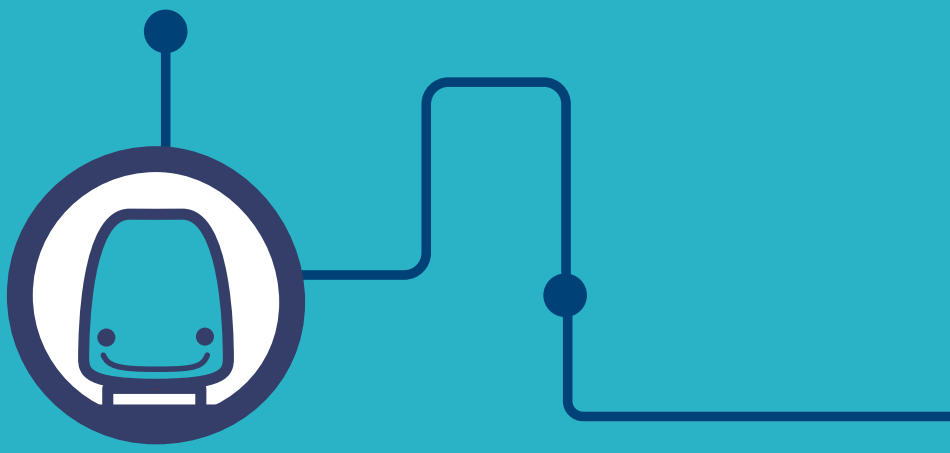
20 MARS 2019

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE



ORBIVAL

UN MÉTRO POUR LA BANLIEUE

ORDRE DU JOUR

- Introduction par Christian FAVIER, Président de l'association Orbival
- Approbation du compte-rendu du dernier Conseil d'Administration
- Présentation du rapport annuel 2018 et la feuille de route 2019
- Élection du bureau
- Point d'actualité sur le Grand Paris Express
- Point d'actualité sur l'interopérabilité
- Zoom sur les enjeux du pôle de Val-de-Fontenay
- Vote de la motion "Du concret pour l'Est francilien ! Il y a urgence à investir dans les transports collectifs

LISTE DES PARTICIPANTS

Membres du Conseil d'administration présents :

Christian Favier, Président de l'association Orbival, Président du Conseil départemental du Val-de-Marne

Pierre Garzon, Président délégué de l'association Orbival, Vice-Président du Conseil départemental du Val-de-Marne

Jacques JP Martin, Secrétaire général de l'association Orbival, Maire de Nogent-sur-Marne

Roger Tisseyre, Secrétaire général adjoint, 1er adjoint au Maire d'Alfortville

Gérard Delmas, Membre du bureau de l'association Orbival, Président de la CCI du Val-de-Marne

Jean-Daniel Amsler, Membre du bureau de l'association Orbival, 1er adjoint à la Maire de Sucy-en-Brie

Christian Fautré, Maire de Champigny-sur-Marne

Jean-Philippe Gautrais, Maire de Fontenay-sous-Bois

Marc Pélissier, Président de l'AUT/FNAUT Île-de-France

Sylvain Blanquet, Président de l'association « Métro Rigollots Val-de-Fontenay »

Membres du Conseil d'administration représentés :

Marie-Hélène Amiable, Maire de Bagneux représentée par Yasmine Boudjenah, 1ère adjointe au maire de Bagneux

Hélène De Comarmond, Maire de Cachan, représentée par Dominique Barjou, Directrice de cabinet

Olivier Capitanio, Maire de Maisons-Alfort, représenté par Marie-France Parrain, 1ère adjointe au Maire de Maisons-Alfort

Patrick Beaudoin, Maire de Saint-Mandé, représenté par Jacqueline REY, Directrice des relations avec les institutions et les intercommunalités

Sylvain Berrios, Maire de Saint-Maur-des-Fossés, représenté par Jacqueline Viscardi, adjointe au Maire de Saint-Maur-des-Fossés

Jean-Pierre Spilbauer, Maire de Bry-sur-Marne, membre du bureau d'Orbival représenté par Valérie Authier, Directrice de cabinet

Patricia Tordjman, Maire de Gentilly, représentée par Fatah Aggoune, adjoint à la Maire de Gentilly

Franck Le Bohelec, Maire de Villejuif représenté par Mahrouf Bounegta, adjoint au Maire de Villejuif

Membres du Conseil d'administration excusés :

Christine Jadonet, Trésorière de l'association Orbival, Maire d'Orly

Christian Métairie, Maire d'Arcueil

Laurent Cathala, Maire de Créteil

Philippe Bouyssou, Maire d'Ivry-sur-Seine

Olivier Dosne, Maire de Joinville-le-Pont

Jean-Marc Nicolle, Maire du Kremlin-Bicêtre

Christel Royer, Maire du Perreux-sur-Marne

Françoise Baud, Maire de Valenton

Jacques Alain Benisti, Maire de Villiers-sur-Marne

Dominique Giry, Président du CODEV

Sylvie Altman, Maire de Villeneuve-Saint-Georges

Jacqueline Belhomme, Maire de Malakoff

Sylvain Berrios, Maire de Saint-Maur-des-Fossés

Claude Capillon, Maire de Rosny-sous-Bois

Marie Chavanon, Maire de Fresnes

Stéphanie Daumin, Maire de Chevilly-Larue

Patrick Douet, Maire de Bonneuil-sur-Marne

Hervé Gicquel, Maire de Charenton-le-Pont

Gérard Guille, Maire de Villecresnes

Didier Guillaume, Maire de Choisy-le-Roi

Régis Lacote, Directeur Aéroport Paris-Orly

Étaient également présents :

Aurélien Coronas, Chargé de mission / Conseil départemental du Val-de-Marne

Yoann Rispal, Directeur de cabinet / Conseil départemental du Val-de-Marne

Jennifer Fernandes, Responsable de communication / Conseil départemental du Val-de-Marne

Jacques Baudrier, Collaborateur de cabinet / Conseil départemental du Val-de-Marne

Gwenaëlle Touguet, Chargée d'étude multimodale / Conseil départemental du Val-de-Marne

Tiffany Vo Ngoc, Adjointe au chef de service DTVD/ Conseil départemental du Val-de-Marne

Zacharie Delli-Zotti, Apprenti Assistant de communication / Conseil départemental du Val-de-Marne

Bernard Gobitz, Vice-Président association « Métro Rigollots Val-de-Fontenay »

Monique Abraham, Présidente d'honneur de l'association « Métro Rigollots Val-de-Fontenay

Armelle Heddebaut, Membre du Conseil d'administration de l'association « Métro Rigollots Val-de-Fontenay »

Patricia Raudier, Vice-Présidente de l'association « Métro Rigollots Val-de-Fontenay »

Bernard Abraham, Membre du Conseil d'administration de l'association « Métro Rigollots Val-de-Fontenay »

Manuella Martin, Journaliste de la ville de Fontenay-sous-Bois

Quentin Strauss, Photographe de la ville de Fontenay-sous-Bois

François Bourvic, Directeur général / SPL Marne au Bois

Joanne Pon-gelly, Journaliste /94 citoyens

Corentin Lesueur, Journaliste / Le Parisien 94

Tanguy Djokovic, Assistant des élus de la ville de Villejuif

Fabien Martin, Collectif citoyen défense du métro du Grand Paris

Bertrand Lecomte, Directeur adjoint Voierie Environnment de la ville de Vitry-sur-Seine

Isabelle Bellanger, Directrice de l'agence de développement territorial RATP du Val-de-Marne

Sokona Niakhaté, Conseillère départementale du Val-de-Marne

Laurence Tanguy, Expert-comptable de l'association

Hélène Collomb, Directrice d'Orbival

Julien Baillergeau, Chef de projet communication d'Orbival

Sandy Strazel, Assistante de direction d'Orbival

I. INTRODUCTION DE CHRISTIAN FAVIER,
Président de l'association Orbival

Chers collègues,

Permettez-moi de saluer les nombreux élu.e.s présent.e.s ce matin dont **Jacques JP Martin**, Maire de Nogent, Président de Paris Est Marne et Bois et Secrétaire général de l'association ORBIVAL.

Je tiens à remercier la Société Générale de nous accueillir ce matin dans ces locaux qui, je le crois, incarnent toute l'attractivité économique de l'Est parisien et du Val-de-Marne.

Jean-Philippe Gautrais, Maire de Fontenay-sous-Bois, a proposé que cette Assemblée générale soit accueillie ici pour donner du sens à nos préoccupations pour les transports de l'Est parisien. J'ai naturellement accepté cette proposition et je lui laisse la parole pour un mot d'accueil.

MOT D'ACCUEIL de Jean-Philippe GAUTRAIS

Merci Monsieur le Président. Il est extrêmement important pour nous d'être présents ici ce matin. Nous avons tenu à ce que la réunion d'Orbival se tienne dans les locaux de la Société Générale, parce que les acteurs économiques sont essentiels au développement économique d'un territoire, d'autant plus en Île-de-France, région la plus riche d'Europe. Val-de-Fontenay est une zone économique en plein développement, tirant vers le haut les autres zones du territoire. Dans ce cadre, les acteurs économiques doivent s'engager, à leur manière,

et rappeler aux acteurs institutionnels l'urgence d'investir dans des transports publics permettant d'assurer le développement économique global. Les transports sont également un enjeu de mobilité pour les populations, un enjeu écologique et, parfois, un enjeu de sécurité pour les voyageurs. Cela suppose des investissements majeurs dans les transports publics et dans les gares. Il s'agit de dépasser la question d'Orbival, en tant que métro pour la banlieue, et d'en faire un projet de territoires, sans les mettre en concurrence entre eux. Il convient de mener ce projet à son terme et de faire en sorte que l'État respecte les engagements pris. C'est pourquoi les acteurs (économiques, associatifs, politiques …) ont besoin absolument de se mobiliser collectivement.

C. Favier : Merci Monsieur le Maire. Nous constatons combien l'Est parisien a de l'avenir en matière de développement économique. Nous n'avons rien à envier à d'autres territoires franciliens en la matière. Le développement doit se poursuivre sur Val-de-Fontenay, mais cela suppose de pouvoir s'appuyer sur des transports adaptés. Avant d'engager un débat sur les projets de transports de l'Est parisien et le cas du Val-de-Fontenay, aux alentours de 10 heures, je vous propose de remplir au préalable les obligations liées à la vie de notre association.

Selon l'article 11 des statuts de l'association, l'Assemblée générale annuelle a été convoquée dans les délais et nous devons évoquer aujourd'hui :

- **Approbation du compte-rendu du dernier Conseil d'Administration**
- **Présentation des rapports d'activités et financier 2018**
- **Proposition des orientations pour l'année 2019**
- **Élection du bureau**

1• PRÉSENTATION DU RAPPORT D'ACTIVITÉ 2018 par Christian FAVIER

Lors de l'année 2018, Orbival a su garder son rôle fédérateur des acteurs du métro, en les réunissant et en travaillant à garder un haut niveau de mobilisation chez chacun d'eux.

Tout d'abord, je rappellerai les travaux de notre Conseil d'Administration

• Le 21 juin nous avions convié **Thierry Dallard**, fraîchement arrivé à la tête du directoire de la Société du Grand Paris. Une audition importante qui a permis aux membres de l'association d'exprimer leurs inquiétudes concernant les grandes étapes du projet tout en rappelant l'importance de préserver le calendrier initial.

• Le même jour, **Gilles Carrez**, député du Val-de-Marne, était venu nous exposer ses propositions de recettes complémentaires pour la réalisation du métro. (mission confiée par le gouvernement).

• Le 22 novembre, nous nous étions retrouvés afin d'évoquer la remise en cause, par le Président de la SGP, de l'interopérabilité à Champigny-sur-Marne. Suite aux différentes contributions des membres de l'association, une motion sur le maintien du projet initial de la ligne 15 du Grand Paris Express a été votée à l'unanimité. Nous avions décidé ensemble de proposer ce texte aux communes et aux territoires afin que chacun puisse se mobiliser avec nous. Aujourd'hui, 26 collectivités ont pris une délibération lors de leurs Conseils ce qui est tout à fait remarquable.

En terme de communication en direction des habitants et de nos partenaires

Vous trouverez dans votre dossier, le rapport annuel 2018 qui témoigne du dynamisme et de l'engagement de notre association. Les différents temps forts y sont répertoriés. Je vous laisse le soin de découvrir ce document.

En début d'année, Orbival était partenaire majeur de **KM3 à Champigny-sur-Marne**. Un événement festif où l'association y a proposé des animations, distribué des porte-clés tunnelier et des exemplaires du livre des 10 ans retraçant l'histoire de l'association…

Notre participation a également permis la gratuité des collations proposées sur place à près de 4 000 personnes. Un vrai moment convivial et populaire pour fêter l'arrivée du tunnelier Steffie-Orbival.

Fin 2017, nous avions lancé la première phase de **l'exposition « le métro : des emplois pour les Val-de-Marnais ».** Largement enrichie en 2018, elle comptabilise aujourd'hui 17 panneaux. Pour rappel, les différents portraits dévoilent des val-de-marnais.e.s qui travaillent sur les chantiers du GPE. L'idée étant aussi de mettre en valeur les filières qui recrutent.

Cet outil a largement parcouru le territoire : Maison du métro à Champigny, Maison des projets de Vitry, CSC de Cachan, CCI du Val-de-Marne à Créteil, Mairie d'Arcueil, M2IE de Villejuif, Mission locale Innovam, Mission locale du Val-de-Bièvre, Mission locale d'Orly mais aussi dans des événements tels que le forum de l'orientation de Champigny, journée emploi GPE à Alfortville…

En fin d'année 2018, l'association a organisé ***Les Entretiens d'Orbival*** à Bry-sur-Marne. Je remercie encore une fois **Jean-Pierre Spilbauer**, Maire de Bry, d'avoir accueilli l'événement. Élus, experts, usagers et étudiants en École d'urbanisme

sont venus explorer les sujets liés aux mises en chantier et de leur acceptabilité. Vous retrouverez dans votre dossier la restitution de cette rencontre, fruit de cette réflexion collective.

Ces quelques initiatives démontrent la vitalité d'Orbival dans la promotion du projet et de ses retombées positives pour les communes et les populations. Je tiens à saluer l'équipe d'Orbival qui œuvre, chaque jour, pour assurer l'organisation des actions de l'association : Sandy Strazel, assistante de direction, Julien Baillergeau, chef de projet communication ainsi qu'Hélène Collomb, directrice.

2• PRÉSENTATION DU RAPPORT FINANCIER

Hélène Collomb : L'année 2018 se conclut sur un total de charges de 176 000 euros, contre 183 000 euros en 2017, avec une perte comptable de 15 000 euros résultant d'une baisse de ressources, notamment sur les partenariats obtenus en 2016 et en 2017. Les grands chapitres de dépenses restent stables : la communication (70 000 €), le fonctionnement général de l'association (7 300 €) et les charges salariales (88 000 €).

Laurence Tanguy : Comme chaque année, nous vous avons préparé un dossier avec le détail des comptes dans lequel vous trouverez la présentation du bilan, du compte de résultat, les annexes et le budget prévisionnel 2019. Sur le compte de résultat, la partie des charges se concentre sur la communication (40 %) et les charges de personnel (50 %). Pour la partie des ressources, elles correspondent essentiellement aux cotisations. Globalement, l'ensemble s'équilibre.

Sur le bilan, il reste des réserves sur la partie cumulant l'ensemble des années, ce qui permet d'assurer le besoin en roulement. Il n'y a

pas réellement de surprises d'une année à l'autre, hormis les événements et activités organisés.

C. Favier : La gestion est équilibrée. Je profite de ce moment pour remercier les villes adhérentes, puisque l'essentiel des ressources proviennent des subventions apportées par les communes. C'est évidemment important pour nous. De ce point de vue, nous constatons une bonne réactivité de nos collectivités adhérentes. Les moyens restent modestes, mais permettent de conduire une activité importante pour l'avancement du projet.

▶ Sans remarques ni questions, le rapport d'activité et le rapport financier 2018 sont approuvés à l'unanimité par l'Assemblée Générale.

3• PRÉSENTATION DU BUDGET PRÉVISIONNEL 2019

C. Favier : Il faut maintenant présenter le budget prévisionnel 2019 et le voter. Je laisse la parole à Hélène Collomb.

H. Collomb : Nous restons dans les mêmes proportions. Sur la base des cotisations et des nouveaux partenariats développés, **le budget communication s'établirait autour de 60 000 €.** Les charges de personnel restent au même niveau.

C. Favier : Avez-vous des remarques ou des questions sur le budget prévisionnel ?

▶ Le budget prévisionnel 2019 est adopté à l'unanimité par l'Assemblée Générale.

4• PRÉSENTATION DE LA FEUILLE DE ROUTE 2019

C. Favier : En 2019, nous continuerons à œuvrer en conformité avec les missions de l'association. Notre stratégie de communication se décompose de la sorte :

• Réaffirmer le caractère incontournable de l'association sur les sujets du Grand Paris Express en Val-de-Marne (respect du calendrier, financement, emplois en insertion, soutien aux riverains, respect des engagements de la Société du Grand Paris)

• Mettre les moyens de l'association au service des sujets portés par le département et les collectivités locales

• Développer et renforcer les liens avec les acteurs du métro et plus largement les acteurs de transports collectifs

• Renouveler l'univers graphique afin d'incarner l'évolution du rôle de l'association

À partir de ces objectifs, je vous propose une programmation riche et cohérente, tout au long de l'année, en créant des rendez-vous avec les habitants, nos adhérents, nos partenaires…
Dans cette démarche, nous soumettons à votre approbation les actions suivantes.

En matière de communication

Afin de mieux répondre aux besoins des internautes, l'équipe travaille actuellement à une refonte du site internet **orbival.fr**. L'idée est de faciliter la lecture et de proposer un nouvel outil cartographique interactif. Celui-ci permettra aux visiteurs de rechercher leur future gare et les diverses actualités en un seul clic. Lancement prévu pour septembre.

Nous continuerons de diffuser, chaque mois, une newsletter à notre réseau d'abonnés portant sur les grandes actualités du Grand Paris Express et de l'association.

Nous poursuivrons le développement de la présence de l'association sur l'ensemble de nos réseaux sociaux en privilégiant des axes pédagogiques et vidéoludiques.

Notre Conseil d'administration continuera de solliciter ses différents partenaires pour organiser des auditions. Des visites de sites seront également proposées.

Très prochainement, nous aurons la possibilité de visiter un des tunneliers de la ligne 14 situé à Pont-de-Rungis grâce à la RATP. Je salue d'ailleurs **Isabelle Bellanger**, directrice de l'Agence de Développement Territoriale du Val-de-Marne de la RATP, et la remercie de son aide précieuse.

Avant l'été, nous organiserons une visite guidée de la Fabrique du métro à Saint-Ouen. Cet équipement est un lieu d'expérimentation et de démonstration pour les besoins de conception du Grand Paris Express. Des éléments de gare y sont reproduits en grandeur nature et aident à la prise de décision dans le processus de fabrication.

■ L'EXPOSITION « LE MÉTRO : DES EMPLOIS POUR LES VAL-DE-MARNAIS »

Cette année, nous souhaitons poursuivre l'exposition sur les emplois qui connait un intérêt fort de la part de nos adhérents. Notre série de portraits sera complétée au fil de l'année… N'hésitez pas à prendre contact avec l'équipe d'Orbival pour la réserver.

■ LE PETIT JOURNAL DU GRAND PARIS EXPRESS

Évoqué en 2018, ce projet a été travaillé avec de nombreux partenaires : RATP, SNCF réseau, SGP, Ministère de l'éducation nationale, … Suite à de nombreuses rencontres, le petit journal est sur la bonne voie ! 2 classes d'élémentaires à Champigny et au Kremlin-Bicêtre ont accepté de débuter cette aventure.

Pour rappel, il nous semblait indispensable de sensibiliser les enfants à l'arrivée du métro. Cette création de média a pour vocation de positionner les enfants, usagers de demain, en tant qu'acteurs du projet. Ces journalistes en herbe, en plus d'aiguiser leurs connaissances sur le sujet, raconteront avec leurs mots à l'ensemble de la population, ce qu'est le Grand Paris Express au travers de différents sujets.

Le 1er petit journal du Grand Paris Express devrait voir le jour avant la fin de l'année.

■ LES ENTRETIENS D'ORBIVAL

La prochaine édition des ***Entretiens d'Orbival***, sur une nouvelle thématique qui reste à préciser, est prévue pour l'automne prochain. L'évènement associera toujours experts, étudiants, associations, partenaires… et se révèlera cette année plus interactive encore.

Nous pourrions tenir cet événement à l'Hôtel du département à Créteil.

■ ÊTRE PRÉSENT À DES ÉVÉNEMENTS CLÉS

• Pour la première fois, l'association sera partenaire de la Grande course du Grand Paris Express le 31 mars prochain. Cet événement sportif se veut solidaire et populaire en rassemblant les Grands Parisiens. Une course de 10 km écoresponsable qui gomme les clivages entre Paris et sa banlieue.

• Orbival se positionnera aussi sur l'événement KM organisé par la Société du Grand Paris en juin prochain à Vitry-sur-Seine.

• Pour finir, le département du Val-de-Marne accueillera cette année encore l'association sur son stand à la Fête de l'Humanité, traditionnelle occasion pour communiquer à l'ensemble des franciliens.

■ SÉRIE VIDÉO SUR L'HISTOIRE D'ORBIVAL

Enfin, pour 2019, je vous propose un fil rouge afin de conserver une trace du chantier et de l'histoire d'Orbival. Il s'agira de petites vidéos rappelant le rôle indispensable et précurseur d'Orbival à partir de témoignages, images d'archives, etc.

Voici pour ce programme d'actions 2019, riche comme vous pouvez le constatez et qui se fait à budget constant, preuve de la bonne gestion de l'association.

Patricia Raudier : Vous avez évoqué le Petit Journal du Grand Paris Express pour les enfants. Je signale que le dessin fonctionne bien. Nous avions ainsi organisé un concours de dessins auprès des écoles, qui avait rencontré un vif succès au sein des écoles primaires.

C. Favier : Nous transmettrons le message aux deux classes concernées à Champigny et au Kremlin-Bicêtre. Un concours de dessin pourrait effectivement être envisagé à l'échelle du département. Cette démarche pourrait s'avérer intéressante, car elle mobiliserait beaucoup de monde.

II. ÉLECTION DU BUREAU

C. Favier : Nous devons procéder à une dernière formalité, l'élection du Bureau. Vous disposez de la composition actuelle du Bureau d'Orbival. Je n'ai pas eu de demande particulière de retrait ou d'ajout au Bureau.

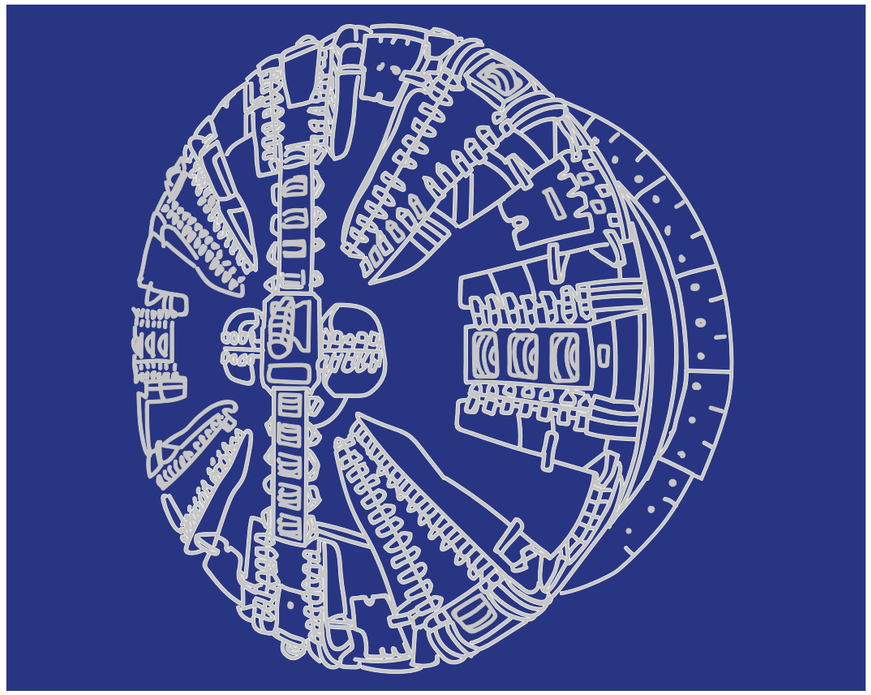
▶ Sans remarques ni objections, l'Assemblée Générale décide à l'unanimité de reconduire le Bureau de l'association ORBIVAL.

III. POINT D'ACTUALITÉ SUR LE GRAND PARIS EXPRESS

C. Favier : Je propose d'attaquer cette seconde partie de l'Assemblée générale consacrée au projet de transport dans l'Est parisien. En préambule, je souhaite saluer et remercier chaleureusement Stéphane Troussel, Président du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, membre d'Orbival et membre du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Les travaux du Grand Paris Express progressent. Dix tunneliers devraient être en action à la fin de l'année, sur la ligne 15 Sud et sur la ligne 14 Sud, qui rejoindra l'aéroport d'Orly en 2024. Aujourd'hui, en Île-de-France et sur notre territoire, nous sommes devenus le premier site européen en termes d'investissements sur les transports publics.

Ces deux lignes représentent plus de dix milliards d'euros d'investissements cumulés. Ces travaux devront être menés à bien d'ici 2025. En 2006, lorsque nous avons créé l'association Orbival, seuls 200 millions d'euros étaient investis chaque année pour l'extension des réseaux de transport en Île-de-France. Vous constatez le changement d'échelle en cours. Si nous étions restés sur le niveau d'investissement de l'époque, il aurait fallu 50 ans pour réaliser ces deux lignes de métro. Nous restons toutefois vigilants au fur et à mesure de l'avancement du projet. Une conférence de tronçon a lieu vendredi pour la ligne 15 Sud. Ces conférences avaient eu lieu il y a quelque temps, puis avaient été mises en sommeil. Elles reprennent et sont programmées pour toutes les lignes dans les semaines et mois à venir. J'invite toutes les collectivités à être très mobilisées sur ce sujet, car les mesures d'économie pourraient compromettre en partie la qualité de ses projets et leur calendrier.

Si l'année 2019 est une année qui permettra des avancées importantes pour les lignes 14 Sud et 15 Sud, nous ne pouvons rien affirmer de tel pour l'ensemble du projet du Grand Paris Express. Cette année doit être une année de mobilisation pour le reste du réseau, dont certaines parties peuvent être menacées. Nous sommes réunis à Fontenay, à proximité de la Seine-Saint-Denis, qui est desservie par les lignes A et E du RER. Ces deux lignes sont saturées. Pour réduire leur saturation, la ligne 15 Est doit être réalisée au plus vite.



Deux millions de voyageurs sont concernés chaque jour. Il faut y ajouter les usagers de l'A86, qui n'ont pas d'autres choix que la voiture pour leurs déplacements.

Cette autoroute est saturée, ce qui ne va pas s'arranger. L'aménagement du territoire exige également la mise en place de la ligne 15 Est pour desservir des pôles d'aménagement en Val-de-Marne et en Seine-Saint-Denis, afin de véritablement rééquilibrer les emplois dans la région. Nous avons besoin évidemment de ce rééquilibrage entre l'ouest et l'Est parisien.

D'autres projets importants doivent soutenir ce développement et contribuer à l'amélioration des déplacements au quotidien. Je pense notamment au prolongement de la ligne 1 du métro, toujours retardé, mais aussi à la Gare du RER à Champigny, au schéma directeur de la ligne E pour la partie Est, au prolongement du T1 et à la réalisation d'Altival, projet de bus en site propre. Nous avons néanmoins obtenu une avancée notable sur le projet concernant la gare de Bry-Villiers-Champigny, sur le RER E. Une nouvelle convention de financement sera signée à très court terme. Le Préfet de région avait fortement insisté sur les collectivités afin de financer cette convention, ce qui n'était pas tout à fait normal. Nous avons pu obtenir que les engagements de la Métropole, de la Région, des territoires et des deux départements soient tenus pour mener à bien cette convention de financement et permettre l'achèvement complet des études sur cette gare. Je tiens à remercier tous les élus qui ont su se mobiliser sur ce dossier.

Hormis cette bonne nouvelle, il sera nécessaire de se mobiliser fortement pour obtenir les autres investissements. Le calendrier de mise en service de la ligne 15 Est a été reporté à 2030. Une partie de la ligne devait être réalisée en 2027, puis une autre partie en 2030. Aujourd'hui, l'ensemble de la ligne sera réalisé en 2030. Cela ne nous satisfait pas, mais il faut faire en sorte que cette date soit respectée.

IV. POINT D'ACTUALITÉ SUR L'INTEROPÉRABILITÉ

C. Favier : Des menaces continuent de peser sur le calendrier de réalisation de cette ligne. Le 25 septembre, le président de la SGP, Thierry Dallard, a fait les déclarations qu'on connaît à la presse afin de remettre en cause l'interopérabilité à Champigny. Nous jugeons qu'elles sont irresponsables, car la remise en cause de cette fonctionnalité nécessiterait une nouvelle enquête publique modificative. Cela suppose de s'exposer à la possibilité de générer de nouveaux recours et au risque de retarder plus encore le calendrier de cette ligne. Ces déclarations nous semblent d'autant moins responsables qu'elles ont été faites sans contact préalable avec aucune collectivité ou membre du Conseil de surveillance. La remise en cause de l'interopérabilité n'est soutenue par personne, que ce soit du côté des élus ou de l'appareil d'État. Elle reflète une lubie de techniciens, dont certains découvrent ce dossier pourtant ouvert depuis plusieurs années, mais veulent imposer des choix à d'autres techniciens qui y ont travaillé depuis longtemps.

Cette situation nous préoccupe vivement, car elle constitue une mise en danger du Grand Paris Express et notamment de la ligne 15. Nous avons dû exercer une certaine pression pour faire en sorte qu'un processus de concertation soit engagé, sans qu'il traîne trop en longueur.

26 délibérations de collectivités souhaitant le maintien du projet ont été recensées.

Avec le soutien du Préfet de région, nous avons obtenu cette concertation, qui va se dérouler dans le cadre d'un cycle de six réunions sur l'interopérabilité. Elle commencera au début du mois d'avril et devrait se conclure le 25 juin au Conseil de surveillance de la SGP. Initialement, le Président de la Société du Grand Paris voulait étendre ce processus jusqu'à octobre, mais nous avons obtenu qu'une décision soit prise avant les vacances d'été, pour éviter de cumuler les retards. Je vous invite à participer à ce processus et à ces réunions, auxquelles seront conviés des experts. Nous devons continuer à nous mobiliser sur ce projet. Nous avons également formulé des propositions émanant de responsables ayant travaillé sur l'interopérabilité et ayant quelques arguments à faire valoir. Je crois que, dans cette optique, notre association doit jouer son rôle. Vous pouvez nous poser des questions sur ce dossier. Au-delà de la présente réunion, nous aurons aussi l'occasion de faire un point intermédiaire sur ce dossier

lors d'un Conseil d'Administration avant que la décision ne soit prise.

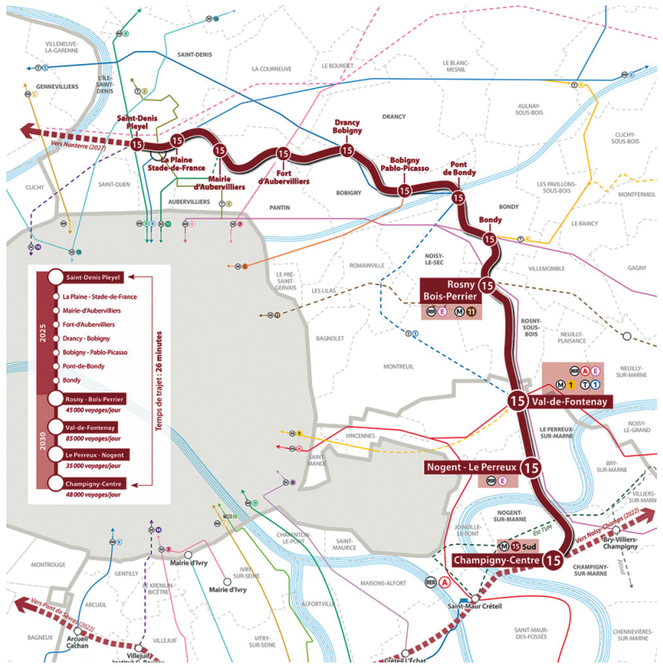
Avec la ligne 15 Est, ce sont aussi le calendrier d'un projet et un investissement représentant quatre milliards d'euros qui se jouent, et, in fine, les perspectives de développement de l'ensemble de l'Est parisien.

Nous ne pourrons pas attendre 2035 ou 2040 pour obtenir cette ligne 15 Est. Ces enjeux justifient pleinement la poursuite de notre mobilisation.

Cette problématique est également liée à la question des financements. Grâce au travail conduit par Gilles Carrez, la SGP a obtenu le vote de recettes nouvelles à hauteur de 130 millions d'euros par an. Le vote a eu lieu à l'Assemblée le 18 novembre dernier. Ce premier pas était nécessaire, mais pas suffisant, puisque, selon les évaluations, il aurait fallu se situer à hauteur de 250 millions d'euros supplémentaires. Nous devons donc aller plus loin. Nous avons été plusieurs à intervenir auprès de la SGP et du Gouvernement pour aller en ce sens. Le Premier Ministre a missionné les services de l'État à travailler sur des recettes nouvelles, jusqu'à 150 millions d'euros supplémentaires, qui pourraient s'inscrire dans un projet de loi de finance rectificative ou dans le projet de loi de finances 2020. Nous avons eu l'occasion de formuler des propositions précises au Premier Ministre. Nous devons obtenir ces recettes pour la SGP, mais aussi obtenir de nouvelles recettes pour le projet de contrat de plan État-Région, pour financer, dans les meilleures conditions, des projets comme celui de la gare du RER E à Champigny, le prolongement des lignes 1 et 10 du métro, l'aménagement du pôle de Val-de-Fontenay ou le prolongement du T1. La bataille pour les financements est donc loin d'être achevée.

V. ZOOM SUR LES ENJEUX DU PÔLE DE VAL-DE-FONTENAY

C. Favier : L'aménagement du pôle de Val-de-Fontenay est à la croisée de ces enjeux de calendrier de financement, et, d'une certaine manière, symbolique de la déconnexion entre les besoins que nous connaissons au quotidien et la mobilisation réelle pour les financements. La fréquentation de ce pôle augmente, mais la situation devient évidemment complexe en termes de fonctionnement, comme le Maire de Fontenay nous l'a rappelé. Il convient de réaliser des investissements massifs pour faire face à l'arrivée de nouvelles lignes de transport, mais les retards des différents projets de ligne compromettent le calendrier du pôle lui-même. Nous sommes entrés dans une espèce de cercle vicieux. Nous peinons à faire avancer tout le monde au bon rythme. Le rayonnement de ce pôle dépasse largement la ville et le département du Val-de-Marne. Il s'agit également d'un enjeu pour la Seine-Saint-Denis et pour la Seine-et-Marne. Nous devons donc porter à un autre niveau l'importance des financements pour l'aménagement de ce pôle. Une petite introduction technique nous permettra d'introduire le débat, puis nous vous proposerons d'adopter une motion sur cette problématique à l'issue de nos échanges.



Présentation des enjeux du Pôle de Val-de-Fontenay par Gwenaëlle Touguet, Chargée d'études multimodales - Conseil départemental du Val-de-Marne

G. Touguet : En complément de la présentation de Monsieur Favier, un pôle de développement économique a été identifié dans l'Est parisien, dans le cadre du SDRIF (Schéma Directeur Régional de la Région Île-de-France), depuis la plaine de l'Ourcq, jusqu'à Val-de-Fontenay, Champigny, Créteil. Il se situe sur un territoire où de

nombreux axes sont saturés, avec le RER A (1,3 millions de voyageurs par jour, avec une perspective de croissance de 25 %) et le RER E, (certains trains dépassent 100 % du taux de charge). La charge augmentera avec la mise en service du prolongement à l'ouest et le prolongement de la ligne 11 à Rosny-sous-Bois.

Pour autant, ce pôle de Val-de-Fontenay est l'un des pôles stratégiques identifiés dans le cadre du SDRIF. Les bureaux neufs représentent une surface de 400 000 m² au cours du premier semestre 2018, alors que ce secteur accueille déjà quatre millions de mètres carrés de bureaux. Le développement de ces pôles à l'est constitue donc un enjeu majeur pour permettre le rééquilibrage Est / Ouest. Sur Val-de-Fontenay, 30 000 emplois ont été identifiés en 2017, essentiellement dans le secteur bancaire et des assurances (AXA, BNP, Société Générale…). Ce pôle économique est en plein essor, puisque la concession d'aménagement a été donnée sur un périmètre de 75 hectares autour du pôle, pour une durée de treize ans. Une surface de 110 000 m² a déjà été commercialisée et sera réalisée d'ici 2022. À terme, l'objectif est de réaliser une surface de 600 000 m² à horizon 2030. Cela illustre les enjeux de rééquilibrage est/ouest sur l'Est parisien, avec cependant un pôle majeur d'interconnexion de l'Est francilien représentant 100 000 voyageurs, ce qui en fait la première gare en Île-de-France hors Paris-La Défense.

Nous pouvons déjà constater des difficultés, avec des accidents mortels au niveau du RER E et des problématiques de saturation.

À terme, la mise en œuvre des différents projets de transports doit contribuer à une augmentation de 70 % du nombre de voyageurs dans cette gare, au gré de la mise en service des projets, qui s'échelonnera entre 2027 et 2032.

La mise en service du prolongement du M1 à Fontenay est prévue en 2032. Les autres projets (ligne 15 Est) sont prévus à horizon 2030, mais ces mises en service sont conditionnées à l'obtention de nouveaux financements dans le cadre du contrat de plan État / Région et par la validation de l'interopérabilité à Champigny-sur-Marne.

L'arrivée de l'ensemble de ces projets constitue un élément stratégique pour l'Est francilien et pour permettre de désaturer l'ensemble du réseau, notamment de la branche Marne-la-Vallée pour le RER A. Il s'agit aussi de prendre en compte le fait que le RER E ne permet pas une desserte satisfaisante. Ce maillage est indispensable pour désengorger le réseau, grâce notamment au prolongement de la ligne 1 du métro, qui permettra le passage à une fréquence de 85 secondes pour désaturer l'ensemble de la ligne de Val-de-Fontenay à la Défense.

Sur le secteur de Val-de-Fontenay, il convient de mettre en exergue le décalage de calendrier entre les différents projets de transports et le projet d'aménagement prévu aujourd'hui. Ce décalage peut atteindre 10 ans. Comment gérer la circulation des voyageurs et l'intermodalité sur ce secteur d'ici 2030 ?

L'ensemble du projet de Grand Paris Express, le prolongement de la ligne 1 du métro et les projets évoqués précédemment vont permettre de désaturer l'ensemble du réseau de l'Est francilien (RER E, RER A), de desservir un nombre conséquent d'emplois en région Île-de-France et de renforcer l'attractivité du pôle dans une perspective de rééquilibrage Est/Ouest. En conclusion, l'ensemble des programmes de réaménagement nouveaux et de développement sur le territoire de l'Est parisien n'aura de sens que si le pôle Val-de-Fontenay est à terme desservi par un ensemble de réseaux de transports à horizon 2030, et pas au-delà.

Jacques BAUDRIER : L'élément clé, structurant, est la ligne 15 Est. Une phase de concertation commence en avril, organisée autour de six réunions. Une partie des communes et des départements y est conviée, mais pas l'ensemble des collectivités adhérentes à Orbival. Il en résulte un enjeu très fort, car l'ensemble des acteurs doit être représenté dans le cadre de la concertation, afin de peser sur cette dernière. Cela fait suite à la position exprimée par la SGP, pour des raisons de tocades de techniciens, puisqu'il n'y a aucun soutien de la part de l'Etat. Ce sujet de la ligne 15 est fondamental, car il peut en résulter deux à trois années de retard, voire plus. Cette concertation se déroulera du 15 avril au 25 juin. En 2011, une bataille similaire avait eu lieu pour la ligne Orange, qui avait été portée par les deux départements dans le cadre d'une concertation de quatre mois. Il s'agit du troisième temps de concertation de grande ampleur pour obtenir la desserte de l'Est parisien dans les dix dernières années.

Concernant les moyens financiers, une action est entreprise par la

Société du Grand Paris pour obtenir 150 millions d'euros de ressources supplémentaires, ce qui permettrait de fiabiliser les chantiers et les calendriers. Pour les autres chantiers, et si des financements à hauteur de 100 millions d'euros supplémentaires étaient envisagés, ces ressources permettraient de débloquer l'ensemble de ces chantiers et de les sécuriser dans le cadre du contrat de plan 2021/2026. Si nous n'obtenons pas ces recettes dédiées, ces projets risquent d'être retardés, et les calendriers présentés d'être repoussés de trois, cinq, voire sept ans. Une concertation est en cours sur les nouveaux financements, menée par la Direction régionale de l'équipement et par le cabinet de la Ministre des Collectivités locales.

Ce sont donc deux concertations majeures, l'une portant sur la ligne 15 Est, l'autre sur les financements des projets de la SGP et du contrat de plan.

Intervention de Stéphane Troussel, Président du Conseil département de Seine-Saint-Denis

S. Troussel : La bataille actuelle ne doit pas faire oublier les acquis, la dynamique de rattrapage enclenchée depuis plusieurs années, démontrée par l'ampleur des chantiers en cours. La bataille a été en partie gagnée, mais pour arriver à ce résultat, il a fallu de nombreuses mobilisations, de multiples décisions et suivre les calendriers et les objectifs des travaux engagés. Lorsque j'ai été élu président du Département en 2012, nous avons signé des conventions, engagé des travaux, posé les premières pierres, inauguré de nouvelles stations de métro, mais la dynamique semble quelque peu se ralentir.

Compte tenu de ce qu'il reste à accomplir et de la concentration des projets, nous savons que

nous risquons de nous heurter à des difficultés : retards, difficultés techniques, à l'image de la ligne 12 à Aubervilliers…

De tels projets sont nécessairement confrontés à des difficultés, incertitudes, atermoiements, retards, positionnement du nouvel exécutif. Ce dernier a exprimé le souhait de se repositionner par rapport au projet. Certains lots et projets étaient prêts, mais n'ont pas été lancés, parce que le Gouvernement avait décidé de recaler ce projet. Nous avons besoin de démontrer collectivement que nous souhaitons poursuivre cette dynamique de rattrapage.

À ce titre, l'opportunité de développement que représente le pôle de Val-de-Fontenay est nécessaire pour accompagner le développement urbain, économique et social du territoire et doit être accompagné de projets de transport massifs.

Je pourrais vous citer les opportunités des différentes villes qui seront desservies par la ligne 15 Est du métro, d'Aubervilliers à Bondy, jusqu'à Rosny-sous-Bois, mais ces projets sont soumis à des incertitudes, qui incitent les porteurs de projet à les remettre en cause, à les retarder et à faire preuve d'indécision par rapport au calendrier initial.

Sur ces concertations, Christian nous a rappelé ce qui est proposé en matière d'interopérabilité à Champigny. Nous allons y participer et formuler des propositions pour que les experts ne soient pas seulement ceux désignés par la Société du Grand Paris. Nous nous interrogeons néanmoins sur cette concertation, car nous constatons un phénomène de deux poids deux mesures. S'agissant du CDG Express, la concertation a été menée tambour battant. Le résultat final était celui annoncé et souhaité par l'exécutif, alors même que ce projet va se dérouler dans des conditions différentes de celles ayant prévalu au moment de sa conception. En effet, la ligne 17 sera construite, ce qui rend ce projet non nécessaire. Or, s'agissant de l'interopérabilité, hormis les tocades de quelques techniciens, comment expliquer le fait que les conditions techniques remettraient en cause le bien-fondé de cette décision, qui avait l'objet d'une très longue concertation et de multiples débats ? Nous devons participer à cette concertation et faire valoir nos arguments, y compris proposer un certain nombre d'experts. C'est pourquoi je soutiens la proposition formulée par Christian Favier. Je m'y associerai et j'espère que nous serons nombreux dans ce cas.

Enfin, plusieurs projets, comme le prolongement du T1, illustrent ce phénomène de dynamique de rattrapage entravée. Hormis le blocage ayant duré trop longtemps du côté de la Seine-Saint-Denis et de la commune de Noisy-le-Sec, ce projet n'a d'intérêt que s'il est prolongé en Val-de-Fontenay. L'État et la Région ont profité de la situation créée par le Maire de Noisy-le-Sec pour empêcher que tous les financements soient inscrits dans l'actuel contrat de plan État / Région. La menace que ce projet ne se réalise pas du tout nous a été brandie pour accepter une solution qui, de notre avis à tous, n'est pas satisfaisante. Il a fallu en passer par là pour ne pas abandonner définitivement ce projet. Au-delà de la mobilisation nécessaire et de la participation massive à la concertation sur la ligne 15 Est, nous devons reprendre la mobilisation sur cette dynamique de rattrapage pour l'ensemble des projets inscrits pour le développement de l'Est francilien. C'est d'ailleurs aussi pour cela qu'une nouvelle association, l'association pour le Prolongement de la ligne 15 Est, a été créée en Seine-Saint-Denis. En effet, nos inquiétudes sont grandes quant à la réalisation de ce projet. Il doit se réaliser dans les délais et être associé au projet d'interopérabilité.

Sylvain Blanquet : Je suis le président de l'association « Métro Rigollots Val-de-Fontenay ». Je voulais profiter de cette Assemblée générale pour faire état d'une déclaration de notre association. Elle se mobilise depuis plus de dix ans pour le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val-de-Fontenay. C'est un atout pour la ligne 15 et pour la branche de la ligne 15 Est, du fait de l'interconnexion entre ces deux lignes et du flux de voyageurs en correspondance estimé à 70 000 passagers par jour. Nous pensons qu'il est vital de réaliser cette grande rocade de métros autour de Paris pour soulager les utilisateurs de l'A86. Cette autoroute représente un bouchon tous les kilomètres tout autour de Paris. Il est donc important de désaturer cet axe et de s'approprier la ligne 15. Cette dernière est d'autant plus indispensable que l'abandon de l'interopérabilité amènerait à orienter les voyageurs vers le RER E, qui circule sur un itinéraire lui-même saturé du fait de la capacité du viaduc de Nogent. Une telle rocade est donc nécessaire.

Le prolongement de la ligne 1 est un atout pour le nord du Val-de-Marne et pour la Seine-Saint-Denis, pour apporter à notre département et à celui de la Seine-Saint-Denis de nouvelles solutions de mobilités. Le pôle de Val-de-Fontenay est en plein développement. Si nous sommes accueillis par la Société Générale, c'est parce que les acteurs économiques sont les premiers bénéfi-

ciaires des solutions de transport efficaces pour l'acheminement des salariés. Ceux-ci arrivent au travail dans de bonnes conditions. Ces solutions de transports efficaces, alternatives au RER A, sont indispensables. La ligne 15 est, le prolongement de la ligne 1 et le tramway sont nécessaires à la consolidation du pôle économique de Val-de-Fontenay. Le prolongement de la ligne 1 constitue également une solution en matière de sécurité pour éviter l'engorgement des quais à Val-de-Fontenay et la saturation des bus.

Notre association souhaite alerter les décideurs politiques et publics concernés par le futur aménagement de Val-de-Fontenay sur tous ces aspects : habitat, bureaux, commerces.

Pour nous, il n'est pas possible de bâtir davantage sans transports supplémentaires. Il est donc nécessaire de créer des infrastructures et de faire des choix pour que les financements soient dirigés vers des projets de transport.

Cet élément est essentiel à nos yeux : le prolongement de la ligne 1 et la construction de la ligne 15 Est constituent deux pierres angulaires pour que le secteur se développe.

Enfin, ce prolongement fait l'unanimité politique, car le métro n'est ni de droite ni de gauche. Il relève de l'intérêt régional, car le métro sert chaque habitant de la région au quotidien, pour le travail, pour les démarches ou pour les loisirs. Il est surtout national et international, car les projets portés par la Société du Grand Paris constituent une vitrine pour la France. Que le projet patine amène à penser que la France n'est pas capable de construire un métro. Je pense que ce message doit être porté auprès du Président de la République, d'autant plus que ce dernier souhaite que la France retrouve un certain orgueil. Or nous pouvons dire qu'aujourd'hui, cet orgueil est un peu bafoué. Le métro est la vitrine de la France pour les touristes, pour les échanges économiques, pour l'accueil des entreprises étrangères, et c'est surtout un moyen de démontrer que la France possède des entreprises et des technologies crédibles à l'échelon international. Grand Paris Express est le plus grand projet de tunneliers dans le monde. Peu d'endroits dans le monde accueillent autant de tunnels que la France. Réussir ce projet est un moyen pour la France de se valoriser. Toutes ces compétences accumulées par la Société du Grand Paris et par ses prestataires constituent une force pour demain, pour d'autres villes dans le monde qui auront des problématiques similaires à gérer. Réaliser ces tunnels autour de Paris constitue un investissement pour la France, afin d'être capable de porter ces compétences à d'autres

pays confrontés aux mêmes problématiques. Nous souhaitons que vos décisions en matière de transports puissent, au travers de l'exemple de Val-de-Fontenay, permettent un rayonnement de la métropole au niveau national et international.

C. Favier : Je pense que nous pouvons très largement partager les préoccupations évoquées par l'association Métro Rigollots Val-de-Fontenay. Nous vous assurons du soutien de l'association Orbival, qui est constant depuis le début. Nous n'avons effectivement jamais opposé les projets les uns aux autres, puisque ce sont des projets complémentaires, qui justifient pleinement des investissements sur le pôle de Val-de-Fontenay. Il faut faire en sorte que ces projets puissent fonctionner correctement.

J.-P. Gautrais : Je partage l'idée de l'investissement public massif. On évoque beaucoup la transition écologique en ce moment, mais elle ne peut pas se faire sans investissement public massif. La question est moins de savoir si la métropole va rayonner au niveau international que de répondre aux problématiques du quotidien.

Le seul bémol que j'oppose à votre intervention est qu'il y a moins d'un mois, nous apprenions que nous allions pouvoir aller plus rapidement du centre de Paris à New-York, que du centre de Paris en Seine-et-Marne.

La ligne 15 et le prolongement de la ligne 1, projets de territoire utiles au quotidien, étaient remise en cause, alors qu'on apprenait qu'il allait falloir dix minutes pour aller du centre de Paris à l'aéroport Charles-de-Gaulle, ce qui est un non-sens économique. En effet, l'enjeu majeur est de mailler le territoire de manière intelligente, pour des raisons économiques, sociales et écologiques. Parmi tous les projets abordés, l'enjeu du T1 est moins un enjeu pour Fontenay qu'un enjeu d'aménagement et de maillage du territoire.

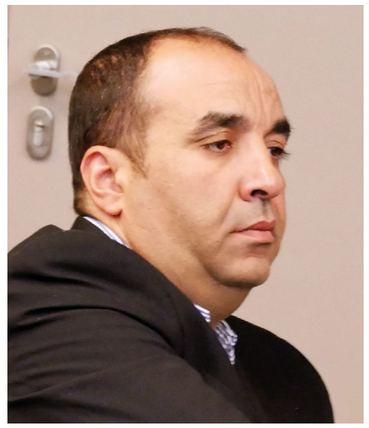
J'ai été invité à la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) de Seine-Saint-Denis pour les nouveaux aménagements de Rosny 2. J'ai dit à Unibail Rodamco d'utiliser toutes les voies pour affirmer l'utilité de leur projet, mais sans la ligne 15, les salariés de Val-de-Fontenay ne viendront pas manger dans ces nouveaux restaurants. Il en va de même pour la ligne 1. Nous avons appris que l'investissement porterait davantage sur la Tour Total que sur le prolongement de la ligne 1, alors qu'il s'agit d'un enjeu majeur pour dé-saturer les lignes A et E du RER. La fréquentation de la ligne E augmentera a minima de 25 % suite à son prolongement jusqu'à la Défense.

Il s'agit donc d'un non-sens à tous les niveaux. Il est important que nous soyons réunis, mais aussi que la Société Générale et les acteurs économiques continuent à nous soutenir. Il faut porter notre voix partout. Le jeune maire de banlieue, qui a grandi en banlieue, a régulièrement utilisé les métros et le RER, et a conscience que le système va buter sur des questions de sécurité (nous déplorons quelques morts chaque année), de fermetures régulières de gare et d'interruptions de trafic. Qu'en sera-t-il du coût lorsque le système explosera ? Je pourrais répéter que la Société du Grand Paris n'est pas au rendez-vous.

On ne peut pas être dans la région la plus riche d'Europe, productrice de richesses comme jamais et sixième puissance économique mondiale et ne pas parvenir à construire un métro dans les temps, alors que nous n'avons pas investi dans les transports en commun depuis 40 ans.

Aujourd'hui, je pense que l'État et la Région rétablissent ce qui, à mes yeux, est un dû aux populations : un niveau de service public de transports collectifs permettant de rattraper le retard et d'avoir une vision de l'avenir. Qu'il y ait investissement ou non dans ce domaine, notre développement va se poursuivre. Dans tout l'Est parisien, il faut faire en sorte que nous disposions de lignes de transports efficients. C'est une nécessité. Île-de-France Mobilités a annoncé une échéance de 2032 pour la ligne 1, mais cela me semble déjà trop tardif. Nous avons besoin de certitudes quant au respect du calendrier et des engagements. Ils doivent être tenus pour que nous soyons en capacité d'avoir une réponse acceptable pour tous les acteurs de nos territoires.

Fatah Aggoune : Je souscris à l'ensemble des propositions formulées. Pour la Ville de Gentilly, en termes de rentabilité, lorsque vous investissez 1 600 euros dans une association pour l'obtention d'un tunnelier et que vous l'obtenez, cela démontre que l'association joue son rôle. Par ailleurs, les idées d'aujourd'hui ne doivent pas être les erreurs de demain. Les quais construits dans le cadre du RER il y a trente ans sont aujourd'hui trop courts. Le coût pour l'usager ou pour le contribuable pourrait être considérable. Pour basculer de l'Est au Sud du Val-de-Marne, il a été décidé d'arrêter la ligne 7 à Villejuif. Le coût économique d'un



prolongement jusqu'à Orly aurait pu être absorbé par la contribution globale des voyageurs et par la dynamique économique créée. Concernant le RER B, il est saturé en permanence. Notre association devrait aussi, dans un second temps, travailler sur ce sujet. En tout état de cause, elle fait en sorte que les usagers et les populations de nos villes soient mieux desservis.

Isabelle Bellanger : S'agissant de la ligne 1, je découvre le délai fixé à 2032. C'est une nouveauté pour moi. La RATP reste fixée sur l'horizon 2030. Nous nous efforçons d'optimiser les coûts. Nous avons rencontré hier la SPL, la Société d'Aménagement de Fontenay, dans cette optique. L'idée est simple : essayer de baisser les coûts de la ligne 1 en effectuant des actions de valorisation au-dessus de la ligne. Ainsi, les coûts pourraient être réduits. Les financeurs nous demandent en effet de réduire les coûts de ligne 1. Des études sont en cours dans cette optique. L'une des suggestions consiste à réfléchir à cette valorisation. Nous faisons ce que nous pouvons pour réduire les coûts et maintenir les délais prévus.

Fabien Martin : Je souhaite remercier, au nom du Collectif Citoyen de Défense du Métro, l'association Orbival pour cette invitation à prendre la parole. De notre côté, nous essayons de créer une mobilisation citoyenne suite à la décision du président de la SGP de remettre en cause l'interopérabilité à Champigny-sur-Marne. Nous essayons de nouer des contacts avec différents collectifs et associations existant sur les lignes. Nous avons déjà eu une intervention commune avec l'association Métro Rigollots. Les citoyens s'efforcent de s'organiser pour faire valoir leur intérêt pour le Grand Paris Express dans sa définition originelle. Les rencontres concernent par exemple la ligne 10 à Ivry, l'ouest parisien. Nous avons

même participé au Grand Débat national à Saint-Ouen.

Demain, nous espérons pouvoir participer au Salon des maires d'Île-de-France, dans l'objectif principal de rentrer en contact avec un nombre important d'élu.e.s, pour les sensibiliser à la défense de l'interopérabilité à Champigny, dont nous avons mesuré l'impact profitable sur l'ensemble du dispositif. Nous avons identifié au moins deux dénominateurs communs à tout le monde, qui permettraient de constituer une pétition élargie. En effet, tout le monde est concerné par les temps de parcours du futur Grand Paris Express et par l'attractivité de tous les territoires, qui variera en fonction de la qualité du maillage opéré. Pour la ligne 15, la perte d'attractivité pourrait atteindre 20 % si l'interopérabilité ne se faisait pas.

Nous essayons aussi de pouvoir organiser un événement au Sénat, qui intéresserait tous les citoyens

à cette problématique. Tout le monde n'a peut-être pas compris les enjeux actuels. Des étudiants et des journalistes nous contactent, parce qu'ils sont intéressés par la mobilisation qui se fait jour. Nous essayons ainsi de jouer une partition dans cette lutte commune pour le Grand Paris Express. L'enjeu, pour les Franciliens, est de ne pas devoir nécessairement passer par Paris pour se rendre sur un autre territoire. Cela doit être une envie, et non plus une nécessité. Nous souhaitons que la SGP respecte les engagements pris. Nous peinons à comprendre que, dans certains reportages télévisés, l'accent puisse être mis sur ce qui se passe dans le Nord de Paris, alors que les mêmes démarches sont remises en cause dans le Sud.

Obtenir le métro prévu est un enjeu fondamental pour la population, mais cette mobilisation ne se fait pas sans la disponibilité bienveillante de nombre d'élus, qui nous donnent accès aux informations.

Nous considérons avec un grand intérêt la mobilisation d'Orbival, notamment sur les vœux et délibérations qui ont été votés. Nous nous sommes appuyés sur le Conseil Municipal extraordinaire tenu à Champigny pour nous donner un élan supplémentaire dans cette mobilisation.

Nous considérons avec une certaine inquiétude les ateliers programmés par la Société du Grand Paris. Nous ne sommes pas des experts, et nous avons l'impression que son souhait est d'orienter le débat sur des données extrêmement techniques. C'est pourquoi la participation à cette concertation est fondamentale.

C. Favier : Je crois qu'il faut encourager les initiatives citoyennes, qui nous permettent de mettre en valeur ce projet d'un métro de qualité auprès des citoyens. Il s'agit en effet de travailler pour l'avenir et d'avoir le métro qui correspondra à l'évolution de cette région Île-de-France, et non un métro au rabais. Il convient de faire en sorte que le projet tel que conçu soit respecté.

J. JP Martin : Je souhaite revenir sur la déclaration du Maire de Fontenay et sur la vôtre. Nous sommes à la croisée des chemins et devons prendre garde à ce qu'il va se passer dans les semaines à venir. Je redoute qu'on nous attire dans un guet-apens qui pourrait nous coûter cher. J'aime qu'on me prenne pour un idiot, mais pas m'en apercevoir. Notre amour propre doit nous éviter de nous laisser embarquer dans une aventure dont l'histoire est déjà écrite. En effet, ce n'est pas un problème de techniciens, mais d'aménagement du territoire. Nous avons besoin d'une rocade autour de Paris, dans la zone dense. C'est vital et telle est toujours notre ambition au sein

d'Orbival. La continuité est en effet indispensable pour l'efficacité et le respect d'un certain nombre de temps de parcours pour des populations qui se rendent dans l'Est de la région. Ces usagers attendent ce moyen de transport, la ligne 15. Il convient de prendre garde à ce que ce dispositif ne reproduise pas les défauts observés, comme les quais de Val-de-Fontenay, et ce pour réaliser des économies.

Si nous devons communiquer et nous mobiliser, c'est pour appeler au boycott de ces ateliers, et non pour y participer. Si nous y participons, quel que soit le résultat, nous nous trouverons face à des techniciens dont nous n'avons pas besoin. Actuellement, la RATP travaille sur le RER A. À ce titre, j'ai perçu quelques évolutions positives, avec la mise en place du système de pilotage avec le conducteur dans la rame. La ligne A du RER évolue doucement, de même que le RER E, mais ces deux lignes seront saturées avant que la ligne 15 Est soit construite. De surcroît, cette ligne 15 Est sera saturée dès le départ, parce qu'il y aura forcément un nombre d'usagers supérieur à l'Est en raison du développement économique du territoire. Nous perdons du temps.

Il est quand même inimaginable que la région la plus riche de l'Europe, dont le PIB est similaire à celui d'autres grandes capitales, n'ait pas les moyens de construire un métro.

Son coût ne représente que quelques euros par habitant, ce qui n'empêche pas de ratiociner sur le coût d'un projet dont le délai est fixé à 2030. Quand on opère des investissements de ce niveau, il faut s'attendre à des surprises et à des coûts supplémentaires. Il faut rappeler que la construction du métro parisien a fini d'être financée dans les années 1980.

Concernant la Société du Grand Paris, je n'entends parler que de dépenses, alors que la construction de ce métro va apporter une dynamique économique et des richesses particulièrement importantes.

Ces dernières vont servir l'économie nationale et l'Île-de-France. En face des dépenses, il faut mettre les recettes potentielles. Je souhaite demander à Gilles Carrez que l'on procède ainsi, pour définir ce que la ligne 15 sud aura apporté en termes de richesses supplémentaires en 2030 sur le territoire. Pour ces raisons, et si Orbival a de l'influence, je boycotterai ces ateliers dont le résultat est déjà dans la tête de quelqu'un qui veut nous apporter des explications inutiles. Nous avons besoin de cette rocade, pour nos populations, pour l'Est parisien, pour la métropole et pour le pays. Nous avons besoin d'une métropole qui continuera de créer des richesses et qui assure la qualité de vie des gens qui travaillent sur ce territoire, mais aussi la réduction des inégalités sociales et territoriales et des déséquilibres trop importants entre les territoires.

C'est grâce au métro et à la mobilité que nous parviendrons à créer de la richesse et à résorber certaines poches de pauvreté. Nous sommes tous au service de la même cause, pour aboutir à une meilleure qualité de vie et à un taux d'emploi supérieur à 1.

Nous sommes actuellement à 0,6/0,7. Nous avons besoin d'irriguer le territoire. Je crains que nous ne nous fassions piéger par ces ateliers. Je l'ai dit au Président lors du Conseil départemental : nous voulons une rocade, c'est tout.

Jean-Daniel Amsler : Effectivement, pourquoi une concertation ? Le projet a été défini, cadré, approuvé. Les études récentes d'Île-de-France Mobilités sont claires. Il n'y a donc plus de questions. La concertation n'a pour seul objet que de supprimer l'interopérabilité en utilisant toutes les arguties technico-financières pour essayer de nous couper les ailes. Cela mérite réflexion. Nous manquons d'ambition : Jacques a raison de souligner qu'on ne parle jamais des recettes dans un tel projet. Je pense à un projet dont on a affirmé pendant des années qu'il ne serait pas réalisable, le Pont de Millau. La concession porte sur 80 ans. L'amortissement se fera sur cette durée. Un projet comme le Grand Paris Express pourrait être amorti sur 150 ans. En Suisse, certains projets sont amortis sur cent ans, avec un taux d'intérêt de 1 %. Nous ne sollicitons pas assez l'Eu-

rope sur ce projet. Je déplore l'état d'esprit qui émerge. Il faut conserver le projet dans son intégralité. Pourquoi entrer dans une concertation ? Nous sommes en train de nous faire piéger.

C. Favier : Je comprends les remarques formulées par Jacques JP Martin et Jean-Daniel Amsler. Entre nous, nous savions qu'ouvrir cette concertation n'était pas nécessaire, puisque le projet avait été décidé et acté, après de longs débats. Qui plus est, les travaux sont engagés. Il faut rappeler certains arguments de bon sens. Plus nous allons créer des ruptures de charge, plus l'efficacité du projet diminuera.

Les gens ne viendront pas utiliser un système de transport qui n'aura pas une certaine efficacité et ne leur permettra pas de gagner du temps. La rupture de charge induira nécessairement des pertes de temps.

Le Président de la SGP s'est exprimé, mais il a pris la mesure de l'opposition qui est en train de monter. Chaque semaine, des Conseils Municipaux délibèrent de manière unanime pour le maintien du projet initial. Il a besoin d'avoir une porte de sortie dans ce dossier. Il a affirmé, dès le départ, qu'il fallait un consensus sur l'abandon de l'interopérabilité. Sinon, le projet restera en l'état. À ce jour, il n'y a pas de consensus. Les réunions de concertation n'y changeront rien. Je perçois effectivement le piège dans lequel on essaie de nous enfermer en mettant en avant des experts, mais nous n'avons pas refusé le principe de ces réunions. Les gens qui ont initialement travaillé sur ce projet et qui ont proposé cette interopérabilité doivent aussi être entendus. Je pense que nous devons participer à ces réunions pour y affirmer fortement notre volonté de ne pas aller dans le sens d'une modification du projet. S'il en ressort que ces réunions sont un habillage pour nous faire accepter des décisions déjà prises, nous en tirerons les conséquences. En tout état de cause, dès lors que nous avons accepté le principe de faire des propositions, y compris par le biais d'experts, il me semble compliqué de ne pas être présent lors de ces réunions. Les associations et les élus parties prenantes de ce projet soient présents pour défendre la position qui nous rassemble. Ce ne sont pas des réunions publiques.

Dominique Barjou : Certaines communes sont invitées, mais celles qui n'ont pas reçu de courrier peuvent demander à la SGP à en faire partie. C'est le cas de la commune de Cachan.

C. Favier : N'hésitez pas à demander à participer à ces réunions. En tout état de cause, nous sommes en accord sur le fond. Des dates ont été fixées. Une décision a été prise par la SGP pour mettre en place ces ateliers, mais il est hors

de question de nous laisser piéger pour nous faire accepter une décision déjà prise.

J.-D. Amsler : Certaines communes, comme Chennevières, ne sont pas directement concernées par le projet, et ne sont donc pas invitées, alors qu'elles sont intéressées et ont délibéré à ce sujet.

C. Favier : Effectivement. Il ne s'agit pas uniquement de la problématique du tracé, mais aussi de la question des usagers futurs. Il convient donc d'inviter les représentants des villes qui ne sont pas touchées par le tracé, mais pour lesquelles le métro sera un débouché naturel pour les déplacements de leurs habitants.

J. JP Martin : Je comprends votre position. Ne pourrions-nous pas éditer un document « pourquoi nous sommes déterminés à demander l'interopérabilité » ? Nous communiquerions ainsi dans la presse et donnerions un argumentaire aux participants.

Yoann Rispal : Concernant l'interopérabilité, Hélène Collomb va vous transmettre la note qui a été rédigée par les services d'Ile-de-France Mobilités. Cette dernière piétine l'idée de remettre en cause l'interopérabilité. Une synthèse a été élaborée avec un tableau comparatif montrant que le diagnostic est sans appel en termes d'investissement, de trafic, de respect des riverains, dont certains ont été expropriés et subissent les travaux depuis maintenant quatre années.

C. Favier : Ce document est d'une clarté exemplaire. Toute l'argumentation s'y trouve, puisqu'il reprend tous les points justifiant le maintien de l'interopérabilité.

Je propose de procéder ainsi. Chacun doit se mobiliser. Nous allons relancer l'ensemble des villes pour qu'elles interviennent dans le cadre de ces ateliers. Pour conclure, nous souhaitons vous soumettre une motion rappelant les urgences à investir dans les transports collectifs dans l'Est parisien.

Suite aux échanges,

▶ L'Assemblée générale adopte à l'unanimité la motion présentée en séance.

ORBIVAL
UN MÉTRO POUR LA BANLIEUE

Hôtel du Département
21-29 avenue du Gal de Gaulle
94000 Créteil

Tél 01 49 56 53 47
Fax 01 49 56 53 69

www.orbival.fr

—
SIRET : 501956577 00016

Assemblée générale de l'association Orbival, un métro pour la banlieue
20 mars 2019

Motion votée à l'unanimité

Du concret pour l'Est francilien !
Il y a urgence à investir dans les transports collectifs

L'Est francilien est concerné par plusieurs projets de transports collectifs majeurs. Toutefois, les remises en cause s'accumulent et font craindre d'importants retards voire l'abandon de projets structurants.

La ligne 15 Est du Grand Paris Express est fragilisée. L'interopérabilité avec la ligne 15 Sud à Champigny est remise en cause alors que la majorité des investissements nécessaires à cette connexion a d'ores et déjà été engagée. Cette remise en cause éveille des craintes – en Val-de-Marne comme en Seine-Saint-Denis - quant à une remise en cause partielle ou totale de la ligne 15 Est et de son calendrier de mise en service déjà lointain (2030). De plus, le principe d'une « conception réalisation » suscite des interrogations.

Par ailleurs, l'enquête publique du prolongement de la ligne 1 du métro devrait être reportée en 2020, sans engagement des financeurs quant à la réalisation du projet, ni sur son calendrier.

Le phasage du tramway T1 reporte le financement entre Montreuil et Val-de-Fontenay et sa mise en service au-delà de 2023.

Tous ces reports et incertitudes retardent également le réaménagement du pôle de Val-de-Fontenay, qui est actuellement, par sa fréquentation, la deuxième d'Ile-de-France hors Paris, derrière la Défense. La fréquentation de cette gare, les dysfonctionnements qu'elle connait d'ores et déjà, et le développement urbain rendent impératifs une accélération du calendrier par un engagement fort des financeurs.

Enfin, le plan de financement des études de la gare RER de Bry-Villiers-Champigny a été complexe à élaborer et augure de nouvelles mobilisations pour acter le financement des travaux dans les prochaines années.

Ces éléments inquiètent les élus, des usagers des transports, les associations ainsi que les acteurs économiques et leurs salariés. Il est rappelé que le coût de ces projets de transport est mineur par rapport à la richesse qui sera créée par ces projets de transports durant plusieurs décennies.

***

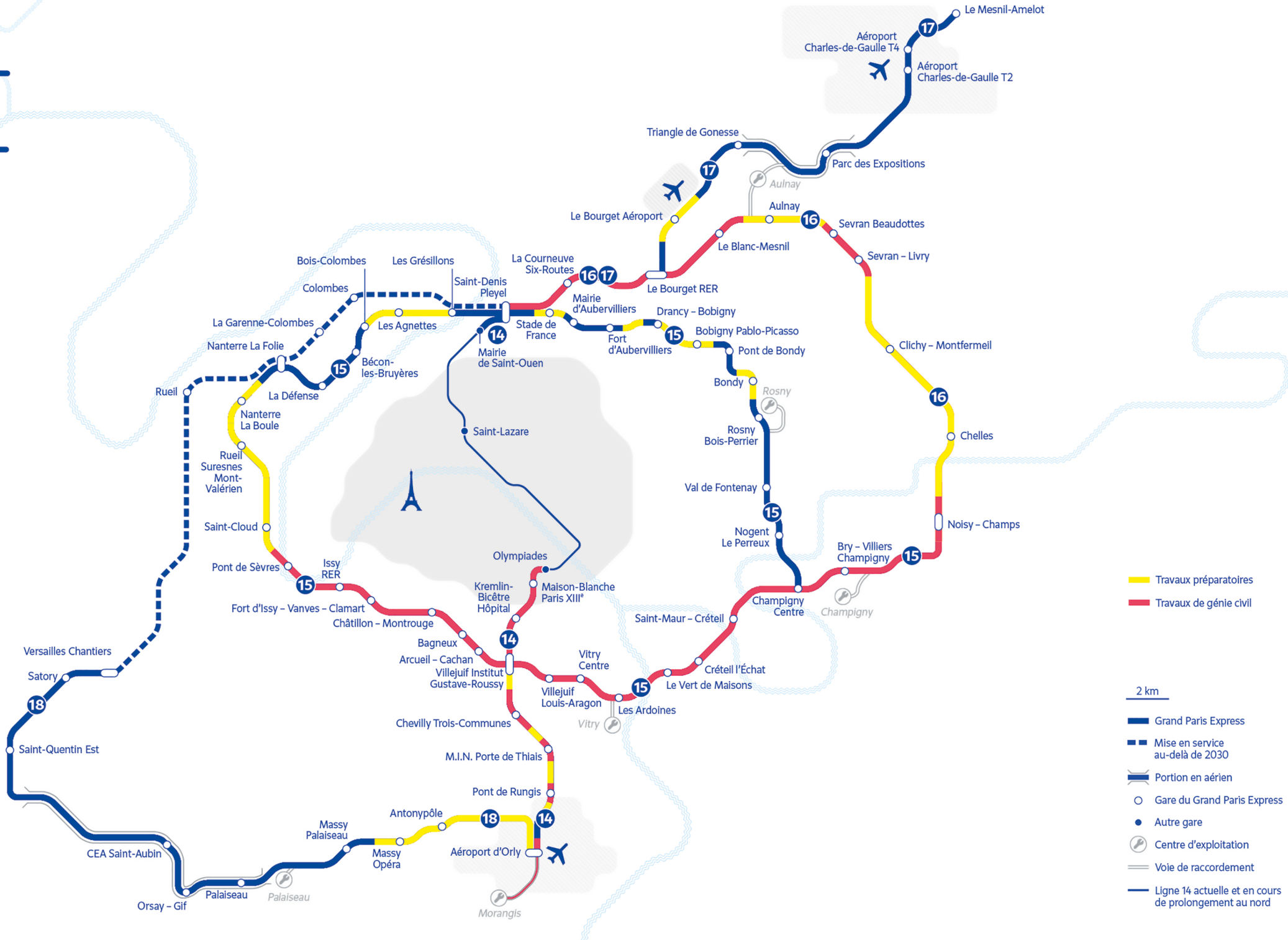
Fort de ce constat :

L'association ORBIVAL rappelle la demande unanime, confirmée par le vote de 26 Assemblées élues, pour la réalisation intégrale de la ligne 15 Est, au plus tard en 2030, permettant l'exploitation de la ligne 15 en rocade interopérable, conformément aux engagements pris devant les populations et les élus.

L'association alerte sur la dérive des calendriers des projets de transports collectifs dans l'Est francilien et s'inquiète des conséquences négatives pour les usagers des transports collectifs, pour l'environnement, pour le développement économique et le rayonnement international de la France.

L'association exige des engagements financiers durables et à long-terme de la part de l'Etat et de la Région notamment sur les projets en interface avec le pôle du Val-de-Fontenay afin que ceux-ci ne soient pas davantage retardés.

Grand Paris express



© Société du Grand Paris – QUAI#3 – Janvier 2019

ORBIVAL

UN MÉTRO POUR LA BANLIEUE

Retrouvez-nous sur orbival.fr et sur