

SYNTHESE DE LA 2^e JOURNEE DU COLLOQUE « METROS DE BANLIEUE » LE 29 NOVEMBRE 2008 A NOGENT

Rédigée par Aquarius pour l'association SaDur (www.sadur.org)

Cette demi-journée du matin du samedi 29 novembre 2008 faisait partie d'un colloque international de 3 demi-journées organisé par l'association Orbival et le Conseil Général du Val-de-Marne au pavillon Baltard à Nogent sur les métros de banlieue.

Les 3 demi-journées ont toutes été organisées autour de tables rondes sur différents sujets autour du projet Orbival. Seules les deux dernières ayant eu lieu le samedi matin sont reprises dans ce document.



5^e table ronde : de gauche à droite, Jean-Pierre GIRAULT, Laurent GARNIER, Jean-Marie BRETILLON, Daniel BREUILLER, Gilles DANSART, Patricia TORDJMAN, Jean-Luc LAURENT et Christian PEPINEAU

Programme complet du colloque

VENDREDI 28 NOVEMBRE, IMMERSION DANS LES METROS DE BANLIEUE

8h30 : Accueil

9h : Présentation du déroulé de la journée par Gilles DANSART, rédacteur en chef de Ville et Transports

Ouverture par Jacques JP. MARTIN, maire de Nogent-sur-Marne, conseiller général, secrétaire général d'Orbival et Christian FAVIER, président du Conseil général du Val-de-Marne, président d'Orbival.

9h30 à 11h : 1^{re} table ronde

Réflexion sur la manière dont les projets de métro en rocade à l'international permettent aujourd'hui d'interpeller les pratiques françaises en matière de déplacements de banlieue à banlieue.

- Marc CHATELARD, président d'ALSTOM Singapour
- Doug KELSEY, Président directeur général de RTC à Vancouver
- Idelfonso de MpATIS, président de Metro Sur à Madrid
- Wee Meng SIM, directeur de Lta Singapour

11h15 à 12h30 : 2^e table ronde

Échanges sur les nouvelles technologies, innovations environnementales et prestations de service qui feront le métro de demain.

- Jean BERGE, président de BOMBARDIER
- Francis GRASS, directeur général France de VEOLIA
- Yves RAMETTE, directeur général adjoint de la RATP
- Didier ROUSSEL, président de SIEMENS
- Michel SERRA, président d'ALSTOM

12h30 à 13h : Échanges avec la salle

13h à 14h30 : Cocktail déjeunatoire au Pavillon Baltard

14h30 à 16h30 : 3e table ronde

La question du financement est au cœur de tout projet de réalisation d'une infrastructure lourde de transport. Débat autour des différents modes de financement possibles.

- Dominique ADENOT, maire de Champigny-sur-Marne
- Patrick BEAUDOUIN, député-maire de Saint-Mandé
- Laurent CATHALA, député-maire de Créteil
- Noël DE SAINT PULGENT, président du MAPPP (Mission d'appui aux partenariats public-privé)
- Kévin FALCON, ministre des Transports et d'infrastructure de l'Etat de Colombie Britannique (Canada)
- Jean-Yves LE BOUILLONNEC, député-maire de Cachan
- Pierre MONGIN, président de la RATP
- Jean-François VOGUET, sénateur-maire de Fontenay-sous-Bois

16h30 à 18h : 4e table ronde

Projet d'intérêt métropolitain, à la croisée du projet de SDRIF et des opérations d'intérêt national, Orbival doit relever le défi de fédérer tous les acteurs du territoire.

- Laurence COHEN, conseillère régionale d'Île-de-France, administrateur du Stif
- Daniel DAVISSE, maire de Choisy-le-Roi, vice-président du STIF, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne
- Michel HERBILLON, député-maire de Maisons-Alfort
- Pascal LELARGE, directeur régional de l'Équipement en Ile-de-France
- Jacques LEROY, conseiller général du Val-de-Marne, 1er adjoint au maire de Saint-Maur-des-Fossés
- Pierre MANSAT, adjoint au maire de Paris, administrateur du STIF
- Sophie MOUGARD, directrice générale du STIF
- Jean-Marc NICOLLE, président de la Communauté d'agglomération du Val-de-Bievre
- Corinne VALLS, maire de Romainville, vice-présidente du Conseil général de la Seine-Saint-Denis

18h : Clôture de la journée

par Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'État aux Transports, Jean-Paul HUCHON, président du Conseil régional d'Île-de-France, et Christian FAVIER, président du Conseil général du Val-de-Marne.

18h30 : Cocktail

SAMEDI 29 NOVEMBRE, EXPLORATION DU PROJET ORBIVAL

9h : Accueil

9h30 : Présentation du déroulé de la matinée par Gilles DANSART

Présentation du projet Orbival par Jean-Pierre NOURRISSON, Directeur général adjoint des services du Conseil général du Val-de-Marne.

10h à 11h : 5e table ronde

Quels enjeux et perspectives de développement économique et urbain pour le Val-de-Marne ?

- Jean-Marie BRETILLON, maire de Charenton-le-Pont, conseiller général du Val-de-Marne
- Daniel BREUILLER, maire d'Arcueil, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne
- Laurent GARNIER, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne en charge de l'aménagement du territoire et du développement économique
- Jean-Pierre GIRAULT, conseiller régional d'Île-de-France, président de la commission Transport du Conseil régional et administrateur du STIF
- Jean-Luc LAURENT, maire du Kremlin-Bicêtre, vice-président du Conseil régional d'Île-de-France
- Christian PEPINEAU, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris-Val-de-Marne
- Roger TISSEYRE, 1er maire-adjoint d'Alfortville
- Patricia TORDJMAN, maire de Gentilly

11h à 12h : 6e table ronde

Comment le projet Orbival peut-il répondre aux besoins de tous les Val-de-Marnais ?

- Alain AUDOUBERT, maire de Vitry-sur-Seine
- Simone BONNAFOUS, présidente de l'Université Paris XII

- Jean-Jacques BRIDEY, maire de Fresnes, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne
- François LOSCHEIDER, délégué général du Conseil de développement du Val-de-Marne
- Marc PELISSIER, secrétaire général de l'Association des usagers des transports Île-de-France
- René ROUQUET, député-maire d'Alfortville.

12h à 12h30 : Conclusion par Christian FAVIER, président d'Orbival et Jacques JP. MARTIN, secrétaire général d'Orbival.

12h30 : Cocktail

www.sadur.org

5^e Table Ronde - Quels enjeux et perspectives de développement économique et urbain pour le Val-de-Marne ?

Participants

- Jean-Marie BRETILLON, maire de Charenton-le-Pont, conseiller général du Val-de-Marne
- Daniel BREUILLER, maire d'Arcueil, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne
- Laurent GARNIER, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne en charge de l'aménagement du territoire et du développement économique
- Jean-Pierre GIRAULT, conseiller régional d'Île-de-France, président de la commission Transport du Conseil régional et administrateur du STIF
- Jean-Luc LAURENT, maire du Kremlin-Bicêtre, vice-président du Conseil régional d'Île-de-France
- Christian PEPINEAU, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris-Val-de-Marne
- Patricia TORDJMAN, maire de Gentilly

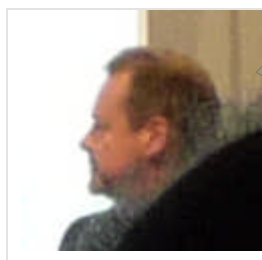
Débat dirigé par Gilles DANSART, rédacteur en chef de Ville et Transports



5^e table ronde : de gauche à droite, Jean-Pierre GIRAULT, Laurent GARNIER, Jean-Marie BRETILLON, Daniel BREUILLER, Gilles DANSART, Patricia TORDJMAN et Jean-Luc LAURENT. Christian PEPINEAU est manquant sur la photo.

Débat

- Christian PEPINEAU (CCI Paris-Val-de-Marne)



Une enquête a été réalisée auprès de 2000 entreprises de plus de 10 salariés installées sur 18 communes du Val-de-Marne.

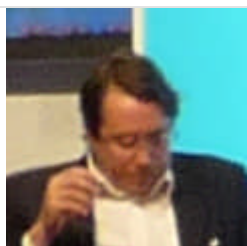
- 53% des chefs d'entreprises avaient déjà entendu parler du projet Orbival
- 75% des salariés de ces entreprises habitent le département.
- 58 % utilisent la voiture pour se rendre à leur travail.

Il y a beaucoup de temps perdu dans les embouteillages, mais les transports en commun pêchent par leur irrégularité (circulation des autobus) et le manque de correspondances avec le RER et le métro.

L'attente principale vis-à-vis du projet Orbival est sur le temps qui pourrait être gagné (estimé à une moyenne de 15 à 30 minutes par jour et par salarié).

Il devrait en résulter des améliorations des possibilités de recrutement (recrutement à distance plus importante de l'entreprise), et une fidélisation des salariés.

o Laurent GARNIER (CG 94)



Les études menées jusqu'à maintenant montrent un potentiel de locaux d'entreprise de 6.000.000 m² (pour comparaison, la zone SILIC de Rungis représente 600.000 m², soit 10 fois moins).

o Patricia TORDJMAN (Gentilly)



La ville de Gentilly est traversée par de nombreux flux de circulation nord-sud (A6a et A6b) mais aussi ouest-est, ce qui ne manque pas de créer de nombreux embouteillages.

On constate une séparation de plus en plus nette, à cause de la désindustrialisation, entre les pôles de logements et les pôles d'emplois comme Orly-Rungis.

A Gentilly, 80 % des habitants travaillent en dehors de la commune, 80 % des personnes employées sur Gentilly habitent en dehors de la commune.

Les autoroutes A6a et A6b ont confisqué beaucoup de foncier, ont créé de nombreuses nuisances (en particulier depuis la suppression de la couverture de l'A6b) et ont enclavé certains quartiers. Il faut donc recréer des liens, mettre en commun la ville, mettre la banlieue au centre.

o Jean-Luc LAURENT (Le Kremlin-Bicêtre, Conseil Régional Ile-de-France)

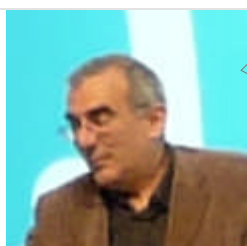


Il faut profiter de l'opportunité de la création de la ligne pour réduire les déséquilibres, en implantant des entreprises, mais aussi des logements de divers niveaux (y compris des logements sociaux) et des équipements et des services publics, éventuellement sous forme d'éco-quartiers.

Au Kremlin-Bicêtre, certains projets ont déjà été orientés Orbival. Ce devrait être progressivement le cas de tous les projets mis en place par la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre.

L'objectif est de maîtriser le foncier pour éviter la spéculation lors de la définition du tracé via les Etablissements Publics Fonciers de la Région et du Département du Val-de-Marne. Ensuite, il faudra savoir ce qu'il faudra faire de la rente foncière (taxation des gains fonciers ?). Il faudra d'autre part maintenir la cohérence entre les communes tout au long de la ligne.

o Daniel BREUILLER (Arcueil, CG 94)



Le territoire d'Arcueil est traversé par 2 autoroutes (A6a et A6b), mais il est également desservi par 2 gares de la ligne B du RER : Laplace et Arcueil-Cachan. Mais le matin, le RER B est déjà saturé à Arcueil en direction de Paris.

La municipalité ne se battra pas sur le tracé entre Laplace et Arcueil-Cachan. Elle note cependant que cette 2^e option offre la possibilité de développer le Pôle Cancer autour de l'Institut Gustave Roussy (IGR).

o Jean-Marie BRETILLON (Charenton, CG94)



Bien que non directement desservie par le tracé prévu, la ville de Charenton adhère au projet Orbival. Il faut maintenant parvenir à un accord sur le tracé, sur le type de desserte (type métro ou type RER, à définir avec les départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis) et sur le financement.

Après un projet de transformation de la Petite Ceinture Ferroviaire en un RER, après le projet Orbitale, il est temps d'y aller.

o Jean-Pierre GIRAULT (Conseil Régional Ile-de-France, STIF)



Du fait de ses fonctions, M. GIRAULT donne un point de vue à l'échelle régionale. Il constate que :

- Pour Paris, le trafic en transport en commun représente 2 fois le trafic en voiture, alors que pour la Grande Couronne, ce rapport n'est que d'un cinquième.
- Un cadre a 75 % de ses possibilités d'emploi à moins de 1h30 de son domicile. Pour un ouvrier, cette proportion n'est que de 20 %

Afin de gagner en efficacité, il est proposé pour Arc Express un tracé plus éloigné de Paris, passant notamment par Marne-la-Vallée [sans préciser quel secteur] et Orly-Rungis. En particulier, puisque la mairie de Champigny propose 5 ha de terrains libres, il faut privilégier l'accessibilité de telles opportunités.

Une étude du STIF publiée récemment [« 20 minutes » en faisait mention la veille] indiquait que l'impact en termes de baisse de fréquentation de la ligne RER A serait plus important si la ligne circulaire empruntait un tracé plus éloigné de Paris que ne l'est le projet actuel.

Il est proposé également une différenciation du versement transport dû par les entreprises dans un rayon de 500 mètres autour des futures stations.

Après avoir été centré sur les cœurs de ville de façon traditionnelle, puis sur les grandes zones commerciales périphériques accessibles en voiture, le commerce sera, dans l'avenir, centré sur les gares. Pour ce qui concerne le financement, le recours à un emprunt populaire est à considérer. Les grandes gares de correspondance peuvent poser problème, car elles ne pourront que rallonger les temps de correspondance. Il est préférable de garder des gares de correspondance de taille réduite, avec des correspondances courtes.

o Laurent GARNIER (CG 94)

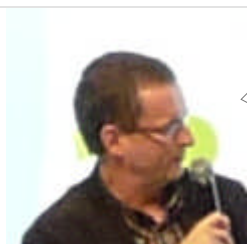
Pour revenir au tracé, il faut penser à un développement durable basé sur une densification de l'urbanisme (« ville dense »).

o Christian PEPINEAU (CCI Paris-Val-de-Marne)

Actuellement, 40 % des dépenses liées aux transports sont directement ou indirectement financés par les entreprises. Cependant, 58 % des salariés doivent prendre leur voiture pour se rendre à leur travail. Les entreprises n'en ont pas pour leur argent.

De plus, il y a dans le Val-de-Marne 4000 entreprises de logistique. Il est nécessaire de fluidifier les déplacements.

o Gilles DANSART (animateur, « Ville et Transport »)



La ville dense est-elle une tendance ?

o Daniel BREUILLER (Arcueil, CG 94)

Oui. Cependant la densification ne sera possible que si les transports offrent un service adapté. Il ne faut cependant pas opposer les déplacements en Petite Couronne et ceux en Grande Couronne (qui eux peuvent être effectués par des rocade ferroviaires).

o Jean-Marie BRETILLON (Charenton, CG94)

Eloigner la ligne Orbival de Paris provoquera un allongement du tracé et une augmentation des coûts. Il faut d'autre part prévoir davantage de parcs de dissuasion à proximité des axes autoroutiers.

o Patricia TORDJMAN (Gentilly)

La dilution urbaine à laquelle nous avons assisté a plu été subie que choisie.

- Jean-Luc LAURENT (Le Kremlin-Bicêtre, Conseil Régional Ile-de-France)

C'est le tracé retenu qui fera ou non l'attractivité du projet. Il faut éliminer les tracés conçus de façon technocratique. Pour Le Kremlin-Bicêtre, il avait été proposé d'établir le tracé en limite de la commune et de Villejuif. Ce tracé a été rejeté par la Mairie car il ne présentait pas d'intérêt pour la ville.

Questions de l'assistance

- Un habitant de Noisy-le-Grand

A propos de l'intervention des Etablissements Publics Fonciers, Monsieur LAURENT parle-t-il de terrains disponibles, ou libérés par l'Etat, ou de terrains expropriés de force ? La personne pose la question car elle habite un quartier pavillonnaire qui va être exproprié et rasé de façon à faire place à des logements sociaux.

- Réponse de Jean-Luc LAURENT (Le Kremlin-Bicêtre, Conseil Régional Ile-de-France)

L'Etablissement Public Foncier régional n'intervient qu'à la demande des communes et pas sur les terrains libérés par l'Etat. Les interventions se font suite à des ventes ou suite à un dialogue avec les propriétaires actuels, mais aussi par récupération de terrains en friche. L'E.P.F. ne recourt pas nécessairement à l'expropriation qui est une solution de dernier recours.

- Un conseiller municipal de Joinville

Il est regrettable que l'intervention de M. GIRAULT remette en cause le tracé qui a été élaboré par les élus du Val-de-Marne.

- Réponse de Jean-Pierre GIRAULT (Conseil Régional Ile-de-France, STIF)

La Gare des Boullereaux à Champigny fait partie des passages envisagés. Cette proposition n'est pas en dehors des solutions potentielles.

- Un expert du quartier de La Défense, occasionnellement commissaire-enquêteur

La loi française est plus protectrice que les Français ne le supposent en termes d'expropriation. Elle est par moments trop protectrice.

En réponse à M. GIRAULT, qui se plaignait de la longueur des correspondances dans les grandes gares, l'intervenant signale les fonctionnalités de la gare de Châtelet-les-Halles qui offre des correspondances quai à quai entre lignes A et B dans un des deux sens [Auber <-> St Michel et Gare du Nord <-> Gare de Lyon]. Le réseau de Hong-Kong a davantage poussé la logique des correspondances quai à quai en offrant dans deux gares les correspondances quai à quai dans les deux sens. Pour cela, les tunnels ont été construits avec une géométrie particulière (tracé en hélice).

- Un élu de Valenton

Le problème des rabattements sur la ligne est important. Ceux-ci ne devront pas être oubliés et être créés de façon efficace.

- Un membre d'une association de sauvegarde de Polangis (quartier traversé par l'A4 à Joinville)

Il y a eu au moment de la construction de l'autoroute A4 environ 200 expropriations et démolitions de pavillons. C'est donc un vrai traumatisme pour les habitants. Il faudra donc préciser ce qui est prévu.

- Réponse de Gilles DANSART (animateur, « Ville et Transport »)

Aucun tracé n'est actuellement précisément défini.

6e Table Ronde - Comment le projet Orbival peut-il répondre aux besoins de tous les Val-de-Marnais ?

Participants

- Alain AUDOUBERT, maire de Vitry-sur-Seine
- Simone BONNAFOUS, présidente de l'Université Paris XII
- Jean-Jacques BRIDEY, maire de Fresnes, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne
- François LOSCHEIDER, délégué général du Conseil de développement du Val-de-Marne
- Marc PELISSIER, secrétaire général de l'Association des usagers des transports Île-de-France
- Roger TISSEYRE, 1er maire-adjoint d'Alfortville

Débat dirigé par Gilles DANSART, rédacteur en chef de Ville et Transports



6^e table ronde : de gauche à droite, Jean-Jacques BRIDEY, Marc PELISSIER, Alain AUDOUBERT, Gilles DANSART, Simone BONNAFOUS, François LOSCHEDIER et Roger TISSEYRE

Débat

- François LOSCHEIDER (Conseil de Développement du Val-de-Marne)



Le Val-de-Marne est de moins en moins en banlieue, et de plus en plus un élément de l'agglomération parisienne, notamment par les implantations d'entreprise qui s'y font comme Sanofi-Aventis à Vitry-Les Ardoines, le Crédit Lyonnais à Villejuif ou Orange à Arcueil.

Il en découle un développement culturel, un développement économique, un enjeu urbain (élargir le cœur d'agglomération).

- Simone BONNAFOUS (Université Paris XII)



Orbival, c'est pour l'université Paris - Val-de-Marne, d'abord une amélioration sensible de la vie des étudiants. Plus globalement, ce sont des économies de temps et de fatigue (notamment par la diminution du stress dû à la voiture). Les étudiants sont pour la plupart très sensibles au développement durable. 42 % des étudiants de l'université sont sur le Val-de-Marne, beaucoup d'autres sur la Seine-et-Marne, et d'autres ailleurs. Sur les 31000 étudiants, 23000 étudient à Créteil, les autres sont sur d'autres centres comme Sénart et Fontainebleau.

Orbival permettra d'étendre les possibilités d'implantation des logements étudiants. Actuellement, il n'y a que 300 logements étudiants sur Créteil, davantage sur Sénart et Fontainebleau.

Plusieurs éléments structurants coexistent :

- Université Paris XII proprement dite, avec des établissements à Créteil, Vitry (Domaine Chérioux), Thiais, Sénart, Fontainebleau, Melun, St-Denis, Bonneuil, Livry-Gargan, Torcy, ... Actuellement, une mutation de Créteil vers Vitry est perçue comme un exil.

- Filière Santé, regroupant la recherche sur le cancer à l'Institut Gustave Roussy, sur la génétique à Evry, le CHU Henri-Mondor à Créteil, seul CHU sur le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne, avec spécialités en régénération des tissus et en oncologie
- Le Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur « Université de Paris-Est » regroupant outre l'université Paris – Val-de-Marne, l'université de Paris-Est - Marne-la-Vallée, l'École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC), l'École Supérieure d'Ingénieurs en Electronique et Electrotechnique (ESIEE) et le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC) auxquels devraient s'ajouter l'Institut Géographique National (IGN), l'Institut National pour la Recherche Agronomique (INRA) et l'École Nationale Vétérinaire d'Alfort (ENVA). L'Université de Paris-Est devrait donc se constituer autour de 2 pôles
 - Créteil : santé et société
 - Cité Descartes à Marne-la-Vallée : ville et transports

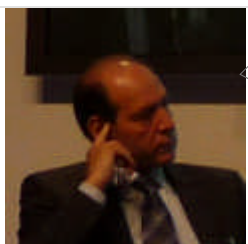
o Alain AUDOUBERT (Vitry-sur-Seine)



Le besoin auquel doit répondre Orbival est un besoin immédiat, auquel Orbitale avait déjà tenté de répondre il y a plusieurs années.
L'enjeu est un enjeu de civilisation : l'objectif est la métropolisation de l'agglomération.
Toutes les communications ne peuvent pas être dématérialisées. Or, on a assisté depuis quelques dizaines d'années à un zonage des activités : zone industrielles, centres commerciaux, zones d'habitations. Il faut maintenant raccommoier les territoires en recréant des liens.

Dans le secteur des Ardoines, 600.000 m² de locaux d'entreprise sont envisageables, ce qui correspond à la création de 25000 à 30000 emplois à l'horizon 2020-2030.
Actuellement, 4000 logements sont prévus sur Vitry et 4000 supplémentaires sont prévus sur l'OIN ORSA (Orly - Rungis – Seine Amont) dans les secteurs des Ardoines et de Choisy-le-Roi. Il faut en effet prendre en compte les besoins des salariés de Sanofi-Aventis : les réimplantations sur Vitry des sites de la Croix de Berny, Romainville et de la vallée de la Bièvre) amènent 1500 véhicules supplémentaires sur Vitry tous les jours.
Actuellement, il y a davantage de contacts des chercheurs de Sanofi-Aventis avec les universités parisiennes qu'avec l'Université de Paris – Val-de-Marne.
En fait les territoires du Val-de-Marne ne sont pas qu'en concurrence. Ils doivent aussi coopérer entre eux.
Alain AUDOUBERT est favorable à une desserte rapide des zones de développement économique important et, à ce titre, se prononce donc en faveur du passage d'Orbival par le secteur des Ardoines. Il propose même de mettre à disposition des terrains pour l'édification des ateliers de la future ligne à côté de ceux de la SNCF.

o Jean-Jacques BRIDEY (Fresnes, CG94)



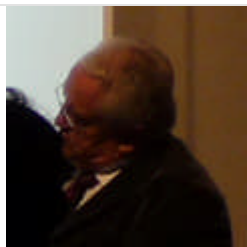
Fresnes ne se situe pas sur le tracé d'Orbival, mais a déjà bénéficié par la mise en service du Trans-Val-de-Marne (Tvm) d'une expérience équivalente, puisque le Tvm offre la possibilité de se rendre jusqu'à Saint-Maur – Créteil voire plus loin un jour.
Quelques constatations :

- 47 % des actifs du Val-de-Marne travaillent dans le département, mais seulement 20 % travaillent dans leur commune
- 83 % des salariés de la zone SILIC (Rungis) viennent travailler en voiture

Fresnes a son territoire amputé par le passage des autoroutes A6 et A86 (15 ha pour le seul échangeur), par le centre pénitentiaire (19 ha), par les pépinières de la Ville de Paris (40 ha). La Ville de Fresnes prévoit cependant la construction à terme de 2000 logements, mais aussi de logements étudiants et de logements sociaux. Ce qui conduira à une densification de la ville. La zone SOFILIC (entre Fresnes et l'A6 au sud de l'A86) passera de 40000 m² à 54000 m².

Ces évolutions favorisées par l'arrivée du Tvm qui n'est qu'un bus en site propre devraient être nettement plus importantes dans les villes desservies par le métro Orbival. Celui-ci devrait beaucoup participer au développement économique.

o Roger TISSEYRE (Alfortville)

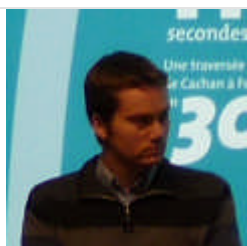


Alfortville, encadrée par la Seine à l'ouest, la Marne au nord, la voie ferrée PLM à l'est et l'A86 au sud, est presque une île. La desserte se limite principalement à 2 axes :

- Le bus RATP 103 [Maisons-Alfort Ecole Vétérinaire M – Choisy le Roi RER – Rungis MIN] qui souffre de beaucoup de difficultés de circulation
- La malheureusement trop célèbre ligne D du RER. Roger TISSEYRE qui habite à proximité de la gare du Vert de Maisons indique qu'il entend toute la journée les annonces par haut-parleur indiquant les retards des trains ou leurs suppressions...

Il faut absolument qu'Orbival desserte la zone centrale du département. Ce projet devrait relancer le développement du département en particulier mis à mal par le refus d'implanter le Stade de France à Alfortville [le projet existait dans la zone du Val de Seine, à proximité de l'A86 et de la future gare Pompadour de la ligne D du RER].

o Marc PELISSIER (AUT-IDF)



Le développement des transports de banlieue à banlieue devient maintenant très prioritaire.

- On a développé l'A86 et la Francilienne, mais ces 2 infrastructures arrivent à leurs limites
- En RER, la gare centrale de Châtelet-les-Halles arrive elle aussi à saturation
- Sur Paris, la ligne de métro M6, presque saturée, et le T3 aident à ces liaisons de banlieue à banlieue
- En banlieue, le Tvm (un grand succès), les lignes de bus Mobilien 323, 325, 117, 172 permettent également ces liaisons, mais toutes ces possibilités arrivent à leurs limites.

L'existence des correspondances fait qu'il faudra se préoccuper de la qualité de celles-ci et s'assurer que les radiales pourront supporter les charges induites.

Il faudra probablement ajouter des arrêts supplémentaires sur les lignes RER C et D dans les gares de Petite Couronne (celles-ci ne sont desservies qu'à une fréquence d'un train tous les quarts d'heure en heures de pointe). Mais ceci ne pourra se faire qu'en ne perdant pas de vue la rapidité de desserte pour les usagers de la Grande Couronne.

Questions de l'assistance

o Une personne du public

Un budget de 25 millions d'euros a déjà été prévu pour les études du tracé d'Orbival. Ce budget intègre-t-il une analyse des modifications du tissu économique et de l'urbanisme ?

➤ Réponse de Gilles DANSART (animateur, « Ville et Transport »)

Répondant à la place de Sophie MOUGARD, directrice du STIF et absente aujourd'hui, la réponse est oui.

o Une personne du public, probablement de Nogent ou à proximité

Les jeunes (qui sont les futurs utilisateurs de cette liaison) seront-ils inclus dans la concertation autour de la définition d'Orbival ?

La priorité donnée à Orbival se fait-elle aux dépens de travaux comme le réaménagement du Pont de Nogent [réaménagement en vue de faciliter les échanges entre l'A86 Nord et l'A4 en direction de Marne la Vallée]

➤ Réponse de Jacques J.P. MARTIN, maire de Nogent, conseiller général du Val-de-Marne et secrétaire général de l'association Orbival Régional Ile-de-France)

Il n'y aura aucune influence sur l'avancement du projet de réaménagement du Pont de Nogent. Le processus est parti, avec l'enquête publique qui se déroulera au 1^{er} trimestre 2009. On ne

déshabillera pas le Pont de Nogent pour habiller Orbival. De toute façon, le bus RATP 317 est actuellement bloqué sur le pont.

o Une personne du public

Quels sont les prolongements prévus pour le réseau métro ?

La ligne sera-t-elle accessible aux PMR ?

➤ Réponse d'Alain AUDOUBERT (Vitry-sur-Seine)

La Ville de Vitry demande le prolongement de la ligne de métro M7 d'Ivry à Vitry. Mais à plus court terme, le rabattement sur Villejuif, autre terminus de la ligne M7, sera un point positif.

➤ Réponse de Roger TISSEYRE (Alfortville)

L'accessibilité devra être assurée non seulement sur la ligne Orbival, mais aussi sur les lignes radiales en correspondance.

o Une personne du public

Y aura-t-il des correspondances avec le fleuve ? Il faudrait des navettes tout le long de la Marne.

Il faudrait également que ce projet soit l'occasion de découvrir davantage ce qui se passe dans le département (ce sont toujours les Parisiens qui me font découvrir les festivals qui ont lieu dans le Val-de-Marne)

➤ Réponse de Jean-Jacques BRIDEY (Fresnes, CG94)

Tous les acteurs du département sont d'accord sur le projet.

NDA : vu la fréquentation réduite de la ligne entre Paris-Austerlitz et Maisons-Alfort, il ne faut pas d'attendre à des miracles en termes de demande sur des tronçons plus longs du cours de la Marne, d'autant que le tracé n'est pas vraiment en ligne droite, et qu'il faut également tenir compte de l'existence des écluses (d'où la limitation actuelle à Maisons-Alfort...).

www.sacril.org

Conclusion de Christian FAVIER (Président de l'Association Orbival)



Ce colloque a été un grand succès avec plus de 1000 participants durant la seule journée du vendredi 28 novembre. On note, autour du projet Orbival, une grande mobilisation collective et une implication des habitants, ce qui n'est pas quelque chose de commun dans la région. Ce rassemblement s'est fait dans l'intérêt général, en particulier des futurs utilisateurs val-de-marnais.

Le bus Orbival (bus aménagé en bus information) va repartir, non pas en direction des communes et de leurs habitants comme à l'hiver dernier, mais cette fois en direction des entreprises et des salariés, afin de les mobiliser.

Christian FAVIER souhaite que la durée des procédures administratives soit réduite, notamment grâce à l'insertion du projet Orbival dans le plan de relance qui doit être annoncé par le Président de la République.

www.sadur.org