

# ORBIVAL

## correspondance

Le journal de l'association  
« Orbival, un métro pour la banlieue »

## Édito

### 2012 : maintenir le cap dans le bon tempo

L'année 2011 a été décisive pour Orbival, les nombreuses actions de notre association ont permis au projet d'être repris intégralement dans le tracé du Grand Paris Express avec deux maîtres d'ouvrage : la Société du Grand Paris (SGP) pour la ligne Rouge (l'arc Sud) et le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) pour la ligne Orange (l'arc Est proche). Fin 2011, le conseil d'administration du STIF et le conseil de surveillance de la SGP approuvaient la convention de financement et de partenariat entre les deux structures, permettant au STIF de lancer les études de l'arc Est proche.

Le 13 décembre, lors d'un conseil d'administration d'Orbival, la directrice générale du STIF, Sophie Mougard, précisait le calendrier de réalisation et confirmait le renforcement des équipes techniques du STIF pour tenir ce calendrier. Au 1<sup>er</sup> trimestre 2012, les comités de pilotage de l'arc Sud finalisaient l'implantation des gares de Bagnoux à Bry-Villiers-Champigny et la SGP confirmait la priorité sur sa réalisation avec une mise en service en 2018.

Votre mobilisation, celle des élus et institutions du Val-de-Marne, d'une ampleur sans précédent, auront été déterminantes pour parvenir à ces résultats. Elles auront également ouvert les voies de la concrétisation en 2012 du dossier d'enquête publique. Depuis que les comités de pilotage installés par la SGP ont validé l'emplacement exact des futures gares sur nos territoires, les études sont entrées dans la phase opérationnelle qui se concrétise dès à présent par la campagne de sondages de sols lancée par la SGP.

Avec tous les membres de l'association Orbival, nous resterons mobilisés afin que les délais annoncés soit tenus et que rien ne vienne retarder la mise en service en 2018.

Christian Favier  
Président

Jacques J.-P. Marzin  
Secrétaire général



Comité de pilotage 2, Institut Gustave Roussy, 19 Mars 2012

## Une mobilisation plus que jamais indispensable

Après les grandes avancées de 2011, et forte de récentes adhésions, Orbival élargit sa mobilisation autour de nouvelles actions et réflexions : l'interopérabilité des lignes Orange et Rouge, l'intermodalité, la liaison tram-train au sud-est du département.

Une des clefs de la réussite d'Orbival réside dans le soutien massif et régulier des Val-de-Marnais. L'assemblée générale réunie le 8 mars dernier a été l'occasion d'évoquer le bilan positif de l'opération « Orbival fait du bruit dans vos gares » qui figure parmi les temps forts de 2011. Elle a apprécié les grandes avancées de 2011 et souligné la nécessité de poursuivre la mobilisation. Faisant suite à l'accord entre la SGP et le STIF pour que le STIF engage la réalisation de la ligne Orange, un premier comité de suivi, associant tous les élus du tracé, s'est réuni le 17 février. Cela a permis d'avancer sur l'interopérabilité, ainsi que sur la nécessaire continuité de réalisation des lignes Rouge et Orange. Notre mobilisation doit permettre de conforter ces premiers acquis. L'assemblée générale a également mis en lumière la réflexion sur l'intermodalité afin de préparer le report des flux de surface vers les gares. Cette infrastructure nouvelle va bouleverser de manière importante nos territoires. Orbival prendra des initiatives pour anticiper et travailler sur cette question avec la population

et, dans une logique de partenariat, avec les universitaires, professionnels, opérateurs. Le dynamisme et la crédibilité de l'association incitent de nouvelles communes à la rejoindre. L'assemblée générale a acté l'adhésion de trois nouvelles villes : Villiers-sur-Marne, Rosny-sous-Bois et Villeneuve-Saint-Georges dont le représentant, Marc Thiberville, vice-président en charge des Transports du conseil général du Val-de-Marne, a pris les fonctions de vice-président délégué d'Orbival : « Le fait que la tangentielle sud-est soit apparue dans le schéma d'ensemble du Grand Paris a été un élément déclenchant, explique-t-il, conforté depuis par la décision d'Orbival de se mobiliser sur cette liaison. Celle-ci permettra de désenclaver des territoires pénalisés par de nombreuses coupures urbaines et naturelles, et d'avoir accès au bassin d'activité et d'emploi d'Orly. » L'association se fixe la mission nouvelle de pousser à la réalisation de cette rocade tram-train dans la perspective d'une mise en service dans moins de dix ans.



P. 2  
Connexion

Les sondages des sols sont lancés



P. 3  
Horizons

LIGNE ORANGE : le STIF demultiplie son action



P. 4  
Ensemble

Un spectacle pour passer du rêve à la réalité

# Arc sud : démarrage des travaux en 2014



**Christian Garcia**  
Directeur des relations institutionnelles de la Société du Grand Paris.

**Confirmé comme arc prioritaire pour la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Île-de-France, l'arc Sud (ligne Rouge) du Grand Paris Express est entré dans son processus opérationnel.**

**Depuis un an, des comités de pilotage réunissant les acteurs concernés confrontent objectifs, besoins des populations et contraintes techniques.**

**Quel est aujourd'hui l'état d'avancement des réflexions ? Quelles sont les décisions prises concernant le choix des lieux d'implantation des gares, le calendrier des travaux ? Le point sur ces questions essentielles avec Christian Garcia, directeur des relations institutionnelles de la Société du Grand Paris.**

**🕒 Avec la mise en place des comités de pilotage, quel était l'objectif de la Société du Grand Paris ?**

**CHRISTIAN GARCIA :** De la phase d'étude à la réalisation complète du Grand Paris, nous souhaitons associer les collectivités, les acteurs des transports en Île-de-France, les acteurs économiques concernés par l'arrivée du futur métro dans le processus de réalisation de celui-ci. Présidés par les maires et animés par la SGP, les comités de pilotage sont des instances de concertation, de validation. Afin de définir l'emplacement exact des stations et leurs configurations, nous souhaitons partir avant tout des besoins locaux en les liant aux contraintes techniques.

**🕒 Le 4 mars 2011 se tenait le premier comité de pilotage en Val-de-Marne. Concrètement, où en est-on aujourd'hui ?**

**CHRISTIAN GARCIA :** Depuis, 49 comités de pilotage ont été mis en place pour déterminer l'emplacement précis des 57 gares et arrêter le tracé optimal. En Val-de-Marne, les 11 comités de pilotage correspondant au tracé d'Orbival ainsi que les 6 comités de la ligne 14 se sont déjà réunis deux fois ! Cela nous a d'ores et déjà permis de positionner l'ensemble des gares du département.

**🕒 Quelles seront les prochaines phases pour le Grand Paris Express ?**

**CHRISTIAN GARCIA :** Depuis février 2012, la Société du Grand Paris réalise les premiers

sondages topographiques. Le diagnostic des sols représente pour nous le démarrage de la phase opérationnelle qui se poursuivra dès la fin de l'année 2012 avec le début des premières enquêtes publiques. Le projet progresse vite pour un démarrage des travaux en 2014 et une mise en service de l'arc Sud dès 2018.

## LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS SE DOTE D'UN COMITÉ STRATÉGIQUE

Le 9 mars, la Société du Grand Paris a installé son comité stratégique, troisième instance de gouvernance, à côté du conseil de surveillance et du directoire. Lieu de débats et de réflexions, constitué de représentants des collectivités territoriales et de communes signataires d'un contrat de développement territorial, le comité stratégique a pour mission d'émettre des avis et des propositions.  
Jean-Yves Le Bouillonnet, député-maire de Cachan, très investi dès l'origine dans le projet Orbival, en a été élu le président.

## Les sondages des sols sont lancés

Phase préalable aux travaux, les sondages des sols vont permettre de connaître la nature des sols traversés et de déterminer les méthodes de construction à adopter.

La Société du Grand Paris a lancé en mars la première étape opérationnelle du projet : les sondages des sols en Val-de-Marne ont en effet commencé à Saint-Maur. **1 200 forages** vont ainsi être réalisés d'ici six mois sur la totalité du tracé du Grand Paris Express. Ces forages ne seront pas forcément effectués sur le tracé précis du métro, mais en quinconce dans un faisceau d'une centaine de mètres de large autour du tracé. Tous les **300 mètres** environ, une « foreuse » réalisera une « carotte » - un trou de forage - d'un diamètre de **8 à 15 cm**, à une profondeur de **40 à 80 mètres**, qui sera ensuite comblée.

Quelle est la nature des sols que va traverser le futur métro ? Dans quelles infrastructures existantes – réseaux, ouvrages, fondations ... – le projet s'insère-t-il ? Quel est le niveau des nappes phréatiques ? Quelles sont les éventuelles pollutions des sols rencontrés ? Il est nécessaire de répondre à ces questions pour déterminer quelles méthodes de construction adopter, comment dimensionner les infrastructures - tunnels, gares, et autres ouvrages -, quels types de tunnelier utiliser, ou encore quelle stratégie mettre en œuvre pour extraire et traiter les matériaux issus du chantier, et pour garantir la préservation de la ressource en eau...

Cette opération essentielle permettra d'éviter les difficultés lors des phases de construction, de maîtriser les risques, la tenue des délais et d'optimiser les coûts.



# Ligne Orange : le STIF démultiplie son action

La Ligne Orange démarre avec un an de décalage par rapport à la Ligne Rouge. L'avancée du projet est donc une préoccupation majeure. Le point sur la question avec Laura Foglia, chef de division - maîtrise d'ouvrage Ligne Orange au STIF.

Le 17 février 2012, lors de la première commission de suivi de la Ligne Orange, le STIF se présentait en ordre de marche, décidé à mettre les bouchées doubles. Qu'en est-il aujourd'hui de l'avancement de l'arc Est proche ? « Il y a eu une double avancée, explique Laura Foglia. Le STIF a décidé la création de 20 postes sur le projet Grand Paris Express dont 15 sur la ligne Orange. Nous sommes en train de constituer cette équipe. Deuxième avancée, poursuit Madame Foglia, afin d'optimiser le calendrier, nous avons lancé l'ensemble des marchés d'études en même temps. Il s'agit des études techniques qui vont servir à la constitution du DOCP\*. Elles concernent les variantes du tracé, la localisation des stations, les schémas d'exploitation, le matériel roulant, les coûts d'exploitation... Nous avons également lancé auprès de l'IAU les études sur les gares, les études d'intermodalité, et avec l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France un diagnostic des enjeux urbains et une estimation du développement de la population et de l'emploi. Par ailleurs, le STIF effectue les prévisions de trafic. »

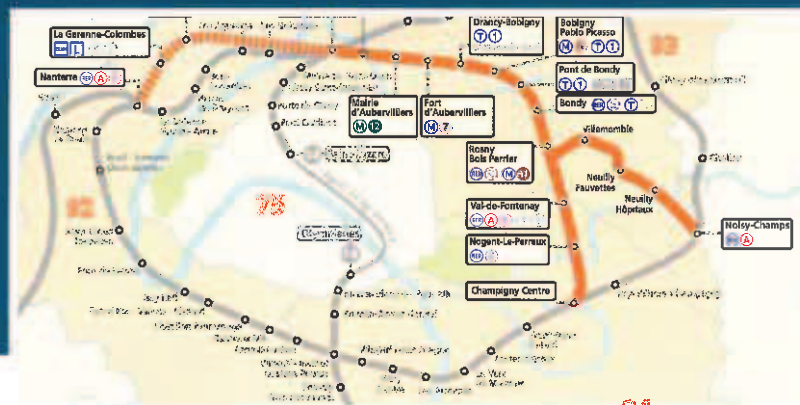
En parallèle, les élus sont consultés. « D'ici à l'enquête publique, nous avons entrepris de rencontrer régulièrement les élus, les collectivités », souligne Laura Foglia. Ces rencontres bilatérales initiées en février sur les enjeux urbains auront pour but d'échanger sur la localisation des gares (avril-mai), les propositions du comité de pilotage qui réunira en juin le STIF, les conseils généraux et les financeurs et se prononcera sur les schémas d'exploitation et l'implantation des stations. L'objectif est d'aboutir à la finalisation du DOCP qui devra être approuvé par la commission de suivi de septembre, préalable à l'ouverture de la concertation avec la population.

Autre priorité du STIF, l'interopérabilité : « Le STIF est certes maître d'ouvrage de la Ligne Orange, rappelle Laura Foglia, mais il est également l'autorité orga-

nisatrice des transports d'Île-de-France. À ce titre, sa mission est de s'assurer de la cohérence de l'ensemble du réseau de transport. Les présidents des conseils généraux concernés ont récemment exprimé leur volonté qu'il y ait une interopérabilité entre les lignes Rouge et Orange sur les stations de Champigny, Noisy-Champs, Saint-Denis-Pleyel. Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports, porte cette orientation. »



**Laura Foglia**  
Chef de division - maîtrise d'ouvrage Ligne Orange au STIF



\*Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales

## Éclairage

### Des impacts économiques incontestables

Communes limitrophes, membres de l'Actep et d'Orbival, dorénavant liées par l'arc Est proche, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois voient leurs attentes et intérêts converger à travers ce projet qui représente d'abord une amélioration en termes de transport.

« Aujourd'hui, il faut environ une heure pour aller à Créteil ; quand la ligne sera réalisée, il faudra 20 minutes. Sans parler des dysfonctionnements de la ligne A souvent saturée, déclare Jean-François Voguet, maire de Fontenay-sous-Bois, où arrivera également le T1. Les nouveaux moyens de transport sont très attendus, notamment sur les liens interbanlieues, d'autant qu'entre les embouteillages, la pollution et la fatigue, la voiture atteint ses limites. »



**Jean-François Voguet**  
Maire de Fontenay-sous-Bois

Même discours de la part de Claude Capillon, maire de Rosny-sous-Bois, où l'on construit 350 logements par an : « Les gens n'en peuvent plus. Nombreux sont ceux qui travaillent loin de la Seine-Saint-Denis. En termes de service et de qualité de vie, c'est une fabuleuse chance d'avoir des transports qui vont également nous amener de l'économie. »

Pour les deux villes, l'enjeu économique est en effet concret et incontestable.

« Fontenay est un pôle d'activité tertiaire de 25 000 emplois où sont implantés de grands groupes. L'offre de transport va, à terme, amener 15 000 nouveaux emplois, 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux ou d'activités, des logements, une salle de spectacle régional... », ajoute Jean-François Voguet. Quant à Rosny, c'est le nord de la ville où sont situés deux centres



**Claude Capillon**  
Maire de Rosny-sous-Bois

commerciaux d'intérêts régionaux qui va se développer, explique Claude Capillon : « Deux études confirment l'attractivité économique de cette zone qui doit être densifiée, l'une menée par l'Actep, sur l'impact entre les transports et l'économie, l'autre par la Ville, sur le développement du quartier nord d'ici à 2020. Nous avons là une ZAC qui sera desservie par le prolongement de la ligne 11 et par la gare du Grand Paris Rosny - Bois-Perrier, déjà multimodale, qui va devenir un lieu d'échange majeur de l'est parisien. »

Des perspectives qui rapprochent : déjà impliquées dans un contrat de développement territorial, Fontenay et Rosny ont créé - avec Nogent-sur-Marne - une SPL (société publique locale) pour travailler ensemble au développement de secteurs économiques sur leurs territoires.



# Un spectacle pour passer du **rêve** à la **réalité**

Un spectacle de rue jubilatoire a réuni 3 000 Val-de-Marnais pour l'inauguration symbolique des futures gares du métro. Orbival fait du bruit dans les gares et continue de mobiliser les habitants.



Inaugurer en 2011 des gares qui verront le jour en 2018 ! C'est ce qu'avait imaginé Orbival avec l'opération « Orbival fait du bruit dans vos gares » pour annoncer aux Val-de-Marnais que le projet de métro pour lequel ils se sont mobilisés depuis des années va devenir une réalité. Entre novembre et décembre derniers, l'association Orbival leur avait donné rendez-vous sur les lieux mêmes où seront construites les douze gares du Grand Paris Express sur le trajet d'Orbival. Douze représentations d'un spectacle de rue nomade, « *Les Poseurs de voies* », conçu par la compagnie La Constellation, ont été organisées devant un public visiblement séduit. Moment choc et jubilatoire, le spectacle

mettait en scène la symbolique du lien entre les villes rejointes par les différentes stations du métro. C'était aussi un hommage aux travailleurs de l'ombre, ces poseurs de voies ferrées qui physiquement permettent cette liaison par leur travail de force. Mêlant percussions, opéra, jeux de lumières, bruit et fureur, fumées et étincelles, le spectacle parvenait à traduire l'ambiance d'un chantier ferroviaire, la dynamique de la construction et de l'arrivée du métro.

L'initiative, qui a réuni plus de 3 000 habitants, invitait également les Val-de-Marnais à rester mobilisés pour veiller à la bonne réalisation du projet, alors que celui-ci entre dans sa phase opérationnelle.

## **Christian Favier**

**Président d'Orbival, sénateur, président du conseil général du Val-de-Marne**

« On a été tous très enthousiasmés par le travail qu'ils ont produit et la manière dont ils ont su traduire un projet comme celui-là, lui donner toute la poésie à travers ce spectacle. Un grand merci. »

## **Fabrice Morenon**

**Directeur des relations institutionnelles SNCF**

« Cela rappelle l'âge d'or des poseurs de voies, la conquête à l'époque, des ouvriers, ces héros des temps modernes qui ont permis de gagner des territoires. »

## **Philippe Cors**

**Directeur du Développement durable urbain H4-Groupe EDF**

« D'habitude, on ne traite ces projets que de manière industrielle, politique ou financière, et là, on revient à l'humain (...). Il faut remettre l'humain au cœur des projets et souvent, on ne sait pas comment faire. Ici, c'est une belle piste. »

## **Hugo Lanternier**

**Directeur de l'agence de développement territorial de la RATP**

« Ce spectacle représente bien le ferroviaire, le monde du métro, ce que vous ne voyez pas quand vous prenez le métro ou le RER tous les matins (...). C'est un spectacle qui se vit la nuit. »

## **Jacques J.P. Martin**

**Secrétaire général d'Orbival, maire de Nogent-sur-Marne**

« Je suis assez heureux de voir ici aujourd'hui le spectacle d'Orbival parce qu'il symbolise aussi les liens que nous avons tissés entre les 47 communes du département, c'est une étape importante pour nous. Elle est importante aussi pour nos habitants qui retrouvent une symbolique au plan fraternité entre nos villes. Nous allons continuer sur cette lancée et nous sommes particulièrement confiants dans l'avenir. »

## **Un spectateur enthousiaste :**

« Le spectacle de rue c'est magnifique, ce que j'ai bien aimé surtout c'est l'esprit qui s'en dégage, c'est ce côté dramatique avec les chanteurs d'opéra. »

**www.orbival.fr**

mail : orbival@cg94.fr

**ORBIVAL**  
UN METRO POUR LA BANLIEUE