

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



REUNION PUBLIQUE

A Vincennes, le 24 novembre 2014 à 19h30

La réunion a été ouverte par **Laurent LAFON**, maire de Vincennes. Elle a ensuite été introduite par **Pierre SERNE**, vice-président en charge des transports et des mobilités de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF. Enfin, **Claude BREVAN**, garante de la concertation, nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP), a rappelé son rôle.

Les **maîtres d'ouvrage, RATP et STIF**, ont présenté le projet de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay, qui a été suivi par un **temps d'échange avec le public**. 14 interventions ont eu lieu depuis la salle.

La réunion a duré 2 heures et rassemblé 187 participants.

Thèmes abordés par le public et réponses de la maîtrise d'ouvrage

• LES TRACÉS

Plusieurs participants se sont prononcés **en faveur d'un des trois tracés soumis à la concertation**. Pour une personne, la station Grands Pêcheurs (tracé 1) permettrait de desservir un quartier enclavé de Montreuil. Pour un autre participant, la station Verdun aurait l'avantage de décharger le bus 118. L'association Métro Rigollots - Val de Fontenay, mobilisée pour le prolongement, ne souhaite pas se prononcer sur le choix des tracés.

Des améliorations sur les tracés ont été formulées: mieux prendre en compte la topographie du territoire et décaler la station Verdun vers l'avenue Victor Hugo pour rejoindre le tracé 2 (par la station Fontaine).

Des variantes de tracés ont été proposées :

- Un tracé passant par Verdun qui rejoindrait la station terminus Val de Fontenay Est.
- Le décalage de la station Verdun vers l'avenue Victor Hugo pour rejoindre le tracé 2 (par Fontaine).
- Un tracé qui se prolongerait jusqu'à Neuilly-Plaisance.
- Un tracé depuis la station Château de Vincennes, passant la station RER A de Fontenay-sous-Bois, pour rejoindre ensuite la station Rigollots.
- Un tracé passant par les deux stations intermédiaires (Verdun et Fontaine).

Claude BREVAN, la garante, a demandé que les propositions de tracés alternatifs soient examinées par la maîtrise d'ouvrage.

La RATP :

- Le tracé 3 ne peut pas rejoindre Val de Fontenay Est depuis Verdun en ligne droite car il serait nécessaire de contourner une zone d'immeubles de grande hauteur, qui ont des fondations

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

importantes. Il serait impossible, venant de Verdun, de tourner suffisamment pour réussir à placer la station du Métro ligne 1 à côté de la future station du Métro ligne 15, du fait notamment des fondations des ouvrages de l'autoroute A86 et des différents bâtiments de la zone Périgare, à l'est de Val de Fontenay.

- Un tracé allant jusqu'à la branche sud du RER A ne permettrait pas de rejoindre efficacement la station Rigolots, car cela ralentirait considérablement la vitesse du métro du fait d'un rayon de courbure non satisfaisant. De plus, les deux branches de RER A seront raccordées l'une à l'autre par le Métro ligne 15 du Grand Paris Express à horizon 2020.
- Un tracé allant au-delà de Val de Fontenay n'est pas prévu dans les études financées et réalisées aujourd'hui. Cependant, des projets de transports menés par le STIF prévoient de desservir ces secteurs (le prolongement de la ligne 11 notamment).
- Réaliser deux stations intermédiaires les rendraient si proches l'une de l'autre qu'il s'agirait des mêmes usagers qui se rabattraient sur les deux stations. Cela pénaliserait le projet en termes de coûts.

Toute l'information sur les tracés est accessible sur le site internet

➤ [La fiche thématique sur les tracés](#)

• LES STATIONS

Un participant souhaite des précisions sur **les sorties des stations intermédiaires** pour la connexion avec les bus. Une autre personne demande que les couloirs de sortie soient les plus courts possibles et permettent un accès immédiat aux bus.

Claude BREVAN, la garante, a interrogé sur les éventuels aménagements à Château de Vincennes.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France : la réorganisation du réseau de bus permettra de positionner les arrêts de bus au plus près des sorties de métro.

La RATP : Le positionnement précis des sorties n'est pas déterminé à ce jour, il fera l'objet d'une concertation avec les collectivités pour tenir compte des évolutions des quartiers d'ici la réalisation du projet.

Le STIF : Le projet ne nécessite pas d'adapter les stations entre Château de Vincennes et La Défense compte tenu du respect des règles de sécurité.

• LES PRÉVISIONS DE TRAFIC

Claude BREVAN, la garante, s'est interrogée sur la part des nouveaux voyageurs du Métro ligne 1 provenant i) de l'installation de nouveaux habitants ii) des personnes renonçant à l'usage de la voiture iii) de personnes renonçant à utiliser le RER A.

Le STIF :

- Les études de trafic prennent en compte l'ensemble des projets urbains et des zones accueillant potentiellement de nouveaux habitants.
- 9% des 110 000 voyageurs attendus, abandonneront leur voiture pour prendre le Métro ligne 1.
- A la station Val de Fontenay, la moitié des usagers qui utiliseront la ligne 1 viendront de la ligne 15 du Grand Paris Express.

Toute l'information sur les prévisions de trafic est accessible sur le site internet

➤ La [Fiche thématique sur les prévisions de trafic](#)

• LES BUS

Plusieurs participants se sont inquiétés des **conséquences du projet sur le réseau de bus** qu'ils souhaitent préserver. Pour une personne, le projet permettra de pallier les difficultés du bus 118. D'autres ont souhaité que les bus existants soit améliorés (124 et 118 notamment).

Claude BREVAN, la garante, a demandé que l'amélioration du bus 118 soit traitée avant la mise en service du Métro ligne 1.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France : Les lignes de bus feront l'objet d'une réorganisation étudiée avec les collectivités quelques années avant la mise en service du prolongement.

Le STIF :

- Les lignes de bus ne seront pas pénalisées par la réalisation du métro, les deux modes ne présentant pas les mêmes enjeux de desserte (desserte fine des bus).
- Le STIF et la RATP travaillent en permanence sur les sujets de voirie avec les collectivités. Le STIF veillera à ce que les connexions entre les bus et les stations du Métro ligne 1 soient efficaces.

La RATP : Un travail quotidien est mené pour assurer la régularité et la fiabilité des lignes de bus. La ligne de métro prolongée apportera des améliorations également pour les usagers des bus.

• LES RER A ET E

Laurence ABEILLE, députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay, s'est interrogée sur **les conséquences du projet sur les lignes A et E du RER**, sur la capacité du projet à améliorer le confort des usagers du RER et a souhaité connaître les chiffres de report des lignes de RER vers la ligne 1 prolongée.

Le STIF : Des améliorations sont en cours sur les lignes RER :

- 1) La mise en place progressive de rames à deux niveaux visant au renouvellement à horizon 2017 ;
- 2) La mise en œuvre du schéma directeur du RER A, qui prévoit notamment de mettre en place le pilotage automatique sur la zone centrale, ce qui permettra d'ajouter un train sur la section centrale en heure de pointe.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France : D'ici la mise en service du prolongement du Métro ligne 1, des travaux seront réalisés pour renforcer la fréquence et la fiabilité du RER A. La création des lignes du Grand Paris Express participeront également à désaturer le cœur des réseaux du RER.

• LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Un participant a demandé si le projet prévoyait **d'utiliser les tunnels existants** de l'atelier de maintenance situé sur Fontenay-sous-Bois. Une autre personne a souhaité connaître **la profondeur du tunnel et les nuisances liées**.

La RATP :

- Le tunnel de l'atelier ne sera pas utilisé pour prolonger la ligne, car il n'est pas adapté à une exploitation avec des voyageurs, et qu'il doit être exclusivement réservé à l'accès de l'atelier de maintenance qui sert à la ligne 1 mais également à d'autres lignes de métro.
- Le tunnel du Métro ligne 1 sera situé entre 20 et 25 mètres de profondeur, ce qui permet de limiter les vibrations pour les riverains.
- La ligne 1 est un métro sur pneus, qui a pour caractéristiques de limiter la propagation des vibrations du matériel roulant.

• LA CONCERTATION

Laurence ABEILLE, députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay, a suggéré de présenter une carte situant le projet dans le réseau des autres infrastructures.

Claude BREVAN, la garante, estime important de clarifier ce que représente la préférence affichée par les maîtres d'ouvrage pour le tracé 1 dans le cadre de la concertation . Par ailleurs, il faut définir

sur quel sujet le public est appelé à s'exprimer. Elle propose de présenter lors de la dernière réunion, une carte avec l'ensemble des contraintes prises en considération dans la définition des tracés.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France : Les maîtres d'ouvrage et les collectivités concernées ont une préférence pour le tracé 1. Mais si le bilan de la concertation indique que les participants ne partagent pas ce point de vue, ils devront en tenir compte. Le tracé sera choisi après la concertation par les élus du conseil du STIF sur la base du bilan. La concertation permet de modifier le projet en prenant en compte les remarques du public.

Le STIF : La position de la maîtrise d'ouvrage s'appuie sur des aspects techniques, liés au trafic, aux questions d'impacts, etc. L'enjeu de la concertation est le choix d'un tracé, car il n'est pas possible de porter trois tracés dans les études suivantes.

• LE COUT ET LE FINANCEMENT

Un participant a souhaité savoir si passer par la station Grands Pêcheurs, située dans un autre département, aurait un effet sur le financement.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France: La réalisation de la station Grands Pêcheurs à Montreuil offrirait la possibilité d'intégrer aux financeurs un autre département et la communauté d'agglomération Est Ensemble.

Un participant s'interroge sur **le coût similaire des trois tracés**, alors qu'ils sont de longueurs différentes.

La RATP : Le coût des variantes de tracé est quasiment équivalent. Il faut prendre en compte la longueur du tracé et le coût de réalisation des stations. Ainsi, même si le tracé 3 est plus court, le linéaire augmente ensuite pour gagner la zone du Péripôle et réaliser l'arrière-gare, qui est la seule zone possible pour faire entrer le tunnelier. De plus, la réalisation des stations Verdun et Val de Fontenay Sud sont plus onéreuses.

Toute l'information sur le coût du projet est accessible sur le site internet

➤ La [Fiche thématique sur le coût du projet](#)

• L'ORGANISATION DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

Un participant s'est interrogé sur la répartition des champs de compétences entre le STIF et la RATP.

Le STIF : La RATP est exploitante du réseau de métro, bus, et tramway, le STIF organise les transports en Île-de-France. A ce titre, elle passe un contrat avec la RATP qui définit les objectifs à atteindre et sa rémunération. La loi stipule que le STIF et la RATP sont co-maîtres d'ouvrage des projets de métros.