

L'archipel, futur siège de VINCI



« Nous étions à la recherche d'un siège qui nous rassemble et qui nous ressemble. »

Xavier Huillard, président-directeur général de VINCI

En 2021, près de 4 000 collaborateurs de VINCI emménageront à l'archipel, rassemblant ainsi les fonctions centrales de tous les pôles de métiers du Groupe.

Lauréat d'un concours, le projet a été conçu par VIGUIER architecture, en association avec Marc Mimram Architecture & Associés, pour s'intégrer durablement dans son environnement urbain et concourir à la création d'un nouveau quartier. Ensemble architectural à la fois pluriel et homogène, l'archipel reflète l'ADN de VINCI : une grande diversité de métiers et un esprit collectif. Il est un symbole de la transformation du Groupe et un démonstrateur de ses savoir-faire et de ses innovations, exemplaire en matière de qualité de vie au travail et de performance énergétique.

Chiffres clés

5

bâtiments

74 000 m²

de bureaux

1 500 m²

de commerces

4 000

postes de travail

3

ans de travaux

850

collaborateurs au pic du chantier



Convention entre l'Epadesa*, la Ville de Nanterre, la SNCF et RFF**

Accord entre l'Epadesa* et la SNCF sur la cession du foncier ferroviaire

2007

Septembre 2015

* Aujourd'hui Paris La Défense
** Aujourd'hui SNCF Réseau

Juillet 2015

Accord entre l'État et la Ville de Nanterre sur le développement du quartier des Groupes

Les acteurs du projet

Investisseur : VINCI

Promoteur : VINCI Immobilier

Maître d'œuvre et architecte mandataire : VIGUIER

Architecte associé : Marc Mimram Architecture & Associés

Co-maître d'ouvrage : SNCF Réseau

Clos couvert et lots architecturaux :

VINCI Construction France

Lot fluides : VINCI Energies

Nouvelle gare du RER E à Nanterre :

Projet Eole

Aménageur : Paris La Défense

Ville de Nanterre



Sommaire

p.04 L'archipel, futur siège de VINCI

p.08 « Faire ville » : le projet architectural

p.12 Un projet mixte, accélérateur de transformation

L'archipel, futur siège de VINCI

Un nom, un lieu, un projet

À l'image du modèle de VINCI, dont l'équilibre repose sur la diversité et la complémentarité de ses métiers, l'archipel se conjugue selon le principe du « un-multiple » : un ensemble dans lequel toutes les entités du Groupe pourront exprimer leurs particularités, en formant un tout cohérent. Conçu comme une série d'îles interconnectées et interdépendantes, reliées les unes aux autres par des passerelles, le nouveau siège de VINCI est irrigué de multiples flux et connexions : à l'intérieur, renforçant l'esprit de synergie qui anime ses différents métiers ; et avec l'extérieur, assurant une porosité avec la ville environnante.

« Cet archipel, constitué d'une série de bâtiments, exprime une forme de diversité, qui est l'essence même de VINCI. »

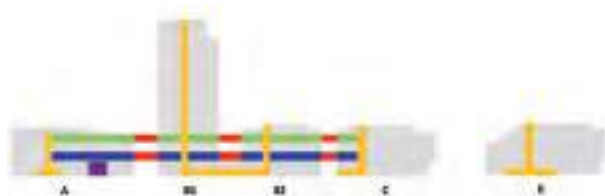
JEAN-PAUL VIGUIER, ARCHITECTE

Tout en répondant à sa propre dynamique de développement, VINCI s'inscrit pleinement dans le projet de réaménagement du territoire dans lequel il a choisi de s'implanter. Dès l'origine et au cœur du projet, des ambitions fortes : limiter l'étalement urbain, maîtriser l'empreinte environnementale et ajouter de la valeur au site, en y intégrant de nouvelles fonctions. C'est dans cette démarche inclusive, qui imbrique des espaces privés dans un volume à usage public, que le Groupe concrétise sa volonté d'ouverture sur la ville et participe à l'équilibre de son nouvel environnement. Une logique d'intégration qui s'effectue dans la continuité de l'histoire du quartier des Groues (voir encadré), marqué par l'empreinte ferroviaire.



Le développement d'un nouveau quartier

Le renouveau des Groues, dans lequel s'inscrivent l'archipel et la nouvelle gare de Nanterre, est une illustration des profondes transformations urbaines en cours à l'ouest de la Grande Arche. Territoire longtemps enclavé, les Groues constituent un secteur atypique de 65 hectares, au potentiel de développement exceptionnel. La mutation engagée par Paris La Défense et la Ville de Nanterre vise à composer un territoire mixte à deux pas du quartier d'affaires, dans lequel cohabiteront logements, commerces, équipements publics, transports, espaces tertiaires et culturels.



Flux et connexions de l'archipel

- Halls d'accès et circulations verticales
- Passerelles
- Rue « semi-publique », qui dessert le business center, accessible aux visiteurs
- Rue privée, accessible uniquement aux salariés de VINCI
- Porche d'accès à la gare

Côté chantier : les principaux défis

La nature même du site sur lequel VINCI a choisi de construire son siège – une bande de 300 mètres longeant le boulevard de la Défense et connexe au faisceau ferroviaire – présente de nombreuses particularités, toutes déterminantes dans la conception, le phasage et la réalisation du projet.

L'imbrication entre l'archipel et la gare est l'une des principales valeurs ajoutées du projet, induisant également sa principale complexité.

Cette configuration inédite a déterminé un phasage de travaux « à l'envers » : au lieu de construire successivement les infrastructures puis les superstructures des bâtiments, les équipes ont dû réaliser le génie civil du surplomb côté voies en même temps que les terrassements. En plus de la gestion de cette coactivité, inhabituelle à cette étape d'un chantier, les équipes ont relevé un défi technique de taille. Le surplomb des bâtiments B1 et B2 qui reprend une charge très importante, ne repose en effet que sur 13 poteaux bipodes en « V » inversés (voir p.10).

Ces structures fines en béton armé coulé en place ont dû être fondées sur des pieux ancrés profondément dans le sous-sol.

La logistique constitue l'un des autres défis de ce projet.

En effet, la construction de l'archipel progresse en même temps que plusieurs autres chantiers mitoyens, tous alimentés par le boulevard de la Défense. Répondant à sa politique d'insertion*, VINCI mobilise les savoir-faire de Liva**, entreprise d'insertion créée à l'initiative de la Fondation VINCI pour la Cité, spécialisée dans les prestations de logistique aux chantiers.

Pour VINCI, l'archipel est enfin un défi d'excellence, car ce nouveau siège sera une vitrine des savoir-faire et des innovations développées au sein du Groupe (voir p.07).

* Au 30 novembre 2019, le chantier a réalisé 39 937,49 heures d'insertion, sur un objectif de 117 000 heures.

** Liva est une joint-venture sociale, filiale à 49 % de VINCI Construction France et à 51 % d'Ares.



Un lieu de travail et de vie

Le siège offrira à ses habitants un grand nombre de terrasses de convivialité (près de 90) qui pourront être utilisées pour se restaurer, se réunir, travailler, se reposer. Au niveau des toitures, certaines terrasses seront végétalisées et/ou équipées de panneaux photovoltaïques.

En rez-de-rue, des césures paysagères ouvertes à tous appelées « pockets parks » (ci-contre) viendront ajouter du rythme, en alternance avec les commerces, au pied des bâtiments.

Le projet s'inscrit dans une démarche environnementale ambitieuse et intègre les enjeux d'évolution des usages des bâtiments et de mobilité de ses occupants. L'archipel proposera ainsi à ses occupants des espaces modernes et confortables, favorisant le travail collaboratif.

Par ailleurs, l'ensemble des indicateurs liés à l'environnement, au bien-être des collaborateurs, à la qualité des aménagements intérieurs ou encore à la démarche RSE, feront l'objet d'une certification : le label OsmoZ, relatif à la qualité du cadre de vie.

Une vitrine des innovations du Groupe

L'archipel est construit comme un démonstrateur des savoir-faire de VINCI, et notamment en termes de développement durable et d'intégration des nouvelles technologies. Sa conception anticipe d'ailleurs la nouvelle réglementation RT2020.

L'ensemble immobilier sera certifié HQE Exceptionnel et BREEAM Excellent, deux certifications généralistes. En complément, des certifications spécifiques sont visées pour approfondir plusieurs domaines : la performance énergétique (E+C-), la recyclabilité et l'économie circulaire (C2C, Cradle 2 Cradle) ou encore la connectivité (R2S, Ready to services). Ces choix reflètent l'ambition d'atteindre un niveau de performance globale supérieur à la réglementation.

Labels et certifications visés

GÉNÉRALISTES

Certification HQE Exceptionnel
Certification BREEAM Excellent

COMPLÉMENTAIRES

Matériaux, économie circulaire
- Démarche C2C, Cradle 2 Cradle
- Label Bâtiment biosourcé – niveau 1 (bât. B2)

Énergie (hors IGH)

- Label Effinergie
- Label E+C-, niveau E2C1

Qualité du cadre de vie

- OsmoZ

Digital, bâtiment connecté

- R2S, Ready 2 services (bât. D)





Bétons recyclés et ultra bas carbone

Répondant à une logique vertueuse d'économie circulaire, l'archipel est pour VINCI le premier démonstrateur de mise en œuvre de béton recyclé et de béton ultra bas carbone dans des éléments structurels d'un bâtiment.

Fruit d'un travail commun entre VINCI Construction France et Eurovia, la particularité du béton recyclé est d'utiliser dans sa fabrication 50 % de granulats issus de la démolition d'ouvrages en béton, soit un taux deux fois supérieur aux normes en vigueur.

Dans le cas du béton ultra bas carbone, le ciment est quasiment intégralement remplacé par du laitier de haut-fourneau*, qui présente des propriétés de solidité et de résistance similaires à celles des bétons traditionnels. Ces caractéristiques le rendent donc apte à être utilisé dans des ouvrages de structures. Ce béton innovant permet une réduction de plus de 60 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport à un béton traditionnel.

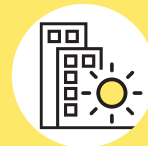
Le béton structurel ultra bas carbone est une innovation qui marque une avancée majeure pour la construction durable.

** Sous-produit de l'industrie sidérurgique, le laitier de haut-fourneau est un liant innovant.*



Dalles actives de régulation thermique

À l'instar des planchers chauffants, le principe de la dalle active repose sur une circulation d'eau froide ou chaude (les fluides) à l'intérieur de la dalle de béton. Celle-ci emmagasine une grande quantité de froid ou de chaleur, selon la période de l'année, puis la restitue graduellement, du fait de l'inertie du matériau. Le bénéfice ? Une régulation en douceur de la chaleur / de la fraîcheur dans le bâtiment. Le procédé Green Floor® développé par VINCI Energies répond au même principe de fonctionnement que la dalle active mais sa particularité tient à la circulation d'air (et non d'eau) à l'intérieur de la dalle de béton. Cette technique de dalle active ventilée, utilisée dans le bâtiment D, permet de concilier climatisation, ventilation et chauffage.



Façades intelligentes et photovoltaïques

Créée par VINCI Construction, ActivSkeen est une business unit qui développe une gamme de technologies photovoltaïques intégrées au bâti. La façade sud du bâtiment D est une façade dite électrochrome : elle s'opacifie automatiquement en fonction de l'ensoleillement. L'ambition ? Avoir des façades actives, esthétiques et performantes, qui répondent aux enjeux de confort et de frugalité énergétique. D'une manière globale, un effort particulier est réalisé sur l'optimisation énergétique des matériaux choisis – menuiseries, vitrages, isolants – afin d'avoir l'enveloppe extérieure la plus performante possible.



Bâtiment biosourcé bois

Le bâtiment B2 vise le label Bâtiment biosourcé – niveau 1, qui consiste à mettre en lumière la qualité environnementale des bâtiments neufs (ou en partie) qui intègrent une part significative (min. de 18 kg/m²) de matériaux biosourcés dans leur construction.

Pour l'archipel, ce matériau est le bois : il s'agit de créer une doublure en bois, à l'intérieur même de l'enveloppe du bâtiment ; c'est un composant à part entière de la façade. Sa mise en œuvre est assurée par Arbonis, filiale de VINCI Construction France.



Full BIM

Le projet de l'archipel est mené en full BIM. Le terme Building Information Modelling, aussi appelé maquette numérique de projet, désigne une base de données structurées et ordonnées, relatives à l'ouvrage construit, et utilisées pour produire des documents graphiques et des tableurs de données. Il s'agit du standard le plus élevé du BIM, qui consiste à utiliser la maquette numérique de la conception à l'exploitation des bâtiments, en impliquant tous les acteurs du projet de manière collaborative.



Building Operating System

Les données du bâtiment seront aussi valorisées dans de nouveaux services. Le BOS transforme la relation de l'occupant au bâti et permet l'amélioration du bâtiment, en fonction des connaissances accumulées sur les usages des habitants, tout en s'appuyant sur la maquette numérique. L'archipel est un démonstrateur pour l'implémentation du BOS. Les 4 000 collaborateurs qui travailleront sur le site seront au cœur du projet, en devenant les premiers utilisateurs de ce système d'exploitation.

« Faire ville » : le projet architectural

Le projet de l'archipel s'inscrit dans un ensemble immobilier plus vaste – composé d'immeubles de bureaux, d'un hôtel, de commerces – qui s'étend sur deux parcelles et se développe le long du boulevard de la Défense, à Nanterre. Sa conception reflète l'image d'un siège ouvert dans son fonctionnement et son organisation, favorisant les échanges et la communication entre les différentes entités du Groupe, et assurant son intégration dans le quartier.

Le siège de VINCI s'inscrit dans ce que Jean-Paul Viguier nomme « l'urbanisation de l'espace de travail », c'est-à-dire la recherche de porosité entre l'immeuble de bureaux et la ville, au travers de fonctions partagées. Cohérent dans cette démarche, l'agence VIGUIER assure en tant qu'architecte mandataire, la conception du bâtiment, des espaces intérieurs et des espaces paysagers.

« VINCI, par la construction de son siège, fait la démonstration qu'il est à la pointe de la manière de construire la ville du futur, qui est une ville non pas juxtaposée, mais une ville agrégée dans laquelle les fonctions et les bâtiments se trouvent imbriqués les uns dans les autres. »

JEAN-PAUL VIGUIER, ARCHITECTE

L'ensemble de 75 500 m² est réparti en cinq bâtiments de hauteurs variables, dont une « émergence » de 100 mètres de haut, le tout formant une série d'îles interconnectées. Tissant le réseau des communications transversales, une rue aérienne intérieure reliera les bâtiments et distribuera également terrasses et jardins. Au niveau du sol, un ensemble de parois vitrées donnant sur les rues perpendiculaires au boulevard de la Défense ouvre l'archipel sur la ville et permet d'accéder aux fonctions partagées.



Ce socle vitré, ouvrant les bâtiments sur l'espace urbain, est équipé de protections solaires orientées au sud sur la partie supérieure de la façade : un débord d'une épaisseur de 50 cm est animé de pare-soleils en verre sérigraphié. Cette transparence permet de découvrir un intérieur doux, utilisant des éléments de bois clair et des lignes courbes. Celui-ci fait le lien avec l'épaisseur végétalisée du haut des bâtiments et accompagne la succession des volumes.

La cohérence architecturale se retrouve dans la superposition et les correspondances d'écritures :

- un socle transparent montre l'animation de la vie du projet sur la ville ainsi que ses porosités avec les fonctions urbaines lorsque cela est possible ;
- un ensemble d'étages aux écritures différenciées révèle le rythme des éléments pleins et vitrés ;
- au sommet un ensemble de jardins et de terrasses court sur toute la longueur du projet.

Deux architectes : quelle valeur ajoutée pour le projet ?

Jean-Paul Viguier développe pour l'archipel une approche d'urbaniste : intégrer le bâti à son environnement, conserver le marquage historique et l'empreinte du site d'origine, laisser la ville transparente à l'intérieur.

La double compétence de Marc Mimram – architecte et ingénieur des ponts et chaussées – permet d'appréhender la complexité technique de l'infrastructure de transport située sous le bâtiment.





Pour la façade nord, du côté des voies ferrées, le principe volumétrique conserve les mêmes caractéristiques, au-dessus d'une ligne d'appui constituée par une architecture de structure. Cette ligne est née du rapport entre les éléments verticaux du projet et leur transformation au contact des quais de la gare. La pénétration des structures dans l'espace ferroviaire organise le fonctionnement de la gare et des flux de voyageurs, la transmission des forces et d'une manière générale la compatibilité avec la présence d'un immeuble de bureaux.



L'immeuble de grande hauteur

L'émergence est construite en grande partie sur des ressorts et constitue ainsi l'un des éléments les plus techniques du projet. Au passage des trains, les vibrations seront alors absorbées par les structures des sous-sols.



« La spécificité de ce nouveau siège est qu'il se trouve à la rencontre de différents moyens de communication, et en particulier de la gare qui se trouve à ses pieds. C'est un hub, un point névralgique du Grand Paris. Il prolonge l'infrastructure de l'espace public qui passe sous lui et à travers lui. »

MARC MIMRAM, ARCHITECTE

13

Le nombre de poteaux en « V » inversés (dits éperons) sur lesquels repose une partie de la tour et du bâtiment B2.



Dialoguer avec l'infrastructure ferroviaire

Au niveau du bâtiment A, le rez-de-chaussée et le premier étage forment un socle qui abrite les commerces associés à la gare, et surtout l'accès à la gare par un porche d'envergure permettant d'accéder à la passerelle desservant les quatre quais. Les étages de bureaux, s'inscrivant dans une logique plus linéaire, semblent franchir le porche et glisser sur ce socle. Le bâtiment s'affirme ainsi comme l'avancée d'un dispositif urbain continu, avec le boulevard d'un côté et le fleuve ferroviaire de l'autre.

La future gare de Nanterre, 3^e nouvelle gare de la ligne E du RER, et le nouveau siège de VINCI sont deux projets totalement imbriqués et cohérents.

Outre le bâtiment A qui hébergera l'entrée de la gare, l'archipel s'avance au-dessus des voies sur 160 mètres de long et 18,5 mètres de large, offrant une protection aux quais 3 et 4. Les appuis de cette partie du projet en surplomb des voies prennent une dimension particulière qui illustre l'imbrication de la gare et des bâtiments tertiaires. Ces appuis, constitués en deux « V » inversés articulés en plancher bas du rez-de-chaussée, participent à la fois à l'identité de VINCI, en lien avec la rue et ouvert sur l'espace public, et à l'identité de la gare. Faisant partie intégrante de la façade des bâtiments depuis la gare, les poteaux en « V » permettent également de concentrer les descentes de charge et de limiter les points d'appuis pour libérer au maximum les quais.

Enfin, les appuis chevauchent les futurs accès au passage souterrain qui reliera la gare du RER E à celle du Grand Paris Express, en vue de l'arrivée de la ligne 15 Ouest, tout en offrant un espace important et protecteur qui accueillera les équipements de quai : assises, distributeurs, abris.



Jean-Paul Viguière

VIGUIÈRE architecture urbanisme paysage est une agence internationale d'architecture et d'urbanisme basée à Paris. Elle compte 150 personnes de 17 nationalités différentes, encadrées par Jean-Paul Viguière et 12 associés. Plurielle et pluridisciplinaire, elle conçoit et réalise des projets selon une démarche globale et intégrée qui va du plan d'urbanisme au paysage, en passant par l'aménagement intérieur, pour les usages publics et privés de bureaux, de logements, d'équipements et de commerces.

Dans sa philosophie d'une vision globale du projet et de son harmonisation, l'agence VIGUIÈRE regroupe plusieurs corps de métiers qui travaillent ensemble selon un mode transversal et concerté. Ainsi, ses architectes, architectes d'intérieur, ingénieurs et paysagistes conçoivent et maîtrisent avec nos BIM managers, infographistes, graphistes et maquettistes toute la chaîne de conception et de réalisation des projets. Leur pratique est accompagnée et relayée par nos fonctions supports qu'incarnent la communication, le développement et le pôle juridique. Ensemble, ces entités ne font qu'une pour garantir la pertinence et la cohésion essentielles à l'exigence de ses clients et de ses partenaires.

VIGUIÈRE bénéficie d'une reconnaissance internationale notamment à travers les tours de Cœur Défense et Majunga à Paris, l'hôtel Sofitel Water Tower à Chicago, la Tour Maroc Telecom à Rabat que relaient les projets actuels comme le quartier Europea à Bruxelles remodelant le site de l'Exposition universelle de 1958 autour de l'Atomium, les sièges de VINCI à Nanterre et d'Orange à Issy-les-Moulineaux, la tour Attijariwafa à Casablanca ou la plus haute tour d'habitation en bois (57 mètres) à Bordeaux.



Marc Mimram

Marc Mimram Architecture & Ingénierie est composé d'une agence d'architecture (Marc Mimram Architecture & Associés) et d'un bureau d'études structure (Marc Mimram Ingénierie). Ensemble, ils développent des projets emblématiques et abordent de nombreux domaines de la construction en France comme à l'étranger. Leur travail concerne à la fois l'architecture et la conception des structures.

Cette attention pour l'ingénierie donne une acuité toute particulière sur la dimension liée à l'exécution du projet. La maîtrise de la matière, du mode constructif, comme de la méthodologie sont fondamentaux dans le processus de conception. Et le projet d'architecture est envisagé comme un vaste processus de transformation des ressources. À ce titre, l'agence s'engage dans une démarche environnementale et pense à l'optimisation des ressources et donc des matériaux.

En plus de cette approche liée à la frugalité de l'acte de construire, nous nous engageons par le choix des matériaux et la conception des espaces pour produire une architecture durable, robuste et réversible.

Créée en 1992 et implantée dans le 11^e arrondissement de Paris, dans d'anciens bâtiments à vocation artisanale, l'agence compte aujourd'hui une quarantaine de salariés. Depuis 2016, Guillaume André, Martin Fougeras Lavergnolle, architectes, et Razvan Ionica, ingénieur, tous trois chefs de projet, sont devenus associés pour assurer la continuité et le développement de l'agence.

Un projet mixte, accélérateur de transformations

Préfigurant la logique de mixité de ce 11^e quartier de Nanterre, l'archipel est imbriqué avec un projet phare de transport public: la future gare de la ligne E du RER (projet Eole).

Conçue comme une gare urbaine connectée à la ville, cette 3^e nouvelle gare du RER E sera implantée en extérieur, au cœur du nouveau quartier des Groues.

Le cheminement des voyageurs a été imaginé pour fluidifier et simplifier les connexions avec les espaces publics. L'entrée principale de la gare, un grand porche de 8 mètres de haut sur 16 mètres de large, traverse l'un des bâtiments du siège de VINCI. Ce parti pris d'aménagement modifie les codes d'implantation des bâtiments dédiés aux voyageurs, et permet à la nouvelle ligne E du RER de s'imbriquer totalement dans ces nouveaux espaces urbains.

La nouvelle gare de Nanterre sera mise en service en 2022.

Elle sera le terminus de la branche est du RER E (Chelles/ Tournan – Nanterre) qui desservira notamment deux autres nouvelles gares : la Défense et Porte Maillot.

En 2024, la mise en service de la ligne sera complète reliant ainsi l'est et l'ouest de l'Île-de-France, de Chelles/Tournan à Mantes-la-Jolie.

Les voyageurs bénéficieront de 22 trains par heure dans le tronçon central entre Rosa Parks et Nanterre, soit un train toutes les 2 minutes.





Le porche d'accès à la gare

D'une hauteur de 8 mètres et d'une largeur de 16 mètres du côté du boulevard de la Défense, ce porche monumental traverse le bâtiment A de l'archipel et conduit à la passerelle d'accès aux quais. Il permettra aux voyageurs de retrouver toutes les fonctionnalités d'accueil et d'information de gare. Autour du porche se développeront trois commerces, directement connectés à l'espace public.

De plus, au sein du bâtiment A, des locaux sont créés par la SNCF. Situés dans les infrastructures du bâtiment mais bénéficiant d'une façade du côté des quais (au nord), ils doivent permettre l'exploitation de la gare et l'accueil de plusieurs équipes de la SNCF.



Le projet Eole

Mené sous maîtrise d'ouvrage SNCF, le projet Eole (acronyme d'est-ouest liaison express), prolongement de RER E vers l'ouest, va transformer la mobilité en Île-de-France, d'est en ouest. La ligne E du RER part aujourd'hui de Chelles-Gournay et Tournan, à l'est de Paris, et se termine à la gare d'Hausmann Saint-Lazare. Elle sera prolongée de 55 km et desservira la Porte Maillot et le quartier de la Défense, pour relier Nanterre dès 2022 et Mantes-la-Jolie en 2024. Cette ligne ainsi prolongée permettra des gains de temps significatifs.

650 000

voyageurs profiteront chaque jour de la nouvelle ligne, avec le confort des rames à deux étages.

Plus moderne, plus rapide

Grâce à sa nouvelle infrastructure souterraine de 8 km équipée de NExTEO (un système d'exploitation ultra-moderne), et à un matériel roulant de nouvelle génération, le RER-NG, cette ligne pourra atteindre une vitesse de 120 km/h sous Paris, faisant de la ligne E la plus rapide, dans son tronçon central.

Le projet Eole bénéficiera également aux deux millions d'actifs qui empruntent quotidiennement le réseau francilien : la ligne permettra en effet de désaturer les tronçons parisiens des RER A, B et D, ainsi que la gare Saint-Lazare. Elle renforcera également la fluidité des transports en étant la ligne la plus interconnectée d'Île-de-France : connexions avec tous les RER, 10 lignes de métro, 7 lignes de train et, à terme, le réseau du Grand Paris Express.

3,8 milliards d'euros sont investis par l'ensemble des partenaires (État, région Île-de-France, Société du Grand Paris, Ville de Paris, département des Hauts-de-Seine, département des Yvelines, Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau) au bénéfice des voyageurs et du développement des territoires franciliens, auxquels s'ajoutent un investissement de 1,8 milliard d'euros pour le nouveau matériel roulant, financé par Île-de-France Mobilités.





CONTACTS PRESSE

SERVICE DE PRESSE VINCI

Paul-Alexis Bouquet
Simon Meyer
Tél. : 01 47 16 31 82
media.relations@vinci.com
www.vinci.com

DIRECTION RELATIONS INSTITUTIONNELLES & COMMUNICATION PROJET EOLE

Armelle Lagrange
Tél. : 06 18 51 62 06
armelle.lagrange@rer-eole.fr
www.rer-eole.fr

COMMUNICATION ET RELATIONS MÉDIAS VIGUIER

Cathy Larqué
Tél. : 01 44 08 62 06
clarque@viguier.com
www.viguier.com

COMMUNICATION ET RELATIONS MÉDIAS MARC MIMRAM ARCHITECTURE & INGÉNIERIE

Marine Farouault
Guillaume André
Tél. : 01 43 44 91 19
m.farouault@mimram.com
guillaume@mimram.com
www.mimram.com

