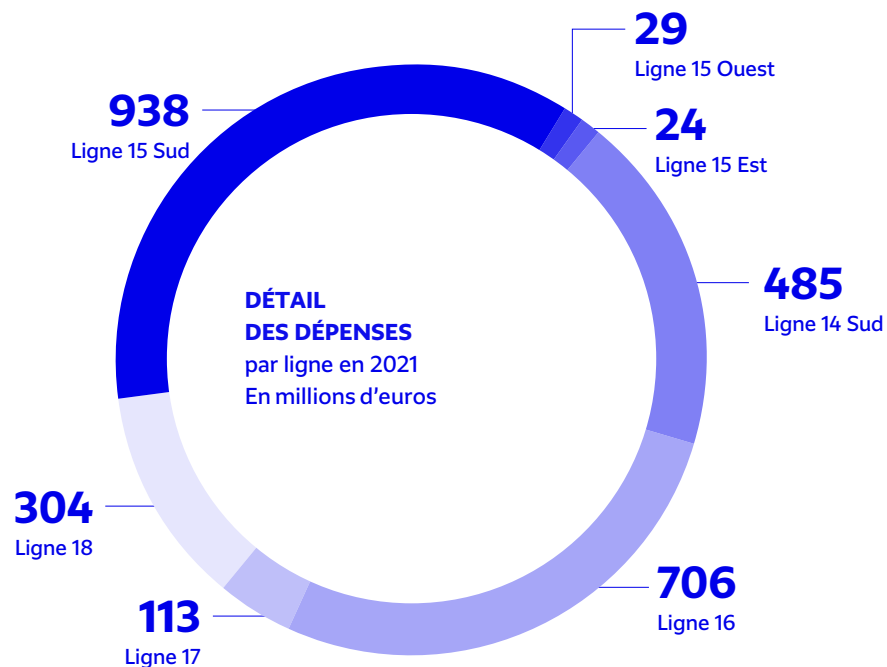
 Banque
 européenne
 d'investissement

Des travaux qui se sont réalisés à un rythme toujours soutenu malgré le contexte sanitaire.

En 2021, les crédits de paiement de la Société du Grand Paris se sont élevés à 3,6 milliards d'euros (montant stable par rapport à 2020), égalant le niveau record de dépenses de 2020.

Avec 2,5 milliards d'euros de dépenses pour les lignes sous sa maîtrise d'ouvrage directe et 1 milliard d'euros pour la ligne 14 (qui se situe hors de sa maîtrise d'ouvrage directe), l'année 2021 confirme l'intensification des travaux sur toutes les lignes du Grand Paris Express.

Avec 364,6 millions d'euros au titre des interventions, la Société du Grand Paris poursuit son soutien à plusieurs projets de modernisation des réseaux de métro et de RER existants, dans le cadre de conventions de financement, aux côtés de la Région Île-de-France, de l'État, des collectivités et des opérateurs de transport.



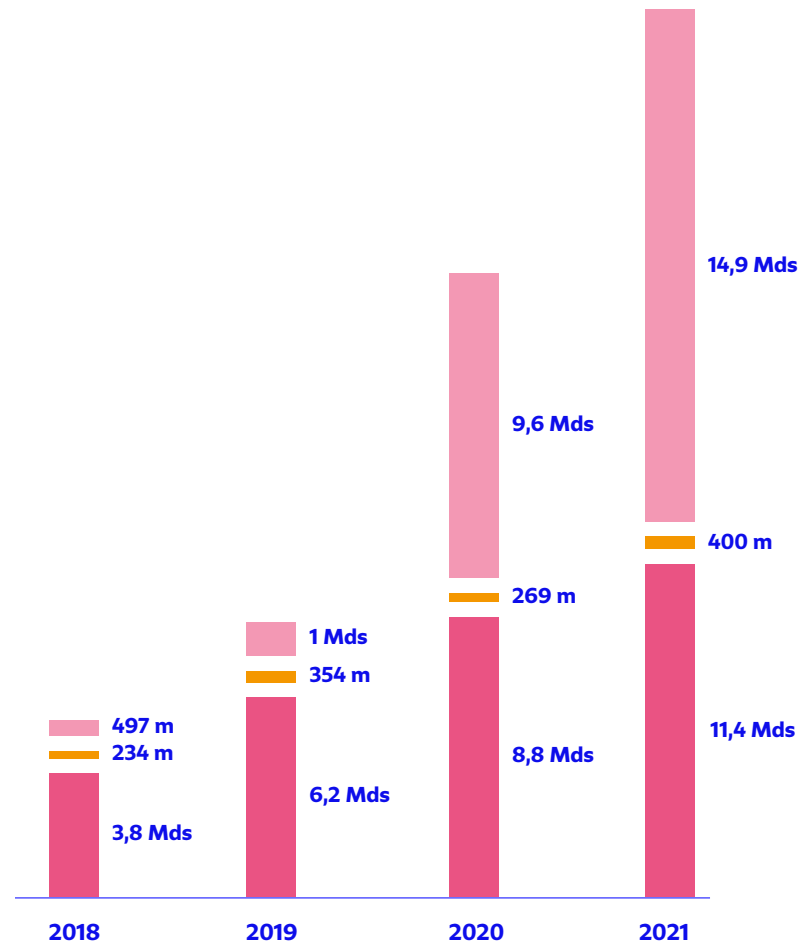
La Société du Grand Paris a ainsi engagé 24,9 milliards d'euros depuis 2010 pour le Grand Paris Express et a contribué à hauteur de 3 milliards d'euros à plusieurs projets de modernisation de réseaux de métro et RER existants, dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports.

Des agrégats financiers qui traduisent la transformation des capitaux en actifs de long terme et la politique de sécurisation des ressources financières

Entre 2018 et 2021, l'actif immobilisé brut de la Société du Grand Paris a augmenté de 200 % pour atteindre 11,4 milliards d'euros dont 10,1 milliards d'euros de constructions en cours. Ces constructions comprennent les gares, tronçons, tunnels et ouvrages annexes. La variation constatée est principalement liée à la poursuite des travaux sur toutes les lignes du Grand Paris Express. Les dettes financières long terme restent à un niveau élevé. En comparaison à 2020, elles traduisent la stratégie de sécurisation du financement par les émissions obligataires successives de l'année. Le recours anticipé à la dette dans un contexte de taux historiquement bas a en outre permis d'optimiser significativement la charge financière pour le projet. À la fin 2021, les émissions obligataires représentent un peu plus de 95% du passif de la Société du Grand Paris. Enfin, le niveau de trésorerie a atteint corolairement 14,8 fin 2021 pour un total de bilan de 26,7 milliards d'euros.

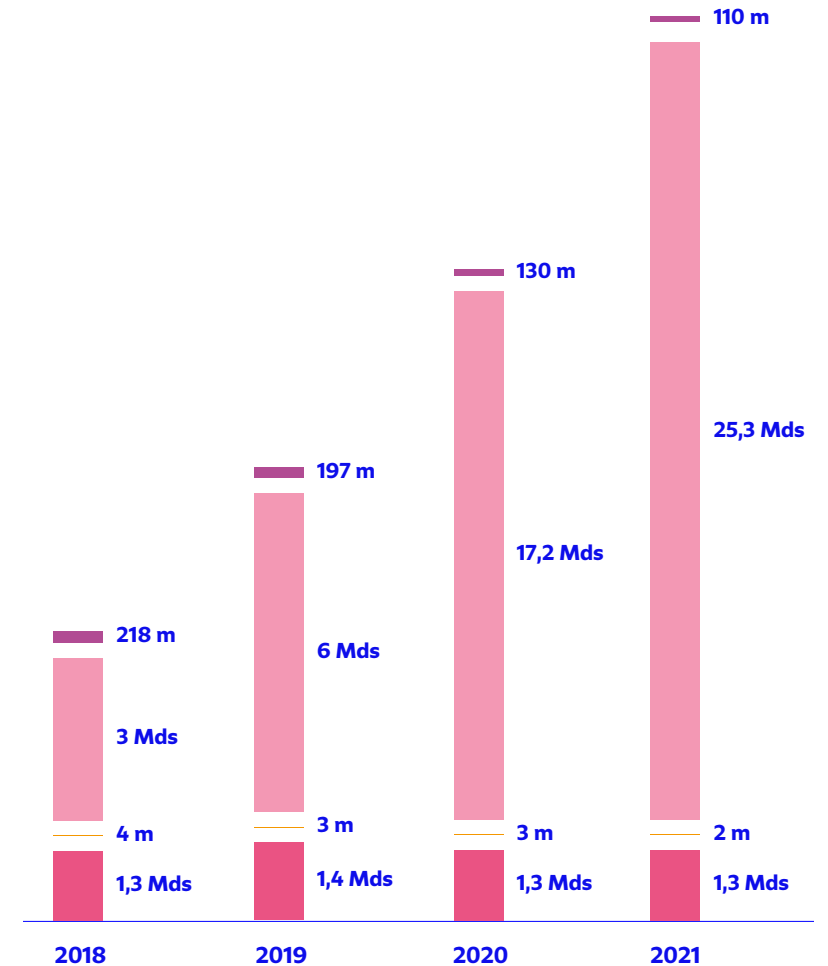
BILAN DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Principaux agrégats actif (en €)



Trésorerie Actif circulant Actif immobilisé

Principaux agrégats passif (en €)



Dettes non financières Dettes financières Provisions Fonds propres

L'analyse et la gestion des risques



La variété des risques auxquels la réalisation du Grand Paris Express est exposée est à la mesure de son étendue géographique et de son rôle moteur dans le développement économique et urbain de l'Île-de-France. Si certains de ces risques sont directement de la responsabilité de la Société du Grand Paris, d'autres sont exogènes, comme l'évolution du contexte économique ou des politiques publiques en termes d'aménagement territorial.

Par ailleurs, alors que certains risques ont un impact sur la conduite de projet, d'autres pèseront sur les conditions d'exploitation du métro une fois mis en service. C'est le cas notamment de l'évolution de la croissance économique ou démographique qui pourront avoir une incidence sur la rentabilité socio-économique de ce nouveau réseau de transport.

Afin d'identifier, de gérer et de maîtriser ces risques, nous avons intégré une démarche de management des risques, d'audit et de la conformité. Mise en œuvre à l'échelle de l'entreprise et du Grand Paris Express, cette démarche permet d'évaluer la performance de notre organisation et d'assurer le suivi des recommandations établies en interne (plans d'actions issus des contrôles et audit internes) et en externe (plans d'action à la demande des tutelles ou répondant à des contrôles externes).

Pour aller plus loin

[DÉMARCHE DE GESTION DES RISQUES](#)

[TABLEAU DES ENJEUX ET RISQUES](#)