



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

PIECE I : ANNEXES





Sommaire

1. Délibérations d'Île-de-France Mobilités	4
1.1. Délibération n°2013/521 : Approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP).....	5
1.2. Délibération n°2015/272 : Approbation du bilan de la concertation	7
1.3. Délibération n°2020/710 : Approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique .	8
1.4. Délibération n°2021/360: Approbation du dossier d'enquête publique complété	10
2. Bilan de la concertation et rapport de la garante	11
3. Avis de la DRIAAF et de la DRAC	164
3.1. Avis de la DRIAAF	165
3.2. Avis de la DRAC	166
4. Avis du Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI)	167
4.1. Avis du SGPI	168
4.2. Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de prolongement de la ligne 1	173
4.3. Courrier en réponse d'Île-de-France Mobilités	195
5. Avis de l'Ae-CGEDD et mémoire en réponse des maitres d'ouvrage	198
6. Avis des collectivités et des groupements intéressés par le projet	359
6.1. Avis de la ville de Montreuil.....	360
6.2. Avis de la ville de Fontenay-sous-Bois.....	362
6.3. Avis de l'EPT Est Ensemble.....	363
6.4. Avis de l'EPT Paris Est Marne & Bois	366
6.5. Avis de la ville de Neuilly-Plaisance	367
7. Avis de la CDNPS	369
8. Avis de la CIPENAF	385
9. Procès-verbal de l'examen conjoint des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	388
10. Arrêté inter-préfectoral n° 1021/04621 du 20/12/21 d'ouverture de l'enquête publique	393



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

1. Délibérations d'Île-de-France Mobilités



1.1. DELIBERATION N°2013/521 : Approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2013/521
Séance du 11 décembre 2013**

**PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO A L'EST
DE CHATEAU DE VINCENNES A VAL-DE-FONTENAY**

**CONVENTION DE FINANCEMENT
DU DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP), DE LA
CONSULTATION DU PUBLIC ET D'ETUDES TECHNIQUES COMPLEMENTAIRES DES
INTERFACES A VAL-DE-FONTENAY**

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

MODALITES DE LA CONCERTATION

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants, et R121-2 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public ;
- VU** le projet de Schéma directeur de la région Ile-de-France arrêté le 17 octobre 2012 en Conseil régional ;
- VU** le Contrat de projets Etat-Région Ile-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'État et la Région, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la revoyure de la Convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du nouveau Grand Paris adopté par le Conseil régional du 20 juin 2013, et finalisé le 19 juillet 2013 ;
- VU** la délibération n°2012/378 du conseil du STIF du 13 décembre 2012 qui approuve la convention de financement des études de faisabilité ;
- VU** le rapport n°2013/521 ;
- VU** les avis de la Commission de la démocratisation du 5 décembre 2013 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 décembre 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), de la consultation du public et des études techniques complémentaires relatives à l'insertion de la station terminus du pôle d'échange de Val-de-Fontenay, entre :

- la Région d'Ile-de-France 70%
- l'État 30%

pour un montant de 450 000 Euros HT, non actualisable, non révisable et non assujetti à la TVA ;

Accuse de réception en préfecture
n° 2013-000000000-02
Date de télétransmission : 16/12/2013
Date de réception préfecture : 16/12/2013

ARTICLE 2 : d'approuver le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay ; Les objectifs généraux du projet sont les suivants :

- favoriser une mobilité durable, plus respectueuse de l'environnement, en renforçant l'usage des transports en commun au sein du territoire, depuis ou vers les territoires voisins ;
- conforter ce territoire stratégique du cœur de l'agglomération par une articulation optimisée entre le prolongement de la ligne et les projets d'aménagement.
- créer une liaison structurante radiale participant au maillage avec le réseau lourd de transport en commun notamment avec les lignes A et E du RER, le prolongement de la ligne de tramway T-1 et la future ligne 15 (tronçon Rosny-Champigny prévu à l'horizon 2030) à Val-de-Fontenay.

ARTICLE 3 : trois tracés du prolongement à l'est de la ligne 1, depuis Château de Vincennes jusqu'à Val-de-Fontenay, sont retenus pour être présentés le cas échéant en débat public ou en concertation :

- Le tracé n°1 « Nord par Grands Pêchers », d'une longueur comprise entre 6,8 et 7,2 km, comporte 3 nouvelles stations : Rigollots (Est ou Ouest), Grands Pêchers, et Val-de-Fontenay Est.
- Le tracé n°2 « Nord par Fontaine », d'une longueur comprise entre 6,9 et 7,3 km, comporte 3 stations : Rigollots (Est ou Ouest), Fontaine, et Val-de-Fontenay Est.
- Le tracé n°3 « Sud », d'une longueur comprise entre 6,1 et 6,5 km, comporte 3 stations : Rigollots (Est ou Ouest), Verdun, et Val-de-Fontenay Sud.

Les maîtres d'ouvrage conjoints STIF et RATP, en lien étroit avec les élus du territoire, privilégient à ce stade le tracé n°1 « Nord par Grands Pêchers » et une station terminus positionnée à Val-de-Fontenay Est.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) sur la base du dossier de saisine constitué du DOCP et de l'étude de contexte ;

ARTICLE 5 : en cas de décision de la CNDP, d'organiser un débat public, de poursuivre les études et les procédures nécessaires au débat sur la base des orientations définies dans le DOCP ;

ARTICLE 6 : d'organiser une concertation dans les termes prévus par le Code de l'environnement, si la CNDP décide de ne pas organiser un débat public. Les modalités de la concertation des habitants, riverains, usagers, associations locales, entreprises, élus et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- Une publicité préalable dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation ;
- Des documents d'information sur le projet et les modalités de concertation adressés notamment aux riverains, entreprises, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que dans des lieux de vie de la zone concernée par le projet ;
- Un dispositif de consultation du public couvrant le territoire concerné par le projet prévoyant notamment des rencontres publiques ;
- Un site internet dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public ;



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

ARTICLE 7 : d'autoriser la directrice générale à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 8 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

1.2. DELIBERATION N°2015/272 : Approbation du bilan de la concertation

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/272
Séance du 08 juillet 2015



PROLONGEMENT A L'EST DE LA LIGNE 1 DU METRO DE CHATEAU DE VINCENNES A VAL-DE-FONTENAY

APPROBATION DU BILAN DE LA CONCERTATION

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants et R121-2 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public ;
- VU** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du Schéma directeur de la région Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2010-2014 signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'État et la Région, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la revoyure de la Convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du nouveau Grand Paris adopté par le Conseil régional du 20 juin 2013, et finalisé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 approuvé par la Région Ile-de-France le 19 juin 2015 ;
- VU** la délibération n°2012/378 du conseil du STIF du 13 décembre 2012 qui approuve la convention de financement des études de faisabilité ;
- VU** la délibération n°2013/521 du conseil du STIF du 11 décembre 2013 qui approuve le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay et les modalités de la concertation ;
- VU** le rapport n°2015/272 ;
- VU** les avis de la commission de la démocratisation du 2 juillet 2015 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 3 juillet 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de prendre en compte les enseignements de la concertation, d'approuver le bilan de la concertation du STIF et de prendre acte du rapport établi par la garante de la concertation ;

ARTICLE 2 : de poursuivre les études de Schéma de principe sur la base de :

- deux variantes de la station Les Rigollots, et de proposer à l'issue du Schéma de principe, la variante retenue ;
- une station terminus à Val de Fontenay Est, facteur de performance de la ligne 1 prolongée et garantissant une bonne qualité de correspondance sur le pôle de Val de Fontenay ;
- un approfondissement du tracé 1 passant par la station intermédiaire Grands Pêcheurs et du tracé alternatif desservant le carrefour de Verdun et permettant un terminus à Val de Fontenay Est, puis de proposer dans le cadre du schéma de principe, la variante retenue ;

ARTICLE 3 : de demander aux financeurs du projet, l'établissement au cours du second semestre 2015 d'une convention de financement, permettant la réalisation des études de schéma de principe, dossier d'enquête publique et de la conduite de l'enquête publique ;

ARTICLE 4 : de maintenir un dispositif d'information continu du public, notamment sur le choix du tracé qui sera retenu dans le schéma de principe.

ARTICLE 5 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 6 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du STIF.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean Paul HUCHON



1.3. DELIBERATION N°2020/710 : Approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique



Accusé de réception en préfecture
075-267500078-20201209-2020-710-DE
Date de télétransmission : 10/12/2020
Date de réception préfecture : 10/12/2020

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 9 décembre 2020

Délibération n° 2020/710

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO A VAL DE FONTENAY

SCHEMA DE PRINCIPE DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le Conseil,

- VU le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU la revoyure de la Convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris adopté par le Conseil Régional du 20 juin 2013, et finalisé le 19 juillet 2013 ;
- VU le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU le Plan de déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU la délibération n°2012/378 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13 décembre 2012 relative à l'approbation de la convention de financement des études de faisabilité ;
- VU la délibération n°2013/521 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 11 décembre 2013 relative à l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay, des modalités de la concertation et d'une convention de

**1****PROLONGEMENT****Château de Vincennes > Val de Fontenay**

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20201209-2020-710-DE
Date de télétransmission : 10/12/2020
Date de réception préfecture : 10/12/2020

- financement pour la consultation du public et des études complémentaires d'interfaces à Val-de-Fontenay ;
- VU la délibération n°2015/272 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 8 juillet 2015 relative à l'approbation du bilan de la concertation ;
 - VU la délibération n°2015/522 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 7 octobre 2015 relative à l'approbation de la convention de financement des études de schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique ;
 - VU le rapport n°2020/710 ;
 - VU l'avis de la commission des investissements du 1^{er} décembre 2020 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le schéma de principe ainsi que le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relatifs au projet de prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay, pour un montant de 1 385,4 M€ HT hors matériel roulant aux conditions économiques de décembre 2017, tel qu'annexé à la présente délibération ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à transmettre ledit dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique aux services compétents de l'Etat en vue de son instruction avant ouverture de l'enquête publique ;

ARTICLE 3 : s'engage à limiter au maximum l'impact sur le massif forestier classé du Bois de Vincennes lors des phases chantier, sur la remise en état à l'issue des travaux et au reboisement de tous les espaces à l'exception des surfaces minimales nécessaires au fonctionnement du poste de redressement. Les surfaces minéralisées par le poste de redressement seront intégralement compensées en surfaces à reboiser ;

ARTICLE 4 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

Valérie PÉCRESSE

**1.4. DELIBERATION N°2021/360: Approbation du dossier d'enquête publique complété**

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20211209-485-DE-1-1
Date de télétransmission : 14/12/21
Date de réception Préfecture : 14/12/21



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 9 décembre 2021

Délibération n° 20211209-360

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU MÉTRO À VAL DE FONTENAY - DOSSIER D'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE COMPLÉTÉ

Le Conseil,

- VU le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU le code de l'environnement et notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants ;
- VU la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU la revoyure de la Convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris adopté par le Conseil Régional du 20 juin 2013, et finalisé le 19 juillet 2013 ;
- VU le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU le Plan de déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2012/378 du 13 décembre 2012 approuvant la convention de financement des études de faisabilité ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2013/521 du 11 décembre 2013 approuvant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay, des modalités de la concertation et d'une convention de financement pour la consultation du public et des études complémentaires d'interfaces à Val-de-Fontenay ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2015/272 du 8 juillet 2015 approuvant le bilan de la concertation ;

- VU la délibération n°2015/522 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 7

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20211209-485-DE-1-1
Date de télétransmission : 14/12/21
Date de réception Préfecture : 14/12/21

- octobre 2015 approuvant la convention de financement des études de schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique ;
- VU la délibération n°2020/710 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre 2020 approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique ;
- VU la décision n°E21000031 /77 du Tribunal administratif de Melun du 1^{er} avril 2021 désignant la Commission d'enquête de l'enquête d'utilité publique du prolongement de la Ligne 1 vers Val de Fontenay ;
- VU le vœu adopté au Conseil du 11 octobre 2021 demandant le lancement de l'enquête publique avant la fin de l'année ;
- VU le rapport n° 20211209-360 ;
- VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 2 décembre 2021 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le dossier d'enquête d'utilité publique relatif au projet de prolongement de la Ligne 1, dans sa version complétée suite aux avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et du Secrétariat Général Pour l'Investissement, tel que joint en annexe à la présente délibération ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à transmettre ledit dossier d'enquête d'utilité publique, dans sa version complétée, aux services compétents de l'Etat avant ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

Valérie PECRESSE



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

2. Bilan de la concertation et rapport de la garante

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



CONCERTATION DU
10 NOVEMBRE 2014
AU 10 JANVIER 2015

SYNTHÈSE DU BILAN DE LA CONCERTATION

BILAN DE LA CONCERTATION

ANNEXES DU BILAN DE LA CONCERTATION

RAPPORT DE LA GARANTE

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



CONCERTATION DU
10 NOVEMBRE 2014
AU 10 JANVIER 2015

SYNTHÈSE DU BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation recommandée
par la CNDP sous l'égide d'un garant

Introduction	4
Partie 1 : Déroulement et modalités de la concertation	6
partie 2 : Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation	8
1. La perception de la concertation	9
1.1. Une concertation largement saluée	9
1.2. Une forte demande de transparence sur les données et le mode de décision	9
1.3. L'attente de la poursuite du dialogue à l'issue de la concertation	10
2. Un projet très attendu et soutenu	10
2.1. Un projet salué par la très grande majorité des participants	10
2.2. Les objectifs du projet partagés	10
2.3. Des craintes exprimées et quelques oppositions affirmées	11
2.4. Une attention forte portée aux modalités de mise en œuvre	12
3. Des avis nombreux et argumentés sur les tracés et le choix de la station intermédiaire	13
3.1. Une station Rigollots très attendue	13
3.2. De nombreuses expressions concernant la station intermédiaire et le choix du tracé	13
3.3. Une préférence pour le terminus Val de Fontenay Est	15
3.4. Des propositions alternatives de tracés et de stations	15
4. Une attente forte de l'amélioration des transports en commun existants et de l'intermodalité avant et à la mise en service du prolongement	17
4.1. Des demandes d'amélioration immédiate des transports en commun	17
4.2. Des propositions pour une restructuration pertinente à la mise en service	17
4.3. L'amélioration de l'intermodalité attendue	18
5. Des attentes sur la mise en œuvre du prolongement	18
5.1. Des questions concernant l'impact sur le cadre de vie	18
5.2. Une demande de qualité de service du prolongement du Métro ligne 1	19
Les enseignements de la concertation	20

INTRODUCTION

Le projet présenté à la concertation

Le projet consiste à **prolonger le Métro ligne 1 à l'est**, de l'actuel terminus Château de Vincennes jusqu'à la station Val de Fontenay, **avec la création de trois nouvelles stations : la station Rigollots, une station intermédiaire (Grands Pêcheurs à Montreuil, Fontaine ou Verdun à Fontenay-sous-Bois)**. Le terminus sera localisé à **Val de Fontenay (est ou sud)**. Sur la base de ces trois nouvelles stations, **trois tracés de 4 à 5 km, entièrement souterrains**, ont été identifiés.

Le prolongement du Métro ligne 1 poursuit **trois objectifs** principaux :

- Répondre aux besoins de déplacements du territoire ;
- Accompagner le développement urbain des villes traversées ;
- Créer une liaison performante avec le réseau de transport en commun existant et à venir.

Le prolongement du Métro ligne 1 est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) pour **une réalisation avant 2030**. Le **coût des infrastructures** du prolongement est évalué à **environ 900 millions d'euros** (valeur janvier 2012), hors matériel roulant. La **maîtrise d'ouvrage** de l'ensemble du projet est assurée conjointement par **le STIF et la RATP**.

Le territoire de projet

Le prolongement du Métro ligne 1 à l'est traverse les communes de **Paris 12, Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois**. Les communes de **Rosny-sous-Bois, le Perreux-sur-Marne et Neuilly-Plaisance** sont uniquement concernées par le passage en souterrain du tunnel du métro et de l'arrière-gare à Val de Fontenay.

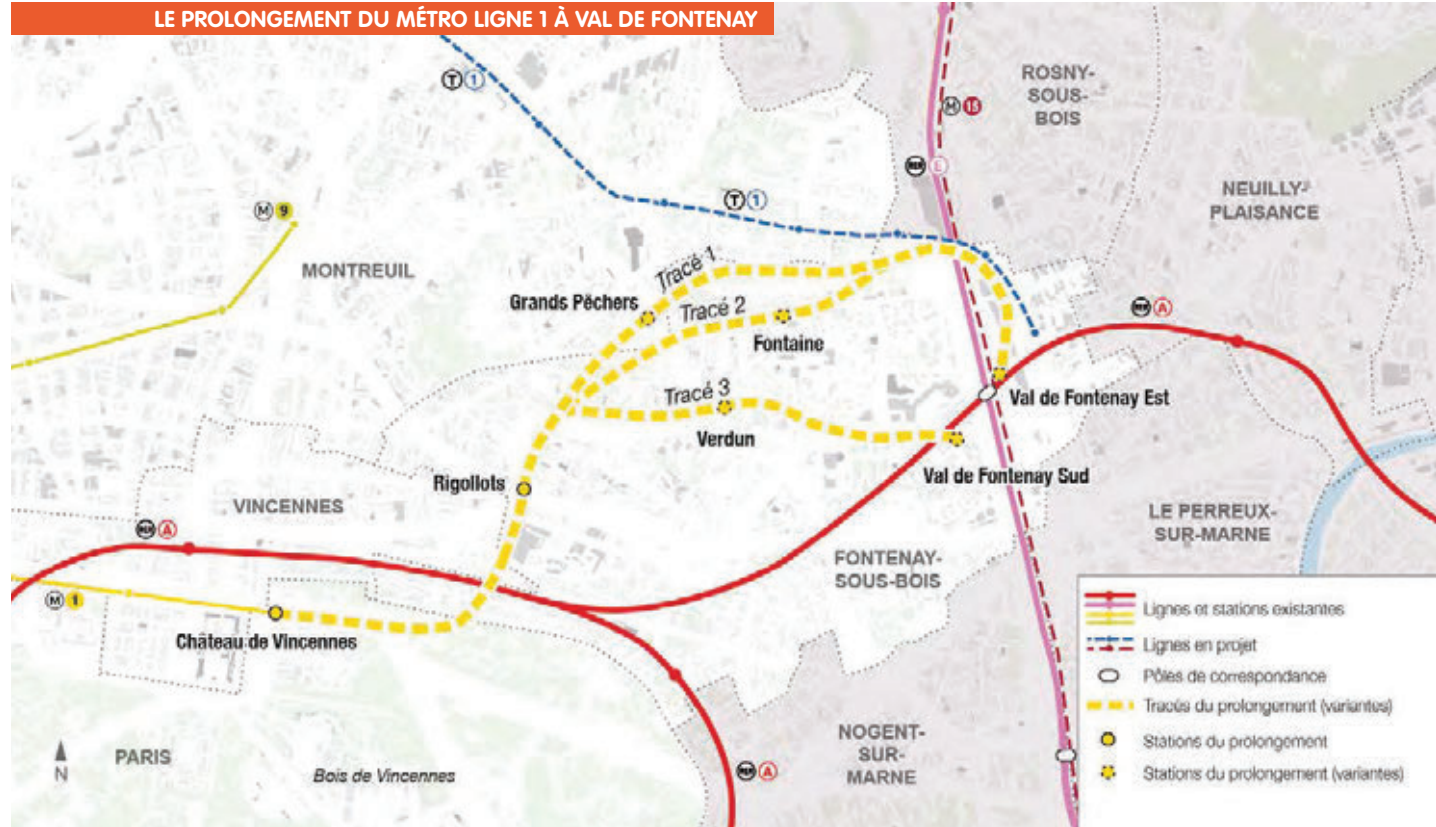
Le prolongement du Métro ligne 1 à l'est **s'insère dans un territoire dense**, qui accueille de **nombreux équipements publics**, et qui fait l'objet de projets de développement urbain et de transport en commun.

Les précédentes étapes

En décembre 2012, le STIF a engagé les études nécessaires à l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Ce dernier a été approuvé par le Conseil du STIF le 11 décembre 2013.

Le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 13 mai 2014, laquelle a décidé le 4 juin 2014 l'organisation d'une concertation recommandée avec une garante. Mme Claude BREVAN a été nommée garante de la concertation le 2 juillet 2014.

LE PROLONGEMENT DU MÉTRO LIGNE 1 À VAL DE FONTENAY



Partie 1

Déroulement et modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée du **10 novembre 2014 au 10 janvier 2015** inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils de communication ont été mis en place.

Diverses **rencontres** ont été organisées afin de permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

- Une réunion préalable avec les acteurs du territoire (élus, acteurs socio-économiques, associations), à Fontenay-sous-Bois (18 novembre 2014) ;
- Trois réunions publiques à Vincennes (24 novembre 2014), Montreuil (2 décembre 2014) et Fontenay-sous-Bois (17 décembre 2014) ;
- Une rencontre de proximité sur le marché Diderot de Vincennes (22 novembre 2014) ;
- Deux rencontres avec les voyageurs à la gare RER A et E de Val de Fontenay (13 novembre 2014) et à la station Château de Vincennes du Métro ligne 1 (9 décembre 2014).

L'**information** sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports :

- Un dossier d'information (30 pages) diffusé aux partenaires et mis à disposition lors des rencontres publiques ;
- Un dépliant d'information avec 135 500 exemplaires diffusés par boîtage et tractage ;
- Une campagne d'affichage dans les transports en commun et lieux de vie du territoire ;
- Des panneaux d'exposition dans les mairies et dans quelques restaurants inter-entreprises ;
- Un site Internet dédié <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr> ;
- Un compte Twitter dédié : <https://twitter.com/ProlongerL1> ;
- Des fiches thématiques accessibles sur le site Internet.

Le public a pu **s'exprimer et donner son avis** grâce à différents outils mis à sa disposition :

- Un formulaire de dépôt d'avis en ligne sur le site Internet dédié <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr> ;
- Des coupons T, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes en mairies ou lors des réunions publiques et des rencontres de terrain ;
- Des urnes pour déposer un avis disposées dans les mairies des 3 communes traversées (Fontenay-sous-Bois, Montreuil, Vincennes) ;
- Des fiches questions disponibles en réunions publiques et lors des rencontres de terrain ;
- Un compte Twitter dédié : <https://twitter.com/ProlongerL1> ;
- Des contributions envoyées par mail ou par courrier à la maîtrise d'ouvrage ou à la garante.

Tableau récapitulatif des avis recueillis pendant la concertation

Modalités d'expression des avis recueillis	Avis exprimés
Cartes T	1807
Site Internet	719
Prises de parole en réunion publique	59
Fiches question	173
Autres (contributions écrites, etc.)	177
TOTAL	2935

Partie 2

Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation

Dans la partie ci-dessous, sont différenciés les « contributeurs », qui sont les personnes ayant donné leur avis par écrit (cartes T, fiches questions, site Internet), et les « participants », qui sont les personnes ayant donné leur avis lors des réunions publiques. Les réponses de la maîtrise d'ouvrage conjointe, apparaissant dans les encadrés gris sont issues des réunions publiques et des fiches thématiques publiées au cours de la concertation.

1. LA PERCEPTION DE LA CONCERTATION

1.1. Une concertation largement saluée

Un nombre important de contributeurs évoque la concertation de **façon positive**, remerciant les maîtres d'ouvrage et la garante pour la **qualité des débats et soulignant la forte participation**. À plusieurs reprises, les **documents d'information** sont salués pour leur qualité.

1.2. Une forte demande de transparence sur les données et le mode de décision

À plusieurs reprises, des participants ont sollicité la maîtrise d'ouvrage pour avoir des **précisions méthodologiques et un accès aux sources**, sur les **modalités de calcul** des estimations de trafic et de population, ainsi que sur la prise en compte de l'ensemble des projets urbains.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que les études de trafic sont fondées sur des données de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) de la Région Île-de-France, qui intègrent l'ensemble des projets urbains et la croissance démographique et économique du secteur d'étude. Le modèle du STIF, ANTONIN 2, appliqué à ces données, permet de savoir combien de voyageurs devront être transportés aux heures de pointe. Il se fonde sur l'observation des déplacements des Franciliens. Voir les deux fiches thématiques « Prévission de trafic » « Les données urbaines », téléchargeable sur le site internet.

Certains contributeurs et participants ont estimé que les **documents d'information** étaient parfois **insuffisamment précis**, voire **insuffisamment neutres**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que ces documents sont schématiques mais les documents plus détaillés sont consultables dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), téléchargeable sur le site Internet du projet.

Plusieurs avis ont fait état de demandes d'éclaircissement sur les **estimations du coût** du projet et des différentes variantes.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique que le coût kilométrique (150 à 200 millions d'euros) s'explique notamment par l'occupation des sous-sols par les réseaux divers et les fondations d'immeubles de grande hauteur qui créent des contraintes techniques très fortes.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** précise qu'à ce stade des études, les différences de coût entre chaque variante de tracé proposée ne sont pas suffisantes pour être déterminantes. Sur les tracés les plus courts se trouvent des stations plus onéreuses ce qui explique que les prix totaux (tracés et stations) soient relativement similaires.

Le fonctionnement du **processus de décision** a fait l'objet de nombreuses questions et demandes de la part des participants, qui s'interrogent notamment sur les modalités conduisant au **choix du tracé**, mais également sur la personne ou l'institution qui aura à prendre la **décision finale**. Certains participants s'interrogent ainsi sur **l'objet de la concertation**, et leur **rôle** dans ce cadre. Plusieurs participants et contributeurs ont demandé des précisions sur les **critères fondant les propositions qui seront présentées aux élus du Conseil du STIF** afin qu'ils prennent leur décision sur le projet.

➤ **La garante** a rappelé que la concertation ne vise pas le consensus, mais que la décision soit bien comprise. Elle a également rappelé que le tracé n'était pas arrêté à ce stade et que les trois hypothèses restaient en débat.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique que, en accord avec les collectivités concernées, le STIF et la RATP ont une préférence pour le tracé n°1 desservant Grands Pêcheurs, mais que si le bilan de la concertation relève des avis massivement favorables aux autres tracés, la maîtrise d'ouvrage conjointe devra en tenir compte. Le Conseil du STIF votera sur ce qu'il retient du bilan, puis la maîtrise d'ouvrage travaillera avec les collectivités sur le projet, qui sera ensuite soumis à l'enquête publique.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** explique que la décision se fonde sur une analyse multicritères mais aussi sur le bilan de la concertation. Les élus du Conseil du STIF se prononceront sur : la pertinence de créer une nouvelle desserte, l'impact du projet pour le territoire et les aspects techniques du projet.

1.3. L'attente de la poursuite du dialogue à l'issue de la concertation

De nombreux contributeurs demandent aux maîtres d'ouvrage de **maintenir le dialogue avec les acteurs du projet** que sont les habitants et les municipalités.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** précise que, sur la base des enseignements de la concertation, elle assurera une concertation continue pour affiner le projet, en y associant les collectivités et les autres acteurs du projet.

2. UN PROJET TRÈS ATTENDU ET SOUTENU

2.1. Un projet salué par la très grande majorité des participants

Les contributeurs partagent **l'opportunité du projet**. De très nombreux avis se montrent **enthousiastes** à l'égard du projet, soulignant son **ancienneté** et **l'attente** dont il fait l'objet, principalement pour la station Rigollots.

2.2. Les objectifs du projet partagés

Les participants identifient **plusieurs objectifs** au projet de prolongement du Métro ligne 1, à la fois en termes de transport et de développement socio-économique.

En termes de transport, les objectifs identifiés par les contributeurs sont les suivants :

- **Remédier à la surcharge des transports existants** en soulageant les bus du secteur et le RER A.
- **Renforcer le maillage avec le réseau existant** (RER E, RER A, bus) **et en projet** (Tramway T1, Métro ligne 15 du Grand Paris Express). Plusieurs participants évoquent l'opportunité de créer un pôle d'échanges à l'est.
- **Réduire les temps de trajet** et ainsi gagner du temps dans les transports quotidiens.
- **Encourager le report modal** grâce à l'attractivité du prolongement du Métro ligne 1.

En termes de développement urbain et socio-économique, les objectifs identifiés par les contributeurs sont les suivants :

- **Accompagner le développement urbain des villes traversées** (notamment des quartiers Bel-Air et Grands Pêcheurs à Montreuil, et des programmes immobiliers de Vincennes et Fontenay-sous-Bois), et ainsi répondre aux besoins engendrés par la **croissance démographique** actuelle et projetée. En ce sens est soulignée la cohérence du projet avec les Contrats de Développement Territorial.
- **Accompagner et impulser le développement économique** dans les quartiers desservis, en facilitant l'accès à l'emploi et en renforçant le pôle économique de Val de Fontenay.
- **Contribuer au rééquilibrage de l'Île-de-France à l'est.**

2.3. Des craintes exprimées et quelques oppositions affirmées

Des participants craignent que le prolongement entraîne la **saturation de la ligne 1 existante**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que l'impact du prolongement sur la charge du métro dans le tronçon le plus chargé sera quasi nul, et que la charge à partir de Vincennes sera équivalente à ce qui est constaté dans les métros parisiens aujourd'hui. Par ailleurs, d'ici 2030, des projets comme le Métro ligne 15 du Grand Paris Express, permettront de décharger le RER A et le Métro ligne 1.

D'autres contributeurs craignent que le projet aggrave la situation sur **le RER A**.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique que le prolongement n'aura pas de conséquence sur la ligne A du RER, ni à la hausse, ni à la baisse.

Quelques contributeurs estiment le coût du projet **trop élevé en l'état des finances publiques**. Certains considèrent que le **territoire est suffisamment bien desservi**, qu'il n'a pas besoin de faire l'objet de tels investissements qui s'apparenteraient à du **gaspillage d'argent public**. D'autres craignent que **le coût soit au final supérieur à celui annoncé**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** précise que le projet n'impactera pas les impôts locaux. Les financements s'inscrivent dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER).

Quelques contributeurs estiment qu'il serait plus pertinent financièrement d'investir dans **d'autres projets de transports en commun** ou encore dans **l'amélioration de l'existant**, d'autant plus qu'ils considèrent que le projet **fait double-emploi avec des lignes existantes** (RER A, bus, projet de prolongement du Tramway T1).

➤ **La maîtrise d'ouvrage** précise qu'il y a bien deux temporalités : celle du projet et celle de l'amélioration de l'existant, qui fait l'objet d'un travail permanent avec des financements distincts. Elle indique que des améliorations sont déjà en cours sur les lignes de bus et sur les lignes de RER. Par ailleurs, elle précise que les modes de transport apportent des offres de services différentes et le projet viendra renforcer l'offre globale de transport sur le territoire.

Enfin, d'autres redoutent que le métro soit emprunté par des populations issues des quartiers populaires, qui en **dégraderaient les conditions de sécurité et de confort**.

2.4. Une attention forte portée aux modalités de mise en œuvre

Des participants s'inquiètent des **financements disponibles** pour le projet. Plusieurs avis suggèrent que le **financement du projet soit inscrit au CPER**.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF** indique que le financement des études est sécurisé, car il est inscrit dans la contractualisation entre l'Etat et la Région (et sera reconduit dans le prochain Contrat de Plan Etat-Région - CPER). La phase des travaux nécessitera une nouvelle contractualisation, entre l'Etat et la Région.

Les participants et contributeurs, majoritairement **impatiens** de voir le projet se réaliser, rappellent **son ancienneté** et souhaitent **connaître la raison de son retard**. **Ils demandent qu'il soit mis en service plus tôt qu'annoncé**. Quelques contributeurs estiment que le temps de concertation ralentit le projet, d'autres que son coût élevé empêche sa réalisation dans le temps imparti.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique que le projet est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), et qu'à ce titre, il doit être réalisé avant 2030. Il rappelle qu'en moyenne, une douzaine d'années est nécessaire avant la mise en service.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** précise qu'il faut 4 à 5 années de travaux pour construire une station, et que le tunnelier avance d'environ 12 mètres par jour.

Quelques contributeurs ne comprennent pas les délais de réalisation du projet, étant persuadés que les **tunnels existants menant aux ateliers de la RATP** seront empruntés par le métro prolongé. Selon eux, l'existence de ces tunnels devrait faciliter et donc accélérer la réalisation du prolongement de la ligne **jusqu'à la station de métro Rigollots**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que le tunnel existant est exclusivement réservé à l'accès aux ateliers 24h sur 24h et 7 jours sur 7, car il sert à la maintenance de la ligne 1 mais aussi aux autres lignes à pneus du réseau. Un nouveau tunnel doit ainsi être aménagé pour prolonger la ligne 1, dont la profondeur sera d'une vingtaine de mètres.

Plusieurs contributeurs demandent la **mise en place d'un phasage** pour réaliser le prolongement, souhaitant que la station Rigollots soit mise en service plus tôt que les autres.

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que d'une part, d'un point de vue de trafic, le projet est peu pertinent jusqu'aux Rigollots ; le prolongement se justifie par les correspondances offertes à Val de Fontenay. D'autre part, d'un point de vue technique, il n'est pas possible de réaliser le puits d'entrée du tunnelier à proximité des Rigollots qui nécessite une grande emprise. Enfin, d'un point de vue financier, le phasage entraînerait des surcoûts liés notamment aux reprises successives des travaux.

3. DES AVIS NOMBREUX ET ARGUMENTÉS SUR LES TRACÉS ET LE CHOIX DE LA STATION INTERMÉDIAIRE

3.1. Une station Rigollots très attendue

Les avis exprimés sur le positionnement de la station Rigollots énoncent une **préférence pour l'implantation ouest**, mettant en avant :

- La nécessité d'assurer **sa visibilité** en la plaçant à un **endroit central, facile d'accès** ;
- L'intérêt de **desservir à la fois Vincennes et Fontenay-sous-Bois** ;
- La proximité des lignes de bus, ce qui favorisera **les correspondances** ;
- La possibilité **d'épargner le bâti** alentour.

Ponctuellement, des avis **favorables sont émis pour le positionnement de la station à l'est**, afin de limiter les impacts sur la circulation du bus 118 durant les travaux. Quelques participants demandent que la station comporte **plusieurs sorties**.

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que deux implantations sont aujourd'hui envisagées pour la station Rigollots, qui seront dans les deux cas situées au plus près du carrefour pour desservir le quartier, et que la station comportera au moins deux sorties.

3.2. De nombreuses expressions concernant la station intermédiaire et le choix du tracé

La maîtrise d'ouvrage a proposé trois stations intermédiaires à la concertation, précisant que le choix de la station intermédiaire conditionne le choix du tracé et du terminus :

- pour la station Grands Pêchers, le tracé n°1 et le terminus Val de Fontenay Est ;
- pour la station Fontaine, le tracé n°2 et le terminus Val de Fontenay Est ;
- pour la station Verdun, le tracé n°3 et le terminus Val de Fontenay Sud.

3.2.1. La station Grands Pêchers et le tracé n°1

Les nombreux participants **soutenant le tracé n°1** estiment qu'il permettrait de :

- Desservir un **secteur très peuplé et mal desservi** par les transports en commun ;
- Desservir de **nombreux équipements publics** ;
- Accompagner les efforts des **politiques publiques** de renouvellement urbain ;
- **Limiter les expropriations**, contrairement aux autres stations intermédiaires proposées ;
- Assurer des **correspondances efficaces** avec les lignes de transport existantes (RER A, RER E) et en projet (Tramway T1, Métro ligne 15) à Val de Fontenay ;
- Solliciter des **financeurs supplémentaires** (Département de Seine-Saint-Denis et Communauté d'agglomération Est Ensemble).

Des contributeurs demandent que le positionnement de la station et des sorties permette une **plus grande accessibilité depuis les quartiers Bel Air et Grands Pêchers**.

» **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique que le positionnement de la station souterraine ne présage pas de celui des sorties qui seront définies en concertation avec les collectivités et seront au moins au nombre de deux.

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que la zone envisagée pour la station des Grands Pêchers vise à desservir les quartiers Bel Air et Grands Pêchers. À Grands Pêchers, la station pourrait être construite sur le terrain libre et les accès situés au niveau des voiries.

Les **avis opposés à la station Grands Pêchers** estiment que :

- Le quartier va bénéficier d'autres projets de transports qui remédieront à son enclavement et aux difficultés de déplacement de ses habitants (les prolongements des lignes 11 et 9 du métro, le prolongement du Tramway T1).
- Le tracé du prolongement du Métro ligne 1 ne correspond pas aux besoins de déplacement des habitants des Grands Pêchers et des environs.

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que les projets de prolongement des lignes 11 et 9 ne desservent pas le même secteur de Montreuil que les Grands Pêchers et que le prolongement du tramway T1 n'intervient pas à la même échelle de desserte.

3.2.2. La station Verdun et le tracé n°3

La station Verdun a fait l'objet d'un vœu du groupe de l'opposition municipale « Ensemble réveillons Fontenay », qui a été rejeté, et d'une pétition à l'initiative de l'association Appel pour Fontenay (avec 1200 signataires).

Les nombreux participants **soutenant le tracé n°3** estiment qu'il permettrait de :

- **Rejoindre Paris plus vite et à moindre coût**, puisqu'il serait le tracé le plus court ;
- **Améliorer le quotidien** des habitants, en recréant du lien entre les différents quartiers de Fontenay-sous-Bois ;
- Offrir une **alternative aux bus saturés**, notamment la ligne 118 ;
- Rendre le métro **accessible aux communes riveraines**.

» **La maîtrise d'ouvrage** précise que l'écart de coût entre chaque tracé est peu important. Le tracé n°3 est plus court, mais le linéaire augmente avec la réalisation de l'arrière gare au niveau de la zone d'activités du Péripole, et les coûts de réalisation des stations présentent des différences notables. Par ailleurs, la densité sera plus forte à la station intermédiaire Grands Pêchers qu'à Verdun. Enfin, afin de faciliter la liaison entre les quartiers desservis par le Métro ligne 1 et les quartiers riverains, un travail sera effectué sur l'offre bus qui sera progressivement réorganisée afin de répondre au mieux aux besoins de la population.

Les **avis opposés à la station Verdun** estiment que :

- Le risque d'expropriation est plus élevé pour cette station que pour les autres stations intermédiaires ;
- La station dessert un nombre insuffisant d'habitants ;
- Le tracé n°3 fait doublon avec le bus 118.

La maîtrise d'ouvrage indique qu'il n'est pas possible de déterminer exactement les acquisitions foncières à ce stade des études même s'il est certain qu'elles seront nécessaires à Verdun. L'enquête publique et l'enquête parcellaire permettront d'apporter des précisions.

3.2.3. La station Fontaine et le tracé n°2

Le nombre bien moindre de participants soutenant le tracé n°2 estime qu'il permettrait de :

- Desservir un secteur très peuplé insuffisamment desservi par les transports en commun ;
- Proposer un « juste milieu » entre les deux autres propositions de stations intermédiaires ;
- Proposer une correspondance efficace à Val de Fontenay via l'implantation est du terminus.

3.3. Une préférence pour le terminus à Val de Fontenay Est

Des avis mettent en avant le fait que les correspondances proposées au terminus Val de Fontenay Sud dans le cadre du tracé n°3, sont moins intéressantes que celles proposées par les deux autres tracés avec une position à l'est du RER E. Aussi, des partisans du tracé n°3 demandent aux maîtres d'ouvrage de le modifier afin qu'il rejoigne Val de Fontenay Est.

Les très nombreux avis en faveur du terminus à l'est estiment qu'il permettrait :

- Des correspondances plus rapides avec les lignes de transport actuelles et en projet ;
- De proposer un accès plus facile depuis les villes limitrophes (Nogent-le-Perreux, Neuilly-Plaisance et Rosny-sous-Bois).

La maîtrise d'ouvrage précise que le terminus à Val de Fontenay Est propose de meilleurs temps de correspondances avec les RER A et E, le Tramway T1 et le Métro ligne 15 du Grand Paris Express que le terminus à Val de Fontenay Sud.

Quelques contributeurs émettent des avis favorables à un terminus au sud du pôle Val de Fontenay, estimant notamment que le temps de correspondance avec le RER A est surévalué par la maîtrise d'ouvrage. Ils y voient l'opportunité de relier un quartier peu desservi.

La maîtrise d'ouvrage indique que l'utilisateur souhaitant rejoindre le RER A depuis la station du Métro ligne 1 Val de Fontenay Sud, devra marcher durant 10 minutes, car les cheminements piétonniers sont longs.

3.4. Des propositions alternatives de tracés et de stations

3.4.1. Des tracés intégrant d'autres stations intermédiaires

Les avis souhaitant que d'autres stations intermédiaires soient réalisées mettent en avant les éléments suivants :

- Les distances entre les stations envisagées sont supérieures à celles du réseau existant ;
- Une station supplémentaire permettrait de desservir plusieurs zones denses du territoire.

Aussi plusieurs avis émettent les propositions suivantes :

- Desservir à la fois **Verdun** et **Grands Pêchers** ;
- Desservir à la fois **Grands Pêchers** et **Fontaine** ;
- Relier la station Château de Vincennes à Val de Fontenay Est en passant par les **trois stations intermédiaires** proposées ;
- Desservir la station de **Fontenay-sous-Bois RER**.

La maîtrise d'ouvrage explique qu'afin d'offrir un temps de trajet intéressant pour les futurs usagers, il est nécessaire de conserver un espacement minimum entre les stations. De plus, les études montrent qu'une nouvelle station intermédiaire sur le tracé du prolongement n'apporterait pas de nouveaux usagers. Enfin, le coût d'une station supplémentaire est d'environ 80 à 100 millions d'euros, ce qui remettrait en cause la rentabilité du projet.

La maîtrise d'ouvrage indique également qu'un tracé desservant Fontenay-sous-Bois RER serait moins pertinent en termes de desserte puisqu'il reliait des zones disposant déjà de transports en commun en mode lourd. Par ailleurs, aller jusqu'au RER A à Fontenay-sous-Bois ralentirait considérablement la vitesse du métro, et donc allongerait le temps de parcours, pour un gain de voyageurs quasi nul.

D'autres contributeurs souhaitent que la desserte d'autres villes soit possible avec :

- une **station intermédiaire à Porte Jaune** à Nogent-sur-Marne ;
- un **prolongement jusqu'à Neuilly-Plaisance**, afin notamment de remédier à la saturation du RER A.

Quelques participants souhaitent que soit envisagé un **prolongement ultérieur** à l'est de Val de Fontenay (Nogent-sur-Marne, Neuilly-Plaisance). Une contribution propose un autre tracé pour le tunnel d'arrière gare, qui traverserait Le Perreux-sur-Marne.

La maîtrise d'ouvrage explique que les études confiées aux maîtres d'ouvrage ne prévoient pas un prolongement au-delà de Val de Fontenay, et que d'autres projets de transports menés par le STIF ou la Société du Grand Paris prévoient de desservir les secteurs au-delà de Val de Fontenay. Le tracé allant directement jusqu'à Nogent-sur-Marne, sort des objectifs actuels du projet de desservir le pôle de développement régional que constitue Val de Fontenay.

3.4.2. Des nouvelles propositions de tracés

Des contributeurs formulent les propositions suivantes allant dans le sens d'un tracé n°3 avec un terminus à Val de Fontenay Est. Le plus formalisé est le tracé appelé 1/2/3 qui a reçu le soutien de nombreux participants, et qui propose d'accéder à Val de Fontenay par le Nord.

La maîtrise d'ouvrage indique que le tracé n°3 ne peut pas rejoindre Val de Fontenay Est depuis Verdun, car il serait nécessaire de contourner par le sud une zone d'immeubles de grande hauteur, qui ont des fondations 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 d'activités du Périple. Par ailleurs, la maîtrise d'ouvrage s'est engagée à réaliser une étude complémentaire pour évaluer la faisabilité de la proposition de tracé 1/2/3.

3.4.3. Réaliser d'autres projets de transport en priorité par rapport au prolongement de la ligne 1

Des participants souhaitent que d'autres projets de transports soient réalisés à la place du prolongement (notamment les prolongements des lignes 9, 11 ou 3 du métro).

➤ **La maîtrise d'ouvrage** rappelle que les autres projets du secteur en sont à des étapes d'avancement différentes mais ne sont pas remis en cause par le prolongement du Métro ligne 1.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF** estime qu'aux projets de prolongement des Métros 1 et 11, s'ajoute le prolongement de la ligne 9 inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF).

4. UNE ATTENTE FORTE DE L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN EXISTANTS ET DE L'INTERMODALITÉ AVANT ET À LA MISE EN SERVICE DU PROLONGEMENT

4.1. Des demandes d'amélioration immédiate des transports en commun

Des avis demandent que les maîtres d'ouvrage n'attendent pas la mise en service du prolongement du Métro ligne 1 pour améliorer les transports en commun existants. Ils proposent ainsi d'améliorer :

- 🕒 le réseau de bus ;
- 🕒 les RER (lignes A et E).

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique qu'il ne faut pas opposer les projets de court terme et de long terme. Cela ne rend pas moins nécessaire d'améliorer la situation des lignes de bus, qui se fait au fur et à mesure. Il précise que des renforts de bus sont mis progressivement en place à l'échelle de la région.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** explique travailler en permanence à l'amélioration des transports existants avec les collectivités et procède à des mesures continues de renforcement de bus. Elle indique que des améliorations sont en cours sur le RER A (amélioration du matériel roulant, mise en œuvre du schéma directeur).

4.2. Des propositions pour une restructuration pertinente à la mise en service

Des avis souhaitent que la mise en service du prolongement du Métro ligne 1 s'accompagne d'une **restructuration du réseau de bus**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que la restructuration du réseau de bus sera étudiée quelques années avant la mise en service de la ligne avec l'ensemble des parties prenantes. Elle ne peut être étudiée à ce stade du projet, car le réseau aura évolué à la mise en service du fait de renfort d'offre ou de modification de parcours.

4.3. L'amélioration de l'intermodalité attendue

Des avis souhaitent que le projet **intègre les modes actifs**, en facilitant les accès aux stations pour les cyclistes en priorité (services autour des stations, vélos à bord du métro), mais aussi pour les piétons.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que le règlement actuellement en vigueur dans le métro n'autorise pas de prendre son vélo. Le STIF développe toutefois des abris et des consignes Véligo¹. Elle explique qu'un travail sera réalisé sur les aménagements bus à proximité des stations de métro pour que les cheminements soient les plus rapides possibles.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, confirme que toutes les stations construites actuellement prennent en compte les questions d'intermodalité (accès piéton et cycliste, accès des personnes à mobilité réduite).

Des contributeurs et participants demandent si le projet prévoit des **parcs de stationnements**, notamment **afin d'éviter la saturation des rues avoisinant les stations**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique qu'il n'est pas prévu de créer des places de stationnement. La politique du STIF consiste à développer les rabattements en transports en commun vers Val de Fontenay.

5. DES ATTENTES SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROLONGEMENT

5.1. Des questions concernant l'impact sur le cadre de vie

La question des **acquisitions foncières** a été abordée à plusieurs reprises pendant la concertation, que ce soit au sujet de leur localisation ou à titre d'argument en faveur de la station Grands Pêcheurs et en défaveur de la station Verdun.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique qu'au stade des études de faisabilité, il reste des incertitudes sur les acquisitions foncières nécessaires au projet. Des risques plus importants sont identifiés pour les stations Rigollets et Verdun. L'enquête publique et l'enquête parcellaire permettront de déterminer les acquisitions foncières nécessaires avec précision. Dans tous les cas, les acquisitions foncières se dérouleront en négociation avec les propriétaires des parcelles.

Les collectivités attirent l'attention des maîtres d'ouvrage sur la nécessité de **limiter les impacts sur le cadre de vie durant le temps des travaux** (évacuation des déblais, méthodes de construction, impacts sur le Bois de Vincennes, répercussions sur la circulation).

¹ Véligo a été créé par le STIF et la Région Île-de-France pour inciter les voyageurs à utiliser leur vélo pour rejoindre les transports en commun. Ce service se traduit par l'aménagement, à proximité immédiate des entrées de gares ou stations, de consignes sécurisées et/ou d'abris en accès-libre.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que pour limiter les impacts en surface, une grande partie des travaux sera réalisée en souterrain par le tunnelier. Les stations seront, par contre réalisées depuis la surface. Des camions seront nécessaires pour évacuer les déblais, quel que soit le mode final d'évacuation choisi, qui sera étudié plus finement au moment de l'étude d'impact et de l'enquête publique. Concernant les travaux dans le Bois de Vincennes, ils supposent de créer un espace de chantier de 20 000 m², qui sera réalisé en conformité avec la réglementation environnementale et fait déjà l'objet d'un travail conjoint avec les services de la Ville de Paris pour anticiper les travaux et limiter leur impact. Une étude d'impact environnemental complète sera réalisée en vue de l'enquête publique.

Des participants ont interrogé la maîtrise d'ouvrage sur les **impacts en surface après la mise en service** (vibrations, fragilisation des sols due à la présence de carrières).

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que la profondeur du Métro ligne 1 permettra de limiter les vibrations, et qu'elle est équipée de métro sur pneus qui ont pour caractéristique de ne pas propager les vibrations du matériel roulant. Les données relatives au sous-sol et à l'hydrologie permettent de donner un niveau d'information suffisant pour présenter des tracés techniquement faisables. Une fois le tracé arrêté, des sondages pourront être réalisés en complément tout au long du parcours.

5.2. Une demande de qualité de service du prolongement du Métro ligne 1

Plusieurs avis expriment une demande de qualité du service, avec :

- **des correspondances rapides à Val de Fontenay**, notamment entre le Métro ligne 1 et le futur Métro ligne 15 du Grand Paris Express. Le pôle est perçu comme étant déjà saturé.
- une **meilleure fréquence** sur la ligne 1.
- **l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite**.
- **une tarification attractive** (zone de tarification à venir, augmentation de la tarification, demande de mise en place du billet unique métro/bus).

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que le fonctionnement de Val de Fontenay fait l'objet d'une étude dédiée du pôle pour faire émerger un projet adapté aux flux et correspondances attendus. Actuellement, la fréquence de 105 secondes est considérée suffisante par rapport aux prévisions de trafic. La ligne 1 étant automatisée, elle sera en capacité d'offrir une fréquence supérieure si besoin, et ainsi diminuer le temps d'attente à 85 secondes entre deux rames. Pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, les trois nouvelles stations seront adaptées. Quant à la tarification, sera appliquée celle en vigueur à la mise en service.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique qu'à partir de l'automne 2015, le Pass Navigo unique sera mis en place et que la question de l'utilisation d'un ticket unique (bus + métro) est un sujet qui devra prochainement être traité au vu de la forte demande.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

Sur l'opportunité du projet et les conditions de mise en œuvre

- Un projet **très attendu et soutenu** comme en témoigne la **forte mobilisation du public** lors des réunions publiques et les nombreux avis reçus.
- Des **objectifs urbains et de mobilité** du projet partagés par les participants et des espoirs suscités par le projet en termes **d'accessibilité de territoires peu desservis par des modes lourds de transports en commun et de gains quotidiens de confort et de temps**.
- Des inquiétudes manifestées concernant le **coût du projet** et des demandes de garantie sur le **financement du projet**.
- Une forte attente pour une **mise en service du prolongement du Métro ligne 1 au plus tôt**.
- Une demande de la **poursuite des échanges avec les acteurs** pour la suite de la réalisation du projet.

Sur le tracé et les stations

- Un soutien **quasi unanime du public à la desserte du quartier des Rigollots** à Fontenay-sous-Bois et avec une préférence pour l'**emplacement ouest** de la station.
- Des **préférences divergentes exprimées pour la station intermédiaire** :
 - Une station **Grands Pêcheurs fortement soutenue en faveur du désenclavement d'un quartier dense** et peu accessible par les transports.
 - Une station **Verdun très souhaitée pour assurer la desserte efficace d'une centralité de Fontenay-sous-Bois**.
 - Une station **Fontaine moins soutenue**.
- Un fort intérêt pour **des correspondances efficaces et une bonne gestion du pôle à Val de Fontenay** avec une **préférence exprimée pour un terminus du prolongement du Métro ligne 1 à l'est du RER E** offrant une meilleure intermodalité qu'à l'ouest, notamment avec le Métro ligne 15 du Grand Paris Express, et une meilleure performance de transport.
- **Plusieurs propositions alternatives de tracés** exprimées dont **une demande d'approfondissement d'un tracé alternatif** desservant le secteur de Verdun et aboutissant au terminus Val de Fontenay Est (appelé le tracé 1/2/3).

- Des inquiétudes sur la réalisation des stations liées aux **acquisitions foncières** et les **nuisances attachées aux travaux** (impact sur la circulation et sur le cadre de vie).

Sur l'amélioration des transports en commun sur le secteur

- **Une demande forte d'amélioration de l'offre des transports existants** (bus, RER) et la **poursuite des projets de transports en commun** du secteur d'ici la mise en service du prolongement.
- Des sollicitations pour une **meilleure prise en compte des modes actifs** (vélos, piétons) dans l'accès aux stations et du **rabattement bus**.

➤ **Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.**

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



CONCERTATION DU
10 NOVEMBRE 2014
AU 10 JANVIER 2015

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation recommandée
par la CNDP sous l'égide d'un garant

Introduction	5
Partie 1 Déroulement et modalités de la concertation	9
Partie 2 Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation	18
1. La perception de la concertation	19
1.1. Une concertation largement saluée	19
1.2. Une forte demande de transparence sur les données et le mode de décision	20
1.3. L'attente de la poursuite du dialogue à l'issue de la concertation	24
2. Un projet très attendu et soutenu	24
2.1. Un projet salué par la très grande majorité des participants	25
2.2. Les objectifs du projet partagés	26
2.3. Des craintes exprimées et quelques oppositions affirmées	30
2.4. Une attention forte portée aux modalités de mise en œuvre	32
3. Des avis nombreux et argumentés sur les tracés et le choix de la station intermédiaire	36
3.1. Une station Rigollots très attendue	36
3.2. De nombreuses expressions concernant la station intermédiaire et le choix du tracé	37
3.3. Une préférence pour le terminus Val de Fontenay Est	49
3.4. Des propositions alternatives de tracés et de stations	50
4. Une attente forte de l'amélioration des transports en commun existants et de l'intermodalité avant et à la mise en service du prolongement	56
4.1. Des demandes d'amélioration immédiate des transports en commun	56
4.2. Des propositions pour une restructuration pertinente à la mise en service	58
4.3. L'amélioration de l'intermodalité attendue	59
5. Des attentes sur la mise en œuvre du prolongement	61
5.1. Des questions concernant l'impact sur le cadre de vie	61
5.2. Une demande de qualité de service du prolongement du Métro ligne 1	64
Les enseignements de la concertation	68
Annexes	70

INTRODUCTION

Le présent bilan a pour objectif de présenter les résultats de la concertation recommandée par la Commission nationale du débat public (CNDP) au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement, menée par le STIF et la RATP du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015, sous l'égide d'une garante nommée par la CNDP, Madame Claude Brévan.

LE PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION

Le Métro ligne 1, entièrement automatique, relie La Défense à Château de Vincennes, en traversant Paris sur un axe ouest-est. Le projet consiste à **prolonger le Métro ligne 1 à l'est**, de l'actuel terminus Château de Vincennes jusqu'à la station Val de Fontenay, **avec la création de trois nouvelles stations**.

La première station desservira le quartier des **Rigollots**. Le terminus sera localisé à **Val de Fontenay**. Pour la **station intermédiaire**, trois localisations sont envisagées : à **Grands Pêcheurs** à Montreuil, à **Fontaine** ou **Verdun** à Fontenay-sous-Bois. Sur la base de ces trois nouvelles stations, **trois tracés de 4 à 5 km, entièrement souterrains**, ont été identifiés. Le Métro ligne 1 prolongé traverserait soit le sud de Montreuil ou le nord de la commune de Fontenay-sous-Bois, pour aboutir à l'est de Val de Fontenay (tracé 1 et 2), soit passerait par le centre nord de Fontenay-sous-Bois, avec un terminus au sud de Val de Fontenay (tracé 3).

Chaque tracé a été apprécié selon les avantages et les contraintes en termes de qualité de la desserte urbaine, d'offre de transport, de faisabilité technique et des coûts d'investissement.

Le prolongement du Métro ligne 1 poursuit **trois objectifs** principaux :

- Répondre aux besoins de déplacements du territoire ;
- Accompagner le développement urbain des villes traversées ;
- Créer une liaison performante avec le réseau de transport en commun existant et à venir.

Roulant à 30 km/heure de moyenne, le Métro ligne 1 fonctionne actuellement de 5 heure 30 depuis Château de Vincennes à 1 h 15 depuis La Défense (jusqu'à 2 h 15 les vendredis et samedis soirs et veilles de fête). Il circule avec un métro toutes les 1 minute 45 en heure de pointe et toutes les 3 à 5 minutes en heures creuses. Avec le prolongement jusqu'à Val de Fontenay, **le niveau de service du Métro ligne 1 sera tout aussi performant qu'aujourd'hui**, avec le même système automatique que la ligne existante, des portes palières aux nouvelles stations, des amplitudes horaires identiques et une même fréquence de passage de 1 minute 45 en heure de pointe.

Le prolongement du Métro ligne 1 est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) pour **une réalisation avant 2030**.

Le **coût des infrastructures** du prolongement est évalué à **environ 900 millions d'euros** (valeur janvier 2012), hors matériel roulant.

À ce stade des études et quel que soit le tracé retenu :

- Le coût du matériel roulant est estimé à 140 millions d'euros et sera financé par le STIF ;
- Le coût annuel d'exploitation est estimé à 17 millions d'euros et sera financé par le STIF.

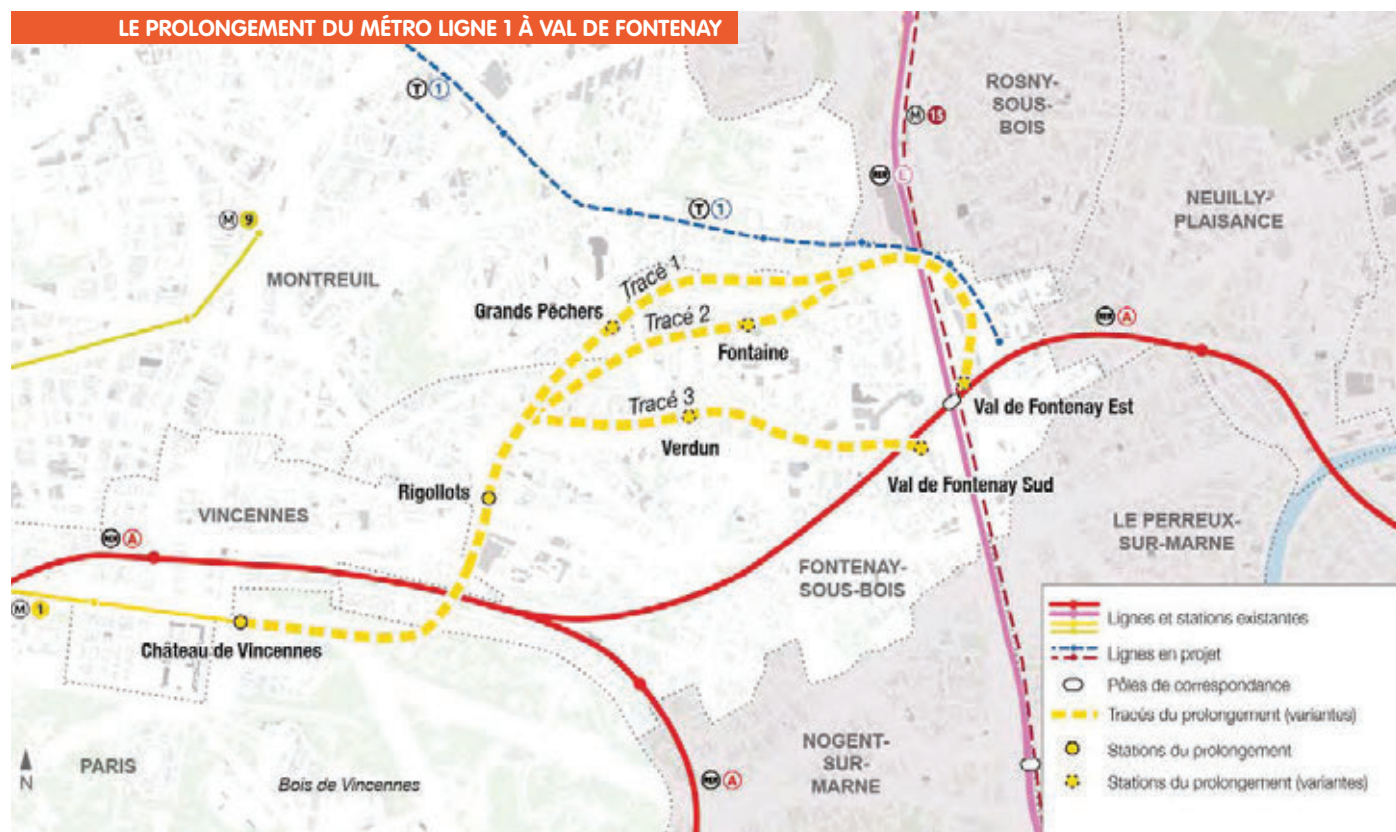
La Région Île-de-France (70%) et l'État (30%) ont financé les études de faisabilité du projet de prolongement du Métro ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay. Le financement des études ultérieures et de la réalisation du projet sera réparti selon les parts à déterminer entre partenaires institutionnels associés.

La **maîtrise d'ouvrage** de l'ensemble du projet est assurée conjointement par le **STIF et la RATP**. En tant que pilote de l'ensemble du projet, le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, veille au respect du programme, du calendrier et des coûts. La RATP est exploitante du réseau de métro, bus, tramway et d'une partie du RER. Elle est propriétaire et gestionnaire des infrastructures de métro et d'une partie du RER.

LE TERRITOIRE DE PROJET

Le prolongement du Métro ligne 1 à l'est traverse les communes de **Paris 12, Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois**. Les communes de **Rosny-sous-Bois, le Perreux-sur-Marne et Neuilly-Plaisance** sont uniquement concernées par le passage en souterrain du tunnel du métro et de l'arrière-gare à Val de Fontenay.

LE PROLONGEMENT DU MÉTRO LIGNE 1 À VAL DE FONTENAY



Le prolongement du Métro ligne 1 à l'est **s'insère dans un territoire dense**, qui accueille de **nombreux équipements publics**, et qui fait l'objet de projets de développement urbain et de transport en commun.

Implantée à Fontenay-sous-Bois en limite de Vincennes, la **station Rigollots** desservira un quartier résidentiel dense, qui se caractérise par son animation commerciale. Plusieurs équipements publics (EHPAD, Halle Roublot, gymnases et centre aquatique) ainsi qu'un centre commercial se situent à proximité. La station Rigollots bénéficiera aussi bien aux Vincennois qu'aux Fontenaisiens qui résident à proximité du carrefour.

Dans le cas où la **station intermédiaire** s'implanterait aux Grands Pêcheurs, elle desservirait une forte densité de population (200 à 300 habitants par hectare), des habitats collectifs, une zone pavillonnaire et de nombreux équipements : complexe sportif, gymnase, stades, IUT, centre commercial, parcs publics. Si elle s'implantait à Verdun, elle desservirait une zone de moyenne densité (50 à 200 habitants par hectare), quelques commerces de proximité, un gymnase et un stade, le lycée professionnel Michelet et le parc des Carrières. Enfin, si elle s'implantait à Fontaine, elle desservirait un quartier composé d'immeubles collectifs et de pavillons de moyenne densité (50 à 200 habitants par hectare).

La **station Val de Fontenay**, quelle que soit l'implantation choisie, prendra place au sein d'un pôle urbain et économique en développement, et desservira à l'ouest, une zone d'habitat collectif, le lycée Pablo Picasso, deux complexes sportifs et un centre commercial régional et à l'est des zones d'activités. Située dans un environnement urbain dense, elle sera en correspondance avec des infrastructures de transport en commun existantes (RER A, RER E) et en projet (Métro ligne 15 du Grand Paris Express, prolongement du Tramway T1).

LES PRÉCÉDENTES ÉTAPES

En décembre 2012, le STIF a engagé les études nécessaires à l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Ce dernier a été approuvé par le Conseil du STIF le 11 décembre 2013.

Le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 13 mai 2014, laquelle a décidé le 4 juin 2014 l'organisation d'une concertation recommandée avec une garante. M^{me} Claude BREVAN a été nommée garante de la concertation le 2 juillet 2014.

LE RÔLE DE LA GARANTE

Les principes qui sous-tendent le rôle de la garante sont les suivants :

- > elle veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées ;
- > elle s'assure de la bonne diffusion de l'information sur le projet et sur la concertation ;
- > elle s'assure de la bonne prise en compte des expressions du public dans le bilan du maître d'ouvrage et établit elle-même un rapport qu'elle transmet à la CNDP, lequel est rendu public sur le site de la CNDP.

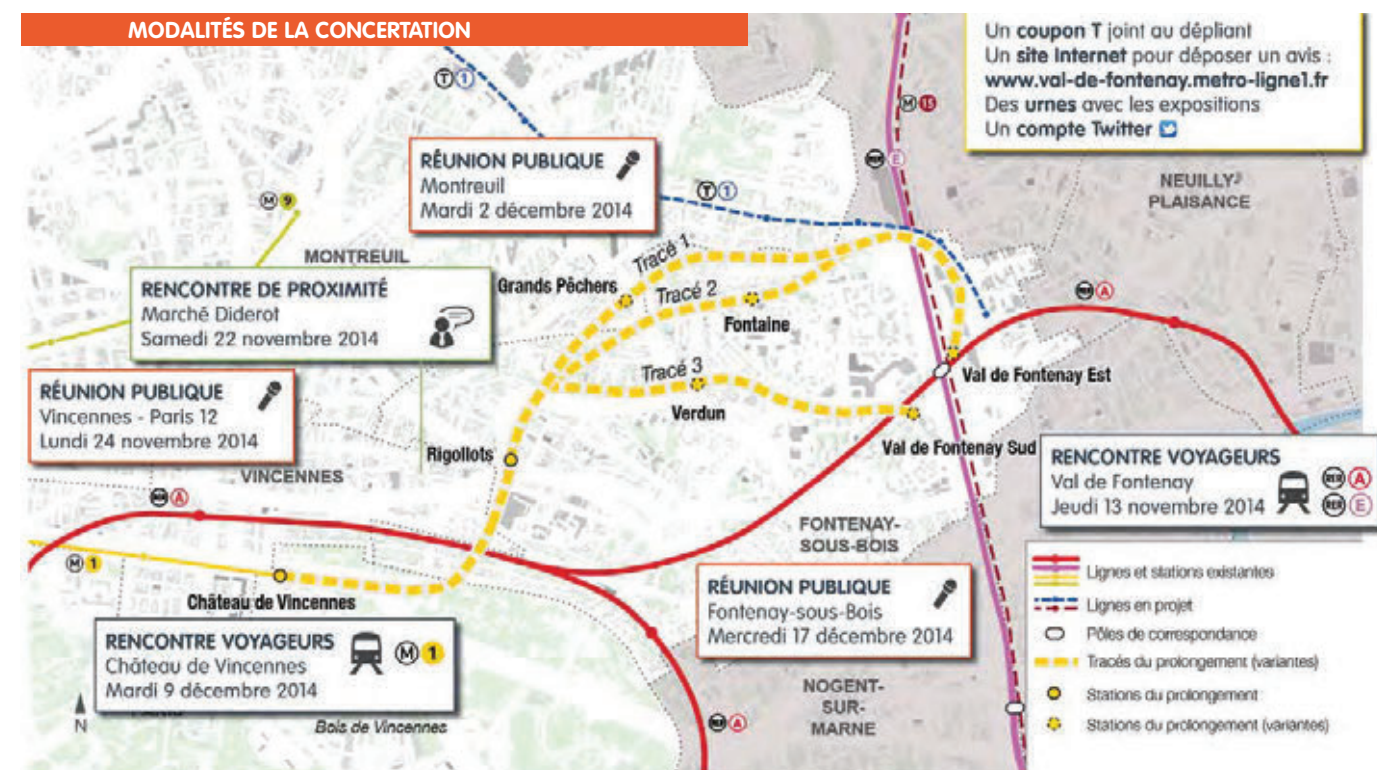
Son rapport est joint au bilan du STIF. Il sera approuvé par la CNDP et constituera une annexe au futur dossier de l'enquête d'utilité publique.



PARTIE 1

Déroulement et modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils de communication ont été mis en place.



Diverses **rencontres** ont été organisées afin de permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

- Une réunion préalable avec les acteurs du territoire (élus, acteurs socio-économiques, associations), à Fontenay-sous-Bois (18 novembre 2014) ;
- Trois réunions publiques à Vincennes (24 novembre 2014), Montreuil (2 décembre 2014) et Fontenay-sous-Bois (17 décembre 2014) ;
- Une rencontre de proximité sur le marché Diderot de Vincennes (22 novembre 2014) ;
- Deux rencontres avec les voyageurs à la gare RER E et A de Val de Fontenay (13 novembre 2014) et à la station Château de Vincennes du Métro ligne 1 (9 décembre 2014).

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports¹ :

- Un dossier d'information (30 pages) ;
- Un dépliant d'information ;
- Une affiche de la concertation ;
- Des panneaux d'exposition ;
- Des fiches thématiques accessibles sur le site Internet ;
- Un site Internet : <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/> ;
- Un compte Twitter : <https://twitter.com/ProlongerL1>.

¹ Voir en annexe n°2

Le public a pu **s'exprimer et donner son avis** grâce à différents outils mis à sa disposition :

- Un formulaire de dépôt d'avis en ligne sur le site Internet : <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/> ;
- Des coupons T, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes en mairies ou lors des réunions publiques et des rencontres de terrain ;
- Des urnes pour déposer un avis disposées dans les mairies des 3 communes traversées (Fontenay-sous-Bois, Montreuil, Vincennes) et dans des restaurants d'entreprise ;
- Des fiches questions disponibles en réunions publiques et lors des rencontres de terrain ;
- Un compte Twitter dédié : <https://twitter.com/ProlongerL1>.

PRÉPARER LA CONCERTATION

La préparation de la concertation a fait l'objet de nombreux échanges entre le STIF, la RATP, leurs partenaires (la Région Île-de-France et l'État), les élus et les services techniques des collectivités concernées par le projet, et la garante.

- Une **réunion avec les élus** des communes concernées a eu lieu au STIF le 22 octobre 2014. Elle a permis de rappeler les objectifs et caractéristiques du projet et de présenter les modalités de la concertation.
- Une **page d'attente et un questionnaire sur le site Internet du projet** ont été mis en ligne du 6 octobre au 6 novembre 2014, pour permettre au public d'exprimer ses attentes sur les modalités de concertation. 186 avis ont ainsi pu être recueillis et ont permis à la maîtrise d'ouvrage d'affiner le dispositif de concertation proposé.
- Des **réunions de travail** ont eu lieu avec la garante pour échanger sur les modalités et le calendrier de la concertation. Les outils d'information sur le projet et sur la concertation lui ont également été soumis.

ANNONCER LA CONCERTATION ET INFORMER SUR LE PROJET

Les modalités de la concertation et la présentation du projet ont été portés à la connaissance du public via :

- Une campagne d'affichage ;
- Le dépliant d'information ;
- Le dossier d'information ;
- Le site Internet du projet ;
- La presse nationale, régionale et locale.

La campagne d'affichage

Une campagne d'affichage précisant notamment les dates des rencontres publiques a été menée dès le début de la concertation dans les transports en commun, les gares et stations des réseaux RATP et SNCF du périmètre du projet (dans les RER E et A, les métros lignes 1 et 9 et les lignes de bus : 115, 116, 118, 122, 124, 127, 301, 524, 702) et les lieux de vie des villes concernées (mairie, associations, commerçants, halls d'immeuble des quartiers denses), selon 5 formats d'affiche. Au total, plus de 1350 affiches ont été distribuées.

La presse nationale, régionale et locale

Un communiqué de presse a été diffusé par le STIF à partir du 5 novembre 2014 aux médias suivants :

- Presse quotidienne nationale et éditions locales (Le Parisien, Libération, le Monde...) ;
- Presse quotidienne gratuite (20 minutes, métro...) ;
- Presse professionnelle (Ville Rail et Transports, La vie du Rail...) ;
- Presse économique (Les Echos, La tribune...) ;
- Agences de presse (AFP, Reuters...) ;
- Radios nationales et locales ;
- France 3.

Le communiqué de presse précisait les dates et les modalités de la concertation, les outils mis à la disposition du public pour s'informer et participer, et présentait le projet (caractéristiques, objectifs, calendrier et coût).

Des éléments similaires ont été adressés aux collectivités territoriales concernées qui ont repris ces informations dans leurs magazines : le Conseil général du Val-de-Marne, Fontenay-sous-Bois, Vincennes, Montreuil, Le Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, etc.

Le dépliant d'information

Un dépliant d'information à 6 volets, dont un coupon T détachable, a été diffusé à 135 500 exemplaires par des opérations de tractage et boitage sur le territoire du projet.

Il a été distribué :

- aux stations de la ligne 1 existante et à la gare de Val de Fontenay,
- au centre commercial Auchan à Val de Fontenay,
- lors de déambulations dans les quartiers d'habitat dense (Bel Air Grands Pêcheurs à Montreuil, Jean Zay et Quartier Bois Cadet à Fontenay-sous-Bois).

Il a été boité :

- à l'ensemble des habitants de Fontenay-sous-Bois et Vincennes,
- à une partie des habitants de Montreuil, des 10^e et 12^e arrondissements de Paris, de Rosny-sous-Bois, du Perreux et de Neuilly-Plaisance.

Il a été mis à la disposition du public :

- dans les hôtel de ville²,
- dans les hôtels d'agglomération³,
- aux Conseils généraux du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis,
- auprès des partenaires (Région Île-de-France et État).

Des dépliants ont également été diffusés lors des différentes rencontres avec le public, notamment lors des réunions publiques et des rencontres de terrain. Des dépliants ont été envoyés à des entreprises⁴, à des associations⁵ et chez des commerçants⁶.

Le dépliant a permis de relayer une information synthétique du projet sur le territoire concerné tout en annonçant les dates des rencontres avec le public. Il comportait un volet détachable (carte T) permettant de renvoyer gratuitement des avis sur le projet.

² Vincennes, Montreuil, Fontenay-sous-Bois, Paris 12, Rosny-sous-Bois, Le Perreux, Neuilly-Plaisance

³ Communautés d'agglomération Vallée de la Marne et Est Ensemble

⁴ Essilor Vincennes, Auchan Val de Fontenay, Ceteq Vincennes, Ubisoft Emea Montreuil, AXA Val de Fontenay

⁵ Club Vincennes Entrepreneurs, ADUTEC, AMUTC, Association Métro Rigollots – Val de Fontenay

⁶ 70 commerces à Vincennes, 50 à Montreuil, et 269 à Fontenay-sous-Bois



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

LES OBJECTIFS DU PROJET

Adopter la Métro ligne 1, l'embranchement automatique, vers La Défense à Châteaufort de Vincennes en traversant Paris sur un axe ouest-est. Demain, la Métro ligne 1 sera prolongée de l'actuel terminus Châteaufort de Vincennes à la station Val de Fontenay en desservant 3 nouvelles stations.

➤ RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS DU TERRITOIRE

Actuellement, les besoins de déplacements en métro sont non couverts sur les territoires concernés par le prolongement de la ligne 1. Le projet de prolongement de la ligne 1 permet de répondre à ces besoins et de desservir les zones d'habitat individuel et collectif, les zones d'activités et les zones de commerces.

➤ ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DES VILLES TRAVERSÉES

Le projet de prolongement de la ligne 1 permet d'accompagner le développement urbain des villes traversées en desservant les zones d'habitat individuel et collectif, les zones d'activités et les zones de commerces.

➤ Plus courts pour les voyageurs

Le prolongement de la ligne 1 permet de raccourcir les trajets de 1 à 5 minutes pour les voyageurs.

Des temps de déplacement réduits.

3 stations
1 min 45
6-7 minutes
5 minutes

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

Logo de la RATP et du STIF.

Panneaux

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Site internet

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Dossier d'information

Le dossier d'information

Le dossier d'information⁷, diffusé à 3 000 exemplaires, a fourni une information détaillée sur le projet. Il a été mis à disposition auprès des collectivités et des partenaires du projet. Il a été distribué lors des réunions publiques et des rencontres de terrain.

Les panneaux d'exposition

Des panneaux d'exposition⁸ ont été mis à disposition des communes, de restaurants interentreprises (RIE) à Vincennes et Montreuil, au STIF et à la RATP. Ils étaient également exposés lors des rencontres avec le public.

- Des **expositions permanentes** ont été installées dans les communes.
- Des **expositions temporaires** ont été mises en place à l'occasion de la réunion préalable, de chacune des trois réunions publiques et des rencontres de terrain.

Ces panneaux présentaient de manière synthétique le projet (caractéristiques, objectifs) et les modalités de la concertation.

Le site internet

➤ Un **site Internet dédié au projet** (<http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/>) a été ouvert le 6 novembre 2014. Également accessible par un flash code présent sur les documents de la concertation, il propose une information complète sur le projet et la démarche de concertation. Il a reçu 9 384 visites durant la période de la concertation, du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015.

Différents documents sont proposés en téléchargement sur le site Internet :

- les outils de présentation du projet : les outils d'information (dossier d'information et dépliant), le Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) ;
- Six fiches thématiques de 2 à 6 pages, réalisées durant la concertation, à la demande de la garante, pour apporter une information pédagogique de thématiques : les prévisions de trafic, le coût du projet, les stations, les tracés, les travaux, les données urbaines ;
- les décisions officielles : délibération du Conseil du STIF sur le DOCP, décisions de la CNDP (4 juin et 2 juillet 2014) ;
- Les documents relatifs aux rencontres publiques : comptes rendus des réunions publiques et des rencontres de terrain, diaporama des réunions publiques.

Le site a également donné la possibilité aux internautes de laisser un avis sur le projet tout au long de la concertation.

Le site reste ouvert après la fin de la concertation, donnant la possibilité à chacun de continuer à s'informer sur le projet, de consulter les documents de la concertation, ainsi que le film de la concertation, mis en ligne le 9 janvier 2015. Par ailleurs, un questionnaire a été mis en ligne du 10 février au 10 mars 2015 pour connaître et recueillir l'appréciation des participants sur les modalités et le déroulement de cette concertation.

La concertation a été annoncée sur le site Internet du projet de prolongement du Métro ligne 1, celui du STIF, de la RATP, de ses partenaires et ceux des collectivités territoriales concernées (Vincennes, Montreuil, Fontenay-sous-Bois, Neuilly-Plaisance, la Communauté d'agglomération d'Est Ensemble, les Conseils généraux de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, etc.).

⁷ Voir en annexe n°2.1

⁸ Voir en annexe n°2.4

ÉCHANGER

Afin de toucher les différents publics concernés, le STIF, en accord avec la RATP et la garante, a proposé d'organiser plusieurs types de rencontres : une réunion préalable avec les acteurs du territoire, trois réunions publiques dans les trois villes traversées, deux rencontres voyageurs et une rencontre de proximité sur un marché. Au cours de ces rencontres, des contributions écrites ont été recueillies.

➤ La **réunion préalable** a réuni des acteurs relais du territoire (élus, associations, acteurs socio-économiques) pour leur permettre d'échanger sur le projet avec les maîtres d'ouvrage et ses partenaires et sur l'organisation de la concertation. Cette réunion s'est déroulée le 18 novembre 2014, de 19h30 à 21h40, à l'Hôtel de Ville de Fontenay-sous-Bois. Elle a réuni une trentaine de participants. La réunion a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet.

➤ **Trois réunions publiques d'information et de débat** ont eu lieu, dans les communes traversées. Elles ont permis aux élus, aux associations, aux acteurs économiques et au grand public de prendre connaissance du projet, et de s'exprimer sur le projet. Elles ont rassemblé 664 personnes au total.

- À Vincennes, à l'école de l'est, le 24 novembre 2014 à 19h30, réunissant 190 personnes environ pendant 2 heures ;
- À Montreuil, au centre sportif Arthur Ashe, le 2 décembre 2014 à 18h30, réunissant 240 personnes environ pendant 2 heures 40 ;
- À Fontenay-sous-Bois, à l'école Michelet, le 17 décembre 2014 à 19h30, réunissant 230 personnes environ pendant 2 heures 40.

Les réunions se sont déroulées en trois temps :

- Accueil des participants par le maire de la commune accueillante ;
- Présentation du projet par l'équipe projet⁹ ;
- Échanges et débat entre le public et les porteurs du projet ;
- Uniquement pour la réunion de clôture à Fontenay-sous-Bois, présentation des premiers enseignements de la concertation par la maîtrise d'ouvrage et par la garante.

La tribune était composée de représentants du STIF, de la RATP, et de Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France (sauf à Fontenay-sous-Bois le 17 décembre). Les réunions ont été animées par Claude CHARDONNET du cabinet C&S Conseils. La garante était à la tribune mais à l'écart de la maîtrise d'ouvrage.

Dans les locaux de chaque réunion publique, une exposition temporaire et une urne étaient disposées pour informer et recueillir les fiches questions et les coupons T mis à disposition sur place dans les dépliants d'information.

Chaque réunion a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et en annexe du présent bilan.



Réunion publique de Vincennes - 24 novembre 2014

⁹ Voir les diaporamas disponibles sur le site Internet de la concertation



Rencontre voyageurs à la gare de Val de Fontenay - 13 novembre 2014



Rencontre de proximité au marché Diderot à Vincennes - 22 novembre 2014

> **Deux rencontres avec les voyageurs** ont été organisées à Val de Fontenay le 13 novembre 2014 et à Château de Vincennes le 9 décembre 2014. Des représentants du STIF et de la RATP sont venus à la rencontre des usagers, pour les informer sur le projet et la concertation à l'aide du dépliant d'information. Environ 5 000 dépliants ont été distribués au total. Ces rencontres ont également permis de recueillir les remarques et suggestions des usagers. Chaque rencontre voyageur a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et en annexe du présent bilan.

> **Une rencontre de proximité** auprès des habitants du territoire du projet a eu lieu sur le marché Diderot à Vincennes (situé à proximité de la future station Rigollots) le 22 novembre 2014. Les porteurs de projet sont allés à la rencontre des habitants pour présenter le projet, répondre à leurs questions et recueillir leur point de vue sur le projet en général ainsi que sur des questions plus précises concernant leur secteur. Environ 2 500 dépliants ont été distribués. Les stands ont accueilli une exposition temporaire ainsi qu'une urne pour recueillir les cartes T et les fiches réponses. La rencontre de proximité a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et en annexe du présent bilan.

CONTRIBUER

Les contributions des participants ont pu prendre différentes formes : soit à l'oral par la prise de parole lors des réunions publiques, soit à l'écrit via le dépôt d'avis sur le formulaire en ligne sur le site Internet, le coupon T, les fiches questions en réunion publique, un tweet ou un courrier adressé au STIF, à la RATP ou à la garante.

> Un espace sur **le site Internet** a permis à ceux qui le souhaitent de déposer un avis auquel pouvait être associée une pièce jointe. Les avis dont les contributeurs ont autorisé la publication apparaissent sur le site. 24 documents ont été mis en pièces jointes d'avis. Au 10 janvier 2015, 719 avis ont été publiés sur le site Internet.

> **Des coupons T**, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, ont permis à chacun d'exprimer son avis sur le projet pendant la période de concertation. Les contributeurs pouvaient soit déposer leur avis dans les urnes prévues à cet effet sur les lieux d'exposition en mairies de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois et lors des rencontres, soit le renvoyer gratuitement par voie postale¹⁰. Entre le 10 novembre 2014 et le 10 janvier 2015, 1807 cartes T ont été recueillies.

> **Le compte Twitter** <https://twitter.com/ProlongerL1> a été ouvert le 7 novembre 2014 et a permis à la maîtrise d'ouvrage de poster 112 tweets, dont 82 ont été retweetés. 2 tweets-questions ont été relayés à la tribune lors de la réunion publique de Montreuil. À la clôture de la concertation, le compte avait 128 abonnés.

¹⁰ La carte T permet au contributeur de ne pas payer l'affranchissement postal, lequel est assumé par l'émetteur, le STIF.

> Des **fiches questions** étaient mises à disposition du public lors des réunions publiques et des rencontres de terrain. Au total, 173 avis ont été recueillis de cette manière : 58 en réunions publiques et 115 en rencontres de terrain.

> **14 contributions** ont également été recueillies, adressées soit en pièce jointe d'un avis sur le site Internet, soit par courrier au STIF et/ou à la garante :

Collectivités :

- ➔ le Département du Val-de-Marne
- ➔ le Département de la Seine Saint-Denis
- ➔ la Communauté d'agglomération Est Ensemble
- ➔ la Ville de Montreuil
- ➔ la Ville de Nogent-sur-Marne
- ➔ la Ville de Fontenay-sous-Bois
- ➔ Vœu de la majorité lors du conseil municipal de Fontenay-sous-Bois du 18 décembre 2014
- ➔ Vœu de l'opposition « Réveillons Fontenay-sous-Bois » lors du conseil municipal de Fontenay-sous-Bois du 18 décembre 2014

Acteur économique :

- ➔ les Chambres de Commerce et d'Industrie de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne

Associations :

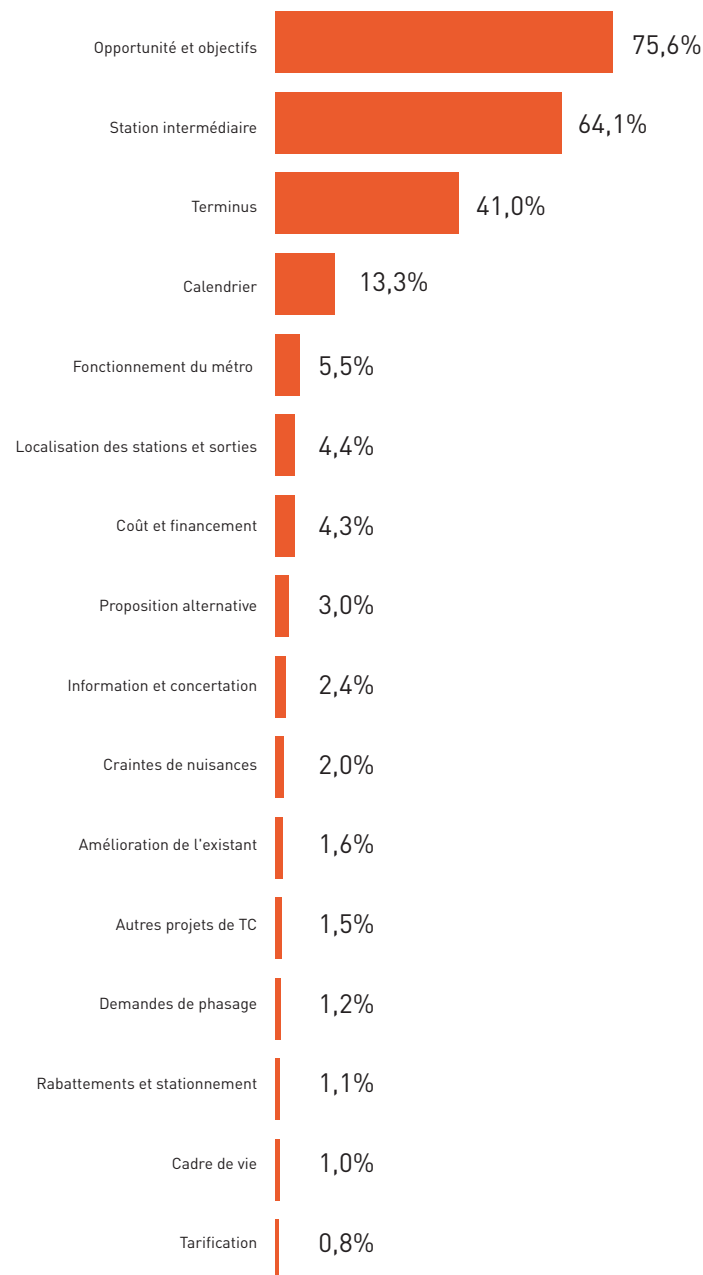
- ➔ l'association Appel pour Fontenay
- ➔ l'Association des Usagers des Transports - Île-de-France (AUT-IDF)
- ➔ l'association Métro Rigollots - Val de Fontenay
- ➔ l'association Fontenay vélo
- ➔ l'association Mieux se déplacer à bicyclette - MDB

> **Une pétition** de 1 200 signatures à l'initiative de l'association Appel pour Fontenay a été remise à la garante.

Tableau récapitulatif du nombre et du type d'avis écrits et oraux recueillis pendant la concertation

Modalités d'expression des avis recueillis	Avis exprimés par écrit
Cartes T	
Cartes T renvoyées par courrier	1 600
Cartes T remises lors des rencontres de terrain	69
Cartes T remises en réunion publique	21
Cartes T déposées dans les urnes communales	117
Site Internet	
Avis déposés sur le site Internet	719
Oral	
Prises de parole en réunion publique	59
Fiches questions	
Remises en réunion publique	58
Remises lors des rencontres de terrain	115
Autres avis	
Avis déposés dans les urnes communales	163
Contributions	14
TOTAL	2 935

Répartition thématique des avis



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

LES CHIFFRES DE LA CONCERTATION

INFORMATION

- 135 500 dépliants distribués
- 3 000 dossiers d'information distribués
- 6 fiches thématiques réalisées

PARTICIPATION

- 3 réunions publiques à Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois
- 664 participants
- 2 rencontres voyageurs aux stations de Val-de-Fontenay et Château de Vincennes
- 1 rencontre de proximité sur le marché Diderot à Vincennes

9 384 visites sur le site internet | 128 abonnés au compte twitter

EXPRESSION

- 2 862 avis
- 719 avis sur le site internet
- 59 questions ou interventions orales
- 1 807 avis via les cartes T du dépliant
- 24 contributions reçues par courrier ou par internet

Merci de votre participation

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

Logos: Ile de France, RATP, stif

PARTIE 2

Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation

La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation. Ils sont regroupés par thématique selon leur occurrence. Les verbatim illustrent les propos. Non exhaustifs, ils proviennent de quatre sources : des cartes T, des prises de position en réunions publiques, des avis publiés sur le site Internet, des rencontres de terrain et enfin des contributions écrites.

Lorsque les verbatim ont été prononcés par des élus ou des représentants associatifs, le titre auquel il ou elle s'exprime est précisé.

Lorsque ce sont des paroles de citoyen, leur anonymat est respecté et la mention « un (ou des) participant(s) / contributeur(s) » est ajoutée. Sont différenciés les « contributeurs », qui sont les personnes ayant donné leur avis par écrit (cartes T, fiches question, site Internet), et les « participants », qui sont les personnes ayant donné leur avis lors des réunions publiques.

Les réponses de la maîtrise d'ouvrage conjointe, apparaissant dans les encadrés gris sont issues des réunions publiques et des fiches thématiques publiées au cours de la concertation.

1. LA PERCEPTION DE LA CONCERTATION

Les participants ont largement salué la qualité de la concertation, tout en formulant une demande forte de transparence sur les données et les méthodologies présentées. Plusieurs souhaitent que le dialogue se poursuive de manière régulière et continue.

1.1. Une concertation largement saluée

Un nombre important de contributeurs évoque la concertation de façon positive, remerciant les maîtres d'ouvrage et la garante pour la qualité des débats.

« Je souhaite féliciter la maîtrise d'ouvrage pour sa transparence et la qualité des informations diffusées dont ce site web est le parfait témoin. Félicitations également à la garante des débats dont la pertinence et la justesse lors de la première réunion d'information me permettent de lui accorder toute ma confiance pour la suite de ce projet ».

L'Association Métro Rigollots - Val de Fontenay estime que :

« cette concertation apparaît comme un modèle rarement égalé (...) L'Association félicite les organisateurs de cette concertation pour la qualité de celle-ci. »¹¹.

Laurence ABEILLE, députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois, le Conseil général du Val-de-Marne et la Ville de Montreuil ont également salué l'organisation de cette concertation.

La forte participation dont la concertation a fait l'objet, est soulignée par de nombreux contributeurs.

¹¹ Voir en annexe n°5.13

« [Les réunions] ont rencontré un succès majeur permettant, au travers de ces rencontres, des sites internet et des supports postaux, la participation de plusieurs milliers d'habitants et d'usagers. Cette mobilisation citoyenne massive a d'ailleurs atteint un niveau inédit pour une concertation du STIF ».

« Les organisateurs (...) ont largement contribué au très grand succès rencontré, concrétisé par le nombre exceptionnel d'opinions exprimées (...) »

De même, cette participation a été saluée par le Conseil général du Val-de-Marne, la Ville de Montreuil et l'Association Métro Rigollots - Val de Fontenay.

Les documents d'information sont salués à plusieurs reprises pour leur qualité. Catherine PILON, maire adjointe déléguée aux transports, aux mobilités, à la circulation et au stationnement :

« remercie les maîtres d'ouvrage pour le dossier d'information [que je] considère très pédagogique, l'intermodalité notamment est bien présentée ».

Muriel MICHON, présidente de l'association Appel pour Fontenay :

« Je souhaiterais remercier toutes les équipes du STIF qui ont participé à la conduite de cette concertation : la communication, le dossier d'information, le site internet sont de grande qualité et très facile d'accès ».

À la marge, quelques contributeurs regrettent que le périmètre d'information n'ait pas été conçu plus largement, pour intégrer les villes desservies par le Métro ligne 1, et celles voisines du Val de Fontenay, notamment Neuilly-Plaisance.

« Il importe de tenir des réunions hors du périmètre car c'est l'avenir de toute la ligne M1 qui se voit engagé » « Habitant Neuilly-Plaisance à moins de 600 mètres de Val de Fontenay, je m'étonne que les Nocéens soient si mal informés du projet de prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay ».

1.2. Une forte demande de transparence sur les données et le mode de décision

A plusieurs reprises, notamment au cours des réunions publiques, des participants ont sollicité de la part des maîtres d'ouvrage des précisions méthodologiques et un accès aux sources.

1.2.1. La méthodologie de calcul des estimations de trafic et de populations

Les modalités de calcul des estimations de trafic et de population ont fait l'objet de plusieurs questions et interventions, notamment de participants :

« Le tracé [par Grands Pêcheurs] drainera 14 000 voyageurs en zone dense en population, alors que le tracé par Fontaine en drainera 13 000 sur une zone faible en population. Comment il est possible que le tracé en zone peu dense draine presque autant de voyageurs que celui en zone dense ? ».

L'Association Métro Rigollots - Val de Fontenay demande :

« Comment a été calculée la fréquentation des voyageurs sur les différents tracés ? ».

L'Association Montreuilloise des Usagers des Transports en Commun (AMUTC) demande aux maîtres d'ouvrage de :

« mettre les études utilisées pour évaluer la fréquentation des stations sur le site Internet ».

La plupart des autres remarques à ce sujet portent sur la **bonne prise en compte par les maîtres d'ouvrage de l'ensemble des projets urbains du quartier du Plateau** de Fontenay-sous-Bois (projet d'un théâtre, quartier d'habitation Michelet, mosquée, etc.). Certains participants soulignent que le dossier d'information ne les identifie pas.

« [Je suis] surpris du peu de mouvements estimés à Verdun (7000), étant donné les futurs projets en cours à l'îlot Michelet (90 logements) ou ceux existants du quartier de la Redoute (grands ensembles). L'estimation est-elle la bonne ? » ; « [Je m]'étonne que la maîtrise d'ouvrage n'ait pas identifié de projets urbains à Fontenay-sous-Bois dans son document d'information, alors qu'un théâtre de 300 places devrait s'y implanter, un quartier d'habitation également (...) ».

Laurence ABEILLE, députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois, s'étonne que les projets urbains du secteur de Verdun ne soient pas identifiés dans le tableau multicritères.

► **La maîtrise d'ouvrage** indique que les études de trafic sont fondées sur des données de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) de la Région Île-de-France, qui intègrent l'ensemble des projets urbains et la croissance démographique et économique du secteur d'étude.

Le modèle du STIF, ANTONIN 2, utilisé pour l'ensemble des projets de transports franciliens depuis plusieurs années, a été appliqué à ces données pour fournir les estimations de trafic. Il permet de savoir combien de voyageurs devront être transportés aux heures de pointe et de déterminer l'offre adaptée (le mode, le nombre de places assises ou debout dans les véhicules, l'intervalle de passage, etc.). Le modèle se fonde sur l'observation des déplacements des Franciliens (l'enquête globale transports réalisée tous les 10 ans).

Au cours de la concertation, pour répondre à la demande du public sur ces sujets, également mise en avant par la garante, la maîtrise d'ouvrage a réalisé deux fiches thématiques « Préviation de trafic » « Les données urbaines », téléchargeables sur le site Internet.

1.2.2. Le degré de précision des documents d'information

Certains contributeurs et participants ont estimé que les **documents d'information** étaient parfois **insuffisamment précis**, voire **insuffisamment neutres**. Ils regrettent ainsi **l'absence d'échelle sur les cartes, l'approximation des tracés, l'absence de localisation exacte** des futures stations.

« Il faudrait donner plus de précision sur le tracé et le profil en long des variantes. Profondeur des stations, notamment « Verdun », Types d'accès, normes PMR ? » ; « La carte sans échelle est inutile. Qu'attendre de ce type de consultation ? ».

Laurence ABEILLE, députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois, regrette que :

« les documents de présentation ne présentent pas des courbes de niveau ou des vues en 3D qui permettrait de bien comprendre les trajets à pied et les aires d'influence des stations telles que calculées par la maîtrise d'ouvrage ».

► **La maîtrise d'ouvrage** indique que les documents d'information de la concertation ont vocation à être schématisés et présentent des cartes qui n'ont pas la précision des plans détaillés consultables dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), téléchargeable sur le site internet.

1.2.3. L'estimation du coût du projet

À plusieurs reprises, des avis ont fait état de demandes d'éclaircissement sur les **estimations du coût** du projet et des différentes variantes, s'étonnant de leur coût équivalent malgré des longueurs différentes.

« Comment justifiez-vous le coût équivalent ou égal pour tous les tracés ? » ; « Il apparaît ahurissant d'évoquer en fin novembre 2014 une valeur d'estimation datant de 2012, nous demandons la réactualisation du prix de la dépense au plus tôt afin de cesser de tromper le public généralement peu composé d'économistes chevronnés ».

L'AMUTC estime que :

« le coût annoncé de 900 millions d'euros correspond à 300 millions d'euros le kilomètre, c'est le coût kilométrique le plus élevé d'Europe. Comment s'explique ce coût ? ».

Concernant les conséquences du projet sur l'augmentation du versement transports, la CCI du Val-de-Marne souhaite que :

« la mesure de l'impact économique sur le financement par les entreprises soit affinée ».

► **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique qu'actuellement, un prolongement de ligne de métro coûte entre 150 à 200 millions d'euros le kilomètre ; c'est le cas de ce prolongement. Ce coût kilométrique s'explique notamment par l'occupation des sous-sols par les réseaux divers et les fondations d'immeubles de grande hauteur qui créent des contraintes techniques très fortes.

► **La maîtrise d'ouvrage** précise qu'à ce stade des études, les différences de coût entre chaque variante de tracé proposée ne sont pas suffisantes pour être déterminantes. Les tracés sont étudiés de façon similaire en considérant, d'une part le tunnel, et d'autre part les stations. Sur les tracés les plus courts se trouvent des stations plus onéreuses. Ceci explique que les prix totaux (tracés et stations) soient relativement similaires.

1.2.4. Le rôle de la concertation dans le processus de décision

Le fonctionnement du processus de décision a fait l'objet de nombreuses questions et demandes de la part des participants, qui s'interrogent notamment sur les modalités conduisant au **choix du tracé**, mais également sur la personne ou l'institution qui aura à prendre la **décision finale**. Certains participants s'interrogent ainsi sur **l'objet de la concertation**, et leur **rôle** dans ce cadre.

Le rôle de la concertation est questionné par plusieurs contributeurs concernant la **valeur de leur avis**, étant donné que **plusieurs élus ont indiqué publiquement leur préférence pour l'un ou l'autre des tracés**.

« Soit ce débat porte sur la pertinence du prolongement de la 1, ou bien celui-ci est déjà acté et il s'agit de « choisir » un tracé sans éléments de comparaisons ».

► **La garante** a rappelé que la concertation ne vise pas le consensus, mais que la décision soit bien comprise. Elle a également rappelé que le tracé n'était pas arrêté à ce stade et que les trois hypothèses restaient en débat.

Plusieurs types d'interrogations ont porté sur les modalités de choix du tracé. Des avis interrogent la maîtrise d'ouvrage pour savoir **à qui reviendra la décision finale**.

« J'aimerais connaître le processus, pour choisir entre les trois options et de décider de lancer la réalisation » ; « Quelles sont les modalités techniques et politiques de la prise de décision finale ? ».

► **Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France et Vice-président du Conseil du STIF**, souhaite signaler au public que les maîtres d'ouvrage conjoints, en accord avec l'ensemble des collectivités concernées, ont émis une préférence pour le tracé n°1 desservant la station intermédiaire des Grands Pêcheurs. Il ajoute toutefois que si le bilan de la concertation relève des avis massivement favorables aux tracés n°2 ou n°3, la maîtrise d'ouvrage conjointe devra en tenir compte. De fait, le choix interviendra après la concertation, lorsque le bilan aura été réalisé. Le Conseil du STIF votera sur ce qu'il retient de ce bilan. La maîtrise d'ouvrage travaillera ensuite avec les collectivités et les autres acteurs du projet pour affiner le projet. Celui-ci sera soumis à l'enquête publique, étape au cours de laquelle le public pourra donner une nouvelle fois son avis sur le tracé défini. Lorsque la commission d'enquête aura donné son avis sur le projet, le préfet prononcera ou non la déclaration d'utilité publique.

Plusieurs participants et contributeurs ont demandé des précisions sur les **critères fondant les propositions qui seront présentées aux élus du Conseil du STIF** afin qu'ils prennent leur décision sur le projet. Ils demandent à la maîtrise d'ouvrage de les présenter **en toute objectivité**.

« Sur quels critères vous fondez-vous pour émettre ces avis qui éclairent le choix définitif de ces 30 membres du Conseil du STIF ? Quels sont les critères prépondérants ? » ; « J'espère que la maîtrise d'ouvrage présentera objectivement les critères d'analyse des tracés aux élus du Conseil du STIF, en y intégrant le tracé alternatif 1/2/3 ».

► **La maîtrise d'ouvrage** explique que la décision se fonde sur une analyse multicritères mais aussi sur le bilan de la concertation. Les élus du Conseil du STIF se prononceront sur :

- la pertinence de créer une nouvelle desserte (définie notamment à travers les prévisions de trafic et de croissance de la population réalisées par l'IAU),
- l'impact du projet pour le territoire (les équipements existants et les projets urbains desservis, etc.)
- les aspects techniques du projet (coûts, délais, acquisitions foncières, etc.).

Un participant a également demandé :

« Quelle [était] la répartition des champs de compétences entre le STIF et la RATP ? ».

► **La maîtrise d'ouvrage** indique que, par la loi relative à l'Organisation et à la Régulation des Transports Ferroviaires (ORTF) du 8 décembre 2009, le STIF et la RATP sont maîtres d'ouvrage conjoints des projets de métro, et donc pour le prolongement du Métro ligne 1. Le STIF a la prévalence dans la phase d'études amont et la RATP prend la main pour la phase opérationnelle (suite des études et travaux). Le passage de relais se fait progressivement avec un pivot au moment de la déclaration d'utilité publique.

1.3. L'attente de la poursuite du dialogue à l'issue de la concertation

De nombreux contributeurs demandent aux maîtres d'ouvrage de **maintenir le dialogue avec les acteurs du projet** que sont les habitants et les municipalités.

« Merci de maintenir une information régulière. La concertation lancée est très efficace pour l'instant » ; « Peut-on espérer un compte-rendu qui explique pourquoi tel projet a été choisi ? » ; « Est-ce que des informations de décisions et/ou avancement peuvent être mises en ligne par exemple dans les 4 mois ? ».

La Ville de Montreuil souhaite :

« un retour au moins annuel auprès des habitants », « que le STIF développe un suivi, un dialogue dense avec les habitants tout au long du projet, avec des allers retours d'information réguliers »¹².

La Ville de Fontenay-sous-Bois demande à être :

« associée à l'ensemble des études à engager pour assurer la tenue de l'enquête publique dans les meilleurs délais ».

Les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne souhaitent que :

« les entreprises soient informées, notamment sur les impacts des travaux sur Val de Fontenay et sur le Péripole ».

► **La maîtrise d'ouvrage** précise que, sur la base des enseignements de la concertation, elle assurera une concertation continue pour affiner le projet, en y associant les collectivités et les autres acteurs du projet.

2. UN PROJET TRÈS ATTENDU ET SOUTENU

De très nombreux avis se montrent **enthousiastes** à l'égard du projet, soulignant son **ancienneté** et **l'attente** dont il fait l'objet, principalement pour la station Rigollots. Des craintes sont toutefois exprimées par certains quant à l'impact du projet sur la situation existante des transports, sur le coût du projet, et enfin sur le risque d'insécurité lié au prolongement. Une attention forte est portée de manière générale aux capacités de financement et au calendrier du projet.

¹² Voir en annexe n°5.5

2.1. Un projet salué par la très grande majorité des participants

Des contributeurs partagent l'**opportunité du projet**.

« Il faut absolument que le projet aboutisse, un vrai soulagement pour les habitants de Fontenay et Vincennes Est » ; « Dans le cadre des déplacements des franciliens, le prolongement de la ligne de Métro n° 1 de Vincennes au Val de Fontenay est une évidence économique et sociétale dans le cadre du grand projet de La Métropole et de l'avenir de tout l'Est Parisien ».

Patrice BESSAC, Maire de Montreuil :

« Il est nécessaire de se mobiliser pour la ligne 1 ».

Laurent LAFON, Maire de Vincennes :

« Avec la concertation, le projet franchit une étape supplémentaire dans sa réalisation que j'appelle de mes vœux ».

Le Conseil général du Val-de-Marne rappelle que :

« les études confirment par ailleurs sa grande pertinence et sa forte rentabilité socio-économique »¹³.

L'association Métro Rigollots – Val de Fontenay demande que :

« tous les élus (...) impliqués dans ce projet se groupent toutes tendances politiques confondues dans une association qui constituera un groupement d'intérêt attentif au bon déroulement des étapes ultérieures du projet »¹⁴, et que « le Conseil du STIF, après avoir pris connaissance du rapport de Mme la Garante, décide de la poursuite du projet et lance les études permettant d'élaborer le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ».

L'Association des Usagers des Transports Île-de-France (AUT-IDF) :

« Approuve sans réserve les objectifs du projet de prolongement de la ligne 1 de métro de Château de Vincennes à Val de Fontenay »¹⁵.

L'association Fontenay vélo :

« À l'unanimité, émet un vœu en faveur du prolongement de la ligne 1 du métro ».

De nombreux contributeurs **soulignent l'attente** dont le projet fait l'objet depuis de nombreuses années, du fait de son ancienneté.

« Ce projet de prolongement de la ligne 1 à l'Est est très ancien et plus que jamais justifié »
« Depuis que j'habite à Fontenay, 1967, j'entends parler de l'imminence du métro aux Rigollots !!! ».

Jean-François VOGUET, Maire de Fontenay-sous-Bois, rappelle que la ville :

« attend [...] ce projet depuis 1934, date à laquelle le prolongement a été évoqué pour la première fois »¹⁶.

¹³ Voir en annexe n°5.1
¹⁴ Voir en annexe n°5.13
¹⁵ Voir en annexe n°5.12
¹⁶ Voir en annexe n°1.4

Patrice BESSAC, Maire de Montreuil, est :

« conscient que pour un certain nombre d'habitants, le prolongement de la ligne 1 est une « arlésienne », cela fait une vingtaine d'années qu'est évoquée l'amélioration des transports en commun »¹⁷.

L'association Métro Rigollots - Val de Fontenay :

« milite depuis 9 ans pour le prolongement de la ligne 1 »¹⁸.

2.2. Les objectifs du projet partagés

Les participants identifient **plusieurs objectifs** au projet de prolongement du Métro ligne 1, à la fois en termes de transport (maillage, désengorgement du réseau existant, etc.) et de développement socio-économique (accompagnement des projets urbains et économiques riverains, rééquilibrage régional).

2.2.1. Des objectifs en termes de transport

Remédier à la surcharge des transports existants

Des contributeurs dénoncent la **surcharge des transports en commun** du secteur, qu'ils attribuent pour certain au dynamisme démographique, et voient dans le projet un **outil d'amélioration**, qui permettrait de soulager les **bus du secteur** et le **RER A**, voire la ligne 9.

« Cela va alléger les bus 118 et 124 qui sont souvent bloqués » ; « Le prolongement de la ligne 1 nécessaire pour désengorger la ligne A du RER saturée » ; « [le projet pourra avoir un rôle] dans le désengorgement de la ligne 9 ».

Le Conseil général du Val-de-Marne indique que :

« compte tenu de la saturation de la ligne A du RER, de la croissance forte de la fréquentation du RER E mais aussi des limites du réseau de bus dans ce secteur, le prolongement de la ligne 1 est à même de répondre à la demande de déplacements »¹⁹.

Renforcer le maillage avec le réseau existant et en projet

Des contributeurs saluent le **renforcement du maillage du réseau offert par le prolongement**, grâce à des **correspondances** efficaces avec le réseau existant (RER E, RER A, bus) et le réseau à venir (prolongement du Tramway T1, Métro ligne 15 du Grand Paris Express). Plusieurs participants évoquent l'opportunité de créer un **pôle d'échanges** à l'est.

« Il faut privilégier les tracés qui multiplient les connexions avec d'autres modes de transport : RER bien sûr, mais aussi tramway et bus » ; « Le prolongement de la ligne 1 vers des territoires en devenir est une opportunité pour créer un hub à l'est ! Connexions avec le RER A & E, l'extension du T1 et indirectement avec la ligne 11 ».

¹⁷ Voir en annexe n°1.3
¹⁸ Voir en annexe n°1.2
¹⁹ Voir en annexe n°5.1

La Communauté d'agglomération Est Ensemble estime que :

« le prolongement de la ligne 1 participera au maillage général structurant du territoire inter-communal en transports en commun lourds, contribuant ainsi à renforcer la qualité de la desserte interne au territoire (notamment grâce à sa connexion au T1 et donc à la ligne 11 prolongée qui permettent une desserte fine du territoire) et l'attractivité du territoire permettant d'engager un rééquilibrage vers l'Est »²⁰.

Les CCI de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne considèrent que :

« l'enjeu majeur de ce projet est l'interconnexion avec le réseau lourd de transport en commun existant et à venir (...) [C'est] une liaison radiale structurante participant au maillage avec les RER A et E à court terme, le prolongement à venir du T1 et la ligne 15 du Grand Paris Express à l'horizon 2030 »²¹.

L'AMUTC souligne que :

« les objectifs annoncés du projet, c'est-à-dire desservir le territoire et renforcer le maillage du réseau, sont ceux défendus par l'AMUTC depuis des années ».

L'AUT-IDF considère que :

« le projet a un intérêt local et régional par les correspondances qu'il offrira à Val de Fontenay ».

Certains avis soulignent que la création de correspondances offrira l'opportunité de choisir des itinéraires alternatifs, notamment lorsque le trafic est perturbé sur les lignes existantes.

« C'est un avantage considérable car c'est une possibilité de trajet secondaire en cas de problème sur les autres moyens d'accès à Paris. Cela permettra également de fluidifier les autres lignes lorsque le trafic est normal » ; « Il faut à mon avis qu'il y ait une correspondance entre le métro, le RER A et le RER E. Quand il y a des problèmes sur les RER (et cela se produit souvent), la correspondance avec le métro permettrait aux usagers de rejoindre Paris ».

Réduire les temps de trajet

Des contributeurs soulignent le fait que le prolongement leur fera **gagner du temps** dans leurs transports quotidiens.

« Ça va réduire considérablement le temps du trajet de nombreux travailleurs - voyageurs » ; « La possibilité de prendre le métro à Val de Fontenay permettrait de désengorger le RER A et de gagner du temps ».

Pour la majorité, le gain de temps est effectif pour **rejoindre Paris**.

« Montreuil a vraiment besoin de cette station de ligne 1 pour aider les habitants du haut Montreuil à éviter le bus et ainsi réduire le temps de trajet au travail sur Paris » ; « J'espère que ce projet va se concrétiser car ça va nous aider à regagner Paris en quelques minutes ».

Pour d'autres, le gain de temps est du à la possibilité **d'éviter Paris** en favorisant des trajets de banlieue à banlieue.

²⁰ Voir en annexe n°5.3

²¹ Voir en annexe n°5.10

« La liaison de la ligne 1 et du RER A en direction de Marne la Vallée / Chessy va être un gain de temps considérable pour tous les voyageurs qui prennent le métro à Saint-Mandé, et qui, habituellement, rejoignent Nation pour repartir vers Marne la Vallée / Chessy » ; « Il reste une réponse à une problématique de beaucoup de personnes obligées de passer par Paris pour se rendre en banlieue alors que c'est parfois proche de chez eux ».

Encourager le report modal

Des contributeurs mettent en avant le fait que l'attractivité du prolongement du Métro ligne 1 sera à même de favoriser le **report modal**.

« Le prolongement de la ligne 1 permettra d'offrir une alternative crédible à l'usage de l'automobile individuelle dans ce secteur où la place de la voiture est trop importante pour un territoire si proche de Paris » ; « Une bonne raison pour laisser sa voiture au garage ».

Le Conseil général du Val-de-Marne estime également que :

« le prolongement de la ligne 1 est à même de générer un transfert modal significatif au détriment de modes moins vertueux, comme en attestent les modélisations réalisées dans le cadre des études du DOCP »²².

► **La maîtrise d'ouvrage** précise qu'entre 8 à 9 % des voyageurs attendus par jour sur le prolongement vont abandonner leur voiture pour prendre le Métro ligne 1.

2.2.2. Des objectifs urbains et économiques

Accompagner le développement urbain des villes traversées

De nombreux contributeurs soulignent que le projet permettra **d'accompagner le développement urbain** et donc de répondre aux besoins qui seront engendrés par la **croissance démographique** projetée dans les secteurs du projet, en raison des **projets urbains** en cours actuellement. Ils évoquent la rénovation des quartiers Bel Air et Grands Pêcheurs à Montreuil, en passe d'être terminée (cf. 3.2.1), et les programmes immobiliers de Vincennes et Fontenay-sous-Bois.

« Des centaines de nouveaux habitants vont arriver dans les quartiers Grands Pêcheurs et Bel-Air d'ici quelques années. Les bus ne suffiront plus pour satisfaire le nombre de voyageurs qui ne cesse d'augmenter » ; « Les quartiers de Vincennes est et de Fontenay secteur Dalayrac se densifient avec la mise en œuvre de programmes immobiliers, ce qui va contribuer à très brève échéance à dégrader les conditions de transport qui sont déjà très mauvaises ».

Plusieurs contributeurs favorables au projet de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay estiment l'arrivée du projet d'autant plus urgente que, depuis la première fois qu'il a été évoqué, **la population a beaucoup augmenté**.

« Compte tenu de l'accroissement de population dans le quartier est de Vincennes, le prolongement de la ligne de métro 1 serait une réelle avancée » ; « Ce projet apparaît primordial pour répondre aux besoins des habitants des quartiers proches des Rigollots, en particulier qui ont connu un fort développement urbain ces dernières années ».

²² Voir en annexe n°5.1

Des contributeurs saluent l'apport du projet dans le développement du territoire, en cohérence avec le **Contrat de Développement Territorial** signé en décembre 2014.

Le Conseil général du Val-de-Marne estime que :

« cette nouvelle infrastructure est conforme aux objectifs du Contrat de Développement Territorial Paris Est entre Marne et Bois »²³.

La Communauté d'agglomération Est Ensemble considère que :

« l'effet levier que constitue l'arrivée du projet de transport pour le développement et le désenclavement de ce secteur de projets identifié dans le Contrat de Développement Territorial «La Fabrique du Grand Paris» »²⁴.

La Ville de Fontenay-sous-Bois estime que :

« cette nouvelle ligne de transport sera un élément clé pour mettre en œuvre les objectifs du Contrat de Développement Territorial « Paris Est entre Marne et Bois ».

Accompagner le développement économique

Des avis mettent en avant l'intérêt du projet pour accompagner et impulser le développement économique des quartiers qu'il desservira. Ils soulignent que le projet permettra de **faciliter l'accès à l'emploi**. Des contributeurs considèrent que le projet renforcera le pôle économique de Val de Fontenay.

« Le prolongement de la ligne 1 est essentiel pour renforcer le pôle de développement économique de Val de Fontenay car cette ligne relie Paris en parallèle du RER A » ; « Je trouve ce projet excellent, cela fera de VdF un pôle économique à l'est de Paris (à l'instar de la Défense à l'Ouest) » ; « Il rendra les quartiers plus attractifs tout en garantissant la cohésion sociale. L'économie locale sera d'autant favorisée » ; « Je suis très favorable à la prolongation du métro ligne 1 à Val de Fontenay, [notamment parce qu'il permet] de faciliter l'emploi des salariés précaires sans voiture ».

La Communauté d'agglomération Est Ensemble estime que :

« la création de cette liaison structurante radiale est primordiale pour améliorer les connexions aux pôles d'emplois de Paris et de l'ouest parisien puisqu'elle offrira un accès direct aux quartiers d'affaires de Paris et de la Défense »²⁵.

La Ville de Fontenay-sous-Bois met également en avant cet intérêt, soulignant que :

« le pôle tertiaire du Val de Fontenay poursuit son essor et ses perspectives de développement restent importantes. Le prolongement de la ligne 1 accompagne ce développement souhaité par les collectivités locales ».

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que le projet a bien vocation à soutenir le pôle économique de Val de Fontenay et à desservir les emplois et les PME du secteur, même si le niveau d'étude engagé ne permet pas de préciser quel sera l'impact direct sur l'emploi.

²³ Voir en annexe n°5.1

²⁴ Voir en annexe n°5.3

²⁵ Voir en annexe n°5.3

Contribuer au rééquilibrage de l'Île-de-France à l'est

Des collectivités locales soulignent l'intérêt du prolongement du Métro ligne 1 pour contribuer au rééquilibrage à l'est.

Le Conseil général du Val-de-Marne considère que :

« le prolongement de la ligne 1 du métro s'inscrit dans le cadre de politiques cohérentes d'aménagement du territoire et de rééquilibrage de l'est de la région »²⁶.

La Communauté d'agglomération Est Ensemble souligne que :

« ce prolongement représente une véritable opportunité pour améliorer l'accessibilité aux pôles d'emplois et d'équipements pour les habitants, améliorer l'attractivité du territoire et donc engager un rééquilibrage vers l'est »²⁷.

2.3. Des craintes exprimées et quelques oppositions affirmées

Si **la majorité des participants est favorable au projet** de prolongement du Métro ligne 1, une part non négligeable a fait part de ses craintes, qui pour certains sont des **motifs d'opposition** au projet. En premier lieu, des participants craignent que le prolongement entraîne la **saturation de la ligne existante** ; d'autres estiment **le projet trop coûteux en l'état actuel des finances publiques** (avec le risque d'une augmentation des impôts) ; d'autres enfin redoutent que le métro soit emprunté par des populations issues des quartiers populaires, qui en **dégraderaient les conditions de sécurité et de confort**.

2.3.1. La crainte d'une aggravation de la situation des transports existants par le prolongement

Plusieurs contributeurs et participants disent s'opposer au projet s'il entraîne une saturation de la ligne 1 existante.

« Quel sera l'impact du prolongement sur le fonctionnement de la ligne en termes de trafic et notamment de confort des voyageurs qui montent à Château de Vincennes ? » ; « Comment peut-on sérieusement envisager d'asphyxier complètement la ligne 1 qui est déjà bien assez saturée ».

» **La maîtrise d'ouvrage** explique que le Métro ligne 1 pourra absorber les nouveaux flux : à la mise en service du prolongement, le tronçon dimensionnant (c'est-à-dire le plus chargé) entre les stations Champs Élysées - Clémenceau et Franklin Roosevelt sera le même qu'aujourd'hui et l'impact du prolongement sera quasi nul. La charge à partir de Vincennes sera équivalente à ce qui est constaté dans les métros parisiens aujourd'hui. Par ailleurs, d'ici 2030, des projets comme le Métro ligne 15 Grand Paris Express, permettront de décharger le RER A et la ligne 1.

²⁶ Voir en annexe n°5.1

²⁷ Voir en annexe n°5.3

Des contributeurs craignent que le projet aggrave la situation sur **le RER A**.

« L'engorgement de la ligne A du RER va être aggravé suite à l'afflux supplémentaire de voyageurs avec la ligne 1 » ; « Le RER A est déjà bondé quand il arrive à Vincennes et tellement saturé qu'il multiplie par deux ou trois le matin son temps de trajet entre Vincennes et Châtelet. Si on prolonge la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay, nous serons alors dans le même cas ».

Laurence ABEILLE, Députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois, demande aux maîtres d'ouvrage de préciser :

« Quelles seront les conséquences du projet sur les lignes A et E du RER » et « les chiffres de report des lignes de RER vers la ligne 1 prolongée ».

► **Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France et Vice-président du Conseil du STIF**, indique que le prolongement n'aura pas de conséquence sur la ligne A du RER, ni à la hausse, ni à la baisse. Le RER A bénéficiera d'une décharge de l'ordre de 15 à 20% lors de la mise en service du Grand Paris Express. Les actions du Schéma Directeur du RER A visent également à améliorer la situation comme les 92 millions d'euros alloués le 20 novembre 2014, pour le pilotage automatique permettant d'augmenter le nombre de trains pouvant circuler à l'heure de pointe.

2.3.2. Des oppositions exprimées relatives au poids du coût du projet sur les finances publiques et les impôts locaux

Quelques contributeurs estiment le coût du projet **trop élevé en l'état des finances publiques**.

« Le coût annoncé de ce projet (900 M€) ne me semble pas compatible avec l'état calamiteux des finances publiques (tant pour l'État que pour la Région Île-de-France) » ; « Compte tenu de l'état des finances publiques, il doit être différé », car il « n'est pas prioritaire » « la Région doit faire des économies versées à un fonds de réserve avant de lancer l'opération ».

Certains considèrent que le **territoire est suffisamment bien desservi**, qu'il n'a pas besoin de faire l'objet de tels investissements qui s'apparenteraient à du **gaspillage d'argent public**.

« Le RER A (3 minutes), les bus 118 et 124 suffisaient déjà. Ce projet est un gaspillage de nos impôts. Mettez Fontenay au tarif zone 2, économie = 1 milliard » ; « Je suis totalement défavorable au prolongement de la ligne 1 du Métro. La commune de Val de Fontenay est parfaitement desservie par le RER A ».

Certains craignent que **le coût soit au final supérieur à celui annoncé**.

« Coût prévisionnel : 200 millions d'euros pour 3 stations, c'est trop cher ! Ce coût au final sera forcément supérieur ! » ; « Les coûts annoncés sont assez optimistes, d'autant plus que les co-maîtres d'ouvrage ne sont pas à l'abri de difficultés techniques liées à la géologie, ce qui entraînerait une augmentation du coût ».

► **La maîtrise d'ouvrage** précise que le projet n'impactera pas les impôts locaux. Les financements des projets d'infrastructures dont le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay, s'inscrivent dans le cadre d'un Contrat de Plan État Région (CPER), document de programmation et de financement pluriannuels entre l'État et la Région.

D'autres estiment qu'il serait plus pertinent financièrement d'investir dans **d'autres projets de transports en commun** ou encore dans **l'amélioration de l'existant** (cf. 3.4.2 et 4.1).

« Il aurait été moins coûteux et plus rapide de développer les lignes de bus, plutôt que de dépenser pour ce projet un milliard d'euros, qui proviennent des impôts des contribuables » ; « Ce projet est coûteux. Ne serait-il pas plus judicieux d'améliorer ou moderniser les moyens déjà existants ? ».

Plusieurs contributeurs craignent enfin que le tracé du prolongement fasse **double emploi avec des lignes existantes** (RER A, bus, projet de prolongement du Tramway T1).

« Et combien coûtera aux contribuables ce projet faramineux faisant double emploi avec le RER A et les bus 118 et 124 ? » ; « Projet coûteux : tracé faisant un détour et double les tracés des T1 et RER A ».

► **La maîtrise d'ouvrage** précise qu'il y a bien deux temporalités : celle du projet et celle de l'amélioration de l'existant, qui fait l'objet d'un travail permanent avec des financements distincts. Elle indique que des améliorations sont déjà en cours sur les lignes de bus et sur les lignes de RER. Par ailleurs, elle précise que les modes de transport apportent des offres de services différentes et le projet viendra renforcer l'offre globale de transport sur le territoire.

2.3.3. La crainte d'une hausse de l'insécurité

Des contributeurs s'opposent au prolongement, par crainte de voir une hausse de l'insécurité et des incivilités, liés à la desserte de quartiers qu'ils estiment mal fréquentés. Cet argument a été parfois exprimé de façon particulièrement virulente.

« L'afflux de population depuis Val de Fontenay risque d'abaisser les conditions de confort et de sécurité compte tenu de la promiscuité » ; « J'ai seulement la crainte de voir certains individus en profiter pour s'amuser à dégrader ce qui jusqu'ici a été préservé ».

2.4. Une attention forte portée aux modalités de mise en œuvre

2.4.1. Le financement du projet

Des participants s'inquiètent des **financements disponibles** pour le projet.

« Sommes-nous sûr qu'il y aura assez d'argent dans les caisses pour ce prolongement en plus du Grand Paris, en plus des rénovations pour les RER, en plus des prolongements déjà décidés » ; « En dehors du Grand Paris, y a-t-il encore des fonds ? Pourquoi ne pas inclure ce prolongement dans le Grand Paris comme le prolongement de la ligne 11 ? ».

Quelques contributeurs suggèrent des solutions de financement.

« Tenir compte des temps de trajet gagnés, des économies réalisées par les utilisateurs et de la baisse de la rotation des bus (118) dans les communes de Vincennes et Fontenay dans le calcul des coûts » ; « Un partenariat Public - Privé permettrait d'accéder à des sources de financement complémentaires ».

Plusieurs avis demandent que le **financement du projet** soit **inscrit au CPER**, notamment un internaute :

« Le financement du projet doit être pris en compte par l'État et la Région. Ainsi, le financement des études doit être intégré dans le Contrat de Projets État-Région actuellement en cours d'élaboration. Ce financement devra couvrir toutes les études nécessaires jusqu'au lancement des premiers travaux ».

Le Conseil général du Val-de-Marne :

« sera extrêmement vigilant quant à l'inscription des crédits nécessaires aux études, a minima jusqu'à l'enquête publique, dans le CPER 2015-2020, actuellement en cours de négociation »²⁸.

Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois :

« sera vigilant sur la bonne réalisation de cet investissement de 900 millions d'euros hors matériel roulant ».

Laurent LAFON, maire de Vincennes :

« Une fois que le tracé sera arrêté et que les études seront réalisées, il sera temps de se poser la question du financement. Sur un sujet aussi complexe, il faut franchir les étapes progressivement, la question du financement arrivera en son temps ».

► **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF** indique que la question du financement intervient après qu'un accord a été trouvé sur les caractéristiques principales. Le coût prévu aujourd'hui est d'environ 900 millions d'euros. Le financement des études est sécurisé, car il est inscrit dans la contractualisation entre l'État et la Région (et sera reconduit dans le prochain Contrat de Plan État-Région - CPER).

La phase des travaux nécessitera une nouvelle contractualisation, entre l'État et la Région, avec un apport complémentaire pouvant venir des collectivités, telles que les Départements ou la nouvelle entité locale qui leur aura succédé.

► **La maîtrise d'ouvrage** précise les étapes que le projet doit franchir : la concertation, les études complémentaires et les travaux. Il indique que les plus gros besoins de financements se manifestent en phase travaux, soit entre 2020 et 2030 pour ce projet. De fait, ce sont des échéances budgétaires qui ne sont pas aujourd'hui en discussion.

2.4.2. Le calendrier

Mettre le projet en service le plus tôt possible

Les participants et contributeurs, majoritairement **impatients** de voir le projet se réaliser, rappellent **son ancienneté** (cf. 2.1.), souhaitent **connaître la raison de son retard, et demandent qu'il soit mis en service plus tôt qu'annoncé**.

« [Je m'] inquiète des délais de réalisation du projet, [...] Sont[-ils] incompressibles ? Et le cas échéant pour quelles raisons ? [Quelles sont] les étapes de financement à chaque étape du projet ? » ; « C'est un magnifique projet qui semble enfin sortir des cartons. Mais 15 ans pour faire 5 km c'est trop long !! Pourquoi un tel délai ? ».

28 Voir en annexe n°5.1

L'AUT-IDF estime que :

« afficher une mise en service en 2030 dès le stade de la concertation préalable, [...] signifie que l'ambition a diminué », et souhaite « que ce projet majeur pour les usagers de l'est parisien soit activement poursuivi et que sa date de mise en service soit affinée, avec l'objectif d'une mise en service vers le milieu de la prochaine décennie »²⁹.

Yoann RISPAL, conseiller municipal délégué aux déplacements et circulations douces à Fontenay-sous-Bois, considère que :

« lorsqu'est annoncé un « horizon de réalisation SDRIF 2030 », les habitants comprennent que la ligne 1 sera réalisée en 2030. Cet horizon est trop lointain pour eux, même s'ils ont conscience que construire un métro prend du temps. Il souhaite qu'un horizon techniquement réaliste soit proposé, à savoir 10 ans, et rappelle que le STIF et les financeurs sont attendus sur cette question »³⁰.

Catherine PILON, maire adjointe de Montreuil, souligne qu' :

« annoncer une mise en service en 2025 susciterait davantage d'enthousiasme, d'autant que cette date semble réaliste au regard de projets déjà en service ».

Les CCI Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne alertent la maîtrise d'ouvrage sur :

« l'importance du respect du calendrier des différents projets afin d'assurer leur cohérence entre eux d'une part (interconnexions, rabattements efficaces, etc.) et avec les projets urbains d'autre part »³¹.

Quelques contributeurs estiment que le temps de concertation ralentit le projet.

« Si vous lancez la concertation, nous n'aurons pas cette extension avant 8 à 10 ans encore » ; « Assez de concertation, des réalisations ».

► **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique que le projet est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), et qu'à ce titre, il doit être réalisé avant 2030. Il rappelle qu'en moyenne, une douzaine d'années est nécessaire avant la mise en service. Un temps incompressible est consacré aux études, à la concertation, à l'enquête publique, aux dévoiements de réseaux souterrains avant le début des travaux. Il précise que l'objectif est de se rapprocher le plus possible de 2025, bien que le projet étant à ses débuts, il peut connaître de nombreux aléas d'ici sa mise en service. Etant donné les mécontentements provoqués par les mises en service intervenant deux ans après les dates annoncées (ligne 14 et 12), il estime qu'il n'est pas raisonnable d'afficher un objectif plus précis et trop ambitieux.

► **La maîtrise d'ouvrage** complète en précisant qu'il faut 4 à 5 années de travaux pour construire une station (réalisation des murs de soutènement, passage du tunnelier, réalisation des équipements intérieurs), et que le tunnelier avance d'environ 12 mètres par jour.

29 Voir en annexe n°5.12

30 Voir en annexe n°1.4

31 Voir en annexe n°5.10

Certains participants estiment le **coût trop élevé** pour qu'il soit envisageable de réaliser le projet dans le calendrier imparti :

« Nous sommes inquiets au sujet du calendrier en voyant le coût global » ; « Je suis inquiet sur le budget nécessaire à la réalisation totale du projet. (...) on risque que le projet soit abandonné faute de financement » ; « Par ailleurs, je pense nécessaire d'envisager de commencer le tunnel depuis Vincennes (il y a de la place dans le bois). Ceci pour éviter de se retrouver, dans le cas contraire) avec un tunnel inutile si les fonds viennent à manquer » (des internautes).

Quelques contributeurs ne comprennent pas les délais de réalisation du projet, étant persuadés que **les tunnels existants menant aux ateliers de la RATP** seront empruntés par le métro prolongé. Selon eux, l'existence de ces tunnels devrait faciliter et donc accélérer la réalisation du prolongement de la ligne **jusqu'à la station des Rigollots**.

« Ne serait-il pas judicieux de rendre opérationnel au plus tôt l'ouverture de la station «Rigollots» dont les tunnels sont déjà existants ! » ; « Pourquoi tout ça est si long ? Pourtant on a déjà les rames jusqu'aux ateliers RATP juste à côté ».

► **La maîtrise d'ouvrage** indique que le tunnel existant est exclusivement réservé à l'accès aux ateliers 24h sur 24h et 7 jours sur 7, car il sert à la maintenance de la ligne 1 mais aussi aux autres lignes de métro à pneus du réseau. Un nouveau tunnel doit ainsi être aménagé pour prolonger la ligne 1, dont la profondeur sera d'une vingtaine de mètres.

Demande de phasage du projet

Plusieurs contributeurs demandent la **mise en place d'un phasage** pour réaliser le prolongement, souhaitant que la station Rigollots soit mise en service plus tôt que les autres.

« Serait-il possible que la station aux Rigollots soit mise en service avant les stations suivantes qui mèneront à Val de Fontenay ? 2030 trop long, je suis pour une station aux rigollots bien avant 2025 » ; « L'ouverture de stations peut être phasée. Celle des Rigollots peut se faire rapidement ».

► **La maîtrise d'ouvrage** indique que le prolongement du Métro ligne 1 uniquement jusqu'aux Rigollots est peu pertinent d'un point de vue du trafic. En effet, le prolongement se justifie du fait des correspondances offertes à Val de Fontenay (RER A et E, futur Métro ligne 15 et futur prolongement du Tramway T1). D'un point de vue technique, il n'est pas possible de réaliser le puits d'entrée du tunnelier à proximité des Rigollots qui nécessite une grande emprise, dans un tissu urbain très dense. Cela imposerait une réalisation du tunnel en méthode traditionnelle, beaucoup plus longue et impactant fortement le secteur pour évacuer les terres et approvisionner les matériaux. D'un point de vue financier, le phasage entraînerait des surcoûts liés notamment aux reprises successives des travaux et aux coûts frustratoires sur les infrastructures et les systèmes, notamment les zones de maintenance rapide, de nettoyage et de garage prévues à Val de Fontenay et qu'il faudrait construire et démolir à chaque phase du prolongement.

3. DES AVIS NOMBREUX ET ARGUMENTÉS SUR LES TRACÉS ET LE CHOIX DE LA STATION INTERMÉDIAIRE

La très grande majorité des participants s'exprime sur le choix de la station intermédiaire et donc du tracé entre Rigollots et Val de Fontenay. Leur préférence est souvent liée au positionnement de l'arrivée au terminus à Val de Fontenay.

La maîtrise d'ouvrage a précisé lors de la concertation, que les variantes de tracé sont presque équivalentes en termes de coût et de complexité technique, mais qu'elles se distinguent sur les aspects de mobilité et de desserte urbaine.

Sur la base de critères techniques, **les maîtres d'ouvrage conjoints, STIF et RATP, en lien étroit avec les élus du territoire, privilégient, à ce stade des études, le tracé n°1 par Grands Pêchers et une station terminus à Val de Fontenay Est**, du fait des bénéfices apportés en termes de mobilité et du lien entre les territoires à desservir.

Cependant, les maîtres d'ouvrage ont souhaité soumettre au public les trois variantes de tracé afin qu'il puisse exprimer son avis sur les avantages et inconvénients de chacun des tracés.

3.1. Une station Rigollots très attendue

De nombreux contributeurs ont exprimé une préférence quant à la localisation de la station Rigollots, sans toujours distinguer le positionnement de la station souterraine et des sorties en surface. La majorité des avis exprime une préférence pour la **localisation à l'ouest**.

3.1.1. Une préférence exprimée pour une implantation à l'ouest

Les avis exprimés sur le positionnement de la station Rigollots énoncent une **préférence pour l'implantation ouest**, telles que la ville de Vincennes et la ville de Fontenay-sous-Bois qui :

« exprime une préférence pour l'implantation Ouest de la station des Rigollots. Sa proximité de Vincennes et du carrefour des Rigollots permettra de desservir, avec l'aide de différents modes de rabattement, un périmètre large couvrant les quartiers des Rigollots mais aussi des Parapluies, de Pasteur-Roublot, de Vincennes Est et d'une partie de Montreuil, à proximité »³².

Les contributeurs favorables à une **implantation ouest** de la station mettent en avant :

➤ La nécessité d'assurer **sa visibilité** en la plaçant à un **endroit central, facile d'accès**.

« La station aux Rigollots doit être à l'ouest (au carrefour) pour un bon accès et pour être visible » ; « La station aux Rigollots doit se trouver au carrefour (...). Une station est un marqueur de territoire, elle doit être «visible» ».

➤ L'intérêt de **desservir à la fois Vincennes et Fontenay-sous-Bois**.

« Je suis pour l'avenue de la République car étant plus proche de Vincennes elle desservirait à la fois les Vincennois et les Fontenaisiens » ; « Par souci de cohérence et d'équité, il me paraît évident que la station des rigollots dispose d'une entrée sur ladite place afin que tous les Vincennois de l'Est puissent bénéficier de sa proximité ».

³² Voir en annexe n°5.7

- La proximité des lignes de bus, ce qui favorisera **les correspondances**.

« L'emplacement pour la station des Rigollots à l'ouest, sous l'avenue de la République, est plus proche des arrêts du 118 pour les personnes qui continueront de prendre la ligne de bus pour accéder ensuite à la ligne 1 » ; « Je souhaite que la station Rigollots se situe au niveau des rues DeFrance/ République, afin d'assurer la proximité avec les changements de bus ».

- La possibilité **d'épargner le bâti** alentour.

« La station devrait se situer rue de la République, une sortie de métro n'est pas compatible avec l'étroitesse et le caractère résidentiel de la rue Eugène Martin » ; « La position à droite du carrefour présente de nombreux avantages : (...) elle impacte moins le foncier bâti avec moins d'expropriations de logements ».

3.1.2. Quelques avis en faveur d'un emplacement à l'est

Ponctuellement, des avis **favorables sont émis pour le positionnement de la station à l'est**, afin de limiter les impacts sur la circulation du bus 118 durant les travaux.

« Concernant le positionnement du quai au Rigollot je pense que le placer sous Eugène Martin permettrait de limiter les dérangements sur la voirie Avenue de la République » ; « Je préfère un emplacement à l'est Dalayrac/Martin, afin d'éviter une modification du trafic bus/auto qui convient bien » ; « utiliser l'infrastructure existante de la RATP rue Eugene Martin pour installer la station » .

3.1.3. Le souhait d'avoir plusieurs sorties

Quelques participants demandent que la station comporte plusieurs sorties. D'autres contributeurs souhaitent qu'un concours d'architecte soit organisé pour cette station.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que deux implantations sont aujourd'hui envisagées pour la station Rigollots, qui seront dans les deux cas situées au plus près du carrefour pour desservir le quartier. Quelle que soit son implantation, la station comportera au moins deux sorties. Des études plus détaillées concernant l'impact sur le foncier doivent être réalisées préalablement à la décision entre la localisation à l'est ou à l'ouest. Les réflexions sur le positionnement définitif de la station et de ses sorties seront menées lors des études conduites pour le schéma de principe, en concertation avec les acteurs locaux et notamment les collectivités.

3.2. De nombreuses expressions concernant la station intermédiaire et le choix du tracé

La maîtrise d'ouvrage a proposé trois stations intermédiaires à la concertation, précisant que le choix de la station intermédiaire conditionne le choix du tracé et du terminus :

- pour la station Grands Pêcheurs, le tracé n°1 et le terminus Val de Fontenay Est ;
- pour la station Fontaine, le tracé n°2 et le terminus Val de Fontenay Est ;
- pour la station Verdun, le tracé n°3 et le terminus Val de Fontenay Sud.

Une grande majorité des participants s'exprime sur le choix de la station intermédiaire, principalement en faveur des tracés n°1 et n°3, donc des stations intermédiaires Grands Pêcheurs et Verdun. Généralement, les partisans de l'une avancent des arguments en défaveur de l'autre.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que les stations Grands Pêcheurs et Verdun se situent à peu près à la même altitude sur le haut du Plateau, tandis que Fontaine se trouve en bas. Il est dès lors cohérent d'avoir une station avant la colline (Rigollots), une sur le plateau (Grands Pêcheurs ou Verdun) et une après (Val de Fontenay).

3.2.1. La station Grands Pêcheurs et le tracé n°1

De nombreux participants **soutiennent le tracé n°1**, qui prévoit la réalisation de la station intermédiaire à Montreuil, aux Grands Pêcheurs. Ils saluent notamment la capacité de ce tracé à désenclaver un quartier dense dont la population croît et qui fait l'objet de politiques de renouvellement urbain. Certains formulent des demandes spécifiques de desserte des quartiers et des grands équipements qui s'y trouvent. D'autres estiment que ce tracé n'est pas pertinent car il ferait doublon avec des lignes de bus.

Stéphane TROUSSEL, président du Conseil général de Seine-Saint-Denis :

« Je souhaite affirmer l'attachement du Département au tracé n°1 qui assure une desserte du plateau de Montreuil à la station Grands Pêcheurs »³³.

Le Conseil général du Val-de-Marne :

« Au regard de la population desservie, des impacts, des enjeux de financement et de l'intérêt général, le positionnement de la station dite «intermédiaire» au niveau des Grands Pêcheurs à Montreuil apparaît pertinent »³⁴.

La Communauté d'agglomération Est Ensemble :

« Alors que l'ensemble des collectivités, ainsi que le STIF et la RATP, ont fait part de leur soutien pour le tracé n°1 par Montreuil, comme étant celui qui avait le plus de sens en termes de desserte des populations et des équipements, la Communauté d'Agglomération tient également à rappeler son soutien à la réalisation du prolongement de la ligne 1 via les Grands Pêcheurs »³⁵.

La Ville de Montreuil :

« L'opportunité du prolongement de la ligne 1 dans le quartier Bel Air Grands Pêcheurs est accueillie très positivement par les habitants et la municipalité (...) La Ville de Montreuil soutient le tracé 1 Nord par les Grands Pêcheurs »³⁶.

Les CCI Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne :

« Il convient de plaider en faveur du tracé n°1, qui répond au mieux aux enjeux de développement économique de ces secteurs »³⁷.

L'association Mieux se déplacer à bicyclette (MDB) estime que le tracé n°1 permettra :

« la desserte [...] d'un territoire urbain enclavé (sans desserte de transport lourd actuelle), difficile d'accès (effet de relief du coteau) et accueillant une population plus nombreuse et plus défavorisée (ensembles de logements collectifs) ».

33 Voir en annexe n°5.2

34 Voir en annexe n°5.1

35 Voir en annexe n°5.3

36 Voir en annexe n°5.5

37 Voir en annexe n°5.10

Les CCI Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne estiment que :

« le tracé n°1 est le plus performant pour répondre [à l'enjeu de développement du pôle tertiaire Val de Fontenay] »³⁸.

Une station en faveur du désenclavement d'un quartier dense

Les **participants favorables** à la station Grands Pêcheurs estiment que la station permettrait principalement de **desservir un secteur très peuplé et peu accessible par les transports en commun**, ainsi que de nombreux équipements, mais aussi **d'accompagner les efforts des politiques publiques de renouvellement urbain**.

Desservir un secteur très peuplé dont la population va augmenter

La grande majorité des participants favorables à la station Grands Pêcheurs estime qu'elle **desservirait le plus grand nombre d'habitants**.

« Favorable au tracé 1 compte tenu du nombre d'habitants à Grands Pêcheurs ».

L'association Mieux se déplacer à bicyclette, estime que :

« [La station Grands Pêcheurs] [permettra] la desserte [...] d'un territoire urbain [...] accueillant une population plus nombreuse ».

Des contributeurs soulignent que ce **quartier déjà très peuplé**, va voir sa **population augmenter** dans les prochaines années.

« C'est un quartier situé dans un secteur amené à se développer fortement (Murs à Pêches et Haut Montreuil). » ; « Je pense qu'il est normal que ce soit le tracé 1 desservant les Grands Pêcheurs qui soit retenu étant donné l'importance de la population et des équipements concernés ».

Patrice BESSAC, maire de Montreuil, relève également que :

« Bel Air - Grands Pêcheurs est un quartier très peu desservi par les transports en commun, qui a fait l'objet de nombreuses réhabilitations ces dernières années. (...) La construction de tous ces logements représente des populations qui, demain, auront besoin de se déplacer. La densité de population est élevée et s'accroît, et a donc besoin de nouveaux de moyens de transport adaptés de type métro ou RER ».

La Communauté d'agglomération Est Ensemble souligne également que la station Grands Pêcheurs participera :

« au développement des projets à proximité notamment le Nouveau quartier urbain (NQU) des Hauts de Montreuil, qui devrait concerner un minimum de 3 000 logements et de 200 000 m² de surface de plancher (SDP) à vocation d'activités et de commerces, et qui pourrait être valorisé avec l'arrivée du prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay »³⁹.

Accompagner les efforts des politiques publiques

Des avis estiment que la réalisation de la station intermédiaire à Grands Pêcheurs serait en cohérence avec les actions des **politiques publiques** menées depuis des années dans ce secteur.

38 Voir en annexe n°5.10

39 Voir en annexe n°5.3

« L'argument le plus important à mes yeux est le désenclavement du haut Montreuil, à l'heure d'une volonté forte des politiques de la ville avec les annonces des nouveaux quartiers prioritaires ainsi que les objectifs associés, il paraîtrait aberrant alors qu'on a une opportunité concrète de ne pas désenclaver le haut Montreuil et ses quartiers » ; « [Je m']étonne de l'égoïsme de territoire des participants et demande à l'assistance de s'interroger sur qui a réellement besoin de ces types de transport, notamment pour trouver un emploi. Les populations plus défavorisées des Grands Pêcheurs devraient être prioritaires en termes de desserte ».

La Ville de Montreuil rappelle que :

« le PRUS Bel Air-Grands Pêcheurs aura représenté un investissement total de 120 millions d'euros (...) l'arrivée du métro viendrait donc couronner un important effort d'investissement public (...) la simple perspective d'un prolongement à 10-15 ans du M1 aux Grands Pêcheurs (...) permettrait de poursuivre la diversification des logements et la revalorisation du parc social »⁴⁰ et que « La desserte en métro de ce quartier est un outil de rétablissement de l'équité territoriale »⁴¹.

Les CCI de Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne estiment que :

« le métro viendrait (...) garantir la réussite [du] projet de rénovation urbaine et sociale »⁴².

Désenclaver un secteur mal desservi par les transports en commun

Les contributeurs favorables à la station Grands Pêcheurs mettent en avant le fait que ce secteur très peuplé est également celui qui est **le plus mal desservi en transports en commun**.

« Je n'ose imaginer dans 5 ans les conditions de transport pour les usagers du quartier Bel air - Grands pêcheurs et même Ruffins » ; « Je suis favorable au tracé 1. Habitante de Fontenay-sous-Bois, et être solidaire de Montreuil est important. Cela désenclaverait ce quartier ».

L'Association Mieux se déplacer à bicyclette :

« [La station Grands Pêcheurs] [permettra] la desserte [...] d'un territoire urbain enclavé (sans desserte de transport lourd actuelle), difficile d'accès (effet de relief du coteau) ».

La Communauté d'agglomération Est Ensemble :

« [la station participera au] désenclavement d'un quartier prioritaire »⁴³.

Plus à la marge est évoqué le fait que la station Grands Pêcheurs permettrait de **désenclaver le quartier des Parapluies** de Fontenay-sous-Bois.

« Nous sommes favorables au tracé 1 (Grands Pêcheurs) qui permettra de désenclaver le quartier des Parapluies de Fontenay, mal desservi par les TC à ce jour (bus 124 uniquement) et grand «oublié» des projets d'infrastructure (route par exemple...) car à cheval sur deux communes (Fontenay et Montreuil) ».

► **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF, confirme qu'une station à Montreuil permettrait aux quartiers mal desservis d'être accessibles en transports en commun.**

40 Voir en annexe n°5.5

41 Voir en annexe n°5.5

42 Voir en annexe n°5.10

43 Voir en annexe n°5.3

Desservir des équipements publics

Des contributeurs favorables à la localisation de la station intermédiaire à Grands Pêcheurs soulignent la présence **d'équipements publics** importants dans le secteur, dont l'IUT, la future piscine, le collège, le centre sportif Arthur Ashe, ou le parc des Beaumonts.

« Je suis favorable au prolongement de la ligne 1, le tracé 1 semble être le plus approprié pour desservir l'université, la piscine et le collège de Montreuil et bien sûr relier la station Val de Fontenay Est existante » ; « Le prolongement suivant le tracé 1 améliorera très sensiblement l'accès au complexe sportif des Grands Pêcheurs à l'IUT et à la nouvelle piscine ».

La Ville de Montreuil estime que :

« la station Grands Pêcheurs viendra offrir au Grand Paris de nombreuses aménités : centre sportif Arthur Ashe, deux stades qui accueillent le meeting international d'athlétisme, la nouvelle piscine et son bassin extérieur, l'IUT Paris VIII, le lycée des métiers de l'horticulture et des paysages, le jardin-école animé par la Société Régionale d'Horticulture de Montreuil, le Parc des Beaumonts et les Murs à Pêches pour lesquels un projet de valorisation agri-culturelle et patrimoniale est en cours »⁴⁴.

La Communauté d'agglomération Est Ensemble considère que la station Grands Pêcheurs :

« permettra l'accessibilité à de nombreux équipements tel que le centre sportif, l'IUT Paris VIII, le parc des Beaumonts, les Murs à Pêches »⁴⁵.

Limiter les expropriations

Certains contributeurs relèvent que la station Grands Pêcheurs **entraînerait peu d'expropriations**, contrairement aux autres stations proposées.

« Sa construction n'aura pas d'impact sur le bâti » ; « Il apparaît clairement que les impacts sur le foncier seraient nettement moins coûteux sur la commune de Montreuil ».

Le Conseil général du Val-de-Marne estime que :

« cette station est réalisable à ciel ouvert sans expropriations et avec un impact limité en phase chantier »⁴⁶.

Assurer des correspondances efficaces

Plusieurs contributeurs favorables au tracé n°1 mettent en avant le fait qu'il offrirait une **correspondance plus efficace avec les autres lignes de transport** existantes (RER A, RER E) et en projet (Tramway T1, Métro ligne 15 du Grand Paris Express...).

« [la station intermédiaire Grands Pêcheurs] permettra à de nombreuses personnes, dont les étudiants de l'IUT, d'accéder plus facilement à leur lieu de travail, et [de faire] un lien avec le tramway T1 qui normalement passera à proximité » ; « Le but étant de «garantir une qualité de l'intermodalité optimale», il est donc normal de privilégier les tracés n°1 et n°2, aboutissant à Val de Fontenay Est et garantissant une (vraie) correspondance entre lignes A, E et future ligne 15 ».

⁴⁴ Voir en annexe n°5.5

⁴⁵ Voir en annexe n°5.3

⁴⁶ Voir en annexe n°5.1

L'association Mieux se déplacer à bicyclette :

« La première est la desserte plus performante du pôle de transport Val de Fontenay par l'est qui va favoriser l'usage de la ligne de métro 1, avec un plus grand potentiel de fréquentation grâce à un temps de correspondance bien plus réduit ».

La Ville de Montreuil estime que :

« le tracé 1 permet mieux que les autres avec son arrivée par l'est au pôle de Fontenay l'interconnexion avec les autres lignes de transport en commun »⁴⁷.

La Communauté d'agglomération Est Ensemble souligne que :

« la pertinence du tracé n°1 en termes de desserte et de qualité de correspondance »⁴⁸.

Solliciter un financeur supplémentaire

Quelques avis soulignent le fait qu'un tracé desservant le territoire de la Seine-Saint-Denis permettrait **d'élargir le nombre des potentiels financeurs** du projet au Département de Seine-Saint-Denis et à la Communauté d'agglomérations Est Ensemble.

« L'implication du 93 et d'une autre communauté de commune est plus sécurisant pour les financements futurs » ; « La station Grands Pêcheurs aurait un effet sur le financement car elle ferait entrer un deuxième département parmi les financeurs potentiels ».

» Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF, indique que le fait de rattacher Montreuil au projet avec la station des Grands Pêcheurs permettrait également, lorsqu'il s'agira de réunir le financement, de solliciter le Département de Seine-Saint-Denis et la Communauté d'agglomération Est Ensemble, qui compte 400 000 habitants.

Des demandes d'accès directement dans les quartiers et aux grands équipements

Plusieurs contributeurs émettent des vœux quant au positionnement de la station et de ses sorties.

« [Je] suggère une sortie avenue Ernest Renan » ; « Une station plus proche de l'entrée du parc des Beaumonts (à l'intersection de la rue Paul Doumer et de la rue Lenain de Tillemon) voire une entrée plus proche du stade (intersection de la rue Bel air Lenain de Tillemon) nous semble plus utile compte tenu de la densité de la population et de la proximité avec l'IUT, le stade et le parc des Beaumonts ».

La Ville de Fontenay-sous-Bois :

« Si le choix devait se porter sur un positionnement au niveau des Grands Pêcheurs à Montreuil, il est impératif qu'une bouche de métro se situe sur le boulevard Verdun à Fontenay-sous-Bois »⁴⁹.

Le Conseil général du Val-de-Marne :

« Si le Conseil d'Administration du STIF venait à retenir la variante de tracé desservant les Grands Pêcheurs, le Conseil général demande, aux côtés de la Ville de Fontenay-sous-Bois, qu'un accès de la station soit créé boulevard de Verdun à Fontenay-sous-Bois ».

⁴⁷ Voir en annexe n°5.5

⁴⁸ Voir en annexe n°5.3

⁴⁹ Voir en annexe n°5.7

Des contributeurs demandent que le positionnement de la station et des sorties permette une **plus grande accessibilité depuis les quartiers Bel Air et Grands Pêcheurs**.

« La station Grands Pêcheurs doit être placée plus à l'ouest, à proximité du stade des Grands Pêcheurs. Elle serait aussi accessible au quartier du Bel Air, très peuplé » ; « On pourrait envisager ensuite de fixer les sorties aux endroits stratégiques (Avenue Ernest Renan, Carrefour du 8 Mai, Boulevard de Verdun...) ».

La Ville de Montreuil souhaite :

« obtenir une desserte fine du quartier », avec une sortie « sur la rue Lenain de Tillemont pour desservir le quartier Bel Air ; sur la rue des Petits Pêcheurs pour une desserte directe des immeubles des Grands Pêcheurs mais aussi les stades, le centre sportif, l'IUT, et plus en correspondance avec le T1 ; sur le boulevard T Sueur pour desservir les Hauts de Fontenay »⁵⁰.

L'AMUTC estime que :

« si la station est déplacée au nord, non seulement elle se trouverait au cœur des cités mais il y aurait aussi plus de place ».

Enfin, la Ville de Montreuil souhaite que la station Grands Pêcheurs soit :

« pourvoyeuse de nouveaux services qui manquent au quartier : commerces de proximité, garage vélo solidaire... La Ville de Montreuil demande que la station soit vivante et offre des services profitables à tout le quartier. La Ville sera attentive à la restitution d'un espace vert et d'un terrain de proximité aujourd'hui présents sur le terrain Pêche Mêle »⁵¹.

► **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique que le positionnement de la station souterraine ne présage pas de celui des sorties qui seront définies en concertation avec les collectivités et seront au moins au nombre de deux.

► **La maîtrise d'ouvrage** indique que la zone envisagée pour la station des Grands Pêcheurs vise à desservir les quartiers Bel Air et Grands Pêcheurs. Les quais se trouvent en profondeur mais les sorties ne se situent pas obligatoirement à la verticale de la station ; les accès peuvent être déportés jusqu'aux voiries. À Grands Pêcheurs, la station pourrait être construite sur le terrain libre et les accès situés au niveau des voiries.

Des oppositions fondées sur une desserte suffisante de Montreuil par d'autres transports en commun

Les avis opposés à la station Grands Pêcheurs font valoir le fait que le quartier va bénéficier d'autres projets de transports qui remédieront à son enclavement et aux difficultés de déplacement de ses habitants.

Certains avis opposés au choix de la station intermédiaire aux Grands Pêcheurs, et favorables au choix de Verdun, estiment que ce secteur fera l'objet de suffisamment de projets de transports en commun à l'avenir, à savoir le **prolongement de la ligne 11, celui de la ligne 9**, et surtout celui du **Tramway T1 avec lequel il ferait « doublon »**.

⁵⁰ Voir en annexe n°5.5

⁵¹ Voir en annexe n°5.5

« le secteur des Grands Pêcheurs va bénéficier de trois autres projets (les prolongements des lignes 11 et 9 du métro et du tramway T1), alors que rien d'autre n'est prévu à Verdun » ; « Les tracés 1 et 2 vont faire doublons avec le T1, qui sera en correspondance avec le prolongement de la ligne 11 ».

L'association l'Appel pour Fontenay souligne que :

« 3 lignes de Métro et un Tram à proximité des Grands Pêcheurs et rien à Verdun ! ».

Un participant répond à ces éléments que :

« la ligne 11 ne traverse pas à proprement parler Montreuil, car elle va à Noisy, [elle] se contentera d'effleurer les Grands Pêcheurs. Le tramway T1 concerne le haut de Montreuil ».

Enfin, certains participants estiment que le tracé du prolongement du Métro ligne 1 **ne correspond pas aux besoins de déplacement des habitants des Grands Pêcheurs et aux environs**.

« Le prolongement de la ligne 9 [est] plus utile aux habitants de Montreuil que la ligne 1, pour leurs liaisons locales »⁵².

L'association l'Appel pour Fontenay estime que :

« La demande [des habitants des Grands Pêcheurs] me semble d'être surtout reliés au centre le Montreuil ».

► **La maîtrise d'ouvrage** indique que le projet de prolongement des lignes 11 et 9 ne desservent pas le même secteur de Montreuil que les Grands Pêcheurs, de même que le projet de prolongement du Tramway T1 qui n'intervient, de toute façon, pas à la même échelle de desserte. Par ailleurs, afin de faciliter la liaison entre les quartiers desservis par le Métro ligne 1 et les autres quartiers de Montreuil ou de Fontenay-sous-Bois, quel que soit le tracé choisi, un travail sera effectué sur l'offre bus qui sera progressivement réorganisée afin de répondre au mieux aux besoins de la population.

3.2.2. La station Verdun et le tracé n°3

De **nombreux soutiens** à la station Verdun et au tracé n°3 se sont exprimés en évoquant **l'efficacité** de cette variante, sa **qualité de desserte** et sa capacité à améliorer le quotidien des habitants. Quelques **craintes** ont toutefois été exprimées quant aux **risques d'expropriations** et à la desserte d'un nombre insuffisant d'habitants.

Des personnalités fontenaisiennes se sont mobilisées pour encourager les habitants à exprimer leur préférence pour une station intermédiaire à Verdun. Gildas LECOQ, élu municipal de Fontenay-sous-Bois et président du groupe d'opposition « Ensemble, réveillons Fontenay » a ainsi proposé un vœu au conseil municipal, qui n'a pas été adopté, afin que :

« la station dite « intermédiaire » soit implantée sur le territoire de Fontenay-sous-Bois et de préférence à proximité de sa ligne de crête ».

L'association Appel pour Fontenay a lancé une pétition dans ce même but⁵³.

⁵² Voir en annexe n°1.4

⁵³ Voir en annexe n°5.11

Un tracé n°3 et une station Verdun soutenus pour des raisons d'efficacité et de qualité de desserte

Rejoindre Paris plus vite et à moindre coût

Des contributeurs perçoivent le tracé n°3 comme étant **le plus court, et donc le plus rapide**.

« Le tracé 3 serait le plus court et le plus rapide pour rejoindre les Rigollots » ; « Ce tracé N°3 me semble le plus naturel, suivant les grands axes de circulation des bus, et le plus court aussi ».

De fait, plusieurs d'entre eux considèrent qu'il s'agit aussi du **tracé le moins coûteux**.

« Le tracé 3 me semble le meilleur : plus court, donc plus rapide et moins onéreux » ; « Je pense que le tracé 3 le plus direct est sans doute le plus facile à réaliser et le meilleur »

» **La maîtrise d'ouvrage** précise que l'écart de coût entre chaque tracé est peu important. Même si le tracé n°3 est plus court, le linéaire augmente avec la réalisation de l'arrière gare au niveau de la zone d'activités du Péripôle. De plus, les coûts de réalisation des stations présentent des différences notables : Verdun et Val de Fontenay Sud sont plus onéreuses que les autres stations. La maîtrise d'ouvrage précise que la densité de population est plus forte à la station Grands Pêcheurs qu'à Verdun.

Améliorer le quotidien des habitants

Des avis évoquent une amélioration globale de leur quotidien au cas où le tracé n°3 serait choisi. De nombreux participants estiment que le tracé n°3 permettrait de **recréer du lien entre les différents quartiers** de Fontenay-sous-Bois, notamment ceux situés à des altitudes différentes.

« Le tracé propose une desserte locale utile aux Fontenaisiens qui leur permettrait d'accéder à des services et équipements municipaux (collège, mairie, stade, futur théâtre, etc.) » ; « Le tracé ligne 3 me semble particulièrement intéressant parce que situé à l'intersection du «vieux» Fontenay et de son quartier moderne, sur le «plateau». Il (...) bénéficierait à chaque Fontenaisien, quelle que soit son origine sociale ».

La pétition de l'association Appel pour Fontenay estime que :

« Tous les Fontenaisiens déplorent l'absence de cohérence de la ville et les difficultés de déplacement entre les deux parties de la ville séparées par la ligne de crête et le boulevard de Verdun. Le métro à Verdun peut unifier notre ville »⁵⁴.

Des contributeurs favorables à la station intermédiaire à Verdun mettent en avant les **difficultés du commerce local**, et estiment qu'une station permettrait d'y remédier, en facilitant l'accès des usagers.

« De plus en plus de commerces ferment dans cette zone pourtant dynamique. Cette nouvelle station de métro permettrait aussi de développer le marché de Verdun qui prend place tous les weekends » ; « Très favorable au tracé 3 qui permettra de dynamiser le commerce de proximité quiériclité de plus en plus ».

L'association Appel pour Fontenay estime qu'une station à Verdun :

permettrait un « développement urbain et économique local »⁵⁵.

⁵⁴ Voir en annexe n°5.11
⁵⁵ Voir en annexe n°5.11

Ce tracé est également identifié par quelques contributeurs comme permettant un meilleur accès du quartier aux **personnes à mobilité réduite**.

« Rendons le plateau enfin accessible notamment aux personnes handicapées qui ne peuvent actuellement pas l'habiter! » ; « Cette partie de Fontenay est située sur les hauteurs et donc plus difficilement accessible aux personnes âgées et aux personnes à mobilités réduites ».

Enfin, l'Association Appel pour Fontenay et un contributeur évoquent la desserte à Verdun d'un plus grand nombre d'habitants qu'à Grands Pêcheurs.

« Un plus grand nombre d'habitants serait desservi à Verdun (12 000) par rapport à Grands Pêcheurs (7500) » ; « la station Verdun [regroupe] 12380 Fontenaisiens alors que le quartier Bel Air/Grands Pêcheurs ne réunit que 7720 habitants »⁵⁶.

» **La maîtrise d'ouvrage** précise que la densité sera plus forte à la station intermédiaire Grands Pêcheurs qu'à Verdun.

Offrir une alternative aux bus

Certains avis estiment que le tracé n°3 desservant la station intermédiaire Verdun permettrait de soulager les lignes de bus saturées, et notamment la ligne 118, au contraire du tracé n°1 desservant la station Grands Pêcheurs.

« Le choix des autres tracés [que celui passant par Verdun] isolerait donc définitivement ce quartier car il ne serait donc desservi que par des bus qui sont bloqués dans les embouteillages matin et soir et qui sont bondés » ; « Verdun permettrait d'alléger le bus 118 ».

Des contributeurs pointent l'**absence de desserte en mode lourd** du secteur de Verdun :

« Je préfère que le prolongement se fasse par Verdun car l'offre de transports se limite aux bus » ; « Le tracé passant par Verdun me paraît le plus direct ».

C'est notamment un avis défendu par l'association Appel pour Fontenay, qui estime que :

« si Verdun n'est pas retenue aucune autre alternative n'est proposée à ce quartier ».

La pétition de l'association Appel pour Fontenay met en avant le fait qu'une station à Verdun :

« permettrait de proposer un transport plus confortable et plus régulier que les bus actuels »⁵⁷.

» **La maîtrise d'ouvrage** précise qu'afin de faciliter la liaison entre les quartiers desservis par le Métro ligne 1 et les quartiers riverains, un travail sera effectué sur l'offre bus qui sera progressivement réorganisée afin de répondre au mieux aux besoins de la population.

Rendre le métro accessible aux communes riveraines

Quelques avis estiment que la station intermédiaire à Verdun permettrait de donner l'accès à la ligne de métro à des communes riveraines.

⁵⁶ Voir en annexe n°5.11
⁵⁷ Voir en annexe n°5.11

« Les habitants du Fort de Nogent n'auront pas de desserte en transport en commun or Verdun constituerait une position intermédiaire entre Montreuil et Nogent » ; « Je souhaite que la station intermédiaire soit sur la ligne de crête du boulevard Verdun ou place du 8 mai 1945, car elle desservirait de fait Montreuil mais aussi Nogent »

La pétition à l'initiative de l'association Appel pour Fontenay met également en avant le fait qu'une station à Verdun :

permettrait un « accès plus rapide à Paris et aux villes voisines »⁵⁸.

Un participant estime qu'il serait :

« plus pertinent de desservir Fontenay-sous-Bois que de faire un détour par Montreuil, les liens étant plus forts entre Vincennes et Fontenay (administrations communes, lycée intercommunal), qu'entre Vincennes et Montreuil ».

Quelques craintes et réticences exprimées à l'encontre du tracé n°3 et d'une station intermédiaire à Verdun

Deux principaux arguments sont opposés au choix de la station intermédiaire à Verdun : le fait qu'elle **entraîne des expropriations**, et le fait qu'elle propose un terminus allongeant les temps de correspondances à Val de Fontenay.

Le risque d'expropriations

Des demandes de précisions ont été formulées quant aux **risques d'expropriations dans le secteur de Verdun** (localisation des parcelles impactées, calendrier).

« La station Verdun est celle qui nécessitera le plus d'expropriations » ; « Je suis farouchement opposé à la station Verdun car contrairement aux deux autres, cette option nécessitera l'expropriation de plusieurs habitants autour de la place du 8 Mai 1945 côté Est, et ceux, quel que soit l'emplacement définitif choisi ».

Quelques-uns formulent des propositions pour **réduire les expropriations** autour de la station Verdun.

« Pourquoi mettre la station du tracé 3 dans la rue Anatole France alors qu'il y a le square Michelet et plusieurs parkings autour? Ce qui permettrait de ne pas faire d'expropriations! » ; « Peut-on envisager de faire la station du côté du centre municipal de jeunesse qui sera bientôt déplacé dans l'îlot Michelet ».

La Ville de Fontenay estime que :

« l'implantation de cette station [Verdun] devra être étudiée de façon à réduire les expropriations ».

La maîtrise d'ouvrage indique qu'il n'est pas possible de déterminer exactement les acquisitions foncières à ce stade des études, même s'il est certain qu'elles seront nécessaires à Verdun. L'enquête publique et l'enquête parcellaire permettront de déterminer ces éléments avec plus de précision.

58 Voir en annexe n°5.11

La desserte d'un nombre insuffisant d'habitants

Des contributeurs soulignent que la station Verdun serait moins intéressante **car desservirait un nombre moins important d'habitants** et de potentiels usagers.

« Le trajet 3 dessert moitié moins d'habitants que les deux autres » ; « Le tracé n°3 est de loin le moins bon, avec (...) une faible population desservie [et] les estimations de trafic sont faibles ».

Quelques contributeurs estiment que **le tracé 3 fait doublon avec le bus 118**.

« Le tracé 3 et l'arrêt de Verdun, fait doublon avec le bus 118, qui mène déjà en 5 minutes à Val de Fontenay depuis l'arrêt Verdun » ; « Le tracé 3 me semble intéressant (mais) il ferait doublon avec le bus 118 ».

3.2.3. La station Fontaine et le tracé n°2

Un nombre **bien moindre** d'avis est exprimé en faveur du tracé n°2 via Fontaine. Les participants ayant fait part de leur préférence pour cette station sont principalement des habitants du secteur. Certains d'entre eux souhaitent que la station intermédiaire soit fontenaisienne ; estimant que le terminus sud est un handicap pour la station Verdun, ils choisissent Fontaine. Enfin, d'autres partisans de la station Fontaine la présente comme un « juste milieu » entre les deux autres stations intermédiaires proposées.

Desservir un secteur insuffisamment desservi par les transports en commun

Des contributeurs estiment que le secteur de Fontaine, qu'ils considèrent très peuplé, souffre comme les autres d'une saturation des bus.

« Je pense que le tracé avec la station Fontaine est le plus judicieux car intéressant une population nombreuse et sans doute plus isolée que celle qui serait desservie par les autres stations » ; « Je souhaiterais que la station intermédiaire soit située à «Fontaine» parce que les bus déjà présents ne sont pas suffisants compte tenu de la densité de la population ».

Un « juste milieu » entre les deux autres propositions de stations intermédiaires

Des partisans de la station Fontaine la présente comme étant un « **juste milieu** », un « bon compromis » entre les deux autres stations intermédiaires proposées.

« Après l'arrêt Rigollots, je souhaiterais que la ligne passe par Fontaine, ce qui permettrait de ne pas être trop éloigné du quartier des Grands Pêcheurs, ni du quartier de Verdun » ; « Je pense (...) que le trajet médian (Fontaine) pourrait être le plus judicieux car accessible par les Grands Pêcheurs comme par Verdun »

Un tracé proposant une correspondance efficace à Val de Fontenay

Des contributeurs estiment que le tracé n°2 offre de bonnes correspondances avec les bus à Fontaine, et à Val de Fontenay (cf.3.3).

« Le tracé n° 2, passant par la future station Fontaine, me paraît le plus opportun : correspondance «performante» avec Val de Fontenay (avec le RER notamment), sans surcharge excessive de la fréquentation de la ligne 1 du métro » ; « Le tracé n° 2 est le meilleur car il aboutit directement à Val de Fontenay Est (correspondance directe avec RER A et RER E sans avoir à marcher) ».

A l'inverse, quelques contributeurs estiment que la position géographique de la station n'est pas pertinente (proximité de Val de Fontenay, en bas de la colline) :

« Le tracé 2 présente l'inconvénient d'être trop proche de la future station Val de Fontenay Est » ;
« Le tracé 2 n'a pour moi aucun intérêt (en bas de la butte et trop près de Val de Fontenay) »

3.3. Une préférence pour le terminus Val de Fontenay Est

Le choix du positionnement du terminus à Val de Fontenay, à l'est ou au sud, est conditionné par le choix des stations intermédiaires. Si le tracé dessert Grands Pêcheurs ou Fontaine, le terminus à Val de Fontenay se fera par l'est. Si le tracé dessert Verdun tel que présenté à la concertation, le terminus à Val de Fontenay se fera par le sud.

Des avis mettent en avant le fait que les correspondances proposées au terminus Val de Fontenay dans le cadre du tracé n°3, sont moins intéressantes que celles proposées par les deux autres tracés.

« Cette proposition situera la gare de la ligne 1 très éloignée du pôle de transports de Val de Fontenay, rendant difficile toutes les correspondances » ; « Il faut une ligne qui parte du RER actuel Val de Fontenay et non le sud ce serait une erreur. Les 6-7 minutes de trajet semblent peu réalisables »

Pour cette raison, des partisans du tracé n°3 demandent aux maîtres d'ouvrage de le **modifier afin qu'il rejoigne Val de Fontenay Est**, et qu'il propose les mêmes qualités de correspondance que les autres tracés. Cette proposition est développée dans la partie consacrée aux propositions alternatives (cf. 3.4).

La Ville de Fontenay-sous-Bois estime que, si la station Verdun est choisie :

« le tracé actuel devra être retravaillé de façon à ce que le temps de correspondance (...) à son terminus Val de Fontenay soit inférieur au temps prévu dans le projet actuel qui n'est pas satisfaisant »⁵⁹.

► **La maîtrise d'ouvrage** précise les taux de fréquentation des tracés n°1 et 2 passant par Fontaine ou Grands Pêcheurs sont supérieurs à celui du tracé n°3 passant par Verdun car ils bénéficient d'une bonne intermodalité à Val de Fontenay, compte tenu du terminus à l'est, ce qui n'est pas le cas pour le tracé n°3.

3.3.1. Une grande majorité des avis en faveur du terminus à Val de Fontenay Est

La grande majorité des avis exprimés est en faveur de l'**emplacement est** du terminus, qui permet des correspondances plus rapides avec les lignes de transport actuelle et en projet.

« Il me semble que le tracé qui arrive côté Est de la gare de Val de Fontenay est le plus pertinent car il permettra une liaison plus courte avec les RER, le T1 et le futur métro 15 » ; « Je suis pour les tracés 1 ou 2 car le terminus est situé près de la station du RER Val de Fontenay ».

Le Conseil général du Val-de-Marne s'oppose à un terminus au sud du pôle Val de Fontenay, qui :

« offre des correspondances dissuasives qui pénalisent la fréquentation du prolongement donc sa rentabilité socio-économique »⁶⁰.

⁵⁹ Voir en annexe n°5.7

⁶⁰ Voir en annexe n°5.1

Quelques contributeurs soulignent qu'un terminus à l'est du pôle Val de Fontenay serait **plus facilement accessible depuis les villes limitrophes** (Nogent-le-Perreux, Neuilly-Plaisance et Rosny-sous-Bois).

« La création d'une gare à l'est de Val de Fontenay présente l'avantage d'être facilement accessible à un plus grand nombre de riverains provenant de Fontenay mais aussi de Rosny-sous-bois, du Perreux et de Neuilly Plaisance » ; « Habitant à Neuilly Plaisance, je souhaiterais vivement que la station retenue pour le tracé soit celle à l'est, car cela permettrait de désenclaver cette zone pavillonnaire, et de permettre également aux habitants de Neuilly Plaisance de profiter de la ligne 1 ».

Des avis favorables à la station Verdun souhaitent que le tracé n°3 arrive à Val de Fontenay Est (cf. 3.3.)

► **La maîtrise d'ouvrage** précise que le terminus à Val de Fontenay Est permet de meilleurs temps de correspondances avec les RER A et E, le tramway T1 et du Métro ligne 15, que le terminus à Val de Fontenay Sud. La fréquentation des tracés n°1 et n°2 ayant pour terminus Val de Fontenay Est est ainsi estimée à 110 000 voyageurs par jour, alors que celle du tracé n°3 ayant pour terminus Val de Fontenay Sud est estimée à 60 000 voyageurs par jour.

3.3.2. Quelques avis en faveur du terminus au sud du pôle Val de Fontenay

Des contributeurs émettent des avis favorables à un terminus au sud du pôle Val de Fontenay, estimant pour l'un que le temps de correspondance avec le RER A est surévalué par la maîtrise d'ouvrage. Ils y voient l'opportunité de relier un quartier peu desservi.

« Le tracé 3 me semble mieux étant à mi-chemin entre tram et RER » ; « Val de Fontenay Est est déjà desservi alors que Val de Fontenay Sud ne l'est pas » ; « L'avenue Louise Bobet est distante de seulement 100 mètres à vol d'oiseau des quais du RER A, ce qui peut se parcourir en un temps moindre que celui annoncé par les maîtres d'ouvrage ».

► **La maîtrise d'ouvrage** rappelle que l'entrée du RER A se situe sur le pôle Val de Fontenay. Elle indique que l'espace n'est pas suffisant pour réaliser une station sur la place du Général de Gaulle. Si l'utilisateur souhaite rejoindre le RER A depuis la station du Métro ligne 1 Val de Fontenay Sud, il lui faudra marcher durant 10 minutes, car les cheminements piétonniers sont longs.

3.4. Des propositions alternatives de tracés et de stations

Plusieurs propositions alternatives de tracés et de stations ont été formulées par les participants. La plupart visaient à suggérer **une station intermédiaire supplémentaire**. Un nouveau tracé, nommé 1/2/3 par ses promoteurs, a été proposé pour relier le secteur Verdun à une station terminus à l'est de Val de Fontenay en passant par le nord de la commune de Fontenay-sous-Bois. Il a recueilli un soutien de la part d'un certain nombre de participants y voyant une alternative crédible et pertinente. Enfin, quelques contributeurs envisagent la réalisation d'autres projets de transport en priorité par rapport à celui du prolongement du Métro ligne 1.

► **La garante** estime que c'est tout l'intérêt de cette concertation que de faire émerger des tracés alternatifs pour que la maîtrise d'ouvrage prenne une décision éclairée. La concertation n'élimine pas cet arbitrage final mais exige du maître d'ouvrage qu'il justifie le choix du tracé qu'il décidera de soumettre à l'enquête publique.

3.4.1. Des tracés intégrant une autre station intermédiaire

Les stations intermédiaires dans le périmètre du projet

Quelques avis soulignent que les distances entre les stations envisagées sont **supérieures à celles du réseau existant**. Certains estiment qu'une station supplémentaire serait nécessaire pour desservir les zones denses du territoire.

Des contributeurs souhaitent que le prolongement desserve deux stations intermédiaires, afin de bénéficier des avantages identifiés pour chacune d'entre elles. Pour certains, il serait préférable qu'il desserve à la fois **Verdun** et **Grands Pêchers**,

« L'idéal serait de fusionner tracé 1 (Grands Pêchers) et 3 Verdun pour désenclaver les cités Bel Air à Grands Pêchers et dynamiser les commerces à Verdun ! » ; « Pourquoi ne pas envisager un autre tracé passant aux Grands Pêchers puis à Verdun, ou bien alors passant par Verdun puis allant aux Grands Pêchers ».

Pour d'autres, qu'il desserve **Grands Pêchers** et **Fontaine**.

« Je me demandais s'il était possible techniquement vis à vis du relief ou de la nature des terrains de réaliser une synthèse des tracés 1 et 2, en desservant à la fois les stations Grands Pêchers et Fontaine de façon à améliorer le maillage et agrandir la zone d'influence de la ligne » ; « Etant donné qu'il existe un bus reliant Rigollots-Verdun-Val de Fontenay, le tracé 1 passant par Montreuil est le plus judicieux mais pourquoi ne pas relier ensuite «Grands Pêchers» à «Fontaine» ce qui serait un panaché entre le tracé 2 et 3 et permettrait ainsi de desservir 2 quartiers actuellement à l'écart d'une ligne de métro ».

Un contributeur propose un tracé, reliant Château de Vincennes à Val de Fontenay Est en passant par trois stations intermédiaires : Grands Pêchers, Fontaine et Verdun. Réaliser deux stations intermédiaires à Fontenay-sous-Bois permettrait selon lui de doter correctement la ville et de présenter l'avantage du tracé n°3, qui était de desservir le plateau, jugé difficile d'accès, et de désengorger la ligne 118.

Des contributeurs proposent d'autres stations intermédiaires dans le périmètre du projet :

« station supplémentaire entre les Rigollots et Château de Vincennes (...) permettrait de désenclaver cette partie de Vincennes / Fontenay et améliorerait l'accès à la piscine de Vincennes » ; « Je trouve qu'une 2^{ème} station intermédiaire est nécessaire sur cet axe entre la station Rigollots et celle de Val de Fontenay ».

Une contribution propose de prolonger la ligne 1 de Château de Vincennes à Nogent-le-Perreux RER, avec deux stations intermédiaires à Fontenay-sous-Bois RER et Boulevard de Strasbourg à Fontenay-sous-Bois.

» **La maîtrise d'ouvrage** explique qu'afin de respecter une vitesse moyenne et donc d'offrir un temps de trajet intéressant pour les futurs usagers du prolongement du Métro ligne 1, il est nécessaire de conserver un espacement minimum entre les stations. On considère que l'aire d'influence d'une station de métro en petite couronne à un rayon de 800 m, ce qui conduirait à des inter-stations d'environ 1600 m. Entre les stations proposées actuellement, la distance est en moyenne de 1300 m. Enfin, le coût d'une station supplémentaire est d'environ 80 à 100 millions d'euros auquel il faut rajouter des surcoûts liés à la signalisation, l'énergie et à l'exploitation. En cas d'ajout d'une station intermédiaire, ce serait les mêmes usagers qui fréquenteraient les deux stations intermédiaires. Il n'y aurait donc pas une meilleure desserte, et son coût supplémentaire remettrait en cause la rentabilité du projet.

Les stations intermédiaires desservant des communes riveraines

Quelques contributeurs regrettent que la desserte de la ville de **Nogent-sur-Marne** ne soit pas prise en compte par le projet :

« Nous regrettons toutefois, que le prolongement de la ligne ne s'effectue pas dans les villes du Perreux-sur-Marne ou Nogent pour désengorger la ligne de bus 120 qui est complètement saturée en heures de pointe, même chose pour le RER A » ; « Ce sera super une fois que la ligne 1 sera jusqu'à Val de Fontenay. Mais après sera-t-il possible de faire aller jusqu'à Nogent Le Perreux ? » ; « Le prolongement Est du métro 1 à Nogent - Le Perreux présenterait plus d'atouts que celui envisagé à Val de Fontenay ».

La Ville de Nogent-sur-Marne a exprimé son souhait d'une **station intermédiaire à Porte Jaune**, entre la station Château de Vincennes et celle des Rigollots, dans un courrier au STIF daté du 29 décembre 2014⁶¹. La Ville estime que cela :

« aurait l'avantage de desservir le Bois de Vincennes ». Une adjointe au maire de Nogent⁶² met en avant l'intérêt de cette station « pour le tourisme et le développement de la banlieue », soulignant qu'elle « croi[t] savoir que les voies souterraines existent (anciennes voies du train de la bastille), et que de ce fait, cela ne coûterait pas énormément plus cher au projet ».

À la marge, quelques contributeurs souhaitent que la ligne 1 soit prolongée **jusqu'à Neuilly-Plaisance**, afin notamment de remédier à la saturation du RER A :

« Ce serait bien que la ligne soit prolongée jusqu'à Neuilly-Plaisance car le RER A est super encombré » ; « Contre, le véritable prolongement de la ligne n° 1 devrait suivre la D34 pour irriguer Le Perreux, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne ».

Quelques participants demandent que le projet de prolongement permette d'envisager la **réalisation d'un prolongement ultérieur** en direction des communes situées à l'est de Val de Fontenay (Nogent-sur-Marne, Neuilly-Plaisance) :

« [Il est] nécessaire d'envisager un prolongement supplémentaire du métro, ce qui pourrait être rendu impossible par la boucle de retournement à Val de Fontenay ».

Une contribution propose un autre tracé pour le tunnel d'arrière gare, à savoir un « tracé déplié » qui traverserait Le Perreux-sur-Marne.

Un élu nogentais demande ainsi, en réunion publique :

« [Je souhaite que] les tracés envisagés actuellement permettent des prolongements ultérieurs, notamment à Neuilly-Plaisance, qui fait l'objet d'un grand projet urbain prévoyant l'arrivée de 7500 personnes et d'entreprises ».

» **La maîtrise d'ouvrage** explique que les études qui ont été confiées aux maîtres d'ouvrage par les financeurs ne prévoient pas un prolongement au-delà de Val de Fontenay, ni de mesures conservatoires l'anticipant. Par ailleurs, d'autres projets de transports menés par le STIF ou la Société du Grand Paris prévoient de desservir les secteurs au-delà de Val de Fontenay : le prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs, la création de la rocade du Métro ligne 15. Pour ce qui est du tracé allant directement jusqu'à Nogent-sur-Marne, sans passer par Val de Fontenay, elle précise qu'il sort des objectifs du projet de desservir ce pôle de développement régional.

⁶¹ Voir en annexe n°5.6

⁶² Avis Internet

Créer une deuxième correspondance avec le RER A en gare de Fontenay-sous-Bois

Plusieurs contributeurs souhaitent la desserte de la station Fontenay-sous-Bois sur la ligne A du RER, dans l'objectif de désengorger la branche « Boissy Saint-Léger » du RER A, mais aussi de créer une liaison avec le RER E, un second accès aux ateliers, de multiplier les correspondances, et d'améliorer la desserte des villes traversées :

« Il est dommage de n'avoir pas prévu un tracé avec correspondance avec le RER A de Fontenay-sous-Bois qui aurait eu les avantages suivants : désengorger l'autre branche du RER A, assurer une correspondance avec la ligne 1 avec l'autre branche du RER A, une liaison rapide sur l'ensemble de Fontenay-sous-Bois et vers le RER E, le remplacement du bus 124 » ; « Ne pourrait-il pas y avoir 2 terminus ? Un à la station RER Val de Fontenay, un autre à la station RER Fontenay-sous-Bois, pour qu'en bénéficient aussi les usagers de la branche Boissy St Léger ».

► **La maîtrise d'ouvrage** précise qu'un tracé desservant Fontenay-sous-Bois RER serait moins pertinent en termes de desserte puisqu'il relierait des zones disposant déjà de transports en commun en mode lourd. Par ailleurs, un tracé allant jusqu'à la branche sud du RER ne permettrait pas de faire demi-tour vers la station Rigollots de façon efficace. Aller jusqu'au RER A à Fontenay-sous-Bois puis aux Rigollots ralentirait considérablement la vitesse du métro, et donc allongerait le temps de parcours, pour un gain de voyageurs quasi nul. Elle ajoute que les deux branches de RER A seront raccordées l'une à l'autre par le Métro ligne 15 du Grand Paris Express dont la mise en service est prévue à horizon 2020.

3.4.2. Des nouvelles propositions de tracés

Des contributeurs ont formulé le souhait de relier le **tracé n°3 au terminus Val de Fontenay Est**, sans pour autant formaliser une proposition de tracé alternatif. Un contributeur a proposé pour sa part un tracé appelé 1/2/3, visant à desservir Verdun en rejoignant Val de Fontenay par l'est en passant par le nord de la commune de Fontenay-sous-Bois.

Relier le tracé n°3 au terminus Val de Fontenay Est

Sans aller jusqu'à formuler une alternative formalisée de tracé, des contributeurs favorables à la station Verdun souhaitent que le terminus du tracé n°3 soit à Val de Fontenay Est :

« J'aimerais connaître les contraintes techniques qui empêchent le terminus du métro à Fontenay-Est. En effet, traverser le faisceau du RER A à priori n'est pas une contrainte car pas au même niveau de profondeur, il n'y a ni nappe phréatique ni carrière dans les environs... » ; « une solution de tracé desservant Verdun et intégrant le terminus à l'est de la station Val de Fontenay ».

► **La maîtrise d'ouvrage** indique que le tracé n°3 ne peut pas rejoindre Val de Fontenay Est depuis Verdun, car il serait nécessaire de contourner par le sud une zone d'immeubles de grande hauteur, qui ont des fondations 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 d'activités du Périple.

Le tracé 1/2/3

Le tracé 1/2/3 propose :

« à partir de la station des Rigollots, [de prendre] le tracé 3 jusqu'à Place 8 mai 1945 (Verdun) et [de réaliser] une jonction de 500 m entre les tracés pour accéder par le Nord à Val de Fontenay » ; « La station [intermédiaire] se situe sur l'avenue Victor Hugo entre la place du 8 mai 1945 et Anatole France avec une des quatre bouches de métro donnant sur rue Alfred de Musset/rue Guizot ».

Il a demandé en réunion publique :

« si après examen de la faisabilité du tracé alternatif 1/2/3 (dont il est l'auteur), la maîtrise d'ouvrage est en mesure de dire si le taux de fréquentation serait meilleur avec cette solution qu'avec les autres tracés ».

Cette proposition de tracé a recueilli le soutien de plusieurs avis, notamment lors de la réunion publique à Fontenay-sous-Bois le 17 décembre 2014.

« Oui à la station Verdun et au tracé de synthèse 1/2/3 proposé sur ce site le 10 décembre dernier afin de rejoindre Val de Fontenay Est » ; « Le tracé 1-2-3 suggéré lors de la Concertation du 10 décembre est une bonne synthèse des 2 tracés les plus logiques »

Par ailleurs, l'association Appel pour Fontenay souligne que ce tracé alternatif :

« offre une solution de tracé desservant Verdun et intégrant le terminus à l'est de la station Val de Fontenay ».

Une contribution similaire estime que :

« le passage par Verdun pourrait être tout à fait compatible avec une arrivée à Val de Fontenay Est. Il suffirait pour ce faire de suivre l'avenue Victor Hugo à partir de la place du 8 mai 1945 et rejoindre soit le tracé 1, soit le tracé 2 ».

La Ville de Fontenay-sous-Bois demande aux maîtres d'ouvrage d'étudier sérieusement cette alternative⁶³.

► **La maîtrise d'ouvrage** s'est engagée à réaliser une étude complémentaire pour évaluer la faisabilité de cette proposition.

3.4.3. Réaliser d'autres projets de transport en priorité par rapport au prolongement du Métro ligne 1

De nombreux participants souhaitent que d'autres projets de transports soient réalisés à la place du prolongement. Ils évoquent notamment le tramway T1, la ligne 11, la ligne 3 et la ligne 9. L'un d'entre eux craint que le projet de prolongement du Métro ligne 1, ainsi que le projet du Grand Paris Express, ne remettent en question les prolongements attendus depuis plus longtemps.

⁶³ Voir en annexe n°5

« J'espère que tous les projets antérieurs au Grand Paris Express ne partiront pas à la trappe du fait de ce nouveau projet, projet star du Grand Paris, et que les budgets seront bien débloqués, et que l'on ne se retrouve pas à se battre au dernier moment comme pour le Tramway 1... Est-ce que les budgets ont bien été votés ? ».

D'autres propositions sont faites de manière très ponctuelle de remplacer le projet par un tramway existant (T1) ou à créer.

« Il me semble plus judicieux de prolonger la ligne T1 jusqu'à Château de Vincennes, et la ligne M1 jusqu'aux Rigollots (...) Afin de mieux irriguer le tissu urbain de Fontenay et d'éviter un coût excessif du creusement de quelques tracés » ; « Le prolongement de la L1 par un petit tram en bordure du bois de Vincennes pour desservir le Bas Fontenay et Rigollots ».

► **La maîtrise d'ouvrage** rappelle que les autres projets du secteur en sont à des étapes d'avancement différentes mais ne sont pas remis en cause par le prolongement du Métro ligne 1. Concernant le tramway T1, le Conseil du STIF a validé en septembre 2014 les études d'avant-projet, dont la mise en service est envisagée pour 2019. Ce projet entre ainsi en phase opérationnelle. La ligne 11 est également en phase d'avant-projet, présenté au Conseil du STIF de décembre 2014. Ceci marque des avancées concrètes. Quant au Métro ligne 15 Est à Val de Fontenay, il est envisagé pour 2030.

Prolonger la ligne 9

Des contributeurs demandent le prolongement de la ligne 9 en alternative au projet présenté, ou du moins qu'il soit prioritaire en termes de calendrier de réalisation.

« Le prolongement de la ligne 9 est à considérer avec ce projet » ; « Par contre je ne comprends pas pourquoi ce projet émerge et devance celui du prolongement de la ligne 9 dont on parle depuis des dizaines d'années et serait si utile »

Le Conseil général de Seine-Saint-Denis rappelle que :

« le Département continue de soutenir le prolongement de la ligne 9 jusqu'à l'hôpital intercommunal André Grégoire afin de mailler cette ligne avec le prolongement de la ligne 11 ».

Patrice BESSAC, maire de Montreuil, a rappelé sa mobilisation pour qu'aboutisse le projet de prolonger la ligne 9, soulignant que cette ligne :

« est présente dans les débats car elle est la ligne historique de Montreuil et qu'elle relie tous ses habitants entre eux. (...) Montreuil a la chance d'avoir aujourd'hui plusieurs projets qui avancent simultanément : la ligne 11, le tramway T1, la ligne 1. (...) La création d'une association d'élus a permis l'avancement du projet de prolongement de la ligne 11. Le projet ligne 1 émerge aujourd'hui, car il s'agit d'une ancienne revendication des Fontenaisiens. [Il est nécessaire de] mettre en place une méthode similaire pour la ligne 9, c'est-à-dire, créer une association d'élus mobilisés sur le prolongement, pour mener des premières actions de lobbying. L'association doit être créée dès l'année prochaine ».

Prolonger la ligne 11

Quelques avis demandent qu'il soit préféré de prolonger la ligne 11.

« Prolongeons d'abord la 11 voire la 9 avant la ligne 1!!! » ; « Je regrette par ailleurs que la perspective du prolongement de la ligne 11 ne soit pas abordée dans le contexte des Grands Pêcheurs alors qu'elle est prévue pour 5 ans avant la ligne 1 ».

► **Pierre Serne, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF** estime qu'aux projets de prolongement de ligne 1 et de ligne 11 qui passeront par Montreuil, s'ajoute le prolongement de la ligne 9, également inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et, à ce titre, programmé pour être réalisé avant 2030. Si toutes ces lignes sont prolongées, Montreuil bénéficiera d'une des dessertes en transports lourds les plus importantes de la banlieue parisienne.

Prolonger la ligne 3

Ponctuellement, des contributeurs demandent que soit prolongée la ligne 3.

« [En utilisant] la ligne 3 pour desservir le nord de Fontenay [on se laisse la possibilité] d'utiliser la ligne 1 pour desservir le sud de Fontenay et le nord de Nogent-sur-Marne » ; « Pour un budget similaire le prolongement de la ligne 3 à Val de Fontenay aurait de plus grande retombée pour le secteur que le prolongement de la ligne 1. En particulier sur la désaturation du RER A »

4. UNE ATTENTE FORTE DE L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN EXISTANTS ET DE L'INTERMODALITÉ AVANT ET À LA MISE EN SERVICE DU PROLONGEMENT

4.1. Des demandes d'amélioration immédiate des transports en commun

Des avis demandent que les maîtres d'ouvrage n'attendent pas la mise en service du prolongement de Métro ligne 1 pour améliorer les transports en commun existants. Certains estiment que cette amélioration est prioritaire au prolongement du Métro ligne 1.

► **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique qu'il ne faut pas opposer les projets de court et de long terme. Il est nécessaire de prendre aujourd'hui des décisions, si l'on souhaite que le métro soit en service dans 15 ans. Ceci ne rend pas moins nécessaire d'améliorer la situation actuelle des lignes de bus, qui se fait au fur et à mesure. Les capacités de transport d'une ligne de bus et d'une ligne de métro ne sont pas comparables : une importante ligne de bus transporte environ quelques milliers de voyageurs par jour, tandis que le prolongement du Métro ligne 1 accueillera en moyenne 100 000 voyageurs par jour. Le bus reste indispensable pour la desserte locale.

4.1.1. Améliorer le réseau de bus

Des participants et contributeurs attendent une amélioration du réseau de transport en commun existant **d'ici la mise en service du prolongement** du Métro ligne 1, et notamment du réseau de bus.

« En attendant pouvez-vous renforcer le 118 et le 124 aux heures creuses ? » ; « En attendant la mise en service des projets d'envergure, il faut que des projets concrets soient rapidement mis en place » ; « Montreuil subit des dégradations depuis 20 ans, la ligne 122 avait des horaires réguliers. Il serait moins coûteux de développer des lignes de bus plutôt que de dépenser pour ce projet » ; « Les longs temps d'attente au bus » ; « Les bus ne suffisent plus et laissent régulièrement des usagers sur le bord de la route car ils sont pleins » ; « augmenter la fréquence des bus »

124 » ; « Parallèlement renforcer la fréquence de passage de la ligne bus 210, celle-ci étant rapide et efficace à l'égard des usagers de / vers le quartier Clément Vienot que dessert le 118 saturé » ; « En attendant 2030, il faudrait mieux répartir les horaires de leurs départs, car après 21h l'attente est de 20 minutes à plus d'une demi-heure » ; « il serait souhaitable que les réseaux de bus soient renforcés et adaptés aux aménagements nouveaux et futurs (M1, M9, M11) » ; « Il est nécessaire de maintenir les bus, car une desserte fine est indispensable » ; « les bus 124 et 118 peuvent être améliorés en réaménageant la voirie afin d'éviter qu'ils soient bloqués, notamment rue du Château à Vincennes, ou bien en dissociant les sens aller et retour ».

Patrice BESSAC, maire de Montreuil :

« souligne que les lignes de bus sont très longues mais de nombreux trajets sont en réalité très courts. Il précise que le renfort d'offre de bus ne sert à rien tant que les problèmes d'embouteillage ne seront pas résolus par des aménagements de voirie. Cette question relève des collectivités locales ».

► **La maîtrise d'ouvrage** explique que le STIF et la RATP travaillent en permanence sur le sujet de l'amélioration des transports existants avec les collectivités et procèdent à des mesures continues de renforcement de l'offre de bus. La RATP veille quotidiennement à maintenir la régularité et la fiabilité de ses lignes de bus. Concernant la ligne 118, qui est très chargée, elle bénéficie déjà d'une fréquence élevée (un bus toutes les 4 à 6 minutes en hyper pointe) qu'il sera difficile d'augmenter, sauf à réaliser des aménagements de voirie dont la maîtrise d'ouvrage revient aux communes traversées. Pour les lignes 122 et 301, elles ont été récemment renforcées.

► **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, confirme que des renforts de bus sont mis progressivement en place à l'échelle de la région. Il ajoute que les lignes 121 et 129 doivent être renforcées en articulation avec un travail sur le plan de circulation et un aménagement de la voirie. Il précise que cette mesure est travaillée en permanence entre les villes, le STIF et la RATP.

4.1.2. Améliorer les RER

Des contributeurs estiment qu'améliorer les lignes de transport existantes est préférable au prolongement du Métro ligne 1. Ils évoquent essentiellement l'amélioration des lignes de RER A et E.

« À mes yeux ce projet ne semble pas prioritaire, et d'autres problèmes liés au flux des voyageurs au quotidien pourraient être traités avant 2030 ! Moderniser les lignes du RER A, améliorer le flux du RER E, augmenter la rotation des bus pour les quartiers désenclavés... » ; « Non, pas d'accord pour le prolongement de la ligne de métro ligne 1 à Val de Fontenay. Améliorez plutôt les lignes RER A et E et les lignes de bus ».

► **La maîtrise d'ouvrage** indique que des améliorations sont en cours sur le RER A, avec l'amélioration du matériel roulant (mise en place progressive de rames à deux niveaux visant un renouvellement complet du parc en 2017). De plus, le schéma directeur du RER A qui couvre plusieurs opérations vise à améliorer l'offre ainsi que la gestion des situations perturbées.

4.1.3. Améliorer le matériel roulant

Des contributeurs estiment préférable d'envisager d'améliorer le matériel roulant plutôt que de prolonger le Métro ligne 1.

« Ne vaudrait-il pas mieux investir, certes beaucoup d'argent, afin d'allonger les rames? » ;

« Merci de mettre tous les moyens pour le confort des usagers. Rames à étage, rails réparés, et surtout la ligne 1 sans attendre 2030. / Merci de tout faire pour décharger le bus 118 car souvent on ne sait pas si on peut monter ou descendre, vu le nombre de voyageurs dans le bus ».

4.2. Des propositions pour une restructuration pertinente à la mise en service

Des avis souhaitent que la mise en service du prolongement du Métro ligne 1 s'accompagne d'une restructuration du réseau de bus.

La Ville de Fontenay-sous-Bois demande que :

« conformément aux nombreux avis exprimés lors de la concertation, la desserte du réseau de bus sur la ville soit retravaillée. Il conviendra de faire coïncider l'offre de bus avec les trois stations de la ligne 1 du métro. Le réseau de bus assurera alors une liaison efficace nord-sud au minimum entre le tramway T1, les Grands Pêcheurs, le boulevard de Verdun, l'Hôtel de Ville de Fontenay, le quartier du Fort et Nogent-sur-Marne. Cette liaison pourrait être préfigurée par la restructuration du réseau de bus liée à l'arrivée du tramway T1 suite à l'amendement déposé par Christian FAVIER lors du Conseil d'Administration du STIF du 1er octobre 2014 ».

Le Conseil général du Val-de-Marne estime que :

« quelle que soit la variante de tracé retenue, la restructuration du réseau de bus devra permettre aux habitants des quartiers fontenaisiens (...) de Montreuil et de Vincennes Est de rejoindre aisément la station des Rigollots. Dans le secteur de la station intermédiaire, le réseau de bus devra assurer une liaison efficace Nord-Sud entre le tramway T1, les Grands Pêcheurs, le boulevard de Verdun, l'Hôtel de Ville de Fontenay et Nogent-sur-Marne (...) nous souhaitons qu'une réflexion anticipée de restructuration du réseau de bus puisse être conduite par les collectivités et le STIF ». Il estime que la réorganisation du réseau de bus sera « l'alternative tant attendue à la saturation de la ligne de bus RATP 118 qui a fait l'objet de multiples remarques et prises de paroles lors de cette concertation »⁶⁴.

Plusieurs contributeurs évoquent la restructuration du réseau de bus qui devra intervenir concomitamment avec l'arrivée du prolongement du Métro ligne 1.

Le participant ayant proposé le tracé 1/2/3 estime qu'il :

« serait souhaitable que le dossier de l'enquête publique du prolongement de la ligne 1 intègre également les contours d'un projet de réseau de bus en cohérence avec les futurs moyens de transport sur rail ; par exemple le T1, le M11 et le M9 à Montreuil ainsi que le Métro 1 à Fontenay-sous-Bois ».

Une contribution propose de nouveaux tracés pour les lignes de bus 524, 118, 124 et 210, après la mise en service du prolongement du Métro ligne 1.

⁶⁴ Voir en annexe n°5.1

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que la restructuration du réseau de bus est étudiée quelques années avant la mise en service de la ligne avec l'ensemble des parties prenantes (les maîtres d'ouvrage, les collectivités et les usagers). Elle ne peut l'être à ce stade d'avancement du projet, car le réseau aura évolué à la mise en service du fait de renfort d'offre ou de modification de parcours. La maîtrise d'ouvrage précise que la restructuration du réseau de bus consiste à :

- > limiter les doublons avec la nouvelle ligne de métro,
- > renforcer les lignes de bus vers les stations de métro afin d'organiser les rabattements,
- > répartir dans d'autres secteurs celles qui seront devenues moins utiles pour maintenir une desserte locale fine.

Les lignes de bus ne seront pas pénalisées par le prolongement du Métro ligne 1, car les deux modes présentent des enjeux de desserte complémentaires. Dans l'attente de cette restructuration, la maîtrise d'ouvrage continuera de travailler en continu sur le sujet de l'offre de bus avec les collectivités.

4.3. L'amélioration de l'intermodalité attendue

4.3.1. Les modes actifs

Des avis souhaitent que le projet **intègre les modes actifs**, en facilitant les accès aux stations des cyclistes en priorité (services autour des stations, vélos à bord du métro), mais aussi des piétons.

« Il est nécessaire de prévoir pour toutes les stations des voies d'accès et des infrastructures pour les circulations douces » ; « Besoin impératif d'aménagements sécurisés piétons, cyclables (pistes, parkings couverts) de façon concertée. » ; « Favorable au projet si des stations vélib sont créées » ; « Penser aux zones de stationnement 2 roues Vélos/Motos à proximité de toute la gare Val de Fontenay. Il en manque cruellement Quartier des Alouettes (quartier en plein développement) ».

La Ville de Montreuil estime qu'il :

« serait intéressant que soit étudié finement les services de stationnement de vélo sécurisé auprès de la station (y compris stationnement de vélo électrique), le développement de Vélib sur le plateau et les services de garages de réparation de vélo en station ». Elle suggère également de « permettre le transport de vélo à l'intérieur des rames à partir de la station Saint-Mandé afin de permettre aux habitants du plateau de descendre en vélo sur Paris mais de remonter la pente en métro et continuer sur le plateau en vélo ».

Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois :

« souhaite que la création de nouvelles stations ne s'accompagne pas d'un afflux trop important de voitures, et demande que le réseau de bus et les modes alternatifs soient développés en conséquence [...] La Ville (...) accompagnera l'arrivée du métro par la mise en œuvre d'aménagements pour le rabattement des modes actifs en appelant des cofinancements correspondants »⁶⁵.

65 Voir les avis Internet

L'association Mieux se déplacer à bicyclette :

« le projet devra veiller à la facilité des accès piétons et cyclistes à proximité des nouvelles stations et comporter des dispositions en faveur du stationnement de longue durée des cyclistes : arceaux avec abris à vélos comme dans les stations de métro existantes et enclos Véligo pour le pôle de Val de Fontenay »⁶⁶.

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que le règlement actuellement en vigueur dans le métro n'autorise pas de prendre son vélo. Le STIF développe toutefois des abris et des consignes Véligo⁶⁷, en collaboration avec les collectivités, pour s'assurer que les utilisateurs du futur métro puissent rejoindre les stations en vélo. Cela est prévu par le Schéma Directeur du stationnement vélos en gare et station du STIF.

» **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, confirme que toutes les stations construites actuellement prennent en compte les questions d'intermodalité, avec notamment Véligo, qui est un dispositif de stationnement sécurisé pour les vélos, mais également dans la conception des stations. Celles-ci prennent en compte à la fois l'accès piéton, celui des personnes à mobilité réduite en situation de handicap, mais également celles se déplaçant avec difficulté.

» **La maîtrise d'ouvrage** explique qu'un travail sera réalisé sur les aménagements bus à proximité des stations de métro pour que les cheminements soient les plus efficaces possible entre les deux, c'est-à-dire rapides et accessibles. La question de la façon dont les bus passent à proximité d'une station de métro sera l'un des principaux points de réflexion de la restructuration au moment de la mise en service du futur métro.

4.3.2. Les places de stationnement et les parkings relais

Des contributeurs et participants demandent si le projet prévoit des **parcs de stationnements, notamment afin d'éviter la saturation des rues avoisinant les stations.**

« Le stationnement est déjà sur-saturé à VDF avez-vous prévu des parkings ou autre ? » ; « Des stationnements seront prévus à proximité des stations ? afin d'éviter que l'afflux de voyageurs sature le stationnement des résidents du voisinage ».

Quelques contributeurs s'inquiètent des conséquences de la fréquentation des stations de métro sur le stationnement alentour :

« [Nécessaire de délivrer] pour les Fontenaisiens et sur toute la commune de cartes de stationnement et pour les autres de paiement parcmètres, [afin d']éviter un apport en stationnement journalier de voitures externes à proximité des bouches des stations du métro ».

La Ville de Fontenay-sous-Bois partage cette préoccupation liée au stationnement, et souhaite ainsi :

« attire[r] l'attention du maître d'ouvrage pour que sa réalisation prenne en compte au plus juste l'impact en termes de circulation et de stationnement sur ce quartier »⁶⁸.

66 Voir en annexe n°5.15

67 Véligo a été créé par le STIF et la Région Île-de-France pour inciter les voyageurs à utiliser leur vélo pour rejoindre les transports en commun. Ce service se traduit par l'aménagement, à proximité immédiate des entrées de gares ou stations, de consignes sécurisées et/ou d'abris en accès-libre.

68 Voir en annexe n°5.7

A l'inverse, un participant s'oppose à la construction de parcs de stationnement, dans une :

« logique de dissuasion de l'emploi de l'automobile individuelle ».

La maîtrise d'ouvrage indique qu'il n'est pas prévu de créer des places de stationnement à Val de Fontenay, à l'instar de l'ensemble des projets de transports en commun dans les zones denses de petite couronne. La politique du STIF consiste à développer les rabattements en transports en commun vers Val de Fontenay.

5. DES ATTENTES SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROLONGEMENT

5.1. Des questions concernant l'impact sur le cadre de vie

5.1.1. Limiter les acquisitions foncières

La question des acquisitions foncières a été posée à plusieurs reprises dans le débat : elle a fait l'objet de questions **concernant les secteurs potentiellement concernées**, et a été avancée comme **argument en faveur de la station Grands Pêcheurs** et en **défaveur de la station Verdun** (cf.3.2).

Des contributeurs et participants demandent ainsi des précisions sur les expropriations :

« Je risque d'être exproprié, je souhaite savoir quand la maîtrise d'ouvrage prendra une décision sur le tracé et en conséquence, s'il est pertinent que j'engage des travaux de réfection de ma toiture » ; « Y aura-t-il des expropriations de bâtiments et d'immeubles d'habitation à prévoir ? Sont-elles déjà précisées ? Où peut-on consulter ce dossier ? ».

Des avis invitent la maîtrise d'ouvrage à faire attention aux **modalités d'implantation des stations** :

« Ne pas négliger l'impact foncier des puits d'aération, notamment si des expropriations sont nécessaires » ; « la maîtrise foncière de ce terrain [d'implantation des projets ligne 1 et ligne 15 Est] est un enjeu criant (...). Il doit être envisagé également une acquisition à court-terme par la puissance publique pour garantir la faisabilité foncière de ces deux projets ».

Le Conseil général du Val-de-Marne indique qu'il :

« privilégiera le scénario impliquant le moins d'expropriations », et demander à « être associé aux études, au regard notamment de sa qualité de gestionnaire de voiries (avenue de la République, route de Stalingrad, rue Dalayrac) ».

La Ville de Fontenay-sous-Bois demande à ce que :

« si la station Verdun est choisie, l'implantation soit « étudiée de façon à réduire les expropriations ».

La Ville de Montreuil souhaite que :

« les expropriations soient limitées, anticipées et discutées [soulignant que] des expériences récentes dans les études sur le prolongement de la ligne M11 montrent que cela est possible »⁶⁹.

⁶⁹ Voir en annexe n°5.5

La maîtrise d'ouvrage indique qu'au stade des études de faisabilité, il reste des incertitudes sur les acquisitions foncières nécessaires au projet. Il est impossible de réaliser les travaux sans aucune conséquence sur le tissu environnant. Des risques plus importants sont identifiés pour les stations Rigollots et Verdun qui présentent peu d'espaces non bâtis, que pour les stations Grands Pêcheurs et Fontaine. L'enquête publique et l'enquête parcellaire permettront de déterminer les acquisitions foncières nécessaires avec précision. Dans tous les cas, les acquisitions foncières se dérouleront en négociation avec les propriétaires des parcelles.

5.1.2. Les impacts pendant les travaux

Les collectivités attirent l'attention des maîtres d'ouvrage sur la nécessité de **limiter les impacts sur le cadre de vie durant le temps des travaux**.

Ainsi, la **Ville de Fontenay-sous-Bois** estime :

« nécessaire de réduire au maximum (...) les nuisances liées au chantier, aux Rigollots et sur le Plateau ».

L'évacuation des déblais

Des contributeurs interpellent la maîtrise d'ouvrage concernant les **modalités d'évacuation des déblais**.

« Les impacts environnementaux négatifs liés à la phase chantier du projet [doivent être] réduits au maximum », estimant que « les orientations actuelles sont bonnes, la proximité de l'A 86 étant une chance pour l'évacuation des déchets, elle limitera considérablement les traversées dans les villes des poids-lourds ».

Le Conseil général du Val-de-Marne estime que :

« concernant l'arrière-gare, le choix du tracé devra tenir compte de l'impact local des déchets issus du tunnelier et de l'approvisionnement du chantier »⁷⁰.

Des contributeurs suggèrent des modalités alternatives à la route.

« Déplier » la boucle d'arrière-gare « devrait permettre, en passant sous Le Perreux, d'atteindre les bords de La Marne d'où les déblais pourraient être évacués en toute discrétion par la voie d'eau »

L'association Métro Rigollots – Val de Fontenay demande s'il a été envisagé :

d'« évacuer les déblais par la Marne », car cela « permettrait de réduire le nombre de camions sur les routes ».

Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois, suggère d'utiliser la voie ferrée Paris-Bâle.

Les méthodes de construction

Suite aux nombreuses questions sur les acquisitions foncières, et suite aux imprécisions concernant la différence entre le positionnement de la boîte et celui des sorties, **la garante a demandé en réunion aux maîtres d'ouvrage de préciser des données techniques concernant la construction des stations**.

⁷⁰ Voir en annexe n°5.1

Un participant en réunion publique demande :

« *quel sera le devenir du tunnelier après les travaux* », suggérant qu'il soit utilisé « *pour réaliser le prolongement de la ligne 9* ».

» **La maîtrise d'ouvrage** précise qu'une station en souterrain fait 100 mètres de long, 25 à 30 mètres de large, et se situe à 25 mètres de profondeur. L'espace nécessaire pour réaliser les travaux s'élève à environ un demi-hectare, il comprend notamment une base de vie et l'espace suffisant pour que les camions puissent circuler. L'espace autour du tunnelier doit également être suffisant pour éviter les fondations des bâtiments de grande hauteur alentours. Le tunnelier avance de 12 mètres par jour et permet de limiter les impacts en surface, puisque les déblais sont sortis au niveau du puits d'entrée à Val de Fontenay. Une fois les travaux réalisés, le tunnelier pourra être mobilisé pour un autre tunnel en France ou en Europe. Le choix du tunnelier sera fait dans quelques années, au moment des marchés travaux.

Le Bois de Vincennes

Quelques contributeurs s'interrogent sur les impacts des travaux sur le Bois de Vincennes. Ils demandent à la maîtrise d'ouvrage d'apporter des précisions sur les répercussions de ces travaux :

« *Nous nous inquiétons des impacts des travaux au niveau de la lisière nord du Bois (autour de la station Château de Vincennes). Ils seront potentiellement très impactants pour l'environnement naturel du Bois et pour les nombreuses habitations limitrophes* » ; « *Quid du Bois de Vincennes ?* ».

» **La maîtrise d'ouvrage** explique que les travaux dans le Bois de Vincennes supposent de créer un espace de chantier de 20 000 m². Le chantier sera réalisé en conformité avec la réglementation environnementale et fait déjà l'objet d'un travail conjoint avec les services de la Ville de Paris pour anticiper les travaux et limiter leur impact. Une étude d'impact environnemental complète sera réalisée en vue de l'enquête publique.

La circulation

Les CCI de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne demandent aux maîtres d'ouvrage d'être vigilants aux :

« *répercussions des travaux* » notamment à la « *coupure de circulation dans le cas de la construction d'une station souterraine à Montreuil Grands Pêcheurs sur un tissu commercial déjà fragile* »⁷¹.

» **La maîtrise d'ouvrage** indique qu'il est envisagé de réaliser l'ensemble des stations depuis la surface. Pour réaliser un tel projet, 5 à 6 années de travaux sont nécessaires auxquelles s'ajoutent deux années de travaux de déviation des réseaux concessionnaires. Le cadre du Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC) s'applique à cette étape, qui est également intégrée à l'étude d'impact. Des camions seront nécessaires pour évacuer les déblais, que ce soit pour les apporter jusqu'à la Marne et utiliser un mode fluvial ou directement dans la zone de traitement des déblais. Des zones de stockage des camions pour limiter les trajets pourront être créées. Cette question sera étudiée plus finement au moment de l'étude d'impact et de l'enquête publique.

71 Voir en annexe n°5.10

5.1.3. Les impacts lors de la mise en service

Les impacts en surface

Plusieurs contributeurs s'inquiètent des **répercussions que pourrait avoir le projet** en termes de **vibrations**.

« *Qu'en est-il des vibrations dues au passage des rames ?* » ; « *Le forage du tunnel m'inquiète au niveau de l'impact que cela pourrait avoir sous nos maisons* ».

Les CCI de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne demandent qu'une :

« *vigilance [soit] portée aux répercussions des travaux (vibrations notamment) sur un tissu commercial déjà fragile* »⁷².

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que le Métro ligne 1 sera situé entre 20 et 25 mètres de profondeur, en respect des distances réglementaires, permettant de limiter les vibrations pour les riverains tant en phase de construction que d'exploitation. De plus, la ligne 1 est équipée de métro sur pneus qui ont pour caractéristique de ne pas propager les vibrations du matériel roulant.

Des contributeurs et participants ont interrogé la maîtrise d'ouvrage sur la **prise en compte de spécificités hydrogéologiques** du territoire, notamment sur la **présence de carrières**. Ils craignent que les travaux fragilisent les terrains.

« *Fontenay est une ville qui présente des carrières et faire passer un métro pourrait déstabiliser des terrains déjà instables* » ; « *La définition des trois tracés présentés a-t-elle pris en compte l'impact hydrogéologique, étant donné les spécificités du territoire ?* ».

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que les données nationales hydrogéologiques ont été prises en compte dès le début des études et qu'elles permettent de donner un niveau d'information suffisant pour présenter des tracés techniquement faisables. Une fois le tracé arrêté, des sondages pourront être réalisés en complément tout au long du parcours.

5.2. Une demande de qualité de service du prolongement du Métro ligne 1

5.2.1. Faciliter les correspondances à Val de Fontenay

De nombreux avis estiment que l'intérêt principal du projet de prolongement du Métro ligne 1 à l'Est est de créer de nouvelles correspondances.

Parmi eux, certains s'interrogent sur la façon dont elles seront traitées à Val de Fontenay, doutant de la **capacité** de ce pôle à accueillir de nouveaux voyageurs, puisqu'ils l'estiment **dès à présent saturé**. Ils demandent à la maîtrise d'ouvrage de traiter les correspondances avec attention, en évitant notamment **qu'elles soient trop longues**.

72 Voir en annexe n°5.10

« Quelle sera la capacité de Val de Fontenay à accueillir autant de voyageurs alors qu'à l'heure de pointe du matin les quais des RER E et A sont déjà saturés ? » ; « Je tiens à souligner la petitesse de la gare face à l'ampleur des projets qu'elle devra accueillir. Les couloirs risquent d'être bondés. Il faudrait donc pouvoir l'agrandir, surtout concernant les escaliers qui mènent du RER E au RER A ».

L'AUT-IDF estime :

« problématiques » les correspondances entre le RER A et le RER E, et considère que « la qualité des correspondances à Val de Fontenay est un point essentiel : les prévisions de trafic du prolongement montrent clairement l'influence de la qualité des correspondances sur les trafics ».

Plusieurs collectivités se sont positionnées sur ce point, demandant aux maîtres d'ouvrage de travailler la qualité des correspondances au pôle Val de Fontenay, notamment dans le cadre de l'étude de pôle initiée par le STIF.

Le Conseil général du Val-de-Marne considère que :

« l'intermodalité devra (...) être travaillée finement, au sein de l'étude de pôle initiée par le STIF mais aussi dans sa conception même des lignes 1 et 15 du métro ».

La Ville de Fontenay-sous-Bois estime que :

« la qualité et l'efficacité de l'intermodalité au Val de Fontenay est primordiale », aussi demande-t-elle au STIF de « prendre en compte cette problématique lors de l'étude de pôle [qu'il initie], mais aussi dans la conception même des lignes 1 et 15 du métro »⁷³. Elle précise qu'elle compte « interpellier la Région et l'État afin que le financement des adaptations de ce pôle majeur figure au CPER 2015-2020 ».

La Ville de Montreuil estime également que :

« la qualité des correspondances dépend de la qualité de ce pôle »⁷⁴.

La maîtrise d'ouvrage indique que le sujet du fonctionnement de Val de Fontenay dépasse le projet de prolongement du Métro ligne 1 et fait l'objet d'une étude dédiée du pôle pour faire émerger un projet adapté aux flux et correspondances attendus. Ce projet aura probablement plusieurs phases. L'étude en est au stade du diagnostic, et est menée en partenariat avec la Ville de Fontenay-sous-Bois.

Plusieurs contributeurs mettent l'accent sur la nécessité de rapprocher au maximum le Métro ligne 1 prolongée et le futur Métro ligne 15 du Grand Paris Express, afin de faciliter les correspondances.

« Comme la moitié du trafic de correspondance à partir de la ligne 1 irait vers la future ligne 15 selon les études, il convient effectivement de rapprocher le plus possible ces 2 stations (la 1 et la 15), ce qui est proposé à Val de Fontenay Est pour les tracés 1 et 2. » ; « Ce projet d'extension me permettra de prendre la ligne 1 à Val de Fontenay, mais pour cela il faut que la correspondance RER E et future ligne 15 soit immédiate avec la ligne 1. » ; « concernant l'articulation de la station de la ligne 1 Val de Fontenay avec celle de la ligne 15, il apparaît indispensable (...) que le premier maître d'ouvrage en présence sur l'un des deux projets, réalise l'ensemble du génie civil de la station commune [juxtaposées ou superposées] aux lignes 1 et 15 du métro ».

⁷³ Voir en annexe n°5.7

⁷⁴ Voir en annexe n°5.5

Le Conseil général du Val-de-Marne rappelle :

« la forte synergie entre les projets des lignes 1 et 15 de métro et l'enjeu de l'accélération de leurs calendriers pour pallier à la saturation des RER A et E ». Dans cette idée, il demande que « l'ensemble des mesures nécessaires soient prises pour la réalisation concomitante du génie civil des stations de la ligne 1 et 15 à Val de Fontenay, qu'elles soient superposées ou juxtaposées »⁷⁵.

La maîtrise d'ouvrage précise qu'à la station Val de Fontenay, la moitié des usagers qui utiliseront la ligne 1 proviendront de la ligne 15. Le fait que deux stations des lignes 1 et 15 soient côte à côte rend la correspondance très intéressante pour les usagers.

Quelques contributeurs demandent si le prolongement prévoit la création de correspondances avec le Tramway T1.

« Pourquoi ne pas créer une station commune ligne 1 et T1 à Montreuil ? » ; « Y a-t-il sur le parcours tracé 1 et tracé 2 une jonction avec le T1 ? ».

Des contributeurs évoquent la nécessité de réaliser un passage piéton sous l'A86, qui devra également être pris en charge par le premier des maîtres d'ouvrage des lignes 15 et 1.

« On ne doit pas chercher à simplifier la correspondance ligne 1 - RER A, mais les autres. Il manque donc au projet actuel de gare Fontenay sud un passage souterrain vers le sud du quai du RER E ».

5.2.2. Fréquence

Des avis estiment la fréquence trop faible, notamment au regard du projet de prolongement, et demandent si le projet sera l'occasion **d'augmenter la fréquence de la ligne**. Certains évoquent le fait que le prolongement permettra d'augmenter la fréquence à 85 secondes. (cf. 2.2.).

« La fréquence trop petite par rapport au nombre d'utilisateur de cette ligne » ; « Est-ce que les garages installés dans le prolongement du tunnel à Val de Fontenay permettront de garer des rames supplémentaires pour améliorer le service de la ligne 1 en augmentant la fréquence ? » ; « La ligne 1 prolongée permettra aussi à la ligne 1 tout entière de voir sa qualité de service améliorée par la possibilité, intrinsèquement liée au prolongement, d'exploiter toute la ligne 1 avec une fréquence de 85 secondes entre deux rames » ; « Le prolongement constituerait une opportunité de décharge de la partie Est de l'actuelle ligne 1 grâce au passage à 85 secondes entre deux rames, aujourd'hui impossible ».

La maîtrise d'ouvrage indique que les infrastructures ont été dimensionnées pour accueillir l'ensemble des rames que le système automatique permettrait de mettre en service. Actuellement, la fréquence qui s'élève à 105 secondes est considérée comme suffisante par rapport aux prévisions de trafic. La ligne 1 étant automatisée, elle sera en capacité d'offrir une fréquence supérieure si le besoin et avéré : le temps d'attente entre les rames pourrait être diminué à 85 secondes.

⁷⁵ Voir en annexe n°5.1

5.2.3. Assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

La question de l'accessibilité du métro aux personnes à mobilité réduite a été abordée à de plusieurs reprises.

« Il faudrait une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite au niveau des bouches de sortie » ; « À l'occasion du prolongement de la ligne, il conviendrait de mettre la totalité de la ligne en accessibilité pour les personnes en situation de handicap ainsi que pour tous ceux ayant des problèmes de mobilité ».

La maîtrise d'ouvrage indique que les trois nouvelles stations seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

5.2.4. La tarification

Des contributeurs évoquent la tarification, s'interrogeant notamment sur la zone de tarification à laquelle appartiendra le projet. D'autres demandent une évolution des zones de tarification Navigo.

« Il faudra mettre Fontenay en zone 1 car il n'y aura que ceux qui auront le Navigo ou bien les tickets spéciaux pour les autres zones qui pourront y aller » ; « Ne pourrait-on considérer tout Vincennes en zone 2 en attendant le miracle de l'arrivée du métro ? ».

D'autres encore craignent que le coût des transports augmente.

« J'espère que les prix de la carte Navigo ne subiront pas d'augmentation » ; « Les tarifs doivent être raisonnables et mêmes attractifs, pour encourager l'abandon du trajet individuel en voiture beaucoup trop polluant ».

À plusieurs reprises est évoquée la question du billet unique pour effectuer une correspondance métro / bus.

« Est-ce que le billet unique entre le métro et les bus sera prochainement mis en place ? » ; « Favoriser le ticket unique et pas cher entre métro, RER et bus, pour développer les transports en commun ».

La maîtrise d'ouvrage indique qu'il n'y aura pas de tarification spéciale, mais que s'appliquera celle en vigueur à la mise en service du prolongement.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF, explique qu'à partir de l'automne 2015, le Pass Navigo unique sera mis en place et que la question de l'utilisation d'un ticket unique (bus + métro) est un sujet qui devra prochainement être traité au vu de la forte demande.

Les enseignements de la concertation

Il ressort de la concertation :

Sur l'opportunité du projet et les conditions de mise en œuvre

- Un projet **très attendu et soutenu** comme en témoigne la **forte mobilisation du public** lors des réunions publiques et les nombreux avis reçus.
- Des **objectifs urbains et de mobilité** du projet partagés par les participants et des espoirs suscités par le projet en termes **d'accessibilité de territoires peu desservis par des modes lourds de transports en commun et de gains quotidiens de confort et de temps.**
- Des inquiétudes manifestées concernant le **coût du projet** et des demandes de garantie sur le **financement du projet.**
- Une forte attente pour une **mise en service du prolongement du Métro ligne 1 au plus tôt.**
- Une demande de la **poursuite des échanges avec les acteurs** pour la suite de la réalisation du projet.

Sur le tracé et les stations

- Un soutien **quasi unanime du public à la desserte du quartier des Rigollots** à Fontenay-sous-Bois et avec une préférence pour l'**emplacement ouest** de la station.
- Des **préférences divergentes exprimées pour la station intermédiaire** :
 - Une station **Grands Pêcheurs fortement soutenue en faveur du désenclavement d'un quartier dense** et peu accessible par les transports.
 - Une station **Verdun très souhaitée pour assurer la desserte efficace d'une centralité de Fontenay-sous-Bois.**
 - Une station **Fontaine moins soutenue.**
- Un fort intérêt pour **des correspondances efficaces et une bonne gestion du pôle à Val de Fontenay** avec une **préférence exprimée pour un terminus du prolongement du Métro ligne 1 à l'est du RER E** offrant une meilleure intermodalité qu'à l'ouest, notamment avec le Métro ligne 15 du Grand Paris Express, et une meilleure performance de transport.
- **Plusieurs propositions alternatives de tracés** exprimées dont **une demande d'approfondissement d'un tracé alternatif** desservant le secteur de Verdun et aboutissant au terminus Val de Fontenay Est (appelé le tracé 1/2/3).
- Des inquiétudes sur la réalisation des stations liées aux **acquisitions foncières** et les **nuisances attachées aux travaux** (impact sur la circulation et sur le cadre de vie).

Sur l'amélioration des transports en commun sur le secteur

- **Une demande forte d'amélioration de l'offre des transports existants** (bus, RER) et la **poursuite des projets de transports en commun** du secteur d'ici la mise en service du prolongement.
- Des sollicitations pour une **meilleure prise en compte des modes actifs** (vélos, piétons) dans l'accès aux stations et du **rabattement bus.**

➤ **Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.**

ANNEXES

ANNEXE 1 - LES COMPTES RENDUS DES RENCONTRES PUBLIQUES

- 1.1 - La réunion avec les acteurs du territoire
- 1.2 - La réunion publique à Vincennes
- 1.3 - La réunion publique à Montreuil
- 1.4 - La réunion publique à Fontenay-sous-Bois
- 1.5 - La rencontre voyageurs à la gare de Val de Fontenay
- 1.6 - La rencontre voyageurs à la station Château de Vincennes
- 1.7 - La rencontre de proximité sur le marché Diderot à Vincennes

ANNEXE 2 - LES OUTILS D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION

- 2.1 - Le dossier d'information
- 2.2 - Le dépliant
- 2.3 - L'affiche
- 2.4 - Les panneaux d'exposition

ANNEXE 3 - LE SUPPORT DE PRÉSENTATION DES RÉUNIONS PUBLIQUES

- 3.1 - Le diaporama

ANNEXE 4 - LES FICHES THÉMATIQUES

- 4.1 - Le coût
- 4.2 - Les données urbaines
- 4.3 - Les stations
- 4.4 - les tracés
- 4.5 - Les travaux
- 4.6 - Les prévisions de trafic

ANNEXE 5 - LES CONTRIBUTIONS DES INSTITUTIONS ET ASSOCIATIONS

- 5.1 - Le Département du Val-de-Marne
- 5.2 - Le Département de la Seine Saint-Denis
- 5.3 - L'Extrait du registre des délibérations du conseil communautaire d'Est Ensemble
- 5.4 - La contribution de la Communauté d'agglomération d'Est Ensemble
- 5.5 - La Ville de Montreuil
- 5.6 - La Ville de Nogent-sur-Marne
- 5.7 - La Ville de Fontenay-sous-Bois
- 5.8 - Le vœu de la majorité lors du conseil municipal de Fontenay-sous-Bois du 18 décembre 2014
- 5.9 - Le vœu de l'opposition « Réveillons Fontenay-sous-Bois » lors du conseil municipal de Fontenay-sous-Bois du 18 décembre 2014
- 5.10 - Les CCI de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne
- 5.11 - L'association Appel pour Fontenay
- 5.12 - L'association des Usagers des Transports - AUT
- 5.13 - L'association Métro Rigollots - Val de Fontenay
- 5.14 - L'association Fontenay vélo
- 5.15 - L'association Mieux se déplacer à bicyclette - MDB

ANNEXE 6 - LA DÉLIBÉRATION DU STIF APPROUVANT LE DOCP ET LES MODALITÉS DE CONCERTATION DU 11/12/2013**ANNEXE 7 - LE COURRIER D'INFORMATION SUR LES MODALITÉS DE CONCERTATION DU 4/12/2013****ANNEXE 8 - LE COURRIER DE SAISINE DE LA CNDP PAR LE STIF DU 13/05/2014****ANNEXE 9 - LES DÉCISIONS DE LA CNDP**

- 9.1 - La décision de la CNDP sur le mode de consultation du public du 4/06/2014
- 9.2 - La décision de la CNDP sur la nomination d'un garant du 2/07/2014

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



CONCERTATION DU
10 NOVEMBRE 2014
AU 10 JANVIER 2015

ANNEXES DU BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation recommandée
par la CNDP sous l'égide d'un garant

**ANNEXE 1 - LES COMPTES RENDUS
DES RENCONTRES PUBLIQUES****4**

1.1 - La réunion avec les acteurs du territoire	5
1.2 - La réunion publique à Vincennes	18
1.3 - La réunion publique à Montreuil	30
1.4 - La réunion publique à Fontenay-sous-Bois	41
1.5 - La rencontre voyageurs à la gare de Val de Fontenay	51
1.6 - La rencontre voyageurs à la station Château de Vincennes	52
1.7 - La rencontre de proximité sur le marché Diderot à Vincennes	56

**ANNEXE 2 - LES OUTILS D'INFORMATION
ET DE COMMUNICATION****59**

2.1 - Le dossier d'information	60
2.2 - Le dépliant	77
2.3 - L'affiche	78
2.4 - Les panneaux d'exposition	79

**ANNEXE 3 - LE SUPPORT DE PRÉSENTATION
DES RÉUNIONS PUBLIQUES****82**

3.1 - Le diaporama	83
--------------------	----

ANNEXE 4 - LES FICHES THÉMATIQUES**111**

4.1 - Le coût	112
4.2 - Les données urbaines	114
4.3 - Les stations	121
4.4 - les tracés	125
4.5 - Les travaux	129
4.6 - Les prévisions de trafic	134

**ANNEXE 5 - LES CONTRIBUTIONS
DES INSTITUTIONS ET ASSOCIATIONS****137**

5.1 - Le Département du Val-de-Marne	138
5.2 - Le Département de la Seine Saint-Denis	142
5.3 - L'extrait du registre des délibérations du conseil communautaire d'Est Ensemble	143
5.4 - La contribution de la Communauté d'agglomération d'Est Ensemble	146
5.5 - La Ville de Montreuil	149
5.6 - La Ville de Nogent-sur-Marne	153
5.7 - La Ville de Fontenay-sous-Bois	155
5.8 - Le vœu de la majorité lors du conseil municipal de Fontenay-sous-Bois du 18 décembre 2014	158
5.9 - Le vœu de l'opposition « Réveillons Fontenay-sous-Bois » lors du conseil municipal de Fontenay-sous-Bois du 18 décembre 2014	160

5.10 - Les Chambres de Commerce et d'Industrie de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne	161
5.11 - L'association Appel pour Fontenay	168
5.12 - L'Association des Usagers des Transports Île-de-France - AUT-IDF	173
5.13 - L'association Métro Rigollots - Val de Fontenay	175
5.14 - L'association Fontenay vélo	177
5.15 - L'association Mieux se déplacer à bicyclette - MDB	178

**ANNEXE 6 - LA DÉLIBÉRATION DU STIF APPROUVANT
LE DOCP ET LES MODALITÉS DE CONCERTATION
DU 11/12/2013****179****ANNEXE 7 - LE COURRIER D'INFORMATION SUR
LES MODALITÉS DE CONCERTATION DU 4/12/2013****183****ANNEXE 8 - LE COURRIER DE SAISINE
DE LA CNDP PAR LE STIF DU 13/05/2014****198****ANNEXE 9 - LES DÉCISIONS DE LA CNDP****201**

9.1 - La décision de la CNDP sur le mode de consultation du public du 4/06/2014	202
9.2 - La décision de la CNDP sur la nomination d'un garant du 2/07/2014	203

Tous les avis écrits individuels ont été archivés et sont accessibles à la demande auprès du STIF.

Annexe 1

Les comptes rendus des rencontres publiques

1.1 - La réunion avec les acteurs du territoire

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



REUNION AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

A l'Hôtel de Ville de Fontenay-sous-Bois
Le 18 novembre 2014 à 19h30

La réunion a duré 2h10 et a accueilli 31 participants.
20 interventions ont eu lieu depuis la salle.

La réunion avec les acteurs du territoire a réuni sur invitation des élus, des représentants du monde économique et associatif. Le STIF et la RATP, co-maîtres d'ouvrage du projet, ont ainsi répondu aux attentes formulées par les acteurs clés du territoire sur le projet et la concertation. Cette réunion a permis de créer un échange direct et initial en préalable des trois réunions publiques à venir.

Intervenants

La Région Île-de-France, financeur du projet

- **Pierre SERNE**, vice-président en charge des transports et des mobilités de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF

Le STIF et la RATP, co-maîtres d'ouvrage

- **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- **Mickaël FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet

Garante de la concertation

- **Claude BREVAN**, garante de la concertation, nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP)

Animation de la réunion

- **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils

Documentation disponible

- Le dépliant du projet de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay avec carte T
- Le dossier d'information sur le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay
- L'exposition sur le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay
- Une urne pour le recueil des avis

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





Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Déroulement de la réunion

1. Ouverture

- Mot d'accueil par **Jean-François VOGUET**, maire de Fontenay-sous-Bois
- Mot introductif par **Pierre SERNE**, vice-président de la Région Île-de-France
- Présentation du déroulement de la réunion par **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils
- Présentation du rôle du garant par **Claude BREVAN**, garante de la concertation

2. Présentation du projet par les maîtres d'ouvrage, STIF et RATP

- Présentation du projet en bref par **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- Présentation des objectifs du projet par **Mickaël FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- Présentation du prolongement pas à pas par **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet
- Présentation de la synthèse des tracés par **Mickaël FOLLIOU**, STIF
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOU**, STIF
- Présentation de la mise en œuvre du projet par **Denis GIRARD**, RATP
- Conclusion de la présentation par **Alexandre BERNUSSET**, STIF

3. Temps d'échange avec les participants

4. Clôture de la réunion

1. Ouverture

- Mot d'accueil par **Jean-François VOGUET**, maire de Fontenay-sous-Bois

Jean-François VOGUET se réjouit de la tenue de cette première réunion de concertation, à laquelle le STIF et la RATP ont convié différents acteurs du territoire. Il indique que cette réunion marque le début d'un projet attendu par la Ville depuis 1934, date à laquelle le prolongement a commencé à être évoqué. Au fur et à mesure des années, des associations se sont développées, notamment l'association métro Rigollots-Val de Fontenay, et des élus se sont mobilisés.

Cette réunion va permettre d'échanger sur les différents tracés et sur les engagements concernant la réalisation du projet. Il estime que cette réunion est un événement important, et espère que celle du 17 décembre à Fontenay-sous-Bois, avec la population, sera un succès. Les Fontenaisiens considèrent comme une évidence l'ouverture d'une station aux Rigollots. Avec le temps il sera possible de prolonger à Val de Fontenay.

- Mot introductif par **Pierre SERNE**, vice-président de la Région Île-de-France

Pierre SERNE explique que le prolongement est évoqué depuis 1934, et qu'il a longtemps été considéré comme étant un "serpent de mer". Il se réjouit de la force de persévérance et de volontarisme politique le projet voie le jour, et estime que le consensus politique dont le projet fait l'objet a probablement joué un rôle déterminant.

Il indique que le projet est désormais engagé. Il estime que le lancement de la concertation publique est un signe très fort, y compris pour une partie de la population qui doutait encore de la réalisation effective il y a quelques semaines. Depuis le lancement de la concertation le 10 novembre, 571 avis ont été reçus par le STIF, ce qui est une preuve de l'intérêt du territoire. Il considère possible de recevoir des milliers de retours sur cette concertation. Il se réjouit de la concertation publique recueille de nombreux avis, et précise qu'elle va durer jusqu'au 10 janvier.

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



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Pierre SERNE rappelle que la réunion de ce soir est destinée aux acteurs locaux, et qu'elle sera suivie de trois réunions publiques, une dans chaque ville concernée.

Il souligne que le STIF a tenu à ce que la concertation revête des formes nouvelles, afin de permettre à tous de participer : des rencontres sont ainsi organisées dans les gares autour du projet et sur les marchés, afin d'aller à la rencontre de la population pour recueillir son avis. Le STIF met en place depuis quelques années ces rencontres, qui permettent de toucher différents publics.

Il indique qu'il s'agit d'une « vraie » concertation, qu'aucun choix n'a été fait en amont. Il souligne que le rôle de la garante est de rappeler les maîtres d'ouvrage à l'ordre s'ils ont tendance à vouloir influencer les choix.

Il confirme que le financement des premières études des prolongements des lignes 1, 9 et 10, contenu dans une enveloppe d'environ 125 millions d'euros, est sécurisé, car est inscrit au protocole entre l'Etat et la Région, et sera repris tel quel dans le prochain Contrat de Projet Etat-Région (CPER). Pour la phase travaux, il sera nécessaire de construire des conventions de financement *ad hoc*. Il précise enfin que le budget adopté à l'Assemblée Nationale ce jour comprend des ressources nouvelles pour la Région.

- Présentation du déroulement de la réunion par **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils

- Présentation du rôle du garant par **Claude BREVAN**, garante de la concertation

Claude BREVAN indique que le rôle de garant est de veiller au respect des règles de la concertation, qui sont :

- La transparence de l'information et des débats ;
- L'équivalence des participants ;
- L'argumentation des avis.

Son rôle consiste aussi à s'assurer en amont de la concertation que l'information est complète (documents pédagogiques et accessibles à tous) et permet d'atteindre le maximum de personnes concernées. C'est dans cette perspective qu'a été prise la décision d'ouvrir un compte twitter pour la concertation. Elle souligne à ce propos que le nombre d'avis sur le site Internet est déjà très élevé.

Son rôle est également de s'assurer que le maître d'ouvrage répond dans la mesure du possible aux questions qui lui sont posées, et de garantir que la concertation sera ouverte, sincère, et que toutes les options seront examinées avec le même sérieux. Elle rappelle que chacun a le droit de s'exprimer, et indique se tenir à disposition de l'ensemble des participants.

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





Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



2. Présentation du projet

Voir diaporama mis en ligne sur le site Internet du projet : <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/documentation/>

- Présentation du projet en bref par **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- Présentation des objectifs du projet par **Mickaël FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- Présentation du prolongement pas à pas par **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet
- Présentation de la synthèse des tracés par **Mickaël FOLLIOU**
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOU**
- Présentation de la mise en œuvre du projet par **Denis GIRARD**
- Conclusion de la présentation par **Alexandre BERNUSSET**

3. Temps d'échange avec le public

Claude BREVAN, garante de la concertation, demande que soit précisée la différence entre les entrées et sorties de station et d'urgence. Elle estime cette précision importante, notamment pour la station Rigollots.

Denis GIRARD, RATP, confirme que deux implantations sont envisagées pour la station Rigollots, mais que les entrées et sorties de métro seront dans les deux cas situées au plus près du carrefour pour desservir le quartier.

Interventions du public

Patricia RAUDIER, vice-présidente de l'association **Métro Rigollots - Val de Fontenay**, demande si les stations compteront une ou plusieurs émergences.

Monique ABRAHAM, présidente de l'association **Métro Rigollots - Val de Fontenay**, demande comment les maîtres d'ouvrage ont estimé la fréquentation des voyageurs sur les différents tracés. Elle souhaite également savoir s'ils ont envisagé d'évacuer les déblais par la Marne, ce qui permettrait de réduire le nombre de camions sur les routes.

Jean-François VOGUET, maire de **Fontenay-sous-Bois**, souligne la possibilité d'utiliser également la voie ferrée de la ligne Paris - Bâle.

Bernard GOBITZ, vice-président de l'association **Métro Rigollots - Val de Fontenay**, demande si les garages qui seront installés dans le prolongement du tunnel à Val de Fontenay permettront de garer des rames supplémentaires pour améliorer le service de la ligne 1 en augmentant la fréquence. Il souligne que le prolongement avait aussi été présenté comme étant un projet d'amélioration de la ligne 1.

- **Les sorties des stations**
Denis GIRARD, RATP, indique que chaque station comptera au minimum deux sorties. Les stades

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



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



ultérieurs des études permettront de définir précisément leur implantation. Actuellement, l'ensemble des sorties possibles n'a pas encore été étudié.

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que les réflexions sur le positionnement des sorties seront menées lors des études conduites pour le schéma de principe, en concertation avec les acteurs locaux.

• Les déblais

Denis GIRARD, RATP, souligne que malgré la proximité de la Marne, il sera nécessaire d'utiliser des camions pour relier le puits du tunnelier au fleuve. Il n'est pas possible de dire actuellement s'il est plus opportun que les camions rejoignent la Marne ou directement la zone de traitement des déblais. La question sera étudiée finement au moment de l'étude d'impact, lors de l'enquête publique.

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que le cadre du Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC) s'applique à cette étape, et que l'ensemble des réflexions s'y attachant entrent dans le cadre de l'étude d'impact. Il souligne que les remarques des participants permettent aux maîtres d'ouvrage d'avancer dans la conduite du projet.

• Les garages du métro

Denis GIRARD, RATP, confirme que les infrastructures ont été dimensionnées pour accueillir l'ensemble des rames que le système automatique permettrait de mettre en service. Les systèmes automatiques de la ligne 1 permettraient en effet de diminuer à 85 secondes le temps d'attente entre chaque rame. Actuellement, la fréquence, qui s'élève à 1 minute 45, est considérée comme suffisante par rapport au trafic.

• Les chiffres de fréquentation

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que pour calculer les chiffres de fréquentation, le STIF applique un modèle qui est utilisé pour l'ensemble des projets franciliens depuis plusieurs années. La comparaison des chiffres de fréquentation à la mise en service, avec ceux des estimations préalables montre que le modèle est fiable.

Claude BREVAN demande que soit précisé à quel degré de détail la concertation préalable pourra aboutir sur la question de la localisation des stations, en présentant a minima les hypothèses envisagées.

Concernant l'évacuation des déblais, elle estime nécessaire de préciser en quoi consiste le Plan régional d'évacuation des déchets, soulignant que la phase chantier entraîne de nombreuses nuisances pour les riverains.

Elle demande également d'expliquer comment est construit le modèle de prévision de trafic, en précisant les paramètres pris en compte, les hypothèses d'évolution, etc.

• Les chiffres de fréquentation

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que les simulations de trafic portent à horizon de réalisation du prolongement, en tenant compte des projets qui seront alors en service. Les hypothèses d'évolution sont basées sur des données de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Île-de-France.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France, souligne que le Plan de déplacements urbains Île-de-France évalue à environ 7% l'augmentation des déplacements à horizon 2020, par rapport à 2011. Elle tient compte de l'augmentation de la population, des emplois, de la réalisation des projets urbains et de l'augmentation de l'utilisation des transports en commun. L'Institut

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



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Le prolongement de la Région Île-de-France base ses modèles d'évolution sur des chiffres de l'INSEE notamment. Il précise que ces chiffres s'inscrivent dans un contexte de stabilité.

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

- > Encart « En savoir + : Méthodologie des études de trafic »
- > La Fiche thématique sur les prévisions de trafic

Dominique LE BIDEAU, 1^{ère} adjointe au maire de Vincennes et conseillère générale du Val-de-Marne - canton de Vincennes-Est, indique que Vincennes est concernée depuis 1935 par le prolongement, qui devait initialement s'arrêter aux Rigollots. La Ville se réjouit pour les habitants de Fontenay-sous-Bois que le prolongement aille au-delà. Elle précise que la population attend avec impatience la réalisation du projet. Elle s'intéresse sur l'emplacement de la station Rigollots et se réjouit de savoir qu'il y aura une concertation avec la municipalité pour connaître l'emplacement des sorties des stations.

Liliane PIERRE, vice-présidente du Conseil général du Val-de-Marne - canton de Fontenay-sous-Bois-Ouest, souligne que les approches d'évaluation du territoire intègrent également des données en lien avec le Contrat de Développement Territorial, ainsi que les études menées au niveau du Conseil général concernant la réalisation de nouveaux collèges, et les logements induits par le Grand Paris. Ces données permettent d'avoir une vision globale du développement. Elle souligne que l'installation de la Société Générale à Fontenay-sous-Bois laisse penser que de nouveaux habitants vont s'installer dans la ville. Elle estime bénéfique de réaffirmer le financement des études, car cela donne de la crédibilité au projet dans une période de baisse importante des dotations territoriales. Elle demande si les maîtres d'ouvrage peuvent être plus précis dans la localisation de la station des Rigollots.

Georges BERTRAND, Association montreuilloise des usagers des transports c. de l'Est parisien (AMUTC), est satisfait de la tenue de cette réunion. Il souligne que les objectifs annoncés du projet, à savoir desservir le territoire et renforcer le maillage du réseau, sont ceux défendus par l'AMUTC depuis des années.

Il est très satisfait d'entendre la garante dire que l'ensemble des informations sera partagé, et que tous les avis pourront être formulés. A ce sujet, il estime qu'il faudrait que le dossier d'information soit plus précis. Il estime que le site Internet de la concertation est difficile d'accès, que les documents ne sont pas aisément accessibles, et demande que le dossier d'information soit disponible en téléchargement sur le site.

Il regrette que la carte du diaporama présenté ce soir ne soit pas plus précise, et souhaiterait que les plans précis soient partagés, afin de permettre à chacun de mieux comprendre le projet, notamment pour la station Grands Pêcheurs.

Il souhaite enfin que les études utilisées pour évaluer la fréquentation des stations soient mises à disposition sur le site, ainsi que des éléments financiers permettant de comprendre le coût du projet.

Claude MALLERIN, conseiller municipal délégué aux transports à Fontenay-sous-Bois, précise que le terme technique « émergences » renvoie aux « bouches » de métro. Il estime que l'usage d'un langage trop technique permettra aux participants de poser ces questions dans le débat. Il demande que les maîtres d'ouvrage indiquent s'il est possible d'avoir deux sorties de métro ou davantage. Il estime que à la station des Rigollots, il est possible de prévoir deux sorties de métro.

• Les sorties des stations

Denis GIRARD, RATP, confirme que chaque station comprendra au moins deux sorties.

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



iledeFrance



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



• Le coût du projet

Denis GIRARD, RATP, indique que les coûts sont globalement similaires pour chaque tracé. A ce stade des études, les aléas sont de l'ordre des 20%, c'est pourquoi, il n'est pas apporté davantage de précision dans les documents d'information à destination du grand public.

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

- > La Fiche thématique sur le coût du projet

• L'information sur le projet

Alexandre BERNUSSET, STIF, prend bonne note des améliorations à apporter au site Internet. Il propose d'y travailler pour identifier ces points d'amélioration. Les données les plus détaillées, comme les plans pour chaque station, sont accessibles dans le Document d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), lui-même téléchargeable sur le site Internet, comme l'ensemble des documents (dépliant, DOCP, dossier d'information).

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

- > Rubrique « Les documents d'information »

Claude BREVAN estime que les études très détaillées ne sont pas accessibles à tous, car elles sont très techniques. Elle demande s'il serait possible que les maîtres d'ouvrage réalisent des fiches sur certains points. Ces fiches pourraient proposer des informations d'une complexité intermédiaire entre le DOCP et le dossier d'information synthétique, et pourraient être disponibles sur le site. Elles pourraient traiter notamment des questions de modélisation des prévisions de trafic.

Elle demande si les maîtres d'ouvrage auront choisi l'un des tracés et auront déterminé le positionnement de la station à Val de Fontenay à l'issue de la concertation préalable. Elle demande s'il sera possible au sortir de la concertation préalable d'indiquer la localisation de la station des Rigollots. Elle estime que les maîtres d'ouvrage sont en mesure de présenter les contraintes potentielles de manière détaillée.

Elle souligne qu'au moment de l'étude d'impact, les maîtres d'ouvrage devront expliquer les raisons pour lesquelles les deux autres tracés n'ont pas été retenus.

• Les résultats attendus de la concertation

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique qu'un bilan sera réalisé à l'issue de la concertation. Ce bilan servira de base aux élus du STIF pour se prononcer sur le choix du tracé retenu. Il confirme que l'objectif de la concertation est de choisir un tracé, soulignant qu'il est impossible de conserver les trois tracés dans les études ultérieures.

Concernant la localisation de la station Rigollots, il indique que des études plus détaillées concernant l'impact sur le foncier doivent être réalisées préalablement à la décision entre la localisation à l'Est ou à l'Ouest. L'objectif de la concertation préalable pour cette station est d'entendre les participants. Dans le cadre de la concertation continue, le STIF et la RATP reviendront vers les élus pour déterminer la localisation de la station au cours des études de schéma de principe.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France, précise que le projet peut évoluer tant que la déclaration d'utilité publique n'a pas été prononcée. Il cite l'exemple du prolongement de la ligne 11 à Rosny Bois Perrier, qui prévoyait avant l'enquête publique la destruction de 14 parcelles pour réaliser la station La Boissière ; au sortir de l'enquête publique, 13 parcelles sur les 14 envisagées n'étaient plus à détruire.

Il rappelle que la concertation préalable est le premier temps de dialogue, et que seule la déclaration d'utilité publique fige le projet.

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



iledeFrance



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Patricia BAUDIER, vice-présidente de l'association Métro Rigollots - Val de Fontenay, demande si des expropriations seront réalisées à Fontenay-sous-Bois.

Bernard GOBITZ, vice-président de l'association Métro Rigollots - Val de Fontenay, rappelle que son association est favorable au projet, et qu'elle se réjouit de le voir avancer. Il propose aux co-maîtres d'ouvrage de leur transmettre un document élaboré par l'association listant les préoccupations des riverains afin que des éléments de réponse soient préparés. Concernant la phase des travaux, il estime que répondre aux participants que cette phase s'inscrit dans le cadre légal serait une mauvaise réponse, de nature à les mécontenter.

Claude BREVAN confirme qu'il serait intéressant de préciser la durée des chantiers pour chaque site.

Yoann RISPAL, conseiller municipal délégué aux déplacements et circulations douces à Fontenay-sous-Bois, remercie le STIF et la garante pour la tenue de la réunion de ce soir, qu'il estime être une heureuse innovation, puisqu'elle consiste à rassembler les acteurs afin de permettre à la population de s'exprimer davantage lors des réunions publiques à venir.

Il confirme que les attentes sont nombreuses sur le projet, et souligne l'important besoin de pédagogie qui permettrait de remédier aux fausses informations qui circulent. Il souligne ainsi que les habitants de Fontenay-sous-Bois ont cru pendant longtemps que les infrastructures existantes pouvaient être réutilisées. De nombreux Fontenaisiens ne savent pas que le métro, rejoignant Val de Fontenay, est à présent d'envergure régionale. Il estime que les propos introductifs des maîtres d'ouvrage lors des réunions publiques seront déterminants pour faire comprendre que le projet a évolué.

Il estime heureux que le projet en soit seulement au stade du DOCP, car cette phase est suffisamment souple pour intégrer les demandes de la population. Il annonce aujourd'hui l'emplacement de telle ou telle station comporte le risque de décevoir. Il estime nécessaire d'être prudent en se contentant de proposer des hypothèses.

Yoann RISPAL conseille de souligner devant les usagers de la station Val de Fontenay qu'une étude de pôle est menée, qui vise à étudier les améliorations envisageables. Il estime très important que les Fontenaisiens comprennent que l'amélioration de l'existant est un des axes d'intervention du STIF. Il estime cet aspect d'autant plus important que le pôle Val de Fontenay est d'ores et déjà saturé, et ce avant l'arrivée du prolongement du tramway T1, de la ligne 15 du Grand Paris Express et de la ligne 1 prolongée.

Il souligne également que la ligne 15 apparaît à la population comme acquise. Rappelant son horizon de réalisation à 2030, il estime que les élus se doivent d'accélérer le calendrier.

A propos de la réalisation de la ligne 1, il souligne que les habitants ne savent pas tous ce qu'est le Schéma Directeur de la Région Île-de-France. Ainsi, lorsqu'est annoncé un « horizon de réalisation SDRIF 2030 », les habitants comprennent que la ligne 1 sera réalisée en 2030. Cet horizon est trop lointain pour eux, même s'ils ont conscience que construire un métro prend du temps. Il souhaite qu'un horizon techniquement réaliste soit proposé, à savoir 10 ans, et rappelle que le STIF et les financeurs sont attendus sur cette question.

Il indique que la réunion publique de Fontenay-sous-Bois aura lieu le 17 décembre à 19h30 à l'école Michelet, et que la Ville mettra un car à disposition des habitants des Rigollots, puisqu'il n'existe pas de liaison directe depuis ce quartier jusqu'au lieu de réunion.

Yoann RISPAL demande enfin que les maîtres d'ouvrage annoncent clairement qu'ils ne reviendront pas vers les habitants avant 2 ou 3 ans.

Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois, partage les propos de Yoann RISPAL. Il souligne que les élus des villes sont très sensibilisés au projet de prolongement de la ligne 1. La population et les élus sont de plus en plus sensibilisés à l'intérêt général. Il rappelle s'être positionné sur la nécessité de prolonger le métro jusqu'à Val de Fontenay, indiquant que cela donnait de la cohérence du point de vue régional, et qu'arrêter le métro aux Rigollots n'était pas satisfaisant d'un

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



îledeFrance



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



point de vue économique et du point de vue du maillage. Il estime qu'il est rapidement rapproché de Montreuil sur cette question, car il estime plus intéressant de passer par Montreuil, du point de vue de la fréquentation, de l'économie et de la desserte. Il est conscient que ces arguments peuvent entrer en contradiction avec ceux de certains habitants de Fontenay-sous-Bois, mais estime nécessaire de mettre en avant ces éléments d'argumentation.

Il considère qu'après la période de satisfaction de la population à voir ce projet très populaire aboutir, des inquiétudes et contestations vont émerger. Il estime donc nécessaire d'être le plus transparent possible, notamment sur la question des expropriations.

Jean-François VOGUET souligne que la question des expropriations concerne la station des Rigollots autant que celle de Verdun, qui est également située dans un quartier dense. Aussi souhaite-il connaître les méthodes de construction de la station : sera-t-elle creusée ou réalisée en souterrain ? Il souligne que ces méthodes n'ont pas les mêmes conséquences sur le foncier et donc sur les expropriations.

Il estime qu'une fois le tracé retenu, il sera nécessaire d'être très précis sur la question des sorties de métro et des déblais.

Il est nécessaire selon lui de donner toutes les garanties sous peine de créer des difficultés, alors que le projet est si formidable pour la population, le développement des villes, le développement économique, et l'amélioration des transports. Il évoque ainsi les difficultés des utilisateurs de la ligne A du RER et ceux du bus 118.

Pour finir, il estime que des réponses devront être apportées à la question du devenir des lignes de bus.

Catherine PILON, adjointe au maire déléguée des transports et déplacements à Montreuil, estime également qu'une mise en service en 2025 susciterait davantage d'enthousiasme, et estime que cette date semble réaliste au regard de projets déjà en service. Pour cette raison, elle souhaite que la date de 2025 soit annoncée dans les prochaines réunions publiques.

Elle alerte sur le fait que les difficultés rencontrées par les projets dans cette ville (prolongement de la ligne 11 du métro, prolongement du T1), expliquent que certaines personnes sont désabusées.

Elle estime que passer par Grands Pêcheurs serait un très bon choix, soulignant que ce quartier a fait l'objet de 15 ans de rénovation urbaine et qu'il a bénéficié d'importants investissements publics. Choisir la station Grands Pêcheurs serait selon elle très positif pour le quartier, qui pourrait alors être considéré comme étant définitivement sorti de la géographie prioritaire des quartiers en politique de la ville.

Elle remercie les maîtres d'ouvrage pour le dossier d'information qu'elle considère très pédagogique, soulignant que l'intermodalité est bien présentée. Elle suggère de compléter les données d'intermodalité avec les temps de trajet en voiture, afin de montrer à quel point le projet sera positif pour le territoire. Elle suggère également de présenter les équipements qui seraient desservis, car la concertation pourrait être l'occasion pour les participants de découvrir des équipements structurants.

Elle rappelle que le Métro ligne 1 prolongé montera sur le plateau, et qu'il serait utile de pouvoir embarquer son vélo à bord, ce qui est actuellement impossible dans Paris. Elle estime qu'il serait très profitable que la ligne 1 innove à ce sujet, en proposant un wagon réservé aux vélos, à partir de Saint-Mandé par exemple. Elle souligne que cette pratique aurait sans doute l'avantage de soulager les bus.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France, rappelle qu'en moyenne, une demande d'investissement est nécessaire avant la mise en service, ce qui conduirait pour la ligne 1 à une mise en service aux environs de 2026-2027. Il rappelle toutefois que le projet en est à ses débuts, et qu'il faut connaître de nombreux aspects avant la mise en service. Il évoque les mécontentements qui provoquent les mises en service intervenant deux ans après les dates annoncées (ligne 14, ligne 12). Aussi, il ne

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



îledeFrance



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



considère pas raisonnable d'afficher un objectif plus précis et trop ambitieux. Il ne considère pas 2030 comme étant l'objectif, car en réalité, l'objectif est de mettre le projet en service plus tôt.

Claude BREVAN abonde dans le sens de Pierre SERNE, soulignant avoir présidé trois débats publics sur des projets autoroutiers, qui connaissent tous à présent des retards importants. Elle estime qu'annoncer des dates qui ne peuvent être tenues entraîne un très grand scepticisme sur les projets dans la population. Elle estime que la proposition faite par les maîtres d'ouvrage est plus raisonnable.

• Les acquisitions foncières et les nuisances des travaux

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme que l'objectif des maîtres d'ouvrage est bien la transparence sur l'ensemble des aspects, le partage des connaissances disponibles à ce stade. Il reste des incertitudes, notamment sur le positionnement exact des impacts fonciers. A ce stade, les maîtres d'ouvrage peuvent seulement dire s'il y a des risques d'acquisitions foncières sur telle ou telle station.

Denis GIRARD, RATP, rappelle que les stations Rigollots et Verdun se situent en secteur dense. Les maîtres d'ouvrage estiment à ce stade que les constructions des stations nécessiteront des acquisitions foncières. Celles-ci se dérouleront en négociation avec les propriétaires des parcelles. Il rappelle qu'une station faisant environ 100 m de long, 25 à 28 mètres de large, et 20 à 25 m de profondeur, il est impossible de réaliser les travaux sans aucune conséquence sur le tissu environnant. Il indique que, plus les travaux seront facilités, moins ils seront longs. Faciliter les travaux signifie recourir potentiellement à des emprises foncières importantes. Ceci sera étudié au moment de l'étude d'impact. Actuellement, il est envisagé de réaliser l'ensemble des stations depuis la surface. Concernant les nuisances, notamment liées à la gestion des déblais, des zones de stockage des camions pour limiter les trajets pourront être créées. Il souligne que pour réaliser un tel projet, 5 à 6 années de travaux sont nécessaires, auxquelles s'ajoutent environ deux ans de travaux de déviation des réseaux concessionnaires (réseaux EDF, GDF, réseaux télécom, etc.), ainsi que les phases administratives.

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que les stations Rigollots et Verdun présentent des enjeux fonciers plus importants que celles des Grands Pêchers et de Fontaine. Il confirme que les travaux seront visibles sur l'ensemble des stations, car elles seront réalisées depuis la surface, ainsi que sur les Zones d'entrée et de sortie du tunnel. L'entrée du tunnel se situera à Val de Fontenay, la sortie dans le Bois de Vincennes, à proximité de la limite avec Fontenay-sous-Bois. Ces zones de travaux seront visibles, et vont nécessiter d'évacuer les déblais. Il précise que la zone la plus importante est l'entrée du tunnel, car c'est le puits de sortie des déblais.

Toute l'information sur la plantation des stations est accessible sur [le site internet](#)

> [Rubrique « Stations »](#)

> Le [Document d'objectifs et de caractéristiques principales \(D.O.C.P.\)](#) (suivre le lien), page 85, 2^{ème} partie « La présentation du prolongement - 2. Description des stations »

• La place du vélo

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que le règlement actuellement en vigueur dans le métro n'autorise pas à prendre son vélo. En revanche, le STIF entend mettre en œuvre le schéma directeur vélo, en développant des abris et des consignes Véligo, en collaboration avec les collectivités, pour développer l'intermodalité. Ceci est pris en charge par le projet.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France, souligne que le Club des Villes et Territoires Cyclables, dont plusieurs participants à la réunion de ce soir sont membres, travaille à faire évoluer les pratiques. Aussi, il estime envisageable que les choses aient évolué sur cette question d'ici la mise en service de la ligne 1, tel que l'embarquement de son vélo à certaines heures de la journée.

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



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots - Val de Fontenay, estime qu'il serait intéressant d'associer à ces réflexions les associations de vélo à Montreuil, à Vincennes et à Fontenay-sous-Bois.

Liliane PIERRE, vice-présidente du Conseil général du Val-de-Marne - canton de Fontenay-sous-Bois-Ouest, souligne que durant des années, la mobilisation sur le projet visait à obtenir le prolongement du métro aux Rigollots. Maintenant que le projet a évolué, qu'il est plus ambitieux et concerne davantage d'usagers, elle estime nécessaire de le présenter comme étant en lien avec les autres projets de transports, tels que le tramway T 1 et la ligne 15 du métro, et de souligner qu'il ne s'agit plus du même projet. Ceci permettrait d'expliquer son coût plus élevé et le temps de réalisation plus long. Elle estime intéressant de valoriser cet aspect de l'évolution du projet.

Yoan RISPAL, conseiller municipal délégué aux déplacements et circulations douces à Fontenay-sous-Bois, conseille de préparer la réponse à la question « pourquoi avez-vous complexifié le projet ? », estimant que la réponse est que « le projet ne se serait jamais fait s'il s'arrêtait aux Rigollots », pour des raisons techniques, financières et de trafic. Il estime également nécessaire d'explicitier la question de la charge, car les habitants craignent que la ligne 1 soit saturée avec le projet. Il estime que le prolongement permettra d'améliorer l'ensemble de la ligne grâce à l'augmentation de la fréquence à 85 secondes.

Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois, ajoute avoir entendu une autre thématique à propos du tramway T1, qui est celle de la crainte de voir des « loubards » de Montreuil utiliser le métro.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France, indique que la ville de Paris, et surtout la mairie du 12^e arrondissement, sont vigilants concernant le Bois de Vincennes. Il estime nécessaire qu'elles expriment leurs préoccupations durant la concertation, et se propose de le rappeler à la mairie du 12^e arrondissement au cours d'une rencontre prochaine.

Claude BREVAN est frappée dans certaines concertations ou débat, par certains avis publiés sur les sites Internet, qui craignent le changement sociologique des territoires concernés. Elle estime nécessaire d'être vigilant face à la possibilité d'interventions diffamatoires et infamantes en réunions publiques.

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots - Val de Fontenay souligne qu'aux heures de pointe, on ne constate aucun trouble causé par des jeunes.

Olivier HUSSENOT, Chargé de mission transports, voirie, déplacements, espaces verts et environnement au cabinet de la maire du 12^e arrondissement, confirme que la mairie du 12^e arrondissement s'exprimera sur la question du Bois de Vincennes, que ce soit dans le cadre de la concertation ou au cours de la rencontre avec Pierre SERNE. Il confirme les inquiétudes de la Mairie sur le Bois de Vincennes, relatives à l'impact du projet. Il souligne la préoccupation quotidienne de la mairie du 12^e sur chaque mètre carré du Bois, et évoque le respect de la charte du Bois, auxquelles l'ensemble des communes concernées sont attachées. Il estime que la mairie de Paris s'exprimera également.

Jean CUVILLIER, chargé de mission déplacements auprès du Président du président de la Commission d'agglomération de la Vallée de la Marne et de la ville du Perreux-sur-Marne, attire l'attention des maîtres d'ouvrage sur la nécessité de ne pas négliger l'impact foncier des puits

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



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Selon lui, lorsque les habitants découvrent que des puits sont prévus, ils s'interrogent sur leur localisation. L'espace concerné n'est certes pas aussi important que celui d'une station, mais si des expropriations sont nécessaires, cela peut créer des conflits. Il estime que 7 ou 8 puits seront nécessaires sur ce projet, et qu'il faut anticiper cette question pour être en mesure de faire des propositions.

Catherine LAINE, Responsable de la Mission Consultative à la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) du Val-de-Marne, rappelle que la CCI a déjà été rencontrée au mois de mai, et rappelle les points de vigilance exprimés concernant les éventuelles interactions du financement du prolongement de la ligne 1 sur le calendrier de réalisation du Grand Paris Express. Elle souhaite que l'impact économique sur le financement par les entreprises soit affinée et que les entreprises soient informées, notamment sur les impacts des travaux sur Val de Fontenay et sur le Péripole.

Claude BREVAN demande si certaines cartes T demandaient la tenue de réunions spécifiques avec les entreprises.

Anne DESCOS, STIF, indique que l'information sur la concertation a été diffusée auprès des entreprises du territoire, et qu'un certain nombre a accepté de diffuser le dépliant. Plusieurs de ces entreprises ont été conviées à la réunion ce soir.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France, rappelle que les mécanismes de financement de la Région et du Grand Paris Express sont distincts. Les lignes du Grand Paris Express sont financées par la Société du Grand Paris, qui dispose de ses propres mécanismes de financement, tandis que le prolongement de ligne métro relève du droit commun. Le financement sera essentiellement contractualisé entre la Région et l'Etat.

Marc PELISSIER, président de la Fédération nationale des associations des Usagers des transports (FNAUT) Île-de-France, soutient ce projet qui revêt selon lui un intérêt local, mais également régional par les correspondances à Val de Fontenay.

Il souligne que la qualité des correspondances à Val de Fontenay est un point essentiel : les prévisions de trafic du prolongement montrent clairement l'importance de la qualité des correspondances sur les trafics. Il serait intéressant de disposer d'éléments sur la part des correspondances entre la ligne 1 prolongée et le RER A, le RER E, le T1 et la Ligne 15 Est. Il serait également intéressant de dire selon lui, dans le cas où la ligne 15 Est serait livrée après la ligne 1, dans quelle mesure cela jouera sur la fréquentation de la ligne 1 prolongée. Il souhaite disposer d'éléments précis sur les usagers, mode par mode.

La préoccupation de son association porte sur la désaturation du pôle Val de Fontenay, notamment pour les correspondances entre le RER A et le RER E, qui sont problématiques.

L'association plaide pour un calendrier réaliste, mais elle est également volontariste. Il est annoncé que la ligne 1 sera mise en service en 2030 dès le stade de la concertation préalable, cela signifie que le délai a diminué. Il compare avec la ligne 15 Sud, qui a été mise en débat en 2010 : elle est annoncée pour 2020, avec un coût de 5 milliards et 32 km de ligne. Le prolongement de la ligne 1 représente 5 km, mais nécessiterait 15 ans. Il est nécessaire d'accorder les calendriers, et ne pas annoncer dès le départ un calendrier aussi lointain.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France, indique que le projet sera réalisé avant 2030, car il est inscrit au SDRIF qui lui-même prend fin en 2030. Il annonce que l'annonce d'une année précise à ce stade serait peu réaliste, et souligne que, le projet, ne faisant pas l'objet d'opérations ni de difficultés techniques majeures, il est possible d'espérer une réalisation avant 2030.

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots - Val de Fontenay estime

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



île de France



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



nécessaire d'évoquer également la question des nuisances liées aux déviations de la circulation.

4. Conclusion

• Les principales préoccupations exprimées pendant la réunion, par Claude CHARDONNET

- Les « bouches » de métro ;
- La phase chantier (durée, gestion déblais, nuisances) ;
- Les prévisions de trafic et la façon dont elles sont élaborées ; les éléments constituant le modèle. A ce sujet, Claude BREVAN a invité le STIF à davantage de pédagogie ;
- Le coût, en saluant le fait que le financement des études est sécurisé ;
- Le souhait d'accéder plus facilement aux données du projet (partager sur le site les différentes études du projet) ;
- L'importance de la précision des informations délivrées ;
- La demande adressée à la maîtrise d'ouvrage de travailler à la préparation de réponses aux préoccupations de ceux qui sont critiques vis-à-vis du projet, listées par l'association Métro-Rigollots ;
- Le calendrier et l'échéance du projet.

• Les points d'attention retenus par les maîtres d'ouvrage, par Claude BREVAN

- Le chantier est une problématique essentielle, car elle concerne deux types de publics : ceux qui vont bénéficier du prolongement sans avoir subi les désagréments du chantier, et ceux qui vont subir les nuisances du chantier. Elle estime important de préciser ce qui pourra rendre les nuisances supportables, et pour cela, d'en dire davantage sur l'organisation du chantier de métro.
- Concernant la demande d'accès aux sources, elle suggère que, si une dizaine de personnes sont intéressées à pouvoir mieux comprendre les prévisions de trafic, il serait opportun d'organiser des ateliers spécifiques sur cette thématique. Cela éviterait que le public soit frustré, et les participants à ces ateliers pourraient servir de relais auprès du reste de la population.

• Les prochaines étapes de la concertation et du projet, par Alexandre BERNUSSET, STIF

Alexandre BERNUSSET remercie les participants de leur présence, et assure que les maîtres d'ouvrage ont bien noté les points de vigilance exprimés. Il annonce la prochaine rencontre, qui aura lieu le samedi 22 novembre au marché Diderot de Vincennes, et la prochaine réunion publique qui aura lieu le lundi 24 novembre à Vincennes également.

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



île de France



1.2 - La réunion publique à Vincennes

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



REUNION PUBLIQUE A l'école de l'Est, Vincennes Le 24 novembre 2014 à 19h30

La réunion a duré deux heures et a accueilli 187 participants.
14 interventions ont eu lieu depuis la salle.

Intervenants

La Région Île-de-France, financeur du projet

- **Pierre SERNE**, vice-président en charge des transports et des mobilités de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF

Le STIF et la RATP, co-maîtres d'ouvrage

- **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- **Mickaël FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- **Ugo LANTERNIER**, RATP, directeur de l'agence de développement territorial du Val-de-Marne
- **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet

Garante de la concertation

- **Claude BREVAN**, garante de la concertation, nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP)

Animation de la réunion

- **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils

Documentation disponible

- Le dépliant du projet de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay avec carte T
- Le dossier d'information sur le de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay
- L'exposition sur le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay
- Une urne pour le recueil des avis

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



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Déroulement de la réunion

1. Ouverture

- Mot d'accueil par **Laurent LAFON**, maire de Vincennes
- Mot introductif par **Pierre SERNE**, vice-président de la Région Île-de-France
- Présentation du déroulement de la réunion par **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils
- Présentation du rôle du garant par **Claude BREVAN**, garante de la concertation

2. Présentation du projet par les maîtres d'ouvrage, STIF et RATP

- Présentation du projet en bref par **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- Présentation des objectifs du projet par **Mickaël FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- Présentation du prolongement pas à pas par **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet
- Présentation de la synthèse des tracés par **Mickaël FOLLIOU**, STIF
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOU**, STIF
- Présentation du niveau de service de la ligne 1, par **Ugo LANTERNIER**, RATP, directeur de l'agence de développement territorial du Val-de-Marne
- Présentation de la mise en œuvre du projet par **Denis GIRARD**, RATP
- Conclusion de la présentation par **Ugo Lanternier**, RATP et **Alexandre BERNUSSET**, STIF

3. Temps d'échange avec les participants

4. Clôture de la réunion

1. Ouverture

Accueil républicain par Laurent LAFON, maire de Vincennes

Laurent LAFON salue les participants qu'il se réjouit de voir si nombreux. Il estime cette forte participation très positive, soulignant qu'il s'agit ce soir d'une réunion importante, attendue depuis longtemps par Vincennes sur cet ancien projet vincenno-fontenaisien. Il souligne qu'avec la concertation, le projet franchit une étape supplémentaire dans sa réalisation, qu'il appelle de ses vœux. Le STIF, la RATP et la Région organisent la concertation, qui porte sur différentes options, notamment celles de tracé et de localisation de la station intermédiaire. La concertation est destinée au public, qui est invité à s'exprimer et à donner son avis sur tracé.

En tant que maire, il se réjouit de la tenue de la concertation, et qu'ainsi, le projet de prolongement de la ligne 1 franchisse une étape supplémentaire.

Il estime que le projet est complexe et long, et que d'autres étapes sont à venir, notamment sur la question du financement. Il rappelle qu'une fois que le tracé sera arrêté et que les études seront réalisées, il sera temps de se poser la question du financement. Sur un sujet aussi complexe, il invite à franchir les étapes progressivement, soulignant que la question du financement arrivera en son temps.

La concertation est une procédure encadrée, notamment avec la présence de la garante, Claude BREVAN. Laurent LAFON attire l'attention des Vincennois sur le sujet qui les intéresse le plus selon lui, à savoir la localisation de la station des Rigollots et de ses entrées, soulignant que deux options sont envisagées. Il souligne à ce propos que ces deux options n'apparaissent pas clairement dans le dossier de concertation.

Il invite les participants à la réunion de ce soir à s'exprimer et à encourager leur entourage à participer à la concertation, qui se clôt en janvier.

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



• Mot introductif par Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France

Pierre SERNE salue l'assistance nombreuse, qui prouve l'intérêt pour la concertation. Il indique qu'il est important pour lui d'ouvrir la concertation sur un projet que les élus du territoire ont porté depuis de nombreuses années, toutes tendances politiques confondues. Il rappelle que le projet fait l'objet d'un fort soutien depuis les années 1930, d'abord pour son prolongement jusqu'aux Rigollots, ensuite pour son prolongement jusqu'à Val de Fontenay. Il rappelle également que l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay a joué un rôle important pour le projet.

Il souligne qu'il s'agit d'une étape jamais atteinte auparavant, car le projet est arrivé en phase de concertation publique, qui débouchera sur la rédaction d'un bilan de la concertation, ainsi qu'un certain nombre de documents qui prépareront l'entrée du projet dans la phase d'avant-projet, puis des travaux. Il souligne que la question du financement est un point crucial dans ce type de projet : elle intervient après qu'un accord a été trouvé sur les caractéristiques principales. Le coût prévu aujourd'hui est d'environ 900 millions d'euros. Il rappelle que le financement des études est sécurisé, car il est inscrit dans la contractualisation entre l'Etat et la Région, ainsi que dans une enveloppe de 125 millions d'euros pour les études de prolongement de métros en Île-de-France. La phase des travaux nécessitera une nouvelle contractualisation, probablement entre l'Etat et la Région, car c'est le plus souvent ces deux collectivités qui financent les projets de cette envergure, avec un apport complémentaire pouvant venir des collectivités, telles que les Départements ou la nouvelle entité locale qui leur aura succédé.

Pierre SERNE indique que la première semaine de concertation a recueilli plus de 500 avis, et qu'aujourd'hui, plus de 900 avis ont été reçus. Ces avis montrent à la fois l'engouement et le soutien au projet, ainsi que les attentes fortes, notamment en termes de calendrier. A ce sujet, il rappelle que le projet est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), et qu'à ce titre il doit être réalisé avant 2030. Il rappelle que l'objectif est de se rapprocher le plus possible de 2025.

• **Présentation du déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET, C&S Conseils**
Claude CHARDONNET précise qu'il s'agit de la réunion d'ouverture, qui concerne Vincennes et Paris. Elle mentionne la présence dans la salle de Christophe NAJDOWSKI, maire-adjoint de la Ville de Paris en charge des déplacements et de Laurence ABEILLE, députée du Val de Marne.

• Présentation du rôle du garant par Claude BREVAN, garante de la concertation

Claude BREVAN indique que son rôle est d'être neutre : elle n'a pas d'avis sur le projet. Son rôle est de s'assurer de la diffusion très large de l'information, ce qui est le cas en l'occurrence. Elle doit également s'assurer de la transparence des débats, que tout le monde ait la parole et la possibilité de s'exprimer. Elle indique, à ce propos, que si certains participants souhaitent faire de longues interventions, il serait préférable qu'ils le fassent savoir, afin qu'un temps de parole leur soit alloué en fin de réunion. Elle souligne qu'elle veillera à ce que les avis émis soient argumentés, rappelant que la concertation ne consiste pas en un vote. Enfin, elle invite chacun à éviter les propos pouvant être considérés comme diffamatoires ou injurieux, soulignant qu'ils ne seront pas repris dans le bilan de la concertation. Elle rappelle qu'elle se tient à disposition des participants.

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



2. Présentation du projet

Voir diaporama mis en ligne sur le site Internet du projet : <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/documentation/>

- Présentation du projet en bref par **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- Présentation des objectifs du projet par **Mickaël FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- Présentation du prolongement pas à pas par **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet
- Présentation de la synthèse des tracés par **Mickaël FOLLIOU**, STIF
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOU**, STIF
- Présentation du niveau de service de la ligne 1, par **Ugo LANTERNIER**, RATP, directeur de l'agence de développement territorial du Val-de-Marne
- Présentation de la mise en œuvre du projet par **Denis GIRARD**, RATP
- Conclusion de la présentation par **Ugo Lanternier**, RATP et **Alexandre BERNUSSET**, STIF

3. Temps d'échange avec le public

Claude BREVAN estime très important de clarifier ce que représente la préférence affichée par les maîtres d'ouvrage pour le tracé 1 dans le cadre de la concertation et préciser que les 3 tracés ont été étudiés au même niveau. Par ailleurs, il faut définir sur quel sujet le public est appelé à s'exprimer.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France, indique que les co-maîtres d'ouvrage ont une double injonction : ne rien cacher de leur préférence, et consulter le public pour le choix du tracé. Les maîtres d'ouvrage, en accord avec l'ensemble des collectivités concernées, ont une préférence pour le tracé 1. Il considère logique de signaler cette préférence au public. Mais il précise que, si le bilan de la concertation indique que des avis sont massivement favorables au tracé 2 ou 3, la maîtrise d'ouvrage devra tenir compte de ces préférences. Le choix du tracé interviendra après la concertation, lorsque le bilan aura été réalisé. Le conseil du STIF votera alors ce qu'il retient du bilan. En parallèle, la garante aura réalisé un compte-rendu dans lequel elle s'exprimera sur les modalités de la concertation. Le STIF et la RATP vont continuer à travailler avec les collectivités et les autres acteurs du projet pour affiner le projet, sur la base d'un seul tracé. Celui-ci sera mis à l'enquête publique, étape au cours de laquelle le public sera invité à donner une nouvelle fois son avis sur le tracé défini. Une fois que la commission d'enquête se sera prononcée sur le projet, le préfet prononcera ou non la déclaration d'utilité publique.

Il souligne qu'il s'agit seulement de la première phase de concertation, la plus importante, car de nombreuses caractéristiques peuvent encore évoluer. Lors de l'enquête publique, le projet est très détaillé. Alors qu'au stade de la concertation, les remarques du public pourront être prises en compte pour modifier le projet.

• Le choix du tracé

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que la position de la maîtrise d'ouvrage s'étaye sur des aspects techniques, liés au trafic, aux questions d'impacts, etc. L'un des enjeux de la concertation est le choix d'un tracé, car il n'est pas possible de porter trois tracés dans les études suivantes. Il est important de recueillir l'avis du public sur la position de la station des Rigollots, mais il sera également important d'approfondir les études techniques pour éclairer le choix, avant l'enquête publique, à travers une concertation continue qui associera les collectivités.

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Claude BREVAN demande à la maîtrise d'ouvrage ce qui est prévu dans le projet pour la station Château de Vincennes.

• La station Château de Vincennes

Mickaël FOLLIOT, STIF, indique que pour d'autres projets, comme celui de la ligne 11, le prolongement incite à des adaptations de la ligne existante. La situation est différente pour la ligne 1 car le prolongement n'a pas de conséquence sur la charge, ce qui signifie que le nombre de voyageurs de la ligne 1 ne remettrait pas en cause les règles de sécurité, notamment concernant le temps d'évacuation (aujourd'hui, une station de métro doit pouvoir être évacuée en 10 mn). Puisque ce temps est respecté, il n'est pas nécessaire d'adapter la station en ajoutant des issues de secours. De Château de Vincennes à La Défense, les stations ne nécessitent pas d'adaptation. Cela sera confirmé par les études ultérieures.

Un conseiller municipal de Nogent-sur-Marne indique que les villes voisines s'intéressent au projet de prolongement de la ligne 1, d'autant plus qu'en 1930, des projets de prolongement envisageaient d'aller à Nogent-sur-Marne. Il souhaite que les tracés envisagés actuellement permettent des prolongements ultérieurs, notamment à Neuilly-Plaisance, qui fait l'objet d'un grand projet urbain prévoyant l'arrivée de 7500 personnes et d'entreprises. Ces nouveaux usagers prendront le RER à la gare de Neuilly-Plaisance, ce qui va accentuer les difficultés du RER A. Il souhaite également connaître l'impact du projet sur les lignes de bus (124, 118, 113).

Un habitant de Fontenay-sous-Bois se réjouit du projet de métro qui permettra de pallier les difficultés du bus 118. Il indique que sa préférence va à Verdun, car c'est la station la plus pratique pour lui, mais également parce qu'il craint que tracé 1 passe sous les fondations de son habitation. Il indique avoir habité à Paris dans un appartement où le RER passait sous l'immeuble, ce qui provoquait beaucoup de gêne. Il demande aux maîtres d'ouvrage de préciser la profondeur du tunnel et les nuisances qu'un tunnel implique pour les riverains.

Un habitant de Saint-Mandé demande quelle est la répartition des champs de compétences entre le STIF et la RATP.

• Lignes de bus

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France, confirme que les lignes de bus évolueront d'ici la mise en service du prolongement, comme cela est fait systématiquement lorsqu'un mode lourd est mis en service. Cette restructuration du réseau de bus est étudiée quelques années avant la mise en service de la ligne, avec l'ensemble des parties prenantes que sont les maîtres d'ouvrage, les collectivités et les usagers. Il souligne qu'à ce stade d'avancement du projet, il est encore trop tôt pour y travailler, notamment parce qu'au moment de la mise en service, le réseau aura évolué, notamment avec des renforts d'offre et des modifications de parcours. Il s'agit de renforcer les lignes de bus vers les stations, afin de mettre en place des rabattements, mais également de répartir dans d'autres secteurs celles qui seront devenues moins utiles. Ce travail de réorganisation permettra de mettre en place un réseau plus cohérent. Il souligne que les dernières opérations ont permis de désenclaver certains quartiers, notamment avec le prolongement de la ligne 8 et la restructuration parallèle des bus à Créteil qui a permis de passer au cœur d'un quartier jusqu'alors enclavé. Cela a été le cas également lors de la modification des horaires du RER B Nord, qui a entraîné le renforcement des fréquences des lignes de bus.

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme que la ligne 113 évoquée sera examinée dans ce cadre-là. Il cite en exemple le prolongement du tramway T1, dont la mise en service est prévue pour 2019 : les discussions concernant la réorganisation du réseau de bus commencent avec les collectivités.

• Les nuisances

Denis GIRARD, RATP, indique que le tunnel de la ligne 1 sera situé entre 20 et 25 mètres de profondeur, ce qui correspond aux distances réglementaires par rapport aux fondations des

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



habitations. Il souligne que cette profondeur, plus importante que celle des lignes parisiennes, permet de limiter voire d'annuler les vibrations pour les riverains, tant en phase de construction que d'exploitation. De plus, la ligne 1 est un métro sur pneus, ce qui a pour caractéristique de ne pas propager les vibrations du matériel roulant.

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

➤ [La Fiche thématique sur les travaux](#)

• Le prolongement au-delà de Val de Fontenay

Ugo LANTERNIER, RATP, rappelle que les études qui ont été confiées aux maîtres d'ouvrage par les financeurs ne prévoient pas un prolongement au-delà de Val de Fontenay. Il souligne que des projets de transports menés par le STIF, d'autres par la Société du Grand Paris, prévoient de desservir ces secteurs (le prolongement de la ligne 11 notamment). La concertation actuelle porte sur le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay.

Alexandre BERNUSSET, STIF, souligne que le projet, dont l'actuelle concertation fait l'objet, n'interdit pas des éventuels prolongements ultérieurs.

• La répartition des compétences entre le STIF et la RATP

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que la RATP est exploitante du réseau de métro, bus, et tramway. Le STIF organise les transports en Île-de-France, ce qui signifie qu'il passe des contrats avec la RATP, qu'il la rémunère à travers ces contrats, et qu'il lui fixe des objectifs. La loi stipule que le STIF et la RATP sont co-maîtres d'ouvrage des projets de métros, comme le prolongement de la ligne 1. Le STIF a la prévalence dans la phase amont, et la RATP prend ensuite la main pour la suite des études et les travaux. Le passage de relais se fait progressivement, et le pivot a lieu au moment de la déclaration d'utilité publique.

Un habitant de Vincennes s'étonne que les trois tracés représentent le même investissement, bien qu'ils aient des longueurs différentes. Il estime les coûts annoncés assez optimistes, d'autant plus que les co-maîtres d'ouvrage ne sont pas à l'abri de difficultés techniques liées à la géologie, ce qui entraînerait une augmentation du coût. Il est déçu de constater que les liaisons de surface (bus 118, 124, ...) sont pénalisées dans le cadre d'un grand projet de liaison régionale. Il trouverait anormal que la fréquence des lignes de bus soit diminuée. Il estime le projet utile pour les voyageurs pressés voulant aller à Val de Fontenay. Selon lui, sans le projet du Grand Paris, le prolongement n'aurait jamais été étudié à nouveau. Il est nécessaire de maintenir les bus, car une desserte fine est indispensable. Il estime que les bus 124 et 118 peuvent être améliorés en réaménageant la voirie afin d'éviter qu'ils soient bloqués, notamment rue du Château à Vincennes, ou bien en dissociant les sens aller et retour. Il juge intéressant le tracé 1 par Grands Pêchers, car il desservirait Fontenay-sous-Bois et une partie de Montreuil actuellement délaissée. Fontaine est son second choix. Il estime enfin nécessaire d'envisager un prolongement supplémentaire du métro, ce qui pourrait être rendu possible par la boucle de retournement à Val de Fontenay.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois rappelle que Fontenay-sous-Bois est une ville construite sur une colline. Il estime que l'arrivée du tracé 3 à Val de Fontenay Sud est insatisfaisante : il aurait été préférable selon lui de voir rejoindre la station de la ligne 15. A sa proposition, formulée lors de la rencontre sur le marché, il lui a été répondu qu'un tel tracé était impossible. Pourtant, sur la carte, la rue Louison Bobet est distante de seulement 100 mètres à vol d'oiseau des quais du RER A, ce qui peut se parcourir en un temps moindre que celui annoncé par les maîtres d'ouvrage. Il propose un quatrième tracé, qui passerait par Verdun mais arriverait à Val de Fontenay Est. Il demande s'il est possible de réaliser deux stations intermédiaires : une à Verdun et une vers Fontaine, ce permettrait de tenir compte du dénivelé et de proposer un projet plus équilibré.

Laurence ABELLE, députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay, s'interroge sur les conséquences du projet sur les lignes A et E du RER, soulignant que la ligne A circule difficilement. Elle demande si le projet de prolongement de la ligne 1 permettra d'améliorer le

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



confort des usagers des RER. Elle souhaite connaître les chiffres de report des lignes de RER vers la ligne 1 prolongée. Enfin, elle demande s'il est possible que les maîtres d'ouvrage prévoient une carte plus large indiquant où sont situées les autres infrastructures de transports.

• Le coût des tracés

Denis GIRARD, RATP, précise que le coût des 3 variantes de tracé est quasiment équivalent et indique que le site internet permet de télécharger le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) qui détaille davantage les coûts. Ceux-ci vont de 890 à 910 millions d'euros. A ce stade d'étude, en incluant les marges d'aléas, il n'estime pas pertinent d'indiquer des coûts plus précis. Il indique que l'écart de coût entre chaque tracé est peu important car, même si le tracé 3 est plus court, le linéaire augmente ensuite pour regagner la zone du Péripole et réaliser l'arrière-gare, qui est la seule zone possible pour faire entrer le tunnelier. De plus, les coûts de réalisation des stations présentent des différences notables : Verdun et Val de Fontenay sud sont plus onéreuses que les autres. Il précise que l'ensemble des études sur les tracés ont été menées à un même niveau de détail. Les coûts sont équivalents selon les tracés, ce qui explique qu'aucune discrimination des tracés ne soit faite par ce critère à ce stade des études.

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

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

• Le tracé alternatif

Denis GIRARD, RATP, explique que le tracé 3 ne peut rejoindre Val de Fontenay Est depuis Verdun car il serait nécessaire de contourner par le sud une zone d'immeubles de grande hauteur, qui ont des fondations importantes. Il serait impossible, venant de Verdun, de tourner suffisamment pour réussir à placer la station ligne 1 à côté de la future station ligne 15, du fait notamment des fondations des ouvrages de l'autoroute A86 et des différents bâtiments de la zone Périgare.

• La correspondance entre le Métro ligne 1 / RER A à Val de Fontenay Sud

Denis GIRARD, RATP, rappelle que l'entrée du RER A se situe sur le pôle Val de Fontenay, et indique que l'espace n'est pas suffisant pour réaliser une station sur la place du général de Gaulle. Si l'usager souhaite rejoindre le RER A depuis la station ligne 1 Val de Fontenay Sud, il lui faudra marcher durant 10 mn, car les cheminements piétonniers sont longs.

• La proposition de réaliser deux stations intermédiaires (Verdun et Fontaine)

Denis GIRARD, RATP, indique que le principal écueil de cette proposition porte sur l'intérêt de disposer de deux stations très proches l'une de l'autre. Une station de métro attire les usagers dans un rayon de 800 mètres, ce qui signifie en l'occurrence qu'il s'agirait des mêmes usagers qui se rabattraient sur les deux stations. Ainsi, une station supplémentaire ne permettrait pas de desservir plus de voyageurs, et pénaliserait le projet en termes de coût.

Mickaël FOLLIOT, STIF, ajoute que les aires d'influence des RER sont plus importantes que celles des métros car ceux-ci desservent davantage d'usagers. Les études de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAU-îdF) et des Etudes Générales du STIF montrent que les aires d'influence des stations intermédiaires du prolongement se superposent, ce qui signifie que ces stations desservent les mêmes habitants à l'intersection des deux cercles. Pour cette raison, il n'est pas jugé intéressant de créer une station supplémentaire.

Alexandre BERNSSUET, STIF, souligne également qu'une station a un coût non négligeable dans le coût global du projet.

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

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

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



• Les bus

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle qu'une démarche de restructuration du réseau de bus s'engagera dans les années précédant la mise en service du métro, et que le devenir des lignes 118 et 124 sera examiné dans ce cadre. Ces lignes de bus ne seront pas pénalisées par la réalisation du métro, car ces deux modes ne présentent pas les mêmes enjeux de desserte. Leur complémentarité sera recherchée : les bus desserviront plus finement les territoires. Il indique ne pas être en mesure de présenter des éléments plus précis, car le travail n'a pas commencé. Néanmoins, il indique qu'à l'occasion de la restructuration des bus dans le cadre du prolongement de la ligne 1, le STIF s'efforcera d'améliorer la desserte des territoires et la performance des lignes de bus. L'objectif est de faciliter le rabattement des bus vers les nouvelles stations.

Il approuve la remarque consistant à souligner la possibilité d'améliorer l'existant d'ici la mise en service, précisant que le STIF et la RATP travaillent en permanence sur le sujet de l'offre de bus avec les collectivités. En particulier, la ligne 118 qui est très chargée. Cette ligne bénéficie déjà actuellement d'une fréquence élevée (un bus toutes les 3 minutes en hyper pointe), qu'il sera difficile d'augmenter. Il estime que l'amélioration de la ligne 118 consistera davantage en des aménagements de voirie.

Un habitant à Fontenay-sous-Bois souligne que le relief doit également entrer en ligne de compte dans la localisation des stations, et non pas seulement la distance entre deux stations.

Un habitant de Vincennes confirme qu'il sera difficile d'améliorer la ligne de bus 118. Il estime qu'il ne serait pas pertinent de modifier les numéros des bus, car cela perturberait les usagers. Il estime que la circulation du bus est bloquée par le marché, et propose au STIF de dissocier les sens aller et retour, et de s'inspirer du trajet du bus 146 en service auparavant qui desservait la rue Diderot.

Claude BREVAN estime que le sujet de l'amélioration de la ligne 118 doit être traité rapidement, avant la mise en service de la ligne 1, car il s'agit d'une question qui ressort fortement dans les avis.

• L'amélioration de l'existant (le bus 118)

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme qu'il y a bien deux temporalités : celle du projet et celle de l'amélioration de l'existant, qui fait l'objet d'un travail permanent. Il confirme que les maîtres d'ouvrage mettront en œuvre des améliorations avant la mise en service, mais souligne que peu de possibilités existent pour le bus 118.

• L'amélioration de l'existant (les RER)

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que des améliorations sont déjà en cours sur les lignes RER. Il s'agit tout d'abord de l'amélioration du matériel roulant, qui consiste en la mise en place progressive de rames à deux niveaux, avec l'objectif que le renouvellement complet du parc soit effectué en 2017. Cette opération représente au total 2 milliards d'euros, soit un enjeu financier important. En parallèle, un travail est réalisé dans le cadre du schéma directeur du RER A : celui-ci couvre plusieurs opérations sur l'ensemble de la ligne visant à améliorer l'offre, ainsi que la gestion des situations perturbées. Ces opérations ont lieu progressivement. L'opération emblématique qui a été votée par le conseil du STIF cette année, est la mise en place du pilotage automatique sur la zone centrale. Ce pilotage automatique permettra d'ajouter un train sur la section centrale en heure de pointe.

Pierre SERNE, STIF, précise que la convention de financement pour le pilotage automatique provient des financements issus de la Société du Grand Paris (SGP). En effet, la Région a obtenu que des fonds soient prélevés à la SGP pour être consacrés à l'amélioration des RER pour lesquels il y a urgence. 2 milliards d'euros ont donc été transférés de la SGP à la Région afin de financer les schémas directeurs des RER. Le conseil de surveillance de la SGP a validé 92 millions d'euros pour le schéma directeur du RER A, notamment pour financer l'automatisation partielle de la ligne. D'ici la

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



mise en service du prolongement de la ligne 1, qui participera à la désaturation du RER A, des travaux seront réalisés pour renforcer la fréquence et la fiabilité du RER A. La création des lignes du Grand Paris Express vont aussi participer à la désaturation du cœur des réseaux du RER.

Claude BREVAN demande si les co-maîtres d'ouvrage peuvent préciser quelle sera la part des nouveaux voyageurs de la ligne 1 provenant de nouveaux habitants, des personnes renonçant à l'usage de la voiture, ou encore de personnes renonçant à utiliser le RER A.

• Le modèle de trafic

Mickaël FOLLIOU, STIF, indique que les études de trafic intègrent l'ensemble des projets urbains et des zones accueillant potentiellement de nouveaux habitants, afin de prendre ainsi en compte la croissance démographique et économique du secteur d'études. Ces éléments permettent de faire des prévisions trafic en tenant compte des nouveaux usagers pour chaque station.

Alexandre BERNUSSET, STIF, ajoute que des éléments d'ordre de grandeur sont indiqués dans le DOCP. Il précise que 9% des 110 000 voyageurs du prolongement vont abandonner leur voiture pour prendre le métro ligne 1.

A la station Val de Fontenay, la moitié des usagers qui vont utiliser la ligne 1 viennent de la ligne 15. Ceci montre l'importance de cette correspondance, qui explique l'écart de fréquentation entre les deux positionnements de terminus, car le fait que deux stations des lignes 1 et 15 soient côte à côte rend la correspondance très intéressante pour les usagers. Il indique également que d'après les études, le prolongement va créer des mouvements d'usagers allant à Val de Fontenay pour ensuite utiliser la ligne 15. Il précise enfin que la station des Rigollots comptera environ 4 000 entrants et sortants à l'heure de pointe, chiffre qui s'élève à 10 000 pour Val de Fontenay.

• Les fiches thématiques

Alexandre BERNUSSET, STIF, annonce que, sur proposition de la garante, les co-maîtres d'ouvrage vont réaliser des fiches détaillées de quelques pages, au sujet du trafic notamment.

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

- > Encart « [En savoir + : Méthodologie des études de trafic](#) »
- > La [Fiche thématique sur les prévisions de trafic](#)

Un habitant de Fontenay-sous-Bois souligne que Fontenay-sous-Bois est une ville construite sur une colline, contrairement à Vincennes, constituée d'avenues droites et perpendiculaires. Aussi, il estime qu'une large partie des arbitrages de déplacement s'effectue davantage sur la question de la topographie que sur celle de la distance. En ce sens, il estime que le tracé par Fontaine n'a pas de sens car il reste au pied de la colline. Le choix de l'implantation doit donc prendre en compte la question de la topographie. Il alerte également sur le fait que les rues de Fontenay-sous-Bois épousent les pentes, ce qui a pour conséquence qu'elles ne sont pas droites. Aussi, certains trajets paraissant courts sont en réalité compliqués, car Fontenay-sous-Bois compte très peu de rues parallèles. De plus, Fontaine se situe pratiquement à la porte de Val de Fontenay. Il estime les deux autres tracés plus intéressants, mais n'est pas persuadé qu'ils prennent en compte la réalité des déplacements au quotidien.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois propose une alternative pour le tracé entre Château de Vincennes et la station des Rigollots. Il demande pourquoi le tracé n'est pas prolongé depuis Château de Vincennes jusqu'à la station RER de Fontenay-sous-Bois, pour rejoindre ensuite les Rigollots. Il estime que réaliser cette connexion aurait d'énormes avantages, et que c'est possible d'un point de vue topographique. De plus, ce tracé créerait un second accès aux ateliers. Il continuerait après les Rigollots vers les trois alternatives. Il estime que sa proposition augmenterait les potentialités du réseau, car tout réseau voit ses potentialités augmenter par le nombre de connexions. Il indique s'interroger depuis longtemps sur les raisons justifiant l'absence de connexion à Vincennes, alors que deux branches à Fontenay sont contiguës. Il considère que cela permettrait aux voyageurs venant de

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Marne-la-Vallée et désirant se rendre à Boissy-Saint-Léger de faire des économies de temps. De plus, il souligne que cette connexion permettrait, lors d'incidents sur l'une ou l'autre ligne, de décharger les voyageurs sur l'autre, mais également de rejoindre directement le tracé vers Marne-la-Vallée et Boissy-Saint-Léger. Il souligne que le rayon de courbure du trajet suivant cette proposition est de 300 mètres, ce qui est inférieur à celui réalisé à la station Bastille.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois demande si le projet prévoit d'utiliser les tunnels de l'atelier.

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots - Val de Fontenay, indique que son association milite depuis 9 ans pour le prolongement de la ligne aux Rigollots. Elle ajoute que les personnes souhaitant voir ce prolongement aux Rigollots sont très nombreuses. L'association a décidé de ne pas se positionner sur les différents tracés, même si celui de Fontaine semble le moins pertinent. L'association se réjouit de voir la concertation se tenir.

Une habitante de Fontenay-sous-Bois estime qu'au vu des propos tenus sur le bus 118, la station Verdun est la seule solution, car elle permettrait d'alléger cette ligne de bus. Elle estime qu'il serait plus judicieux de situer la station davantage vers l'avenue Victor Hugo pour rejoindre le tracé 2, sans réaliser de station supplémentaire. Elle demande des précisions sur les sorties des stations intermédiaires pour la connexion avec les bus. Elle estime nécessaire que les nouvelles stations aient des couloirs de sortie les plus courts possibles, et qu'elles permettent une correspondance immédiate avec un bus en surface.

Un habitant de Vincennes, demande si le fait de passer par Grands Pêchers, et donc par un autre département, aurait un effet sur financement.

• Financements

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France, confirme que rattacher Montreuil au projet avec la station des Grands Pêchers répond à des enjeux de desserte pour les habitants, mais permettrait également de raccrocher au financement un autre Département et une communauté d'agglomération puissante, à savoir Est Ensemble, qui compte 400 000 habitants. Ainsi, lorsqu'il s'agit de réunir le financement, il serait possible de solliciter un financeur complémentaire potentiel. En général, lorsque les habitants d'un département sont concernés par le projet, le Département est sollicité pour les financements.

• Les bus

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France, confirme que la restructuration du réseau de bus permettra de faire en sorte que les tracés des bus touchent au plus près les sorties de métro. Il souligne qu'il est plus facile de modifier le trajet d'un bus que l'emplacement des sorties de métro, car tout n'est pas possible techniquement. De plus, le positionnement des sorties a des répercussions sur la voirie et sur les habitations ou commerces adjacents. Les maîtres d'ouvrage cherchent à minimiser les impacts. La question de la façon dont les bus passent à proximité d'une station de métro sera l'un des principaux points de la restructuration au moment de la mise en service du futur métro.

• Utilisation des tunnels de l'atelier

Denis GIRARD, RATP, indique que le tunnel d'accès aux ateliers de maintenance ne sera pas utilisé, car il n'est pas adapté à une exploitation avec des voyageurs. Ce tunnel doit être exclusivement réservé à l'accès de l'atelier 24h sur 24 et 7 jours sur 7, car il sert à la maintenance du matériel de la ligne 1 mais également au matériel des autres lignes à pneus du réseau. Un nouveau tunnel sera aménagé, qui sera profond d'une vingtaine de mètres (20-25 m).

• Le tracé alternatif

Denis GIRARD, RATP, indique que le tracé de métro n'a de sens que par les stations et les quartiers qu'il dessert, et que le tunnel est en soi seulement un moyen de raccorder les stations. Il souligne que

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



multiplier les stations ne permet pas d'attirer davantage de voyageurs, et que cela entraîne seulement un surcoût et un allongement du temps de parcours. Il indique qu'un tracé allant jusqu'à la branche sud du RER ne permettrait pas de faire demi-tour vers les Rigollots de façon efficace. Un métro peut rouler jusqu'à 80 km/heure, vitesse maximum, en ligne droite et en courbe si le rayon de courbure est suffisant, ce qui n'est pas le cas pour cette proposition. Aller jusqu'à Fontenay puis aux Rigollots ralentirait ainsi considérablement la vitesse du métro, et donc allongerait le temps de parcours, pour un gain de voyageurs quasi nul. Il rappelle que les deux branches de RER A seront raccordées l'une à l'autre par la ligne 15 du Grand Paris Express, à un horizon plus rapproché, puisque la SGP annonce la mise en service de la ligne 15 sud à horizon 2020.

• Les sorties des stations

Denis GIRARD, RATP, indique que les quais se trouvent à environ 20 mètres de profondeur et que les sorties ne se situent pas à la verticale de la station, les accès sont déportés jusqu'aux voiries A Grands Pêcheurs, la station peut être construite sur le terrain libre et les accès situés au niveau de la voirie. Le positionnement précis n'est pas dessiné à ce jour, il fera l'objet d'une concertation avec les collectivités concernées pour les positionner le plus intelligemment possible dans les quartiers.

Toute l'information sur l'implantation des stations est accessible sur le site internet

- > [Rubrique « Stations »](#)
- > [La fiche thématique « Les stations du prolongement »](#)
- > Le [Document d'objectifs et de caractéristiques principales \(DOCP\)](#) (suivre le lien), page 85, 2^{ème} partie « La présentation du prolongement - 2. Description des stations »

• Les bus

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle que pour la question des bus, il est nécessaire de se projeter à horizon de mise en service de la ligne 1. Il estime que les utilisateurs actuels de la ligne 118 changeront leurs habitudes et souhaiteront peut-être regagner la ligne 1 plus rapidement par d'autres lignes ou d'autres modes. Ces questions seront traitées lors de la réorganisation des lignes de bus. Il confirme que le STIF veillera à ce que les connexions entre les bus et le métro soient efficaces, c'est-à-dire rapides et accessibles.

Ugo LANTERNIER, RATP, confirme que les questions sur la ligne 118 sont entendues. Il rappelle que la RATP a l'obligation d'assurer la régularité et la fiabilité de cette ligne, et qu'un travail quotidien est mené sur ce sujet, comme en témoignent les renforts votés par le STIF en termes de nombre de passages et de véhicules. Il estime cependant qu'il ne suffit pas d'ajouter des bus, et qu'un travail est mené également avec les collectivités sur les aménagements de voirie. La RATP sera vigilante sur la desserte pendant la phase de travaux. Il souligne que l'arrivée d'une ligne de métro prolongée signifie davantage de transports, que cela apportera des améliorations pour les usagers le bus également. Il signale que dans le Val-de-Marne, très peu d'usagers du bus ont eu à pâtir de la mise en service du tramway T7. Il confirme que lorsqu'on travaille sur la question du bus et du métro, la question de la pente est prise en compte. Il estime normal d'entendre des questions d'actualité, qui ne seront pas éludées, même si la concertation vise à recueillir les avis des participants sur le projet de prolongement de la ligne 1.

Denis GIRARD, RATP, propose d'avoir un temps d'échange après la réunion, sur la question de l'alternative de tracé par la gare RER de Fontenay-sous-Bois.

Claude BREVAN, garante de la concertation, estime qu'il serait utile de disposer d'une vision globale des contraintes auxquelles les maîtres d'ouvrage sont confrontés pour les tracés, comme par exemple, les immeubles de grande hauteur. Elle estime nécessaire d'expliquer comment les choix ont été faits. Elle demande qu'à la dernière réunion, les maîtres d'ouvrage présentent une carte indiquant l'ensemble des contraintes prises en compte. Enfin, elle compte sur la sincérité du STIF et de la RATP pour examiner sérieusement les propositions de tracés alternatifs qui sont faits, car cela fait partie de la concertation.

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



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

- > [La fiche thématique sur les tracés](#)

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, invite à nouveau ceux ayant émis des propositions de tracé alternatif à les partager par écrit ou de les déposer sur le site internet afin qu'elles puissent être étudiées.

4. Conclusion

• Les principales préoccupations exprimées pendant la réunion, par Claude CHARDONNET, C&S Conseils

- De nombreuses demandes de ne pas dégrader le service de bus associé au prolongement (surtout la ligne 118, mais aussi les lignes 124, 113 etc.). Il a été demandé aux maîtres d'ouvrage de rechercher l'efficacité, et d'améliorer la situation avant même la mise en service du prolongement de la ligne 1.
- Des attentes fortes concernant des améliorations immédiates des RER A et E..
- Des craintes vis-à-vis des nuisances liées à un projet souterrain.
- Des demandes de précision sur le rôle de chacun au sein de la maîtrise d'ouvrage ;
- Des propositions de tracés alternatifs ont été faites : leurs auteurs sont invités à les présenter par écrit afin que la maîtrise d'ouvrage puisse les examiner ;
- La question du financement ;
- La satisfaction vis-à-vis de la tenue de la concertation et de l'avancement du projet ;
- L'intérêt sur la question des transferts entre modes de déplacement : voiture, piéton, vélo, métro, qui sont des préoccupations ravivées par la topographie du territoire.

• Les points d'attention à retenir par les maîtres d'ouvrage, par Claude BREVAN, garante

Claude BREVAN estime que le public montre son exigence et sa volonté de comprendre. La question des bus est importante, car le public est un usager global, et qu'il est difficile pour lui d'entendre que ces améliorations interviendront dans 15 ans, sans que des améliorations plus rapides soient annoncées.

Enfin, elle souhaite que les personnes ayant des avis contraires à ceux exprimés jusqu'à présent puissent le faire en réunion publique : en effet il est difficile de s'exprimer contre l'avis majoritaire, mais elle considère qu'il n'est pas satisfaisant que ces avis s'expriment seulement sur internet, ce qui ne peut donner lieu à débat.

Elle s'étonne qu'aucune intervention n'ait porté sur la question des travaux dans le Bois de Vincennes : il s'agit peut-être d'un sujet qui ressortira au moment de l'enquête publique. Elle invite néanmoins les maîtres d'ouvrage à insister davantage sur cette question, afin qu'elle n'ait pas l'air d'avoir été cachée.

Alexandre BERNUSSET remercie les participants de leur présence et de leurs questions. Il annonce les prochaines rencontres, qui auront lieu le 2 décembre à Montreuil et le 17 décembre à Fontenay-sous-Bois.

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

1.3 - La réunion publique à Montreuil

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



REUNION PUBLIQUE Au centre sportif Arthur Ashe, Montreuil Le 2 décembre 2014 à 18h30

La réunion a duré 2 heures 40 et a accueilli 243 participants.
22 interventions ont eu lieu depuis la salle.

Intervenants

Le STIF et la RATP, co-maîtres d'ouvrage

- **Pierre SERNE**, vice-président en charge des transports et des mobilités de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF
- **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- **Mickaël FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- **Ugo LANTERNIER**, RATP, directeur de l'agence de développement territorial du Val-de-Marne
- **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet

Garante de la concertation

- **Claude BREVAN**, garante de la concertation, nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP)

Animation de la réunion

- **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils

Documentation disponible

- Le dépliant du projet de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay avec carte T
- Le dossier d'information sur le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay
- L'exposition sur le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay
- Une urne pour le recueil des avis

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



iledeFrance



Déroulement de la réunion

1. Ouverture

- Mot d'accueil par **Patrice BESSAC**, maire de Montreuil
- Mot introductif par **Pierre SERNE**, vice-président de la Région Ile-de-France
- Présentation du déroulement de la réunion par **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils
- Présentation du rôle du garant par **Claude BREVAN**, garante de la concertation

2. Présentation du projet

- Présentation du projet en bref par **Alexandre BERNUSSET**, STIF, Directeur adjoint des projets d'investissement
- Présentation des objectifs du projet par **Mickaël FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- Le prolongement pas à pas par **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet
- Présentation de la synthèse des tracés par **Mickaël FOLLIOU**, STIF
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOU**, STIF, et **Ugo LANTERNIER**, RATP directeur de l'agence de développement territorial du Val-de-Marne
- Présentation de la mise en œuvre du projet par **Denis GIRARD**, RATP
- Conclusion de la présentation par **Ugo Lanternier**, RATP, et **Alexandre BERNUSSET**, STIF

3. Temps d'échange avec les participants

4. Clôture de la réunion

1. Ouverture

Accueil par Patrice BESSAC, maire de Montreuil

Patrice BESSAC souhaite la bienvenue au centre sportif Arthur Ashe, qui accueille des sportifs des villes environnantes, et qu'il espère voir continuer à se développer. Il remercie les 8 000 Montreuillois mobilisés à l'appel des maires autour du prolongement de la ligne 11 et du tramway T1. Cette mobilisation a contribué à mettre en lumière l'est parisien, qui est, selon lui, peu desservi en transport collectif de type RER ou métro. Cette mobilisation réjouit également, selon lui, le STIF et la RATP, car elle manifeste l'attachement du territoire à ce que les projets se réalisent.

Il est conscient que pour un certain nombre d'habitants, le prolongement de la ligne 1 est une « arlésienne », soulignant que cela fait une vingtaine d'années qu'est évoquée l'amélioration des transports en commun. Néanmoins, il estime nécessaire de se mobiliser pour la ligne 1, soulignant qu'il s'agit d'une excellente occasion pour renforcer considérablement l'offre de transport collectif. Il évoque l'horizon de réalisation à 2030, précisant que la mobilisation actuelle vise à travailler pour les générations futures.

Patrice BESSAC souligne que Bel Air - Grands Pêcheurs est un quartier très peu desservi par les transports en commun, qui a fait l'objet de nombreuses réhabilitations ces dernières années. Aujourd'hui, ces quartiers subissent la contradiction entre une population croissante et des moyens de transports notoirement inadaptés, qui sont, selon lui, un frein au développement social et économique. La rénovation de Bel Air, dont la fin des travaux est prévue pour 2016, représente un investissement de 120 millions d'euros. Elle a consisté en la rénovation de près de 1000 logements sociaux, la démolition de 300 logements sociaux d'habitats dégradés, la reconstruction de 200 logements sur site, et de 100 logements hors sites, ainsi que de 250 logements neufs diversifiés. La construction de tous ces logements représente des populations qui, demain, auront besoin de se déplacer. La densité de population est élevée et s'accroît, et a donc besoin de nouveaux moyens de transports adaptés de type métro ou RER.

Il souligne qu'une grande majorité des actifs montreuillois travaille en-dehors de la ville, ce qui est dû à l'organisation de l'Île-de-France, qui a conduit à un déséquilibre entre les implantations d'emplois, plutôt à l'ouest, et celle des logements, plutôt à l'est.

L'arrivée de la ligne 1 du métro à Montreuil, à travers son tracé 1, permettrait un accès facilité au futur pôle de transport de Val de Fontenay, aux correspondances qu'il offre avec le Tramway T1, le RER A, le RER E et la ligne 15 Est du Grand Paris Express. La station Grands Pêcheurs permettrait à Montreuil de magnifier ses atouts et ainsi de devenir plus attractive. Il évoque l'IUT, le parc des Beaumonts, le site historique des Murs à Pêches. L'arrivée d'une station est l'occasion d'un nouveau dynamisme commercial, l'arrivée d'entreprises, de services à la population, dont les quartiers ont besoin. En



annonçant les délais de construction, à savoir 10 à 15 ans, les édiles ont conscience de travailler pour les générations futures, mais il estime que cela relève de leur responsabilité.

- **Mot introductif par Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France**

Pierre SERNE estime que le prolongement du Métro ligne 1 est attendu par les populations, comme le montre la participation importante à la concertation. Il rappelle qu'il était déjà évoqué dans les années 1930, et qu'actuellement il entre dans une phase concrète.

Il indique avoir fait partie des premiers acteurs à suggérer que le projet pouvait envisager une station à Montreuil, ce qui permettrait de relier les quartiers mal desservis par les transports en commun. L'idée de réaliser une station intermédiaire est progressivement apparue, ainsi que celle d'en envisager une à Montreuil. D'un point de vue financier, cette évolution du projet permet d'ajouter aux financeurs potentiels le Département de la Seine-Saint-Denis et la communauté d'agglomération Est Ensemble.

Pierre SERNE souligne l'impressionnante ampleur de la concertation, qui a recueilli 1350 avis au 2 décembre, ce qu'il estime être le signe d'un très grand intérêt. Les avis font état d'une forte approbation et d'une grande attente, même si des inquiétudes sur le financement et le calendrier sont évoquées.

Il rappelle que les derniers projets de prolongement de lignes de métro ont été réalisés en une douzaine d'années, ce qui signifie pour la ligne 1 un horizon à 2030. Il souligne que l'objectif sera de se rapprocher le plus possible de 2025.

Plusieurs projets seront réalisés d'ici la mise en service de la ligne 1 prolongée. Dans un premier temps, à cet horizon, la ligne 11 sera arrivée à Montreuil, car une nouvelle convention de financement de 65 millions d'euros est actée et, et sera présentée au Conseil du STIF le 10 décembre. Il y a également le tramway T 1. De plus, le STIF est très attentif à maintenir la qualité de l'offre bus dans les quartiers où il n'y a pas encore de mode lourds. Régulièrement, des renforts d'offre sont réalisés. Il rappelle que les villes concernées et la Région ont fait part de leur intérêt prioritaire pour le tracé 1, ce qui ne signifie pas que le tracé est choisi. Le tracé qui sera retenu ne le sera qu'au terme de la concertation, dont un bilan sera réalisé. Le Conseil du STIF se prononcera sur la base de ce bilan.

- **Présentation du déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET, C&S Conseils**
- **Présentation du rôle du garant par Claude BREVAN, garante de la concertation**

Claude BREVAN indique que son rôle est de s'assurer du respect des principes de la concertation, ce qui est le cas de la maîtrise d'ouvrage pour le projet de prolongement de la ligne 1. Ces principes sont les suivants :

- La transparence, qui signifie que le maître d'ouvrage ne cache rien ;
- L'équivalence du droit à la parole ;
- L'argumentation des avis.

Un autre de ses rôles est de relayer les questions du public lorsqu'une réponse n'est pas suffisamment complète. Elle souligne que les maîtres d'ouvrage ont élaboré à sa demande des fiches disponibles sur Internet (<http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/documentation/>) notamment sur les calculs des chiffres de fréquentation.

Elle remarque que les questions posées en réunions publiques diffèrent de celles posées sur Internet ou via les coupons T. Elle indique que les avis montrent peu d'oppositions au projet, que celles-ci sont essentiellement dues aux personnes vivant à Vincennes qui souhaitent pouvoir s'asseoir et n'ont pas envie de partager leur ligne. Certains avis s'inquiètent des financements et des fonds publics.

Elle a demandé aux maîtres d'ouvrage de répondre à des questions posées sur Internet ou par coupons T, concernant l'ouverture progressive de la ligne, la possibilité ou non de combiner les tracés, l'amélioration de l'existant. Elle constate que peu de questions sont formulées sur l'emplacement précis des stations. Des questions sur les expropriations possibles sont posées, mais elles sont très marginales. Elle indique être à disposition du public pour relayer éventuellement ses demandes.



2. Présentation du projet

Voir diaporama mis en ligne sur le site Internet du projet : <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/documentation/>

- Présentation du projet en bref par **Alexandre BERNUSSET**, directeur adjoint des projets d'investissement
- Présentation des objectifs du projet par **Mickaël FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- Le prolongement pas à pas par **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet
- Présentation de la synthèse des tracés par **Mickaël FOLLIOU**, STIF
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOU**, STIF et **Ugo LANTERNIER**, RATP directeur de l'agence de développement territorial du Val-de-Marne
- Présentation de la mise en œuvre du projet par **Denis GIRARD**
- Conclusion de la présentation par **Ugo Lanternier**, RATP et **Alexandre BERNUSSET**, STIF

3. Temps d'échange avec le public

Une habitante de Montreuil, s'étonne de voir deux tracés sur les trois proposés ne pas passer par Montreuil. Elle aurait trouvé plus intéressant de prolonger la ligne 9 à Val de Fontenay. Elle regrette que le centre de Montreuil soit desservi uniquement par des bus, qu'elle juge inconfortables.

Un habitant de Montreuil, est favorable au tracé 1. Il aurait été préférable selon lui de positionner la station Grands Pêcheurs entre les grands ensembles de Bel air et des Grands pêcheurs, au niveau du carrefour rue des Grands Pêcheurs / rue Lenain de Tillemont. Il souhaite qu'à défaut, une sortie soit réalisée à cet endroit.

René MEHEUX, vice-président de l'Association montreuilloise des usagers des transports collectifs de l'Est parisien (AMUTC), indique que l'AMUTC est tout à fait favorable au tracé 1. Il souligne que le coût annoncé de 900 millions d'euros correspond à 300 millions d'euros le kilomètre, ce qu'il estime être le coût kilométrique le plus élevé d'Europe. Il demande aux maîtres d'ouvrage comment s'expliquent ce coût et les délais, soulignant que la ligne 1 entre la Porte de Vincennes et la Porte Maillot a été construite en 18 mois en 1900. Il s'étonne que les délais soient si longs alors que les moyens techniques ont évolué.

- **La desserte de Montreuil**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, indique que la ville disposera d'ici quelques années de deux lignes de métro prolongées, à savoir la ligne 11 et la 9, et d'une ligne de tramway, le T1. La réunion de ce soir pour objet de présenter le prolongement de la ligne 1, qui envisage une station à Montreuil. Il rappelle que pendant longtemps, le prolongement de la ligne 1 concernait uniquement Vincennes et Fontenay-sous-Bois. Si le tracé 1 est retenu, la ligne passera par Montreuil, qui deviendra une des rares villes de banlieue à disposer de trois lignes de métro et d'une ligne de tramway.

- **Les sorties des stations**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, rappelle que la localisation de la station souterraine ne présage pas de celle des sorties. Une phase de concertation sera menée avec la ville pour définir au mieux la localisation des sorties, qui seront deux *a minima*.

- **Les coûts et les délais**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, indique qu'actuellement, un prolongement de ligne de métro coûte de 150 à 200 millions d'euros le kilomètre. Cela s'explique notamment par l'occupation des sous-sols par les réseaux divers et les fondations d'immeubles de grande hauteur qui créent des contraintes techniques très fortes. Le contexte a beaucoup évolué depuis l'époque où se construisaient les premières lignes de métro, à ciel ouvert. Aujourd'hui, un métro est extrêmement complexe à construire dans des villes denses. Il estime que ces constructions ne sont pas plus rapides ailleurs. Il rappelle qu'avant même le début des travaux, un temps incompressible doit être consacré aux études, à la concertation, à l'enquête publique, aux



dévolements de réseaux souterrains... De plus, les recours possibles des citoyens est bien plus fréquent qu'auparavant. Cet aléa juridique peut ajouter 2 à 3 ans au temps du projet.

Claude BREVAN souhaite connaître la surface moyenne nécessaire pour construire une station, le temps de construction de la boîte de la station, ainsi que la vitesse du tunnelier.

- **La station**

Denis GIRARD, RATP, indique qu'une station en souterrain fait 100 mètres de long, 25 à 30 mètres de large, et se situe à 25 mètres de profondeur. Il souligne que l'espace nécessaire pour réaliser les travaux s'élève quant à lui à environ un demi-hectare, car il comprend notamment une base de vie et qu'il faut un espace suffisant pour que les camions puissent circuler. Ceci explique la contrainte du terrain pour déterminer l'emplacement de la station. L'espace autour du tunnelier doit également être suffisant pour éviter les fondations des bâtiments de grande hauteur alentours. Ainsi, la localisation de la station est un compromis entre un site permettant une desserte pertinente du quartier, et la possibilité de faire passer le tunnel en épargnant les constructions existantes. Le tunnelier avance de 12 mètres par jour et permet de limiter les impacts en surface, puisque les déblais sont sortis au niveau du puits d'entrée à Val de Fontenay. Il précise que moins le tracé est droit, moins le métro pourra aller vite. Il souligne que réaliser le tunnel avec un tunnelier est la solution la plus rapide et la moins coûteuse. Il rappelle que, pour les voyageurs, le tunnel fait 5 km, mais qu'en comptant l'arrière gare il fait presque 7 km.

- **Durée des travaux**

Denis GIRARD, RATP, indique que les travaux contraignants dureront deux ans, qui seront suivis de trois années pour équiper les stations.

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

➤ [La Fiche thématique sur les travaux](#)

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, lit une contribution écrite de la salle, qui soutient le tracé 1 et qui suggère de placer la station Grands Pêcheurs davantage à l'est, de manière à être accessible au quartier de Bel Air très peuplé.

Daphné SANDROS PONS, directrice de l'aménagement et du développement au Conseil général de Seine Saint-Denis, confirme l'intérêt du Département pour le projet de prolongement de la ligne 1 et en particulier son tracé par Grands Pêcheurs, car il viendrait compléter les projets de transports dans le Département ; il permettrait de désenclaver une population très dense et d'offrir un accès en métro à l'IUT de Montreuil, un équipement important pour le Département et l'Est parisien.

Un habitant de Vincennes, demande si le projet a prévu de développer la circulation douce. Il estime nécessaire de prévoir pour toutes les stations des voies d'accès et des infrastructures.

Une habitante de Montreuil, demande quelle sera la zone de tarification du projet, si le billet unique entre le métro et les bus sera prochainement mis en place. Elle souligne qu'actuellement, se rendre à Paris en transports en commun est très cher, aussi est-il préférable pour beaucoup d'utiliser la voiture, ce qui contribue à accroître la pollution. Elle demande donc qu'en attendant la mise en service des projets d'envergure, des projets concrets soient rapidement mis en place.

- **La tarification**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, indique qu'à partir de l'automne 2015, le passe Navigo unique sera mis en place. Il souligne que la question de l'utilisation d'un ticket unique (bus et métro) est intégrée aux prochaines réflexions tarifaires, car elle fait l'objet d'une demande forte. Cela représenterait, cependant, un manque à gagner de plusieurs millions par an ; un financement sera à définir.

- **Modes actifs (vélo, marche à pied)**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, confirme que toutes les stations construites actuellement prennent en compte les questions d'intermodalité, notamment *via* Véligo, qui est un dispositif de stationnement sécurisé pour les vélos, mais également dans la conception des



stations. Celles-ci prennent en compte à la fois l'accès piéton, celui des personnes à mobilité réduite en situation de handicap, mais également celles se déplaçant avec difficulté.

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme que le STIF s'attachera à développer les consignes et abris vélos sécurisés Véligo sur les stations. La question de l'intermodalité est très importante pour le STIF, car il doit s'assurer que les utilisateurs du futur métro puissent rejoindre les stations en bus, en vélo ou à pied.

- **Bus**

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme qu'un travail sera réalisé sur les aménagements bus à la proximité de la station pour que les cheminements puissent se faire entre les arrêts de bus et les stations de métro soient les plus courts possible.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, lit trois contributions écrites de la salle:

- Un avis exprime une préférence pour le tracé 1 ;
- Un avis demande des précisions sur les expropriations ;
- Un avis demande des précisions sur les nuisances sonores et les vibrations.

- **Les acquisitions foncières**

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle que le projet se situe au stade des études de faisabilité, ce qui ne permet pas de délimiter les emprises foncières exactes nécessaires. Il est, néanmoins, possible de préciser les implantations présentant les plus forts enjeux. Ainsi à Grands Pêcheurs, les enjeux fonciers sont très faibles. A Verdun, il serait nécessaire d'acquérir des parcelles. L'enquête publique et l'enquête parcellaire permettront de déterminer ces éléments avec précision.

- **Les nuisances**

Denis GIRARD, RATP, indique qu'au moment des travaux, les principales nuisances seront liées au passage des camions pour la réalisation des stations. Il indique que la méthode du tunnelier limite les nuisances, car les travaux se déroulent à 20 mètres sous terre. Lorsque le métro fonctionnera, les immeubles ne subiront pas de nuisances car le tunnel passe très en-dessous des fondations, pour éviter les vibrations. De plus, la ligne 1 roule sur pneus, ce qui limite la propagation des vibrations.

Un habitant de Montreuil demande si des accès pour personnes à mobilité réduite sont prévus dans le projet. Par ailleurs, il s'interroge sur le devenir du tunnelier après les travaux. Il suggère de l'utiliser pour réaliser le prolongement de la ligne 9.

Une habitante de Montreuil est favorable au tracé 1, qui permettra d'offrir des moyens de transport efficaces dans un quartier qui dispose uniquement de bus. Elle rappelle que les Montreuillois se sont prononcés en faveur du prolongement des lignes 9, 11, et du T1, mais qu'aucun n'a été réalisé. Elle regrette qu'aucun de ces projets ne prévoient de rejoindre le centre-ville de Montreuil, qui dispose d'équipements attractifs. Elle demande ce qu'il est prévu en matière de transport en commun dans Montreuil et regrette les longs temps d'attente des bus.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois est favorable au projet qu'il estime urgent. Il rappelle avoir émis une proposition alternative lors de la réunion de Vincennes, précisant qu'il communiquera plus tard son argumentaire. Il s'étonne que la concertation propose trois tracés alternatifs aux populations, craignant que l'objectif soit de soumettre uniquement cette dimension aux objections et propositions du public. Il indique qu'en examinant de plus près le tracé présenté sur la plaquette, il s'est aperçu que les tracés étaient erronés, trop approximatifs. Il souligne ainsi que le plan présente une imprécision d'1 km sur le positionnement de la station de Fontenay-sous-Bois et RER.

Une habitante de Fontenay-sous-Bois indique ne pas avoir de préférence pour l'un des tracés. Elle estime néanmoins qu'il serait bon pour Montreuil d'avoir une station aux Grands Pêcheurs. Elle demande des précisions sur le processus décisionnel.

- **La représentation des tracés sur les documents d'information**

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que les images des tracés présentés dans les documents sont schématiques, ils n'ont pas le degré de précision de plans détaillés. En revanche, des documents présentant plus précisément les tracés sont disponibles sur le site, dans le Dossier d'Objectifs et de



Caractéristiques Principales. Il indique que les co-maîtres d'ouvrage sont disposés à entendre les éléments concernant sa proposition de tracé alternatif, et d'y apporter des réponses.

Toute l'information sur les plans plus détaillés est accessible sur le site internet

➤ Le [Document d'objectifs et de caractéristiques principales \(DOCP\)](#)

• Le processus de décision

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que le projet est actuellement en phase de concertation jusqu'au 10 janvier 2015. Durant cette période, la maîtrise d'ouvrage prend note des avis et recueille les différentes positions sur les tracés. A l'issue de la concertation, un bilan est réalisé, en liaison avec la garante. Sur la base de ce bilan, les élus du Conseil du STIF se prononcent sur des orientations à donner à la suite du projet. Les critères de décision relèvent du trafic, de la desserte, de l'impact foncier et des avis émis durant la concertation. Il rappelle que la concertation ne s'apparente pas à un vote.

Claude BREVAN confirme que la concertation n'est pas un vote et que la décision finale revient aux maîtres d'ouvrage. Elle rappelle l'importance d'argumenter son avis, car, bien que la maîtrise d'ouvrage ait indiqué avoir une préférence pour un des tracés, des arguments peuvent émerger des échanges, montrant qu'un autre tracé est plus pertinent. Argumenter son avis est une condition nécessaire à la qualité du débat et à la prise de décision éclairée.

• L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme que les trois nouvelles stations seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

• Le tunnelier

Denis GIRARD, RATP, indique qu'une fois les travaux réalisés, le tunnelier sera acheminé à Val de Fontenay, puis pourra être mobilisé pour un autre tunnel en France ou en Europe. Le choix du tunnelier sera fait dans quelques années, au moment des marchés travaux.

• L'offre globale de transport du secteur

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle quels sont les projets du secteur, et précise leur état d'avancement. Le Conseil du STIF a validé en septembre les études d'avant-projet du T1, dont la mise en service est envisagée pour 2019. Ce projet entre ainsi en phase opérationnelle. Les financements seront mis en place dans les semaines à venir, dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région. La ligne 11 est également en phase de validation de l'avant-projet, qui sera présenté au Conseil du STIF de décembre. Ceci marque des avancées concrètes. La ligne 15 Est à Val de Fontenay est envisagée pour 2030.

• La desserte future du centre de Montreuil

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme que la ligne 1 n'a pas pour objectif de desservir le centre de Montreuil, qui est en revanche concerné par le prolongement de la ligne 9. Pour relier le centre de Montreuil aux quartiers desservis par le futur prolongement de la ligne 1, un travail sera effectué sur les lignes de bus. En parallèle du prolongement du métro, l'offre bus sera progressivement réorganisée afin de répondre au mieux aux besoins de la population et la relier aux nouvelles stations de métro. La restructuration sera en place lors de la mise en service du projet. Le travail préparatoire sera engagé avant la mise en service du prolongement et associera les différentes collectivités.

• L'amélioration de l'offre actuelle à Montreuil

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que pour améliorer l'offre actuelle, la RATP et le STIF procèdent à des mesures continues de renforcement de l'offre bus. Ainsi, les lignes 122 et 301 ont été récemment renforcées.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, affirme que la ligne 121 doit être renforcée ainsi que la ligne 129. C'est pourquoi, il faut l'articuler avec un travail sur le plan de circulation. Il confirme que renforcer l'offre est l'une des mesures permettant d'améliorer le service, mais qu'elle n'est pas suffisante lorsque la circulation est difficile. Aussi, une autre mesure consiste à aménager la voirie. Cette mesure est travaillée en permanence entre les villes et le STIF. Il estime que, tant que l'ensemble des bus ne circuleront pas en site propre, il y aura des problèmes de circulation. Néanmoins, créer des sites propres dans toute l'Ile-de-France serait idéal mais compliqué.



Ugo LANTERNIER, RATP, souligne que les bus du secteur rabattent également à Val de Fontenay, et qu'ils sont actuellement très chargés. Il souligne qu'un métro a une capacité de charge bien supérieure à celle d'un bus, le prolongement aura donc un effet positif, puisqu'il offre une desserte à Val de Fontenay.

Il indique que, sans attendre la réalisation de ces projets de mode lourd, un travail régulier est mené pour travailler à l'amélioration de l'existant. La RATP veille quotidiennement à maintenir la régularité et la fiabilité de ses lignes de bus. Il note néanmoins les nombreuses questions portant sur le réseau de desserte quotidienne en bus.

Patrice BESSAC, maire de Montreuil, indique que la ligne 9 est présente dans les débats car elle est la ligne historique de Montreuil et qu'elle relie tous ses habitants entre eux. Il souligne que Montreuil a la chance d'avoir aujourd'hui plusieurs projets qui avancent simultanément : la ligne 11, le tramway T1, la ligne 1. Il invite à se souvenir de la façon dont ces projets ont avancé : la création d'une association d'élus a permis l'avancement du projet de prolongement de la ligne 11. Le projet ligne 1 émerge aujourd'hui, car il s'agit d'une ancienne revendication des Fontenaisiens. Il invite à mettre en place une méthode similaire pour la ligne 9, c'est-à-dire, créer une association d'élus mobilisés sur le prolongement, pour mener des premières actions de lobbying. L'association doit être créée dès l'année prochaine.

Il indique que lorsque la ville sollicite des renforts d'offre, la RATP et le STIF répondent que c'est inutile tant que les problèmes d'embouteillage ne seront pas résolus par des aménagements de voirie. Cette question relève de la responsabilité des collectivités locales. La balle est dans le camp de la Région d'Ile-de-France, du STIF, de la RATP et de Montreuil pour faire avancer les projets de BHNS [Bus à Niveau de Service] ou les TCSP [Transport en Commun en Site Propre]. Il souligne que les lignes de bus sont très longues, mais que de nombreux trajets sont en réalité très courts.

Une habitante de Montreuil n'accepte pas d'attendre 15 ans pour que des améliorations soient mises en place. Elle estime que Montreuil subit une dégradation des transports en commun depuis 20 ans, soulignant qu'auparavant, la ligne 122 avait des horaires réguliers. Selon elle, il aurait été moins coûteux et plus rapide de développer les lignes de bus, plutôt que de dépenser pour ce projet un milliard d'euros, qui proviennent des impôts des contribuables. Elle évoque ensuite l'engorgement de la ligne A du RER, qu'elle craint de voir aggravé suite à l'afflux supplémentaire de voyageurs avec la ligne 1.

Emmanuel DUREST, membre de l'ASB 11, rappelle que la station Verdun est celle qui nécessitera le plus d'expropriations. Il invite les participants à réfléchir à cette question dès à présent. Il estime que prévoir une station aux Grands Pêchers relèverait de l'équité entre Fontenay-sous-Bois et Montreuil. Il précise également que la ligne 11 ne traverse pas à proprement parler Montreuil, car elle va à Noisy. La ligne 1 se contentera d'effleurer les Grands Pêchers et le tramway T1 concerne le haut de Montreuil. Néanmoins, ce n'est pas négligeable de permettre à Montreuil d'avoir davantage de transports en commun. Il souligne que seule la ligne 9 permettrait de rejoindre le centre-ville. Il suggère de faire en sorte que la ligne 9 rejoigne la ligne 11 pour aller vers Rosny 2 et donc permettre un maillage avec les RER.

Une habitante de Montreuil estime que la population qui serait desservie par le tracé 1 est plus importante que celle desservie par le tracé passant à Verdun.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, lit des questions posées sur twitter :

- Comment justifiez-vous le coût équivalent ou égal pour tous les tracés ?
- Pourquoi la décision du tracé ne serait-elle pas citoyenne ?

• L'amélioration de l'existant

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, souhaite que ne soient pas opposés les projets de court et long terme. Il est nécessaire de prendre aujourd'hui des décisions, si l'on souhaite que le métro soit en service dans 15 ans. Ceci ne rend pas moins nécessaire d'améliorer la situation actuelle des lignes de bus, qui se fait au fur et à mesure.

• Les bus

Pierre SERNE vice-président de la Région Ile-de-France, n'a pas connaissance d'une ligne de bus sur laquelle on aurait supprimé des courses. Il confirme que des renforts sont mis progressivement en place à l'échelle de la région, comme le prouvent l'achat de bus et l'embauche de chauffeurs. De plus,



les capacités de transport d'une ligne de bus et d'une ligne de métro ne sont pas comparables : une importante ligne de bus transporte environ mille voyageurs par jour, tandis que le prolongement du Métro ligne 1 accueillera en moyenne 100 000 voyageurs par jour. Le bus reste indispensable pour la desserte locale.

- **L'effet de la ligne 1 sur la charge de la ligne A du RER**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, indique que le prolongement n'aura pas de conséquence sur la ligne A du RER, ni à la hausse, ni à la baisse, car les tracés sont différents. De plus, le RER A bénéficiera d'une décharge de l'ordre de 15 à 20% lors de la mise en service du Grand Paris Express. Le RER A va aussi bénéficier des actions du schéma directeur auquel, le 20 novembre 2014, 92 millions d'euros ont été alloués, pour notamment un pilotage automatique permettant d'augmenter le nombre de trains. D'ici à deux ans, l'ensemble de la ligne A sera dotée de rames à deux étages, dont la capacité sera de 40% supérieures aux rames actuelles. A ce jour 1 200 000 voyageurs l'empruntent chaque jour, ce qui en fait la ligne la plus chargée d'Europe.

Il estime que si la ligne 1 prolongée passe par Montreuil, elle s'ajoute à la ligne 11 qui dessert l'hôpital. A ces projets s'ajoutent le prolongement de la ligne 9, également inscrit au Schéma directeur de la Région Ile-de-France et, à ce titre, programmé pour être réalisé avant 2030. Si toutes ces lignes sont prolongées, Montreuil bénéficiera d'une des dessertes en transports lourds les plus importantes de la banlieue parisienne.

- **L'impact foncier**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, estime que l'exemple du prolongement de la ligne 11 illustre l'utilité de l'enquête publique, lors de laquelle, la mobilisation locale a permis de limiter les acquisitions foncières. Il rappelle que les maîtres d'ouvrage tiendront compte de l'impact foncier dans le choix du tracé. Si le tracé passe par Verdun, un impact fort sur le tissu pavillonnaire est à prévoir.

- **La densité de population desservie par le tracé 1** **Alexandre BERNUSSET, STIF**, confirme que la population desservie par le tracé 1 sera plus importante que celle desservie par le tracé 3, notamment parce que la densité sera plus forte à la station intermédiaire Grands Pêcheurs qu'à Verdun.

- **Le coût**

Denis GIRARD, RATP, indique que les maîtres d'ouvrage estiment qu'à ce stade des études, les différences de coût entre chacun des tracés ne sont pas suffisamment importantes pour être déterminantes. Il souligne que les tracés sont étudiés de façon similaire en considérant d'une part le tunnel et d'autre part les stations. Sur les tracés les plus courts se trouvent des stations plus onéreuses. Ceci explique que les prix totaux (tracés et stations) soient similaires.

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

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

- **La concertation**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique qu'actuellement la concertation est une étape obligatoire, prévue par la réglementation permettant de prendre en compte les avis. Au regard du bilan, les élus du Conseil décideront des conditions de poursuite.

Claude BREVAN suppose que la question sur le vote citoyen doit faire référence au référendum. Aujourd'hui, les textes ne permettent pas d'organiser des référendums à une échelle locale. Vient tout d'abord la concertation, puis le choix qu'arrêtera le STIF, puis l'enquête publique. A ce moment, la commission d'enquête émettra un avis. Lors de l'enquête publique, le maître d'ouvrage devra justifier le tracé retenu. L'objet des concertations n'est pas d'obtenir un consensus, mais que la décision soit bien comprise.

Un habitant de Montreuil souhaite l'arrivée du tramway T1. Il demande quel est le degré de certitude concernant l'arrivée du tramway T1, compte-tenu de l'opposition du maire de Noisy-le-Sec.

Un habitant de Montreuil a entendu dire que le tunnel de la ligne 9 était déjà prolongé ; il souhaite savoir si c'est exact.



Georges BERTRAND, de l'Association montreuilloise des usagers des transports collectifs de l'Est parisien (AMUTC), estime nécessaire d'organiser une nouvelle réunion, car de nombreuses personnes ne se sont pas exprimées. Il souhaite que la tribune s'exprime moins longtemps. Il estime que les arguments principaux en faveur de la station Grands Pêcheurs sont que la station dessert une zone plus dense et que le tracé propose une meilleure correspondance à Val de Fontenay. Néanmoins, il estime que choisir l'emplacement en limite de la zone pavillonnaire fait perdre des usagers possibles. Selon lui, si la station est déplacée au nord, non seulement elle se trouverait au cœur des cités mais il y aurait aussi plus de place. Il indique enfin ne pas être rassuré concernant le prolongement du tramway T1, car il ne fait pas l'objet de financement, contrairement à la ligne 11, bien qu'il en soit à un stade d'études plus avancé que cette dernière. Il en demande les raisons.

Un habitant de Montreuil s'étonne de l'existence d'un plan cadastral semblant basé sur un chiffrage très précis des emprises foncières concernées par le tramway T1, bien qu'il ait entendu dire que les emprises foncières n'étaient pas définies. Il demande des précisions à la maîtrise d'ouvrage.

Une habitante de Montreuil demande quels seront les nouveaux tarifs du passe Navigo pour les seniors. Elle regrette que les rames du RER soient toujours surchargées et que des bus tombent en panne. Elle indique enfin entendre parler du prolongement de la ligne 9 depuis 40 ans.

- **Le tunnel de la ligne 9**

Ugo LANTERNIER, RATP, estime qu'il s'agit sans doute d'une arrière-gare, qui existe dans toutes les stations de métro pour permettre de retourner les trains.

- **Les réunions publiques**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique qu'une réunion publique a eu lieu à Vincennes et qu'une troisième réunion publique ouverte à tous aura lieu à Fontenay-sous-Bois le 17 décembre, à l'école Michelet et permettra de nouvelles expressions du public.

- **La localisation de la station**

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle que la zone envisagée pour la station des Grands Pêcheurs doit prendre en compte les questions de giration pour rendre les tracés efficaces. Le tracé envisagé permet de desservir les quartiers Bel Air et Grands Pêcheurs, ainsi que les zones pavillonnaires.

- **Le bus 122**

Ugo LANTERNIER, RATP, indique que les panes de bus ne constituent pas la part la plus importante des irrégularités. L'offre de la ligne 122 n'a pas été réduite dans les dix dernières années. Il s'engage à vérifier ces points et à poursuivre les améliorations.

- **Le tramway T1**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, confirme que la mise en service du tramway T1 est prévue en 2019. Il confirme que le maire de Noisy-le-Sec a déposé un recours ; s'il gagne, le projet sera ralenti, mais non arrêté. Le projet avance : les travaux des concessionnaires vont prochainement débiter. Le maire de Noisy-le-Sec n'a pas un droit de veto sur le projet.

- **Les acquisitions foncières**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, rappelle que le prolongement de la ligne 1 et celui du tramway T1 n'en sont pas au même stade d'avancement. Le T1 va prochainement entrer en phase travaux, aussi est-il normal de connaître précisément les parcelles concernées, car une étude parcellaire a été réalisée dans le cadre de l'enquête publique. Pour la ligne 1, il n'est pas possible à ce stade, d'avoir un tel niveau de précision. Quand le tracé sera validé, un travail fin sera réalisé pour déterminer les parcelles qui seront impactées par les sorties. Il précise qu'un projet de métro nécessite moins de parcelles qu'un tramway, en surface.

Claude BREVAN est frappée par l'importance des questions concernant le fonctionnement actuel des transports. Elle estime utile d'envisager d'y consacrer un travail spécifique en dehors de la concertation. Elle estime qu'il s'agit d'un enjeu-clé pour la crédibilité même du projet de prolongement de la ligne 1.

**Conclusion**

- **Les principales préoccupations exprimées pendant la réunion, par Claude CHARDONNET**

- L'attente forte de réalisation du projet ;
- La demande d'améliorer l'existant, soulignant que 15 ans est une échéance lointaine ;
- La demande d'améliorer la desserte du centre de Montreuil ;
- L'attente d'amélioration de l'offre de circulations douces ;
- La clarification du système de décision (la procédure, les acteurs, critères) ;
- La localisation des sorties et la superficie des stations ;
- Le coût du projet ;
- L'ensemble de l'offre de transport du territoire, y compris les difficultés que rencontre actuellement le projet de prolongement du tramway T1.

- **Les prochaines étapes de la concertation et du projet, par Alexandre BERNUSSET du STIF**

Alexandre BERNUSSET remercie les participants de leur présence et de leurs questions. Il annonce que la prochaine rencontre se tiendra à Fontenay-sous-Bois le 17 décembre, 19h30, à l'école Michelet. Il précise que le compte-rendu de la réunion sera prochainement mis en ligne sur le site Internet.



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

REUNION PUBLIQUE A l'école Michelet, Fontenay-sous-Bois Le 17 décembre 2014 à 19h30

La réunion a duré 2 heures 40 et a accueilli 234 participants.
23 interventions ont eu lieu depuis la salle.

Intervenants**Le STIF et la RATP, co-maîtres d'ouvrage**

- Alexandre BERNUSSET, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- Mickaël FOLLIOU, STIF, chef de projet
- Ugo LANTERNIER, RATP, directeur de l'agence de développement territorial du Val-de-Marne
- Denis GIRARD, RATP, chef de projet

Garante de la concertation

- Claude BREVAN, garante de la concertation, nommée par la Commission nationale du débat public

Animation de la réunion

- Claude CHARDONNET, C&S Conseils

Documentation disponible

- Le dépliant du projet de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay avec carte T
- Le dossier d'information sur le de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay
- L'exposition sur le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay
- Une urne pour le recueil des avis

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





Déroulement de la réunion

1. Ouverture

- Mot d'accueil par **Jean-François VOGUET**, maire de Fontenay-sous-Bois
- Présentation du déroulement de la réunion par **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils
- Présentation du rôle du garant par **Claude BREVAN**, garante de la concertation

2. Présentation du projet

- Présentation du projet en bref par **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- Présentation des objectifs du projet par **Mickaël FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- Présentation du prolongement pas à pas par **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet
- Présentation de la synthèse des tracés par **Mickaël FOLLIOU**, STIF
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOU**, STIF
- Présentation du niveau de service de la ligne 1, par **Ugo LANTERNIER**, RATP, directeur de l'agence de développement territorial du Val-de-Marne
- Présentation de la mise en œuvre du projet par **Denis GIRARD**, RATP
- Conclusion de la présentation par **Ugo Lanternier**, RATP et **Alexandre BERNUSSET**, STIF

3. Temps d'échange avec les participants

4. Clôture de la réunion

- Premiers enseignements de la concertation pour la maîtrise d'ouvrage par **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- Premiers enseignements de la concertation par **Claude BREVAN**, garante de la concertation

1. Ouverture

- **Mot d'accueil par Jean-François VOGUET**, maire de Fontenay-sous-Bois

Jean-François VOGUET salue les participants qu'il se réjouit de voir si nombreux. Il se félicite de la tenue de cette réunion et de la décision de prolonger la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay. Il rappelle qu'il s'agit d'une revendication des fontenaisiens depuis 1934.

Il estime que Fontenay-sous-Bois sera extrêmement bien desservie en transports en commun, avec les RER E et A, et les projets à venir de ligne 15, du tramway T1 et de ligne 1 aux Rigollots, dans le secteur de Verdun et à Val de Fontenay. Il constate que chaque fontenaisien sera à moins de 10 minutes d'un moyen de transport moderne et rapide, ce qui permettra de conforter le développement économique de la commune.

Il revient sur les trois tracés en discussion, alertant sur la nécessité de réduire au maximum le nombre d'expropriations et les nuisances liées au chantier, aux Rigollots et sur le Plateau. Il souhaite également que la création de nouvelles stations ne s'accompagne pas d'un afflux trop important de véhicules, et demande que le réseau de bus et les modes alternatifs à la voiture soient développés en conséquence. Il se déclare enfin attentif à ce que le positionnement du terminus à Val de Fontenay facilite les correspondances.

Il rappelle que la décision revient au STIF et demande, dans le cas où l'option Grands Pêchers serait retenue, que soit étudiée une sortie de la station dans l'axe de Verdun, au plus près de Fontenay-sous-Bois.

- **Présentation du déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET**, C&S Conseils
- **Présentation du rôle du garant par Claude BREVAN**, garante de la concertation

Claude BREVAN indique que son rôle est de garantir la transparence des débats et de s'assurer que chacun a le droit à la parole, que des réponses apportées aux questions qui sont posées dans la mesure où des éléments de réponse sont disponibles, ce qui a été respecté jusqu'ici par la maîtrise d'ouvrage qui a montré beaucoup de bonne volonté et de transparence dans ses réponses.

C&S Conseils pour le STIF / L1 Compte-rendu de la réunion publique de Fontenay-sous-Bois, le 17/12/2014

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015



Elle évoque les nombreux avis publiés sur le site Internet, dont certains très courts s'apparentent davantage à un vote pour un tracé, et invite les participants à argumenter leurs positions pour pouvoir engager un débat, aller au-delà du référendum. Ainsi le maître d'ouvrage pourra prendre une décision éclairée à l'issue de la concertation.

2. Présentation du projet

Voir diaporama mis en ligne sur le site Internet du projet : <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/documentation/>

3. Temps d'échange avec le public

Murielle MCHON, présidente de l'association « Appel pour Fontenay » salue les travaux de l'association Métro Rigollots-Val de Fontenay et prend parti pour une station intermédiaire à Verdun plutôt que Grands Pêchers. Elle estime que :

- Les deux stations desserviraient une population qui a aujourd'hui l'obligation de prendre le bus pour rejoindre le RER. Pour autant, le secteur des Grands Pêchers va bénéficier de trois autres projets (les prolongements des lignes 11 et 9 du métro et du tramway T1), alors que rien d'autre n'est prévu à Verdun.
- Le projet vise à accompagner le développement urbain du territoire desservi. Or, Fontenay-sous-Bois a besoin de relier les deux versants de la ville pour que les habitants du quartier des Alouettes, par exemple, puissent venir au parc des Carrières et bénéficier des commerces du secteur de Verdun. Elle s'étonne par ailleurs que la maîtrise d'ouvrage n'ait pas identifié de projets urbains à Fontenay-sous-Bois dans son document d'information, alors qu'un théâtre de 300 places devrait s'y implanter, un quartier d'habitation également, des équipements : la synagogue, la mosquée et une école et un collège-lycée (440 élèves) et que le boulevard Verdun constitue un axe de communication fondamental.
- Un plus grand nombre d'habitants serait desservi à Verdun (12 000 habitants) par rapport à Grands Pêchers (7500 habitants), selon des données qu'elle a collectées sur Internet.

Elle conclut en renvoyant au tracé alternatif 1/2/3 qui a été déposé sur le site Internet de la concertation, et qui offre une solution de tracé desservant Verdun et intégrant le terminus à l'est de la station Val de Fontenay. Elle informe la garante qu'une pétition a recolté 1200 signatures en une semaine en faveur de cette alternative, qu'elle circulera jusqu'au 10 janvier avant de lui être transmise.

Jean-Simon MEYER, ancien président de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay rend hommage à l'actuelle présidente et interroge la maîtrise d'ouvrage sur la nature des critères (facilité des travaux, qualité des correspondances, typologie du secteur d'implantation d'une station, PLU, prévision de fréquentation, expropriations...) sur lesquels elle se fonde pour présenter son avis sur le projet aux élus du Conseil du STIF afin qu'ils prennent leur décision. Il demande à la garante si, en tant que représentante de l'Etat, elle connaît la position du Ministère des Transports qui est le premier financeur. Enfin, il souhaite connaître les modalités techniques et politiques de la prise de décision finale.

• Les critères de décision du tracé et des stations

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que la décision du tracé se prend suite à une analyse multicritères que le bilan de la concertation va permettre d'actualiser. Les trois principaux thèmes sur lesquels les élus sont amenés à se prononcer sont :

- la pertinence de créer une nouvelle desserte (définie notamment à travers les prévisions de trafic qui s'appuient sur les données de population et d'emplois de l'IAU,
- l'impact du projet pour le territoire (les équipements existants et les projets urbains desservis, etc.),
- les aspects techniques (coûts, délais, expropriations, etc.).

Tous ces éléments ont été analysés et figurent dans le Document d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), document soumis à validation des élus du Conseil du STIF

Toute l'information sur l'analyse multicritères est accessible sur le site internet

C&S Conseils pour le STIF / L1 Compte-rendu de la réunion publique de Fontenay-sous-Bois, le 17/12/2014

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015



- Le [Document d'objectifs et de caractéristiques principales \(DOCP\)](#) pages 117
- [La Fiche thématique sur les données urbaines](#)

Claude BREVAN, garante, rappelle qu'elle ne représente pas l'Etat mais la Commission nationale du débat public (CNDP), qui est une autorité administrative indépendante, et qu'elle n'a pas d'avis à rendre sur le projet.

Elle se dit étonnée de l'importance des expressions en faveur d'une station intermédiaire à Verdun, qui n'apparaissait pas comme le choix privilégié des élus en préalable à la concertation, et estime que c'est tout l'intérêt de cette concertation que de faire émerger des tracés alternatifs pour que la maîtrise d'ouvrage prenne une décision éclairée. La concertation n'élimine pas cet arbitrage final mais exige du maître d'ouvrage qu'il justifie le choix de tracé qu'il décidera de soumettre à l'enquête publique. Elle explique que si la concertation peut faire évoluer le projet en fonction de la concertation, ce n'est pas toujours possible et précise que les études préalables ont été réalisées avec sérieux.

Une habitante de Fontenay-sous-Bois demande si la définition des trois tracés présentés a pris en compte l'impact hydrogéologique, étant donné les spécificités du territoire.

Une habitante de Vincennes se dit plus favorable à un emplacement ouest de la station Rigollots. Elle estime par ailleurs que le projet est essentiel pour renforcer le pôle de Val de Fontenay et demande si les appels d'offres liés au projet intégreront des critères de proximité pour bénéficier aux entreprises locales, et des clauses d'insertion. Elle souhaite enfin avoir une estimation du nombre d'emplois créés par le projet, au vu de son coût de 900 millions d'euros.

Un riverain de la station Verdun craint d'être exproprié et souhaite savoir quand la maîtrise d'ouvrage prendra une décision sur le tracé car il veut être fixé avant d'engager des travaux de réfection de sa toiture.

• Les impacts hydrogéologiques

Denis GIRARD, RATP, indique que les données nationales hydrogéologiques ont été prises en compte dès le début des études et qu'elles permettent de donner un niveau d'information suffisant pour présenter des tracés techniquement faisables. Une fois le tracé arrêté, des sondages pourront être réalisés en complément tout au long du parcours. De manière générale, les tracés présentés, sont techniquement faisables (carrières, tunnelier,...).

• Les retombées économiques du projet

Ugo LANTERNIER, RATP, explique que le projet a bien vocation à accompagner le développement du pôle Val de Fontenay et à desservir les emplois et PME du secteur. Il indique que le niveau d'étude engagé ne permet pas de dire quel sera l'impact direct sur l'emploi à ce stade. Mais, le projet a un impact positif économiquement. Il présente l'exemple du tramway T7 pour lequel la maîtrise d'ouvrage avait mis en lien les entreprises qui ont des clauses sociales et les acteurs de l'emploi, en amont de la phase travaux. Il s'engage à noter dans le bilan de la concertation cette attente sur la proximité et les clauses sociales.

• Les acquisitions foncières

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique qu'il n'est pas possible de déterminer exactement les acquisitions foncières aujourd'hui, même s'il est certain qu'il y a un risque à Verdun. Il affirme que la décision sur le choix du tracé devrait intervenir au premier semestre de l'année prochaine, les élus du Conseil du STIF se prononceront sur la base du bilan de la concertation.

Toute l'information sur l'impact hydrogéologique est accessible sur le site internet

- Le [Document d'objectifs et de caractéristiques principales \(DOCP\)](#) page 25

Le président de la mosquée Es-Salem prend position pour une station intermédiaire à Verdun, qui permettrait aux fidèles de Vincennes de fréquenter sa mosquée. Il demande si des stationnements seront prévus à proximité de la station Val de Fontenay, afin d'éviter que l'afflux de voyageurs sature le stationnement des résidents du voisinage, notamment le quartier Jean Zay. Il s'inquiète également de la capacité du pôle de Val de Fontenay à accueillir autant de voyageurs alors qu'à l'heure de pointe du matin les quais des RER E et A sont déjà saturés.



Un habitant de Fontenay-sous-Bois demande si après examen de la faisabilité du tracé alternatif 1/2/3 (dont il est l'auteur), la maîtrise d'ouvrage est en mesure de dire si le taux de fréquentation serait meilleur avec cette solution qu'avec les autres tracés.

Un membre du Conseil de quartier de l'Hôtel de Ville à Fontenay-sous-Bois se dit surpris du peu de trafic estimé à Verdun (7000 voyageurs à l'HPM), étant donné les futurs projets en cours à l'îlot Michelet (90 logements) ou ceux existants du quartier de la Redoute (grands ensembles). Il voudrait être sûr que l'estimation est la bonne.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois trouve difficile d'accéder aux éléments techniques dont dispose la maîtrise d'ouvrage pour affirmer si la population des Grands Pêcheurs sera plus importante dans les années à venir, mais estime que les documents de la maîtrise d'ouvrage donnent une part excessive au développement de Montreuil alors même que les 4000 habitants du Plateau ne figurent sur aucune carte. Il relève que les habitants de la Redoute et du Fort de Nogent n'auront pas de desserte en transport en commun et que Verdun constituerait une position intermédiaire entre Montreuil et Nogent. Il regrette par ailleurs que la perspective du prolongement de la ligne 11 ne soit pas abordée dans le contexte des Grands Pêcheurs alors qu'elle est prévue pour 5 ans avant la ligne 1. Il espère que la maîtrise d'ouvrage présentera objectivement les critères d'analyse des tracés aux élus du Conseil du STIF, en y intégrant le tracé alternatif 1/2/3 dont il rappelle l'intérêt.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois estime que le bâtiment du Service Municipal de la Jeunesse, dont la nouvelle vocation n'a pas encore été décidée par la Ville, ferait une sortie de station formidable pour Verdun.

• Le tracé alternatif

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que la maîtrise d'ouvrage a commencé à examiner le tracé 1/2/3. Sa première analyse, bien qu'elle ne constitue pas une décision, est que ce tracé oblige le métro à suivre des courbes prononcées et compliquées.

Denis GIRARD, RATP, précise que l'analyse de la maîtrise d'ouvrage n'a pas pu être du même niveau de détail que les autres tracés en quelques semaines. Toutefois, à ce stade, et en ayant essayé d'intégrer toutes les contraintes, l'équipe projet n'a pas trouvé de tracé réalisable (le rayon de courbure ne permettrait pas de le construire au tunnelier), ni réussi à déterminer une implantation de station possible (à plat et alignement droit sur 120 m minimum). Il rappelle qu'un tracé de métro ne peut pas être qu'une succession de droites et de rayons mais des courbes complémentaires sont à intégrer pour respecter les règles de tracés de voies. Ce tracé présente également des problèmes de pentes, supérieures aux capacités du matériel roulant. Il rappelle enfin, que les conditions de réalisation du métro ont beaucoup évolué en 100 ans.

• La qualité de la desserte

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle que quel que soit le positionnement de la station intermédiaire, elle bénéficiera à l'ensemble du territoire. La maîtrise d'ouvrage travaillera à la restructuration des bus autour des stations pour le rabattement le plus efficace possible. Il ajoute au sujet du quartier de la Redoute et du Fort de Nogent qu'un vœu a été voté par le Conseil du STIF pour qu'une ligne de bus desserve le quartier et qu'une suite lui sera donnée.

• Les prévisions de trafic et d'évolution de la population

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que la maîtrise d'ouvrage tient compte des données de population et d'emploi qui incluent les projets en cours et des schémas de transport et applique un modèle pour obtenir ces résultats. Ce modèle s'appuie, en outre, sur des enquêtes des déplacements franciliens et prend par exemple en compte l'âge et le taux de motorisation des riverains des stations en projet ce qui explique notamment la fréquentation plus élevée estimée à la station Grands Pêcheurs.

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

- [La Fiche thématique sur les données urbaines](#)
- [La Fiche thématique sur les prévisions de trafic](#)

• Le dimensionnement de Val de Fontenay



Alexandre BERNUSSET, STIF, explique que le STIF est tout à fait conscient de la problématique de Val de Fontenay. Le sujet du fonctionnement de Val de Fontenay dépasse le projet de prolongement de la ligne 1 et fait l'objet d'une étude dédiée du pôle pour faire émerger un projet adapté aux flux et correspondances attendus. Ce projet aura probablement plusieurs phases. L'étude en est au stade du diagnostic, et est menée en partenariat avec la Ville de Fontenay-sous-Bois.

- **Le stationnement**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique qu'il n'est pas prévu de créer des places de stationnement à Val de Fontenay, tout comme il n'est pas prévu d'en créer sur l'ensemble des projets du STIF dans les zones denses de petite couronne. La politique du STIF consiste à développer les rabattements en transports en commun vers Val de Fontenay.

Claude BREVAN, garante, note que plusieurs interventions mettent en doute les hypothèses d'évolution démographique faites par la maîtrise d'ouvrage. Elle estime qu'il ne devrait pas y avoir débat sur des données qui sont publiques et demande donc à la maîtrise d'ouvrage d'apporter des éléments de précision sur la méthodologie de comptage de la population et ses évolutions.

Une habitante de Fontenay-sous-Bois suggère de créer une station supplémentaire au niveau des zones denses du territoire. Elle remet en cause l'objectivité du document de présentation du projet qui met trop en avant la préférence pour le tracé par Grands Pêcheurs. Elle constate que ce tracé drainera 14 000 voyageurs en zone dense en population, alors que le tracé par Fontaine en drainera 13 000 sur une zone faible en population. Elle demande comment il est possible que le tracé en zone peu dense draine presque autant de voyageurs que celui en zone dense, et suppose donc que la zone dense dispose d'alternatives.

Un habitant de Vincennes, qui a assisté aux 3 réunions publiques, retient qu'il est plus pertinent de desservir Fontenay-sous-Bois que de faire un détour par Montreuil, les liens étant plus forts entre Vincennes et Fontenay (administrations communes, lycée intercommunal), qu'entre Vincennes et Montreuil. Il distribue un plan (proposant une alternative composée de deux stations intermédiaires et d'un prolongement de la ligne 9 jusqu'à Val de Fontenay).

Un habitant de Val de Fontenay s'inquiète de la capacité de la station à absorber les 5000 salariés de la Société Générale qui arriveront en 2016. Il demande si le prolongement de la ligne 1 pourrait intervenir plus tôt pour éviter la saturation de la station.

Un participant demande si le prolongement aura une tarification spéciale, en référence à ce qui avait été appliqué à l'origine pour le prolongement à la Défense. Il s'étonne que les discussions portent sur les tracés alors que l'application de modèles « urbanisme-transport » similaires à ceux utilisés pour le Grand Paris aurait permis de donner davantage d'objectivité et de limiter des questions liées au lieu d'habitation de chacun. Il estime par ailleurs qu'une quinzaine d'emplois seront créés par million d'euros dépensés, donc pour un projet à hauteur d'un milliard, environ 15 000 emplois temporaires devraient être créés pendant le chantier.

- **Une station intermédiaire supplémentaire**

Mickaël FOLLIOU, STIF, explique qu'une station intermédiaire supplémentaire ne serait pas pertinente en termes de trafic, dans la mesure où les aires d'influence des stations (d'un rayon de 800 mètres pour les stations de métro, de 1000 mètres pour le RER) se recouperaient, elles desserviraient donc les mêmes personnes. Il ajoute que le coût supplémentaire d'une telle station remettrait en cause la rentabilité du projet, notamment en allongeant les temps de parcours entre Rigollots et Val de Fontenay.

- **La saturation de Val de Fontenay**

Ugo LANTERNIER, RATP, indique que la RATP a échangé avec la Société Générale avant son implantation. Leurs salariés venant principalement de l'ouest de Paris et circulant à des horaires de bureaux, utiliseront des lignes sur lesquelles il reste de la capacité.

- **Taux de fréquentation des stations Fontaine et Grands Pêcheurs**

Mickaël FOLLIOU, STIF, explique que les taux de fréquentation de ces stations sont similaires, bien que Fontaine se situe dans une zone peu dense, car la fréquentation de la ligne passant par Fontaine

C&S Conseils pour le STIF / L1 Compte-rendu de la réunion publique de Fontenay-sous-Bois, le 17/12/2014

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015



bénéficie de l'intermodalité forte et de la position de la station Val de Fontenay Est, ce qui n'est pas le cas de la station Verdun.

- **Niveau de desserte des Grands Pêcheurs**

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle que le projet de prolongement de la ligne 11 dessert un autre secteur de Montreuil que les Grands Pêcheurs. De même, le prolongement de la ligne 9 est prévu au SDRIF avec deux possibilités de terminus, à Hôpital ou aux Murs à Pêches vers le T1, donc assez loin du territoire de projet. Il indique qu'il n'y a pas d'opposition entre Montreuil et Fontenay-sous-Bois, qu'il s'agit de desservir les habitants du plateau de Montreuil comme ceux de Fontenay-sous-Bois.

- **Tarification**

Alexandre BERNUSSET, STIF, affirme qu'il n'y aura pas de tarification spéciale pour le prolongement du Métro ligne 1, mais que s'appliquera celle qui sera en vigueur à la mise en service du prolongement.

- **Modèles de trafic**

Alexandre BERNUSSET, STIF, explique que l'équipe projet a travaillé sur les modèles de transport appliqués à tous les projets à ce stade des études, et que des modèles économiques ne pourraient être utilisés que pour les étapes suivantes lorsqu'il s'agira d'établir le TRI (taux de rentabilité interne).

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

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

- **Tracés alternatifs**

Alexandre BERNUSSET, STIF, relève d'autres tracés que le tracé 1/2/3, proposés pendant la concertation :

. Un tracé allant directement jusqu'à Nogent-sur-Marne sans passer par Val de Fontenay, qui sort des objectifs actuels du projet d'assurer des correspondances à Val de Fontenay et de desservir ce pôle de développement régional.

. Un tracé proposait d'aller jusqu'à Fontenay-sous-Bois RER puis aux Rigollots : la pertinence de desserte est moins évidente car il irait dans une zone déjà desservie par le RER. Quant au fait de permettre une jonction entre les deux branches du RER A, elle existe déjà à Vincennes et existera à termes avec la ligne 15 du Grand Paris Express.

Denis GIRARD, RATP, constate les mêmes causes et les mêmes effets sur le plan technique pour la proposition d'aller directement jusqu'à Fontenay-sous-Bois RER, avec un allongement de 1500 mètres du tunnel et la création d'une station supplémentaire.

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

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

Claude BREVAN, garante, demande que soit calculé le temps de parcours supplémentaire induit par une station intermédiaire supplémentaire.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois se réjouit de l'avancée de ce projet et souhaite savoir quand la position de la station sera actée aux Rigollots, étant donné qu'il serait potentiellement impacté par son insertion boulevard Eugène Martin.

Un habitant du Perreux-sur-Marne exprime son soutien en faveur du projet et demande s'il implique la suppression des bus 114, 118 ou 124. Il s'oppose au tracé 1 car il estime que Montreuil bénéficiera déjà des lignes 9 et 11 prolongées.

Une habitante de Fontenay-sous-Bois relaie l'inquiétude liée au stationnement avenue Victor Hugo.

Une habitante de Vincennes s'inquiète des délais de réalisation du projet, demande s'ils sont incompressibles et le cas échéant pour quelles raisons. Elle souhaite aussi connaître les étapes de financement à chaque étape du projet. Elle insiste enfin sur la saturation actuelle du bus 118.

Claude BREVAN, garante, demande de préciser le temps de construction d'une station.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois s'étonne de l'égoïsme de territoire des participants et demande à l'assistance de s'interroger sur qui a réellement besoin de ces types de transport, notamment pour

C&S Conseils pour le STIF / L1 Compte-rendu de la réunion publique de Fontenay-sous-Bois, le 17/12/2014

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015



trouver un emploi. Il estime pour sa part que les populations plus défavorisées des Grands Pêchers devraient être prioritaires en termes de desserte.

Un participant souhaite avoir l'assurance que le tracé 1/2/3 sera étudié avec le même niveau de détail que les autres.

Un participant estime que la cohérence est possible entre le prolongement de la ligne 1 attendu à Fontenay-sous-Bois et le prolongement de la ligne 9 qui a été le seul applaudi à la réunion publique de Montreuil. Il trouve surprenant que la maîtrise d'ouvrage ne parvienne pas à trouver un emplacement de stations et des rayons de courbure viables pour le tracé 1/2/3.

Laurence ABEILLE, députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay, salue l'organisation de cette concertation décisive dans le processus de décision et rend hommage au travail de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay. Elle rappelle son attachement au projet et regrette que les documents de présentation ne présentent pas des courbes de niveau ou des vues en 3D qui permettrait de bien comprendre les trajets à pied et les aires d'influence des stations telles que calculées par la maîtrise d'ouvrage. Elle estime par ailleurs étonnant que sur le tableau multicritères présenté par la maîtrise d'ouvrage, il soit indiqué « non identifiés » pour la ligne mentionnant les projets urbains du secteur de Verdun.

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay, se réjouit que les élus et les habitants se mobilisent tous en faveur du projet. Elle rappelle qu'un tel projet est fait pour s'inscrire dans la durée, et qu'en conséquence, il faut que les choix faits soient les meilleurs possibles.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, évoque deux thèmes cités dans les avis envoyés et qui n'ont pas été abordés en réunion publique :

- L'impact du prolongement sur le fonctionnement de la ligne 1 en termes de trafic et notamment de confort des voyageurs qui montent à Château de Vincennes ;
- L'augmentation éventuelle des impôts locaux.

• L'emplacement de la station Rigollots

Alexandre BERNUSSET, STIF indique que des études supplémentaires seront nécessaires pour mieux mesurer les enjeux d'une position à l'ouest ou l'est, notamment fonciers. Ces études auront lieu avant l'enquête publique.

• Les bus

Mickaël FOLLIOU, STIF, explique que la restructuration des bus vise à limiter les doublons avec la nouvelle ligne, à maintenir une desserte locale fine et à garantir un rabattement vers les nouvelles stations. L'objectif est que la restructuration des bus bénéficie à la desserte du territoire, en lien avec ses évolutions. Cette réorganisation sera étudiée dès le schéma de principe et décidée environ 2 ans avant la mise en service du prolongement.

• Calendrier

Alexandre BERNUSSET, STIF, liste les étapes à franchir : la concertation, les études complémentaires, les travaux. Il indique que les plus gros besoins de financements se manifestent en phase travaux, soit entre 2020 et 2030 pour ce projet. De fait, ce sont des échéances budgétaires qui ne sont pas aujourd'hui en discussion. Ceci se prévoit étape par étape. Il ajoute que le Protocole Etat-Région dispose d'une enveloppe de 125 millions d'euros dédiée aux études des différents projets de transport en commun, dont la ligne 1 fait partie.

• La construction des stations

Denis GIRARD, RATP, indique qu'il faut 4 à 5 années de travaux pour construire une station (réalisation des murs de soutènement, passage du tunnelier, réalisation des équipements intérieurs). Il précise que le tunnelier avance d'environ 12 mètres par jour, pour 7 kilomètres à réaliser.

• L'étude du tracé 1/2/3

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise qu'il faut un an pour mener des études aussi détaillées que celles réalisées sur les trois tracés présentés à la concertation, donc qu'il est difficile de garantir le même niveau d'études pour le tracé 1/2/3. Pour autant, les maîtres d'ouvrage s'engagent à le regarder

C&S Conseils pour le STIF / L1 Compte-rendu de la réunion publique de Fontenay-sous-Bois, le 17/12/2014

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015



avec sérieux dans les mois qui viennent, en mobilisant les experts nécessaires pour déterminer sa faisabilité.

• Relief du territoire

Alexandre BERNUSSET a rappelé que les stations Grands Pêchers et Verdun se situent à peu près à la même altitude sur le haut du Plateau, tandis que Fontaine se trouve en bas. Il estime dès lors cohérent d'avoir une station avant la colline (Rigollots), une sur le plateau (Grands Pêchers ou Verdun) et une après (Val de Fontenay).

• Le niveau de confort sur la ligne 1 prolongée

Mickaël FOLLIOU, STIF, indique que les prévisions de trafic réalisées confirment que la ligne 1 pourra absorber les nouveaux flux, à l'image du tronçon dimensionnant, c'est-à-dire le plus chargé, situé entre les stations Champs Elysées - Clémenceau et Franklin Roosevelt. À la mise en service du prolongement, le tronçon le plus chargé sera le même qu'aujourd'hui et l'impact du prolongement sera quasi nul. La charge à partir de Vincennes sera équivalente à ce qui est constaté aujourd'hui entre Nation et Porte de Vincennes. Il ajoute que la ligne 1 étant automatisée, elle sera en capacité d'offrir une fréquence supérieure si le besoin est avéré.

Alexandre BERNUSSET, STIF, ajoute qu'à l'horizon 2030, des projets comme la ligne 15 du métro, qui sont intégrés à ces prévisions, permettront de décharger le RER A et la ligne 1.

• Fiscalité locale

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que le projet n'impactera pas les impôts locaux, étant donné que les financeurs sont l'Etat et la Région en phase de réalisation ; les usagers, l'impôt du versement transport et les Départements et la Région en phase d'exploitation.

4. Conclusion

• Les premiers enseignements de la concertation pour la maîtrise d'ouvrage

Alexandre BERNUSSET, STIF, revient sur les principales thématiques abordées lors de la concertation, qui ont bien été entendues par la maîtrise d'ouvrage et auxquelles elle a cherché à apporter des réponses :

- L'opportunité du projet qui a suscité beaucoup d'enthousiasme.
- Le calendrier et le financement.
- L'amélioration de l'existant en parallèle et même avant la mise en service du prolongement du Métro ligne 1.
- Les autres projets en cours sur le territoire (T1, lignes 11 et 9...).
- Le tracé et les stations avec : i) aux Rigollots la question du positionnement de la station ii) pour la station intermédiaire une préférence exprimée soit pour Grands Pêchers soit pour Verdun, Fontaine étant moins privilégiée, iii) à Val de Fontenay l'enjeu du maillage et des correspondances.
- Le fonctionnement du métro prolongé (position des sorties des stations, fonctionnement de la ligne existante), les rabattements (restructuration des bus et rabattement vélo),
- Le chantier et les nuisances potentielles (vibrations, camions)
- La tarification.
- Les processus de concertation et de décision.

• Les premiers enseignements de la concertation pour la garante

Claude BREVAN relève le très grand intérêt qui s'est manifesté pour cette concertation sur un projet d'amélioration du quotidien, mais aussi structurant. Cela relève le grand intérêt du public pour le fonctionnement des transports et de la ville.

Elle se dit toutefois frappée par « l'esprit de clocher » qui s'est exprimé parfois à Fontenay-sous-Bois, moins à Montreuil, et de manière moins glorieuse à Vincennes, avec des avis opposés au projet par crainte d'être « envahis ». Elle estime que les projets de transport en commun doivent pouvoir passer outre ces égoïsmes locaux.

Elle identifie quelques frustrations sur :

C&S Conseils pour le STIF / L1 Compte-rendu de la réunion publique de Fontenay-sous-Bois, le 17/12/2014

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015



- Les hypothèses de fréquentation, de trafic : elle demande que cela soit précisé d'ici le 10 janvier 2015, date de clôture de la concertation.
- Le tracé alternatif 1/2/3 : elle demande qu'il soit instruit à charge et à décharge, de sorte que personne ne puisse penser que l'analyse a été biaisée.

Elle attend enfin que la maîtrise d'ouvrage précise rapidement quelle sera l'ampleur des acquisitions foncières si la station Verdun est retenue. Elle indique que la concertation continuera après la décision du STIF et jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Elle conclut en félicitant la maîtrise d'ouvrage pour le très bon travail effectué, - sincère et transparent - et se dit persuadée qu'elle continuera sur cette voie.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, clôt la réunion en indiquant aux participants qu'ils peuvent continuer d'adresser leurs avis et contribution sur le site internet du projet jusqu'au 10 janvier 2015.



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

Compte-rendu de la rencontre voyageurs du 13 novembre 2014 à la station RER de Val de Fontenay

Objectifs

Les rencontres voyageurs permettent de toucher notamment le public usager des transports en commun et d'encourager leur participation à la concertation. Elles ont pour objectif :

- d'informer sur le projet et sur les modalités de la concertation ;
- de répondre en direct aux questions des voyageurs ;
- de recueillir leurs avis en les invitant à s'exprimer via les différents outils d'expression (cartes T, formulaire du site Internet,...).

Organisation

Lieu : Hall d'entrée principale de la station Val de Fontenay et gare routière

Horaires : entre 11h et 15h.

Matériel :

- Un stand aux couleurs du projet était positionné dans le bâtiment voyageurs afin d'être identifié par les usagers.
- Des outils d'information :
 - trois panneaux d'exposition
 - des dépliants d'information
 - des dossiers d'information
- Des outils d'expression :
 - une urne de recueil des avis
 - des cartes T jointes au dépliant
 - des fiches de dépôt d'avis type réunion publique

Equipe : L'équipe complète de la maîtrise d'ouvrage avec les chefs de projet de la RATP et du STIF à la disposition du public pour répondre à toutes les questions techniques et la garante de la CNDP

Méthode

- L'équipe, munie de dépliants, s'est répartie dans la station et au niveau de la gare routière adjacente afin de distribuer le dépliant pour informer les voyageurs, et les inciter à déposer leur avis dans l'urne ;
- Lorsqu'un dialogue était engagé, le membre de l'équipe transcrivait en quelques mots les principales idées émises par son interlocuteur sur une fiche type « réunion publique », ou l'encourageait à remplir une carte T ;

1.6 - La rencontre voyageurs à la station Château de Vincennes



- Les avis ainsi produits étaient déposés dans l'urne ;

40 avis écrits ont été recueillis. Les échanges consignés ont vocation à nourrir le bilan de la concertation.

Fréquentation

La fréquentation du pôle Val de Fontenay est estimée à environ 75 000 personnes par jour sur les différents modes de transports présents (RER et bus).

Au cours de la rencontre, **930 dépliant**s ont été distribués, ainsi que **23 dossiers d'information**, distribués aux personnes qui souhaitaient plus d'information précises.

Contenu des échanges

Les thématiques suivantes ont été abordées :

- **L'opportunité du projet** et ses objectifs, sujet qui a fait l'objet de la très grande majorité des avis émis ;
- **La localisation de la station intermédiaire** (Grands Pêchers, Fontaine et Verdun) a été largement abordée par les voyageurs avec majoritairement des préférences en faveur de Verdun (centre de Fontenay-sous-Bois) et de Grands Pêchers (Montreuil) ;
- **Le calendrier** a souvent été évoqué avec notamment le souhait d'une mise en service plus rapide que celle annoncée ;
- **Le phasage du projet** pour une mise en service plus tôt à la station Rigollots a été exprimé à plusieurs reprises ;
- **Le fonctionnement du Métro ligne 1** avec la crainte de saturation, d'inconfort et d'insécurité a mobilisé certaines réactions ;
- **Le cadre de vie** avec l'inquiétude de l'impact sur les impôts locaux et sur les prix du foncier mais aussi le sujet des travaux ont été succinctement abordés.

Conclusion

Cette première rencontre sur le territoire a constitué **un premier contact fructueux** entre l'équipe projet et les usagers. Elle a permis d'informer ces derniers sur le projet et la tenue de la concertation. Le dispositif a été bien reçu par les voyageurs qui, pour un certain nombre, ont pris le temps de s'arrêter quelques minutes au cours de leurs trajets. Les avis sur le prolongement du Métro ligne 1 sont positifs dans l'ensemble. Plusieurs personnes connaissaient déjà le projet ou en avaient entendu parler récemment. L'annonce de ce projet était plutôt bien reçue avec : certains ont exprimé **une forte attente** et la satisfaction de voir le projet se concrétiser. **Les variantes sur les tracés et la localisation de la station intermédiaire** permettaient souvent d'entamer le dialogue et aux personnes interrogées de communiquer leurs préférences. La tenue du **calendrier et la qualité du service offert** ont fait l'objet d'une attention particulière. Des réponses techniques ont pu être apportées à certaines questions de voyageurs. Les témoignages recueillis ont été variés et seront intégrés dans le bilan de la concertation en complément des contributions exprimées en réunion publique, par carte T ou sur le site internet.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Compte-rendu de la rencontre voyageurs du 9 décembre 2014 à la station Château de Vincennes de la ligne 1 du métro

Objectifs

Les rencontres voyageurs permettent de toucher le public usager des transports en commun et d'encourager leur participation à la concertation.

Elles ont pour objectif :

- d'informer sur le projet et sur les modalités de la concertation ;
- de répondre en direct aux questions des voyageurs ;
- de recueillir leurs avis en les invitant à s'exprimer *via* les différents outils d'expression (cartes T, formulaire du site Internet,...).

Organisation

Lieu : Accès principal de la station Château de Vincennes et gare routière

Horaires entre 16h et 19h.

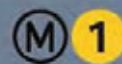
Matériel :

- Un stand aux couleurs du projet était positionné dans le bâtiment voyageurs afin d'être identifié par les voyageurs
- Des outils d'information :
 - o trois panneaux d'exposition
 - o des dépliants d'information
 - o des dossiers d'information
- Des outils d'expression :
 - o une urne de recueil des avis
 - o des cartes T jointes au dépliant
 - o des fiches de dépôt d'avis type réunion publique

Equipe : L'équipe complète de la maîtrise d'ouvrage avec les chefs de projet de la RATP et du STIF à la disposition du public pour répondre à toutes les questions techniques.

La garante a été présente pendant une partie de la rencontre, dans une posture d'écoute des échanges entre l'équipe projet et les usagers. Des membres de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay sont venus voir le déroulement de la rencontre et ont échangé avec l'équipe-projet.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Méthode

- L'équipe, munie de dépliants, s'est répartie dans la station et au niveau de la gare routière adjacente (lignes 118 et 124 notamment) afin de distribuer le dépliant pour informer les voyageurs, et les inciter à déposer leur avis dans l'urne ;
- Lorsqu'un dialogue était engagé, le membre de l'équipe transcrivait en quelques mots les principales idées émises par son interlocuteur sur une fiche type « réunion publique », ou l'encourageait à remplir une carte T ;
- Les avis ainsi produits ont été déposés dans l'urne.

7 avis écrits ont été recueillis. Les échanges consignés ont vocation à nourrir le bilan de la concertation.

Fréquentation

. Au cours de la rencontre, 1 600 dépliants ont été distribués en mains propres, ainsi que 18 dossiers d'information.

Contenu des échanges

Les thématiques suivantes ont été abordées :

- Le calendrier a très souvent été évoqué avec notamment le souhait d'une mise en service plus rapide que celle annoncée ;
- L'opportunité du projet et ses objectifs, l'opportunité de la station Rigollots ayant régulièrement été rappelée par les participants ;
- La mise en service préalable du tronçon Château de Vincennes – Rigollots a été demandée à plusieurs reprises ;
- La localisation de la station intermédiaire (Grands Pêchers, Fontaine et Verdun) a été abordée par les voyageurs avec majoritairement des préférences en faveur des Grands Pêchers et de Verdun ;
- La nécessité d'améliorer les bus existants (118, 124, bus de nuit...) en attendant la réalisation du prolongement du métro a été évoquée à plusieurs reprises ainsi que la crainte de voir supprimer les lignes de bus avec la réalisation du prolongement ;
- Les impacts du prolongement sur la fréquentation de la ligne 1 existante et sur le confort des voyageurs : garantie de places assises à la station Château de Vincennes.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Conclusion

Cette troisième rencontre sur le territoire a permis **un contact** entre l'équipe projet et environ 1500 usagers des transports en commun potentiellement concernés par le projet. Elle a permis d'informer ces derniers sur le projet et la tenue de la concertation. La plupart des personnes connaissaient déjà le projet ou en avaient entendu parler récemment, pour certains parce qu'ils avaient reçu le dépliant d'information dans leur boîte aux lettres ou qu'ils avaient pu participer à une réunion publique. L'annonce de ce projet a été plutôt bien reçue : beaucoup ont exprimé **une forte attente** et la satisfaction de voir le projet se concrétiser. **Les variantes sur les tracés et la localisation de la station intermédiaire** ont souvent permis d'engager le dialogue et de recueillir les préférences des personnes interrogées. La tenue du **calendrier et l'amélioration du service existant en attendant la réalisation du projet** ont fait l'objet d'une attention particulière. Des réponses techniques ont pu être apportées à certaines questions de voyageurs. Les témoignages recueillis seront intégrés dans le bilan de la concertation en complément des contributions exprimées en réunion publique, par carte T ou sur le site internet.

1.7 - La rencontre de proximité sur le marché Diderot à Vincennes

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Compte-rendu de la rencontre voyageurs du 22 novembre 2014 au marché Diderot de Vincennes

Objectifs

Les rencontres de proximité permettent de toucher notamment les riverains d'une station en projet et les potentiels futurs usagers des transports en commun, et d'encourager leur participation à la concertation.

Elles ont pour objectif :

- d'informer sur le projet et sur les modalités de la concertation ;
- de répondre en direct aux questions des riverains ;
- de recueillir leurs avis en les invitant à s'exprimer *via* les différents outils d'expression (cartes T, formulaire du site Internet,...).

Organisation

Lieu: Au marché Diderot, à l'angle de la rue Bienfaisance et de la rue Jarry à Vincennes.

Horaires : entre 9h et 13h.

Matériel :

- Un stand aux couleurs du projet était positionné à l'angle des deux rues, afin d'être identifié par les passants
- Des outils d'information :
 - o trois panneaux d'exposition
 - o des dépliants d'information
 - o des dossiers d'information
- Des outils d'expression :
 - o une urne de recueil des avis
 - o des cartes T jointes au dépliant



Méthode

- L'équipe, munie de dépliants, s'est répartie dans le marché et à ses abords afin de distribuer le dépliant pour informer les riverains, et les inviter à se rendre au stand où l'un des chefs de projet était présent en permanence pour répondre aux questions, puis à déposer leur avis dans l'urne ;
- Lorsqu'un dialogue était engagé, le membre de l'équipe projet transcrivait en quelques mots les principales idées émises par son interlocuteur sur une fiche type « réunion publique », ou l'encourageait à remplir une carte T ;
- Les avis ainsi produits étaient déposés dans l'urne.

33 avis écrits ont été recueillis. Les échanges consignés ont vocation à nourrir le bilan de la concertation.

Fréquentation

. Au cours de la rencontre, **315 dépliants** ont été distribués, ainsi que **67 dossiers d'information**.

. Des membres de **l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay** étaient présents lors de la rencontre, notamment Monique ABRAHAM, présidente de l'association ;

. Elus présents lors de cette rencontre de proximité :

- **Laurent LAFON**, maire de Vincennes ;
- **Céline MARTIN**, adjointe au maire de Vincennes, chargée des Seniors, de la démocratie locale et de la vie des quartiers ;
- **Dominique LE BIDEAU**, 1ère adjointe au maire de Vincennes et conseillère générale de Vincennes ;

Contenu des échanges

Les thématiques suivantes ont été abordées :

- **L'opportunité du projet** et ses objectifs, sujet qui a fait l'objet de la très grande majorité des avis émis ;
- **Le calendrier** a très souvent été abordé avec l'évocation de l'ancienneté du projet, et le doute concernant sa réalisation effective ;
- **La demande de phasage du projet** jusqu'à la station Rigollots a régulièrement été exprimé ;
- **Le financement du projet** a fait l'objet de plusieurs questions de la part des riverains avec des demandes de précision sur la répartition des rôles entre les acteurs (maîtrise d'ouvrage et financeurs) ;
- **Le tracé et la localisation de la station intermédiaire** (Grands Pêcheurs, Fontaine et Verdun) a été abordée par les habitants avec majoritairement des préférences en faveur du tracé 3 passant par Verdun ;
- **Plusieurs questions techniques** relatives à la possibilité d'utiliser les voies d'accès aux ateliers de maintenance de Fontenay-sous-Bois ont été posées ;
- **Les risques de vibrations** relatifs aux travaux et à l'exploitation de la ligne ont été quelques fois évoqués ;
- **L'amélioration de l'existant** est une thématique qui a été abordée *via* les critiques formulées à l'encontre du **bus 118** et **124**, dont les riverains se plaignent de la saturation et du manque de ponctualité, mais également de la **saturation du RER A**. Le prolongement de la ligne 1 est perçu comme venant remédier à ces situations.

Conclusion

Cette seconde rencontre sur le territoire a constitué **un contact fructueux** entre l'équipe projet et les riverains. Elle a permis d'informer ces derniers sur le projet et la tenue de la concertation. Le dispositif a été bien reçu par les riverains. La grande majorité **connaissait le projet**, et de très nombreux riverains avaient **déjà reçu le dépliant** dans leur boîte aux lettres. De nombreuses personnes ont pris le temps de discuter avec l'équipe au niveau du stand pour avoir des compléments d'information sur le projet.



Les avis sur le prolongement du Métro ligne 1 sont **positifs** dans l'ensemble, avec une mobilisation importante des habitants pour soutenir le projet. La plupart des personnes avec lesquelles un dialogue s'est noué ont évoqué **l'ancienneté du projet de prolongement aux Rigollots**, certains soulignant leur **scepticisme** concernant la réalisation du projet. La **tenue du calendrier** a fait l'objet d'une forte attention des habitants, l'horizon de réalisation leur paraissant lointain. Des réponses techniques ont pu être apportées à certaines questions, notamment sur la **localisation de la station des Rigollots** et la **réorganisation des bus** lors de la mise en service. Les témoignages recueillis ont été variés et seront intégrés dans le bilan de la concertation en complément des contributions exprimées en réunion publique, par carte T ou sur le site internet.

Annexe 2

Les outils d'information et de communication

2.1 - Le dossier d'information

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

DOSSIER D'INFORMATION
Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

Venez vous informer et vous exprimer sur le projet

Préfecture de la Région Île-de-France | RATP | STIF

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

- 01 LA CONCERTATION
- 02 LE PROJET EN BREF
- 04 PARTIE 1. OBJECTIFS DU PROJET
 - > Répondre aux besoins de déplacements du territoire
 - > Accompagner le développement urbain des villes traversées
 - > Créer une liaison performante avec le réseau de transport en commun existant et à venir
- 10 PARTIE 2. PRÉSENTATION DU PROJET
 - TROIS STATIONS ET TROIS VARIANTES DE TRACÉ
 - > De Château de Vincennes à Rigollots : un seul tracé
 - > Quel tracé pour quelle station intermédiaire ?
 - > Val de Fontenay : l'enjeu des correspondances
 - > Synthèse des tracés
- 20 PARTIE 3. SERVICES APPORTÉS AUX VOYAGEURS
 - DES CARACTÉRISTIQUES IDENTIQUES À LA LIGNE 1 ACTUELLE
 - > Une offre de service de même qualité
 - > Un nombre de rames adapté au prolongement
 - > 6 à 7 minutes de trajet entre Château de Vincennes et Val de Fontenay
- 24 PARTIE 4. RÉALISATION DU PROJET
 - DES TRAVAUX AUX IMPACTS MAÎTRISÉS
 - > Des travaux en souterrain ou à ciel ouvert
 - > La maîtrise des impacts
 - > Les acteurs et le financement du projet
 - > Les étapes d'un projet de transport

SOMMAIRE

Guide de lecture
Tout au long du dossier d'information, des symboles indiquent que des informations complémentaires sont accessibles sur le site internet du projet www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

DOSSIER D'INFORMATION

LA CONCERTATION

Le mot de la garante

La Commission nationale du débat public m'a confié la mission de garante de la concertation sur le prolongement du Métro ligne 1 entre Château de Vincennes et Val de Fontenay.

Totalement neutre vis-à-vis du projet et des variantes de tracés qui vous sont proposés, mon rôle n'est ni celui d'un arbitre ni celui d'un conciliateur. C'est celui d'un observateur vigilant, chargé de veiller au respect des règles de la concertation qui donnent à chacun un égal droit à s'exprimer sur la base d'une information sincère et la plus complète possible. Il me revient également de veiller à ce que les positions que vous pourrez exposer comme les réponses qui vous seront apportées par les maîtres d'ouvrage soient argumentées car seule l'argumentation permet d'engager un débat fructueux. Enfin, je veillerai à ce que des réponses soient apportées à toutes vos questions dans la limite des connaissances du projet à ce stade.

Cette concertation est un moment d'intelligence collective autour d'un projet. Soyez nombreux à vous exprimer en réunion publique, par des contributions écrites adressées par courrier ou par voie électronique sur un enjeu qui concernera votre vie quotidienne.

Mme Claude BRÉVAN, garante CNDP

La saisine de la CNDP
Compte tenu des caractéristiques du projet, le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP). Celle-ci a recommandé dans ses décisions du 4 juin et du 2 juillet 2014 d'organiser une concertation sous l'égide d'une garante, Mme Claude BRÉVAN.

Qu'est-ce qu'une concertation ?
La concertation est un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Le STIF et la RATP, en collaboration avec les partenaires, organisent une concertation avec les habitants, les usagers des transports collectifs, les élus, les acteurs associatifs et économiques du territoire pour :
> recueillir leurs avis sur les grands principes et les objectifs du projet ;
> répondre à leurs interrogations ;
> enrichir le projet en intégrant au mieux leurs besoins et leurs attentes pour élaborer des solutions partagées.

Et après ?
La concertation avec le public se conclut par la rédaction d'un bilan de la concertation qui rendra compte des échanges et des avis exprimés durant cette phase. La garante rédigera également un rapport sur la concertation. À l'issue de cette étape, un tracé sera retenu par les maîtres d'ouvrage pour poursuivre les études techniques. La démarche de dialogue initiée avec les acteurs du territoire et le public se poursuivra au cours des prochaines étapes du projet.

LE PROJET EN BREF

Entièrement automatique depuis fin 2012, le Métro ligne 1 relie La Défense à Château de Vincennes en traversant le centre de Paris sur un axe ouest-est. Il est envisagé de le **prolonger à l'est, depuis l'actuel terminus Château de Vincennes jusqu'à la station Val de Fontenay**, avec la création de **trois nouvelles stations**. Les communes de Paris, Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois sont directement concernées par le projet.

Ce projet poursuit **trois objectifs** principaux :

- > Répondre aux besoins de déplacements du territoire ;
- > Accompagner le développement urbain des villes traversées ;
- > Créer une liaison performante avec le réseau de transport en commun existant et à venir.

Mené conjointement par le **STIF et la RATP**, le prolongement du Métro ligne 1, **entièrement souterrain**, sera ponctué de **3 nouvelles stations** : une première station dans le secteur des **Rigollots**, une station terminus à **Val de Fontenay** et une **station intermédiaire** avec trois localisations possibles soit à **Grands Pêchers** (Montreuil) soit à **Verdun** ou à **Fontaine** (Fontenay-sous-Bois).

Sur la base de ces trois nouvelles stations, **trois tracés** de 4 à 5 km, ont été identifiés. La ligne passerait soit par le nord de Fontenay-sous-Bois pour aboutir à l'est de Val de Fontenay (tracés 1 et 2), soit par le centre nord de Fontenay-sous-Bois avec un terminus au sud de Val de Fontenay (tracé 3).

Chaque tracé présente des caractéristiques propres du point de vue de la **desserte des territoires**, des **correspondances avec les transports en commun**, de **l'impact des travaux** sur la vie locale et l'environnement, de leur **complexité technique** et du **coût d'investissement**. Ces variantes de tracés et de stations ont toutes fait l'objet d'études techniques de même niveau.

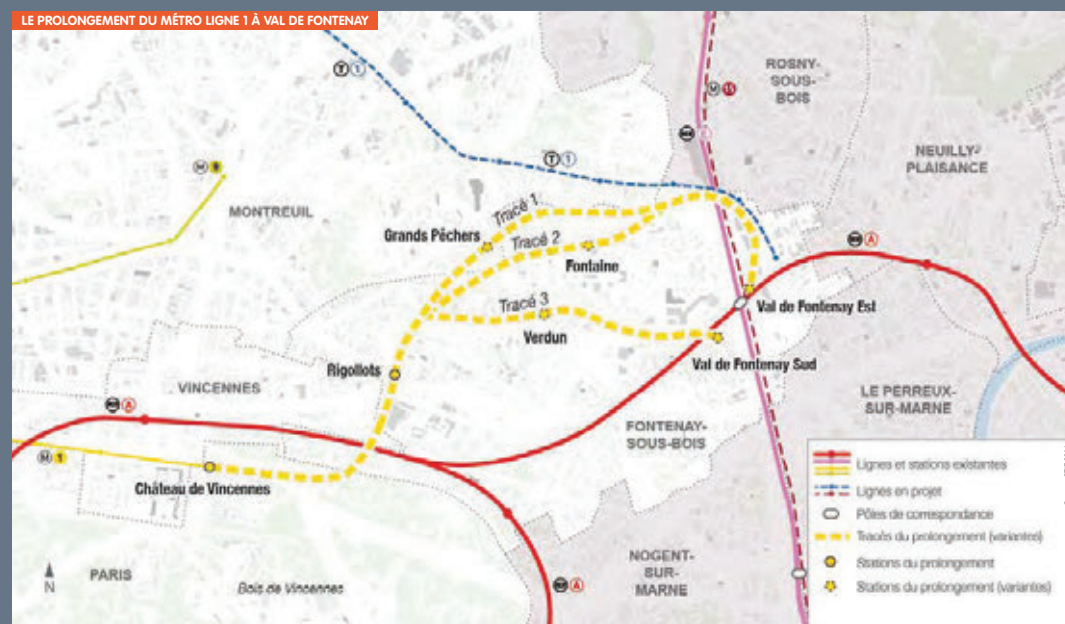
Elles sont soumises à l'**avis du public dans le cadre de la concertation**.

Le prolongement du Métro ligne 1 est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), adopté le 18 octobre 2013, **pour une réalisation avant 2030**. Il représente un coût d'investissement de l'ordre de **900 millions d'euros** (valeur économique de janvier 2012).

1 OBJECTIFS DU PROJET



LE PROLONGEMENT DU MÉTRO LIGNE 1 À VAL DE FONTENAY



- Le prolongement du Métro ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay poursuit trois objectifs principaux :
- > Répondre aux besoins de déplacements du territoire ;
 - > Accompagner le développement urbain des villes traversées ;
 - > Créer une liaison performante avec le réseau de transport en commun existant et à venir.



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

1/ Les objectifs du projet

RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS DU TERRITOIRE

La demande de déplacements se concentre majoritairement au sein du territoire et vers Paris mais également vers les territoires limitrophes. Prolongé de 4 à 5 km jusqu'à Val de Fontenay avec 3 stations supplémentaires, le Métro ligne 1 apportera une desserte performante et directe entre les villes de Fontenay-sous-Bois, Montreuil, Vincennes et Paris.

Actuellement :

- > Vincennes est desservie par le RER A (tronçon commun) et la ligne 1 du métro ;
- > Montreuil est desservie au sud-ouest par la ligne 9 (terminus à Mairie de Montreuil) ;
- > Fontenay-sous-Bois est desservie à l'est par le RER A (branche Marne-la-Vallée) et le RER E, et au sud par le RER A (branche Boissy-Saint-Léger).

Des réseaux de bus assurent une desserte fine autour de ces stations. Trois lignes de bus, traversant le secteur d'est en ouest, sont particulièrement empruntées :

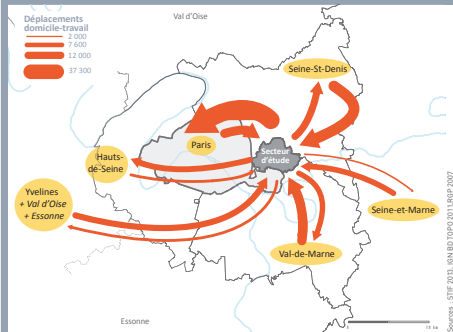
- > la ligne 118 passe par Fontenay-sous-Bois et est la plus fréquentée du secteur, notamment à l'heure de pointe du matin entre Château de Vincennes et Val de Fontenay. Son trajet correspond en grande partie à celui du prolongement du Métro ligne 1 ;
- > la ligne 122 dessert l'est de Fontenay-sous-Bois et traverse Montreuil ;
- > la ligne 127 dessert notamment le nord-est de Fontenay-sous-Bois et le sud-est de Montreuil.

Sur le territoire, les réseaux ferrés sont situés en périphérie du secteur. Par conséquent, la fréquentation des lignes de bus est importante notamment pour rejoindre les stations de métro ou de RER.

Les principales lignes de bus du secteur



Des déplacements domicile-travail tournés vers Paris et la petite couronne



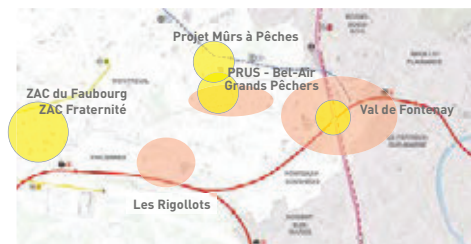
- > 45% des trajets domicile-travail ont majoritairement pour origine ou destination Paris, ce qui marque le besoin d'une desserte plus directe du secteur d'étude vers la capitale.
- > 36% des trajets domicile-travail arrivent ou partent de la Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne ; cela souligne l'importance d'assurer un lien en transport en commun entre le secteur d'étude et notamment Val de Fontenay, qui accueillera des projets de transport de rocade (T1, M15 Est).

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DES VILLES TRAVERSÉES

Le projet de prolongement du Métro ligne 1 est conçu en articulation avec les projets d'aménagement urbain des communes de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois dont la population devrait croître de 12 % d'ici 2030 par rapport à 2008, et l'emploi augmenter de 20 % (source : IAU-IDF).

Le prolongement du Métro ligne 1 s'insérera principalement dans des tissus urbains déjà constitués ainsi que dans des quartiers en développement (ZAC dans le bas Montreuil, projet de rénovation urbaine Bel Air - Grands Pêchers, projet d'aménagement à Val de Fontenay, etc.).

Le Métro ligne 1 prolongé confortera notamment le développement urbain et économique du secteur de Val de Fontenay qui, en 2009, représentait déjà 17 000 emplois, soit plus des deux tiers des emplois de Fontenay-sous-Bois. Ce pôle économique accueille actuellement un important parc de bureaux spécialisé dans la banque et l'assurance ainsi qu'un tissu d'activités logistiques liées à la proximité de l'AB6. Ce quartier en devenir pourrait accueillir à terme 300 000 m² de nouvelles activités tertiaires. Une partie du Pérépôle, zone d'activité à l'est de Val de Fontenay, est déjà en cours de restructuration avec la réalisation de 60 000 m² de bureaux pour un groupe bancaire.



Les projets urbains du territoire

- Zones de projets urbains
- Zones de forte densité

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

1/ Les objectifs du projet

CRÉER UNE LIAISON PERFORMANTE AVEC LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN EXISTANT ET À VENIR

Le prolongement du Métro ligne 1 contribue au maillage des transports collectifs du territoire. Avec Val de Fontenay pour terminus, le Métro ligne 1 sera connecté au réseau de transport francilien actuel et à venir. Grâce à ces connexions, ce projet offrira de nouveaux itinéraires pour les voyageurs franciliens.

Prolongé à l'est, le Métro ligne 1 offrira à Val de Fontenay des correspondances non seulement avec la ligne A du RER (branche Marne-la-Vallée) et la ligne E du RER (Saint-Lazare - Chelles Gournay / Tournan) mais aussi avec le futur prolongement du Tramway T1 et le futur Métro ligne 15 Est du Grand Paris Express.

Tramway T1

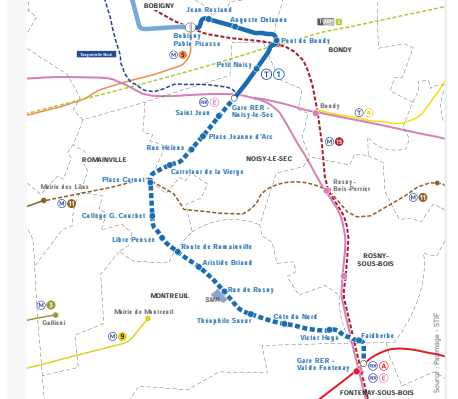
Première ligne francilienne de tramway mise en service entre Saint-Denis et Bobigny en 1992, le T1 relie actuellement Asnières-Gennevilliers à l'ouest et Noisy-le-Sec à l'est. Son prolongement jusqu'à Val de Fontenay est prévu fin 2019.

Grand Paris Express

Le projet de Grand Paris Express compte 72 nouvelles gares réparties entre 4 nouvelles lignes (15, 16, 17 et 18) et 2 extensions de lignes existantes (11 et 14). Ce métro automatique reliera les principaux pôles économiques et d'habitat d'Île-de-France et permettra d'améliorer les trajets de banlieue à banlieue.

Le Métro ligne 15 constituera une rocade autour de Paris, passant par Saint-Denis Pleyel au nord, Rosny Bois Perrier à l'est, Villejuif au sud et La Défense à l'ouest. Prévu à l'est à l'horizon 2030 pour le tronçon Rosny Bois Perrier-Champigny Centre, il desservira Val de Fontenay, et renforcera son rôle de pôle de transport multimodal.

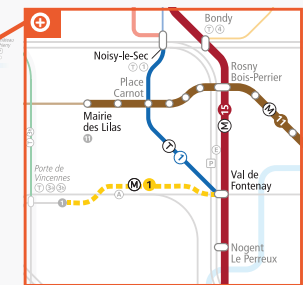
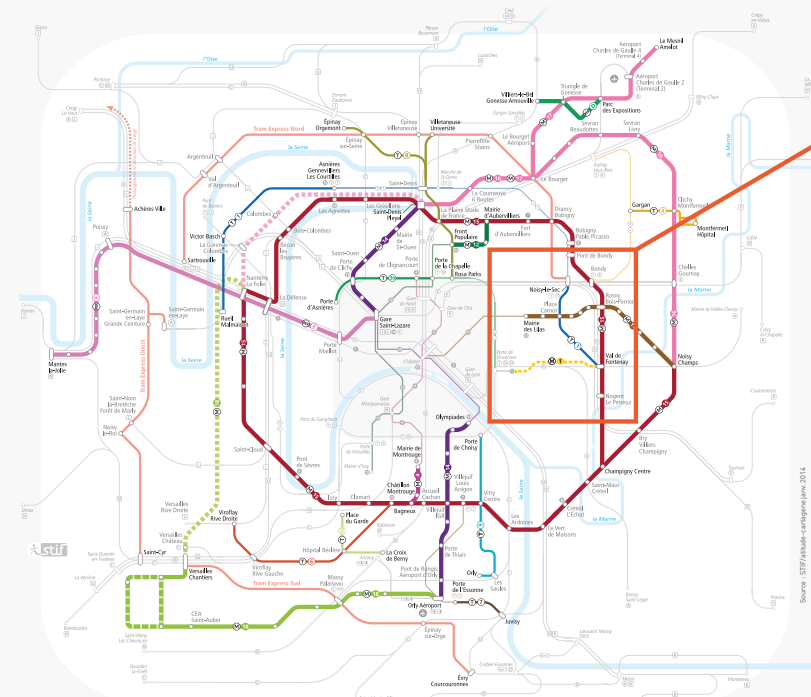
LE T1 PROLONGÉ À VAL DE FONTENAY (HORIZON FIN 2019)



LE METRO LIGNE 15 EST DU GRAND PARIS EXPRESS (HORIZON 2030)



LE NOUVEAU GRAND PARIS

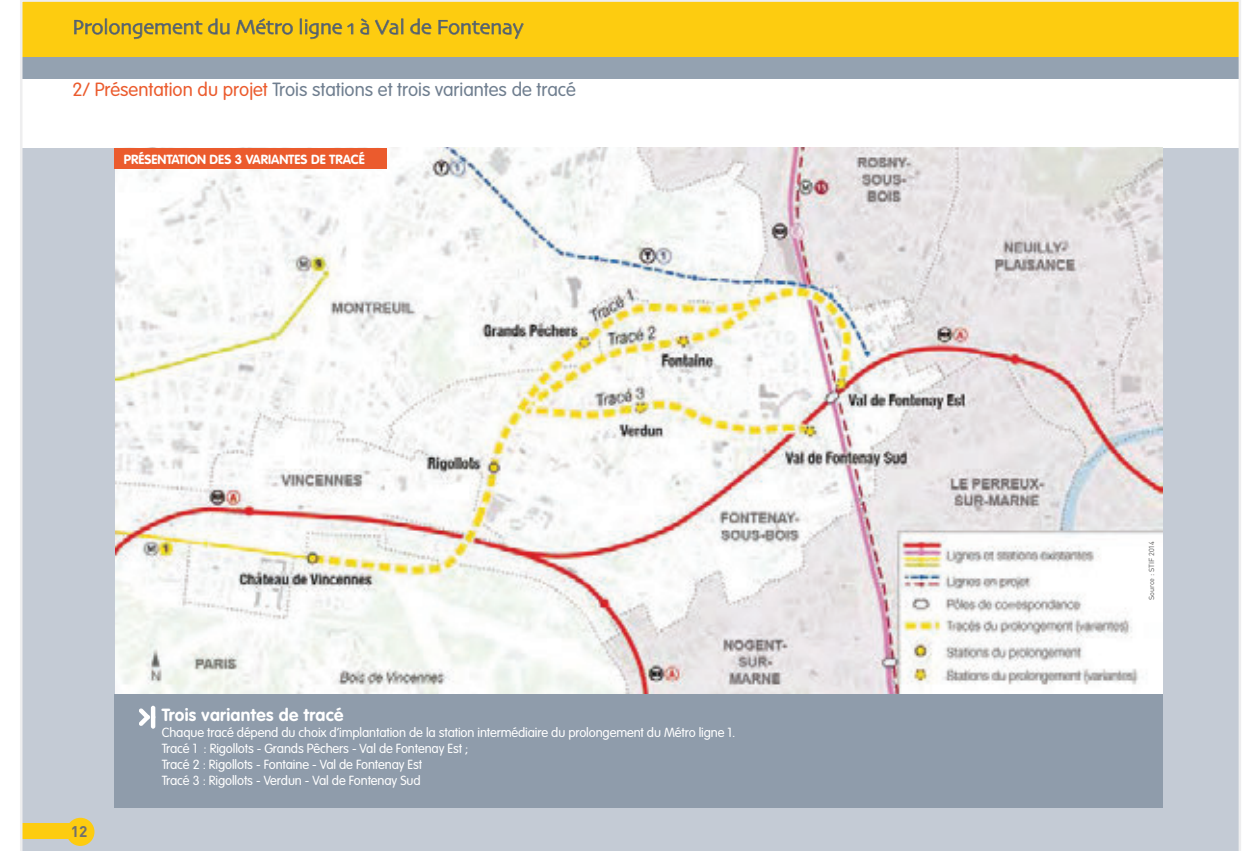


Ambitieux projet de modernisation et de développement des transports d'Île-de-France, le **Nouveau Grand Paris** améliorera les déplacements de tous les Franciliens et renforcera l'attractivité des zones en fort développement. Il articule de manière cohérente les besoins de modernisation et d'extension du réseau existant ainsi que la création de nouvelles lignes de métro automatique.



2 PRÉSENTATION DU PROJET

TROIS STATIONS ET TROIS VARIANTES DE TRACÉ



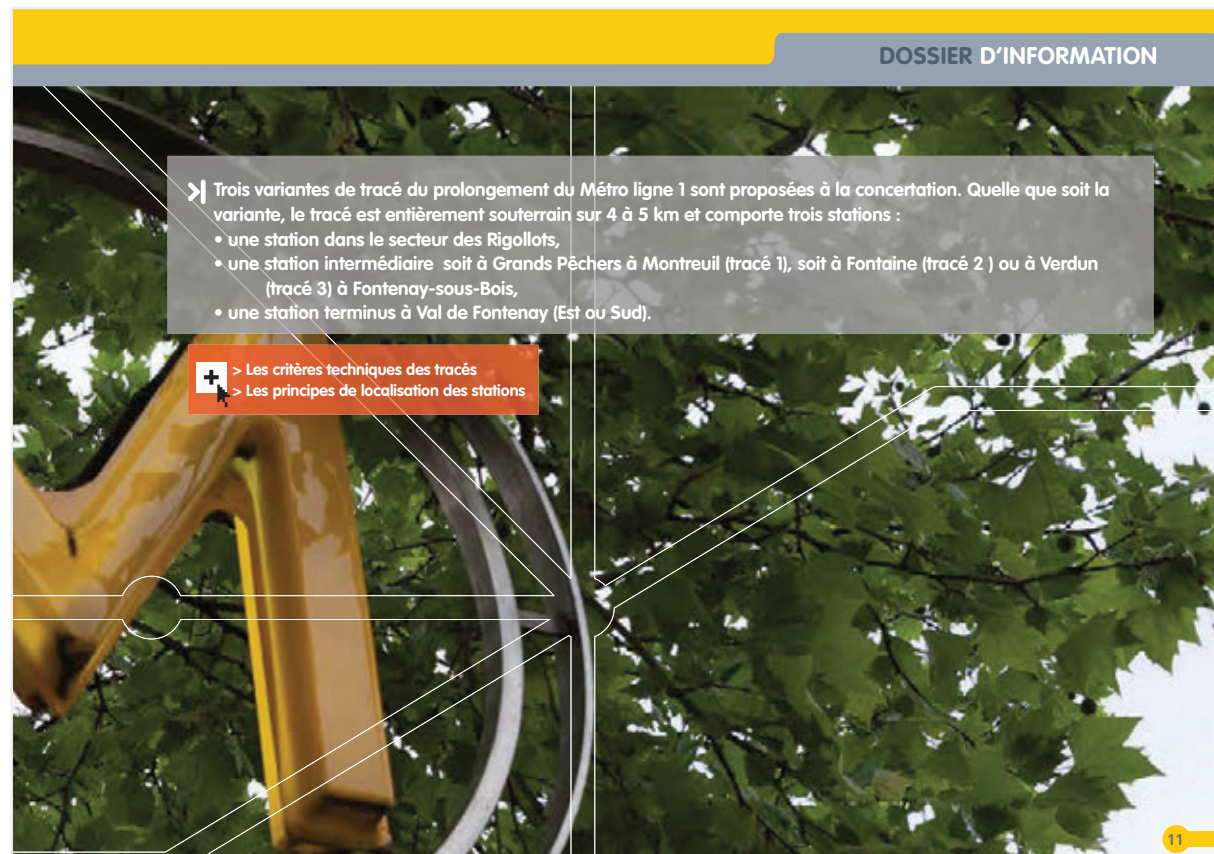
2/ Présentation du projet Trois stations et trois variantes de tracé

PRÉSENTATION DES 3 VARIANTES DE TRACÉ

Trois variantes de tracé

Chaque tracé dépend du choix d'implantation de la station intermédiaire du prolongement du Métro ligne 1.
 Tracé 1 : Rigollots - Grands Pêchers - Val de Fontenay Est,
 Tracé 2 : Rigollots - Fontaine - Val de Fontenay Est
 Tracé 3 : Rigollots - Verdun - Val de Fontenay Sud

DOSSIER D'INFORMATION



➤ Trois variantes de tracé du prolongement du Métro ligne 1 sont proposées à la concertation. Quelle que soit la variante, le tracé est entièrement souterrain sur 4 à 5 km et comporte trois stations :

- une station dans le secteur des Rigollots,
- une station intermédiaire soit à Grands Pêchers à Montreuil (tracé 1), soit à Fontaine (tracé 2) ou à Verdun (tracé 3) à Fontenay-sous-Bois,
- une station terminus à Val de Fontenay (Est ou Sud).

- Les critères techniques des tracés
- Les principes de localisation des stations

DOSSIER D'INFORMATION



PLAN DE LOCALISATION DE LA STATION : RIGOLLOTS

DE CHÂTEAU DE VINCENNES À RIGOLLOTS : UN SEUL TRACÉ

Quelle que soit la variante retenue, le tracé du Métro ligne 1 sera identique entre les stations Château de Vincennes et Rigollots. Il traversera la limite nord du bois de Vincennes et remontera au nord à la frontière des communes de Vincennes et de Fontenay-sous-Bois.

Implantée à Fontenay-sous-Bois en limite de Vincennes, la station Rigollots desservira un quartier résidentiel dense, qui se caractérise par son animation commerciale. Plusieurs équipements publics (EHPAD, Halle Roublot, gymnases et centre aquatique) ainsi qu'un centre commercial se situent à proximité. La station Rigollots bénéficiera aussi bien aux Vincennois qu'aux Fontenaisiens qui résident à proximité du carrefour.

Quelle que soit la position de l'infrastructure, les sorties de la station seront les plus proches possibles du Carrefour des Rigollots, lieu de vie de ce quartier.

Pour construire la station, deux emplacements de la « boîte » de la station souterraine sont envisagés : soit à l'ouest, sous l'avenue de la République, au nord du carrefour des Rigollots ; soit à l'est, à l'angle nord-ouest des rues Dalayrac et Eugène Martin.

La localisation à l'ouest serait implantée sous une voirie départementale où circulent des lignes de bus très fréquentées (118 et 124 notamment). Les trafics des automobiles et des bus seraient modifiés.

La localisation à l'est se situerait sous une voirie locale.

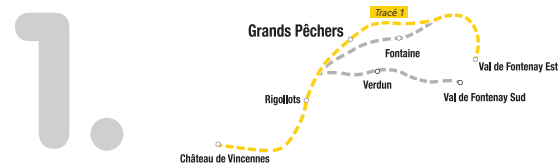
Dans les deux cas, ces emplacements nécessiteraient de mobiliser principalement des terrains non bâtis, privés et publics et ponctuellement des espaces bâtis.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

2/ Présentation du projet Trois stations et trois variantes de tracé

QUEL TRACÉ POUR QUELLE STATION INTERMÉDIAIRE ?

À partir de la station Rigollots, trois tracés sont envisageables. Ils dépendent du choix d'implantation de la station intermédiaire du prolongement du Métro ligne 1 : au sud de Montreuil à Grand Pêchers (tracé 1), au nord de Fontenay-sous-Bois à Fontaine (tracé 2) ou en son centre nord à Verdun (tracé 3).

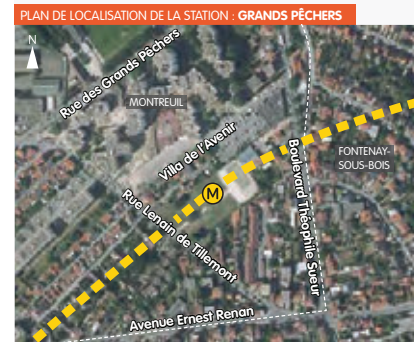


Le tracé 1 prévoit une station au sud de Montreuil : **GRANDS PÊCHERS**

Après la station Rigollots, la ligne 1 remonterait au nord-ouest de Fontenay-sous-Bois pour atteindre le sud de Montreuil. La station Grands Pêchers est envisagée entre la rue Lenain de Tillemont et le boulevard Théophile Sueur, sur la butte de Fontenay-sous-Bois. La ligne poursuivrait ensuite par le nord de Fontenay-sous-Bois, en limite sud de Montreuil puis de Rosny-sous-Bois, avant de redescendre à l'est de Val de Fontenay.

Cette station intermédiaire desservirait le quartier des Grands Pêchers qui présente une forte densité de population (200 à 300 habitants par hectare). Il comporte à proximité des habitats collectifs, une zone pavillonnaire et de nombreux équipements : complexe sportif, gymnase, stades, IUT, centre commercial, parcs publics.

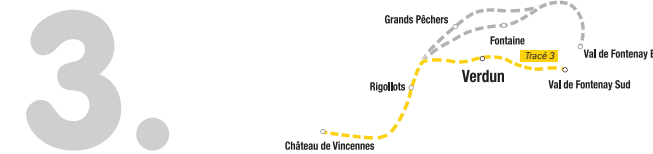
La station Grands Pêchers prendrait place sur un espace vert public. Sa réalisation aurait des impacts limités sur la circulation automobile pendant les travaux.



Vue depuis la rue Lenain de Tillemont, Montreuil

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

2/ Présentation du projet Trois stations et trois variantes de tracé



Le tracé 3 prévoit une station au centre nord de Fontenay-sous-Bois : **VERDUN**

Après la station Rigollots, la ligne 1 s'orienterait vers l'est de Fontenay-sous-Bois. La station Verdun est envisagée à l'est du carrefour de Verdun, sous l'avenue du Maréchal Joffre. La ligne poursuivrait ensuite vers l'est pour atteindre le sud de Val de Fontenay.

La station desservirait quelques commerces, un gymnase et un stade, le lycée professionnel Michelet et le parc des Carrières.

Sa réalisation affecterait des propriétés privées construites et aurait des impacts sur la circulation routière et le fonctionnement des lignes de bus (118 et 301) pendant les travaux.

Situé sur le coteau et composé de pavillons, le quartier autour de la station Verdun présente une faible densité de population (50 à 200 habitants par hectare) et se trouve à 1 km de Val de Fontenay.



Carrefour de Verdun, Fontenay-sous-Bois

DOSSIER D'INFORMATION

DOSSIER D'INFORMATION



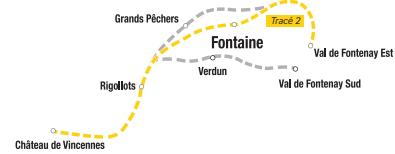
2.

Le tracé 2 prévoit une station au nord de Fontenay-sous-Bois : **FONTAINE**

Après la station Rigollots, la ligne 1 remonterait au nord-ouest de Fontenay-sous-Bois et longerait la limite sud de Montreuil. La station Fontaine serait située sous le carrefour avec la rue Jean-Pierre Timbaud. La ligne poursuivrait, comme le tracé 1, jusqu'à l'est de Val de Fontenay.

Situé en bas du coteau, le quartier autour de la station Fontaine se trouve à 1 km de Val de Fontenay. Composé d'immeubles collectifs et de pavillons, sa densité est faible (50 à 200 habitants par hectare).

Sa réalisation aurait des impacts sur des terrains non bâtis, privés et publics. Pendant les travaux, la réalisation de la station aurait des impacts pour les automobiles et les bus (118 et 301) qui circulent sur la rue La Fontaine.



Carrefour rue Fontaine et rue Jean-Pierre Timbaud, Fontenay-sous-Bois

VAL DE FONTENAY : L'ENJEU DES CORRESPONDANCES

Pour la station Val de Fontenay, deux emplacements sont envisagés : à l'est, position compatible uniquement avec les tracés 1 et 2, ou au sud, position compatible uniquement avec le tracé 3. La desserte du pôle de Val de Fontenay, déjà assurée par deux lignes de RER (A et E), sera complétée par de nouvelles lignes avec le prolongement du Tramway T1, le futur Métro ligne 15 du Grand Paris Express et le prolongement du Métro ligne 1, renforçant ainsi ce pôle de transport multimodal majeur. La qualité des correspondances est donc un élément primordial à prendre en compte dans le projet.

Val de Fontenay Est

Implantée dans un secteur à fort potentiel de développement, la localisation à l'est desservirait 46 000 emplois de Val de Fontenay à l'horizon 2030.

Sa situation est optimale du point de vue des correspondances avec les autres modes de transports collectifs. Les temps de correspondances avec le Métro ligne 1 sont :
 > RER A et E < 5 minutes ;
 > Métro ligne 15 Est = 1 minute 30 ;
 > Tramway T1 prolongé = 6 minutes.

À l'heure de pointe du matin, 5 000 personnes transiteraient entre le futur Métro ligne 15 Est et la ligne 1 à Val de Fontenay Est, soit plus de la moitié du trafic quotidien de la station du Métro ligne 1.

Cette localisation nécessiterait des acquisitions foncières portant sur des bâtiments du Péripôle.

Val de Fontenay Sud

Située dans un centre urbain existant, la localisation au sud de Val de Fontenay desservirait 21 800 emplois à l'horizon 2030.

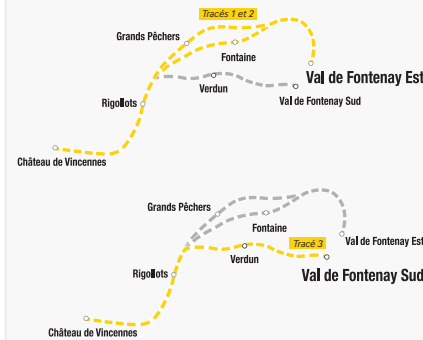
Cette localisation impliquerait des temps de correspondance de moins bonne qualité, de plus de cinq minutes, voire dix minutes, notamment avec le futur Métro ligne 15 Est.

Sa construction affecterait l'avenue Louise Bobet avec un trafic important de voitures et nécessiterait d'occuper des terrains privés pendant les travaux.



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

2/ Présentation du projet Trois stations et trois variantes de tracé



Quelle que soit la position retenue, la station Val de Fontenay du Métro ligne 1 prendra place au sein d'un pôle urbain et économique en développement, et desservira des zones d'activités, une zone d'habitat collectif, le lycée Pablo Picasso, deux complexes sportifs et un centre commercial régional. Située dans un environnement urbain dense, avec des infrastructures routières (A 86) et ferrées (RER A, RER E) structurantes, sa construction sera soumise à des contraintes techniques fortes.

Un des intérêts du projet est d'assurer une intermodalité de qualité à Val de Fontenay entre les différents transports structurants. Selon la localisation de la station Val de Fontenay, les correspondances sont de plus ou moins bonne qualité.

COMPARATIF DES TEMPS DE CORRESPONDANCES ENTRE LE MÉTRO LIGNE 1 ET LES AUTRES LIGNES DE TRANSPORTS, À VAL DE FONTENAY

VAL DE FONTENAY EST			VAL DE FONTENAY SUD		
M 1	4 min 45 s	RER A	M 1	6 min 45 s	RER A
M 1	4 min 45 s	RER E	M 1	7 min 30 s	RER E
M 1	6 min 15 s	T 1	M 1	supérieur à 10 min	T 1
M 1	1 min 30 s	M 15	M 1	supérieur à 10 min	M 15
Fréquentation tracés 1 et 2 110 000 voyageurs/jour			Fréquentation tracé 3 60 000 voyageurs/jour		

Val de Fontenay Est serait presque trois fois plus fréquentée que Val de Fontenay Sud (9 000 pers/jour contre 3 100 pers/jour). Pour le tracé 1 comme pour le tracé 2, le trafic sur le tronçon Château de Vincennes - Val de Fontenay serait supérieur de 80 % à celui induit par une localisation au sud (110 000 pers/jour contre 60 000 pers/jour).

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



3 SERVICES APPORTÉS AUX VOYAGEURS
DES CARACTÉRISTIQUES IDENTIQUES À LA LIGNE 1 ACTUELLE

DOSSIER D'INFORMATION

SYNTHÈSE DES TRACÉS

Quel que soit le tracé envisagé, le prolongement du Métro ligne 1 permettra de desservir des territoires urbains actuellement à l'écart des réseaux structurants. Chaque tracé a été apprécié selon les avantages et les contraintes en termes de qualité de la desserte urbaine, d'offre de transport, de faisabilité technique et des coûts d'investissement.

Les trois tracés sont présentés au public pour recueillir leurs avis qui seront pris en compte pour le choix final d'une variante.

Du point de vue urbain, le tracé 1 desservirait des quartiers en mutation : le sud de la commune de Montreuil (Grands Pêchers) et la zone d'activité du Péripôle à l'est de Val de Fontenay. Avec le tracé 2, seraient desservis des quartiers de Fontenay-sous-Bois déjà constitués, à plus faible densité démographique et relativement proches du pôle de Val de Fontenay et la zone d'activité du Péripôle. Le tracé 3 desservirait des zones d'habitats peu denses et relativement proches de Val de Fontenay.

offertes à Val de Fontenay. Avec les tracés 1 et 2, le tronçon Château de Vincennes - Val de Fontenay Est accueillerait entre 13 400 et 14 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, soit près de deux fois plus qu'avec le tracé 3 (7 800 voyageurs).

livraisons, commerces...). Des acquisitions foncières seraient nécessaires pour la station Rigollots, communes à tous les tracés, et également sur le site du Péripôle pour la station Val de Fontenay Est (pour les tracés 1 et 2) et à la station Verdun (pour le tracé 3).

Du point de vue technique, les trois tracés se caractérisent par leur complexité technique, notamment pour le tracé 3 pour la réalisation de la station Verdun, et également pour la construction de la station Val de Fontenay Est, en liaison avec la station du Métro ligne 15 pour les tracés 1 et 2. Chacun des tracés aura des implications foncières et la vie locale sera affectée pendant les travaux (circulation,

De l'ordre de 900 millions d'euros (hors acquisitions foncières), le coût du prolongement est proche d'un tracé à l'autre.

Méthodologie des études de trafic

	TRACÉ 1 via Grands Pêchers	TRACÉ 2 via Fontaine	TRACÉ 3 via Verdun
Nombre de voyageurs sur le prolongement À l'heure de pointe du matin	> 14 000 voyageurs	> 13 400 voyageurs	> 7 800 voyageurs
Projet urbain desservi	> Grands Pêchers à Montreuil > Secteur Est de Val de Fontenay	> Secteur Est de Val de Fontenay	> Non identifiés
Temps de correspondance à Val de Fontenay	> RER A, RER E, T 1, M 15 < 5 min > T 1 = 6 min	> RER A, RER E, T 1, M 15 < 5 min > T 1 = 6 min	> RER A, RER E > 5 min > T 1 et M 15 > 10 min

Les maîtres d'ouvrage conjoints STIF et RATP, en lien étroit avec les élus du territoire, privilégient à ce stade des études le tracé 1 par Grands Pêchers et une station terminus positionnée à Val de Fontenay Est.

DOSSIER D'INFORMATION



Avec le prolongement du Métro ligne 1 de Château de Vincennes à Val de Fontenay, jusqu'à 100 000 personnes par jour pourront bénéficier des performances d'un métro entièrement automatisé et de ses avantages en termes de confort, de fréquence, de rapidité et de régularité.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

3/ Les services apportés aux voyageurs Des caractéristiques identiques à la ligne 1 actuelle

UNE OFFRE DE SERVICE DE MÊME QUALITÉ

Première ligne du métro, mise en service en 1900, la ligne 1 est aussi, avec la ligne 14, la plus moderne : elle est entièrement automatisée depuis 2012. L'automatisation de la ligne permet d'adapter en temps réel le nombre de rames en circulation à l'affluence des voyageurs. Les portes palières automatiques, installées sur les quais des 25 stations actuelles, ont pour effet de maîtriser le temps de stationnement à quai pour la montée et la descente des voyageurs, ce qui contribue à améliorer la régularité de la ligne.

Roulant à 30 km/heure de moyenne, le Métro ligne 1 fonctionne actuellement de 5 h 30 depuis Château de Vincennes à 1 h 15 depuis La Défense (jusqu'à 2 h 15 les vendredis et samedis soirs et veilles de fête). Il circule avec un métro toutes les 1 minute 45 en heure de pointe et toutes les 3 à 5 minutes en heures creuses.

Avec le prolongement jusqu'à Val de Fontenay, le niveau de service du Métro ligne 1 sera tout aussi performant qu'aujourd'hui avec une automatisation de la ligne, des portes palières aux nouvelles stations, des amplitudes horaires identiques et une même fréquence de passage de 1 minute 45 en heure de pointe.

UN NOMBRE DE RAMES ADAPTÉ AU PROLONGEMENT

Jusqu'à 100 000 voyageurs emprunteraient chaque jour le Métro ligne 1 prolongé : un quart circulerait entre le futur terminus et Château de Vincennes, les trois quarts allant vers Paris.

Pour garantir le même niveau de confort et la même fréquence de passage de 1 min 45 avec le prolongement à Val de Fontenay, il est prévu d'augmenter les capacités de la ligne 1 en passant de 49 à 63 rames.

Avec le prolongement à Val de Fontenay, la capacité maximale de personnes que la ligne 1 peut accueillir ne sera pas atteinte, même en heure de pointe du matin.

La mise en service progressive du Métro ligne 15 Est, assurant des déplacements de rocade sans passer par Paris, aura un impact positif sur la fréquentation du Métro Ligne 1 et permettra d'équilibrer les flux des voyageurs.



Équipées de pneus, les rames de la ligne 1 accélèrent et ralentissent plus rapidement que des rames avec des roues en fer (ce qui permet de rouler à 30 km/heure en moyenne). Les voyageurs y gagnent aussi en stabilité et en confort acoustique.

DOSSIER D'INFORMATION

6 À 7 MINUTES ENTRE CHÂTEAU DE VINCENNES ET VAL DE FONTENAY

Le Métro ligne 1 prolongé jusqu'à Val de Fontenay permettra aux voyageurs du prolongement des gains de temps significatifs.

Outre la rapidité des trajets, la fréquence et la régularité du Métro ligne 1 assureront de bonnes conditions de transport. L'intervalle entre les métros de la ligne 1 sera bien inférieur à celui des bus :

- > en heures de pointe, 1 minute 45 contre 4 minutes pour le bus 118 et 10 minutes pour le bus 124 ;
- > en heures creuses, de 3 minutes 20 à 5 minutes au lieu de 15 minutes pour les bus 118 et 124.

Au regard de ces performances du Métro ligne 1 prolongé, des automobilistes pourraient être incités à délaisser leur voiture au profit des transports collectifs. Ils représenteraient 8 à 9 % des futurs usagers du tronçon Château de Vincennes - Val de Fontenay.



Pour chaque nouvelle station du prolongement, il est prévu au moins deux accès ainsi que des ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite.

Les gains de temps apportés par le prolongement



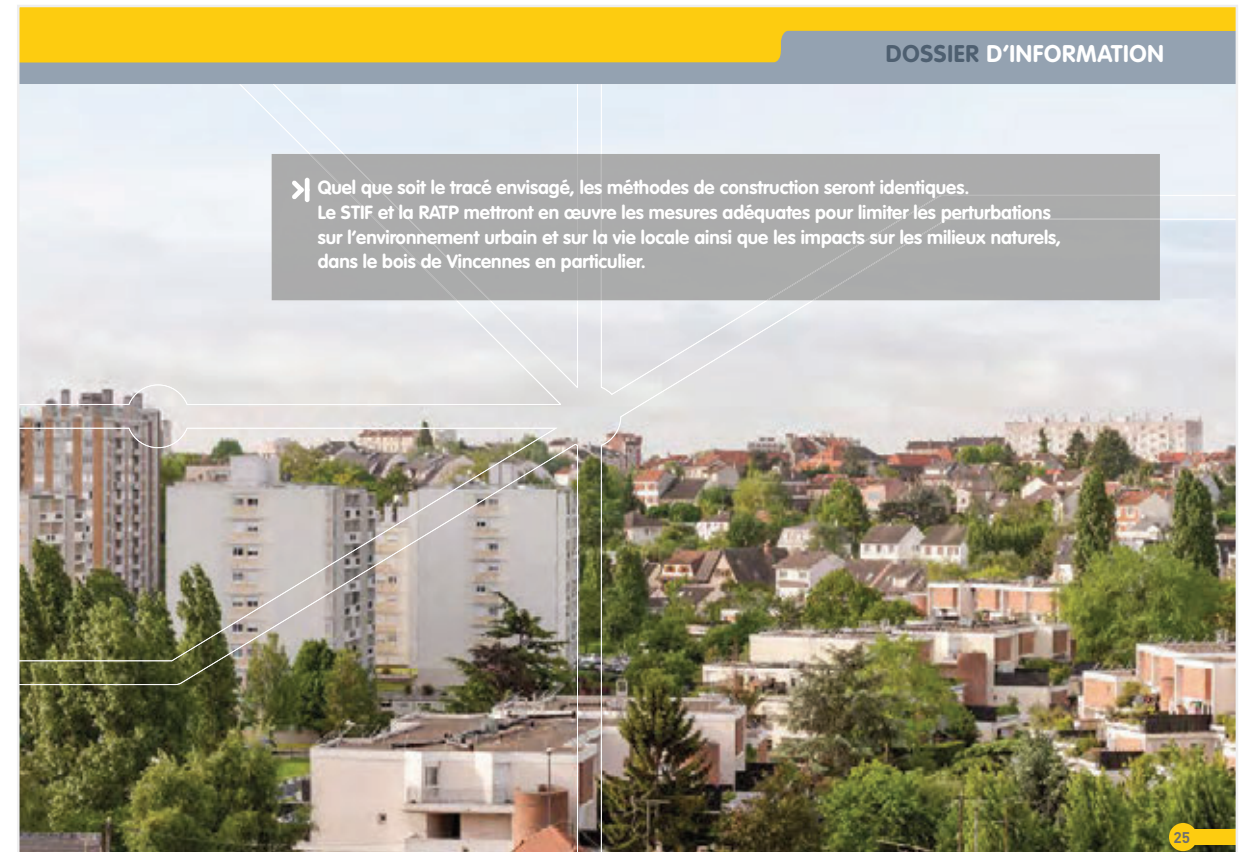
Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

4 RÉALISATION DU PROJET
DES TRAVAUX AUX IMPACTS MAÎTRISÉS



DOSSIER D'INFORMATION

Quel que soit le tracé envisagé, les méthodes de construction seront identiques. Le STIF et la RATP mettront en œuvre les mesures adéquates pour limiter les perturbations sur l'environnement urbain et sur la vie locale ainsi que les impacts sur les milieux naturels, dans le bois de Vincennes en particulier.



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

4/ Réalisation du projet Des travaux aux impacts maîtrisés

Une grande partie des travaux sera réalisée en souterrain. Un tunnelier sera utilisé pour construire le tunnel et l'arrière-gare à Val de Fontenay. Seules les trois stations ainsi que le raccordement à la ligne actuelle seront réalisés à ciel ouvert.

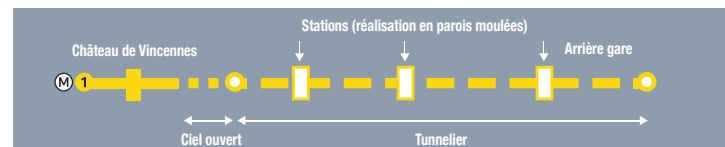
LES TRAVAUX RÉALISÉS EN SOUTERRAIN

Selon les premières études, le tunnel du prolongement sera construit d'est en ouest avec un tunnelier, qui partira du site envisagé pour l'arrière-gare de Val de Fontenay et sortira au niveau du bois de Vincennes. Cette solution a pour but de limiter les impacts du chantier dans le bois de Vincennes : le démontage du tunnelier nécessite une moindre emprise au sol que pour son montage et les déblais seront évacués à Val de Fontenay.

L'aire autour du puits d'entrée du tunnelier sera réservée au montage de la machine ainsi qu'à l'évacuation des déblais et au stockage des matériaux. La sortie du tunnelier s'effectuera en lisière du bois de Vincennes, à l'emplacement même prévu pour le tunnel de raccordement avec la ligne existante.



Le tunnelier est une machine puissante qui s'apparente à une usine souterraine. Il effectue tout à la fois le creusement du sous-sol, le soulèvement des terrains traversés et la construction proprement dite du tunnel. Il est composé de deux grandes parties : le bouclier et le train suiveur. Le bouclier sert à creuser (avec la roue de coupe), à mettre en place les voussoirs (éléments préfabriqués constituant le revêtement définitif) et à extraire les déblais (avec la jube). À l'arrière du bouclier vient le train suiveur, posé sur des rails. Il permet d'acheminer les voussoirs depuis l'extérieur et d'évacuer les déblais.



L'ARRIÈRE-GARE DE VAL DE FONTENAY

Entièrement souterraine, l'arrière-gare de Val de Fontenay est prévue à l'est du RER E pour arriver au niveau de la zone d'activité du Périphère, en traversant les communes de Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne et Neuilly-Plaisance. Au-delà du terminus de Val de Fontenay, elle prolongera le tunnel de la ligne par un tunnel d'environ 2 km. L'arrière-gare servira à la fois à garer des rames du Métro ligne 1 en heures creuses et en fin de service, et à effectuer certaines opérations de maintenance, dont le nettoyage.



DOSSIER D'INFORMATION

LES TRAVAUX RÉALISÉS À CIEL OUVERT

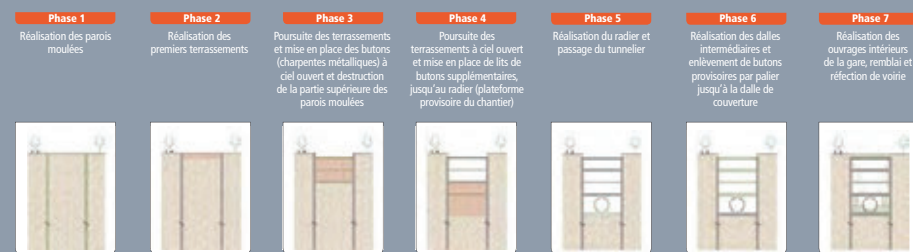
Les stations seront construites en tranchée ouverte ou couverte, c'est-à-dire que leur terrassement sera effectué soit à l'air libre (tranchée ouverte), soit à l'abri d'une dalle de couverture (tranchée couverte).

Le raccordement du prolongement du Métro ligne 1 à la ligne actuelle sera réalisé en tranchée ouverte dans le bois de Vincennes. La réalisation depuis la surface, de cette partie de l'infrastructure s'explique du fait de trois contraintes techniques : la nécessité du maintien

de l'accès aux ateliers de maintenance des trains de Fontenay-sous-Bois, y compris pendant les travaux ; la faible profondeur du terminus actuel (deux mètres entre la voûte des tunnels et la surface) et les caractéristiques des sols. Un tunnel sera donc créé dans le prolongement du tunnel déjà existant de l'arrière-gare de Château de Vincennes.



Schéma de réalisation d'une station en parois moulées



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

4/ Réalisation du projet Des travaux aux impacts maîtrisés

ANALYSE DE LA STRUCTURE PAYSAGÈRE DU BOIS DE VINCENNES CONCERNÉ PAR DES AMÉNAGEMENTS À CIEL OUVERT



Le bois de Vincennes sous haute protection

Le bois de Vincennes fait l'objet de nombreux classements : espace boisé classé, site classé et Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIÉFF). Les franges du bois de Vincennes sont également concernées par un site inscrit et par la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) de Fontenay-sous-Bois. Les travaux sont donc, par conséquent, soumis à des autorisations particulières.

Plusieurs types de boisement

Selon le Plan de Gestion Arboricole (PGA) 2006-2020 du bois de Vincennes, le secteur d'étude pour le prolongement du Métro ligne 1 comprend différents types de boisements dont les spécificités seront prises en considération pour les travaux : un boisement fermé, un boisement clairié, un boisement clairsemé, des alignements d'arbres et un chêne remarquable.

LA MAÎTRISE DES IMPACTS

Dès les études préliminaires, l'environnement et le cadre de vie ont été pris en compte afin de définir la configuration de l'infrastructure ainsi que les techniques de construction les plus respectueuses des milieux naturels.

Un premier diagnostic environnemental a été réalisé à ce stade des études. Il a permis d'identifier les réglementations en matière d'environnement et les sensibilités environnementales sur le périmètre du projet. Cette étude exploratoire sera complétée par une expertise terrain dans le cadre de l'étude d'impact qui sera réalisée pour l'enquête publique.

Sur la base de l'étude d'impact et en collaboration avec les collectivités et les parties prenantes, le projet sera optimisé pour éviter, réduire et - lorsque c'est nécessaire et possible - compenser leurs impacts significatifs sur l'environnement.

La ligne entre Château de Vincennes et Val de Fontenay étant entièrement souterraine, les impacts des travaux sur la vie locale seront concentrés autour des stations, au niveau du raccordement à la ligne existante et de l'arrière-gare à Val de Fontenay.

Le chantier sera géré de façon à préserver l'environnement et à minimiser la gêne occasionnée aux riverains - qu'il s'agisse de bruit, de poussière, de pollution visuelle, des déchets de chantier, des eaux de pluie, des eaux usées ou de la circulation sur le réseau routier.

DOSSIER D'INFORMATION

LES ACTEURS ET LE FINANCEMENT DU PROJET

Le prolongement du Métro ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay est évalué à environ 900 millions d'euros (valeur janvier 2012) hors matériel roulant. A ce stade des études, et quel que soit le tracé : > le coût du matériel roulant est estimé à 140 millions d'euros et sera financé par le STIF et la RATP. > le coût annuel d'exploitation est estimé à 17 millions d'euros et sera financé par le STIF.

La Région Île-de-France (70%) et l'État (30%) ont financé les études de faisabilité du projet de prolongement du Métro ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay. Le financement des études ultérieures et de la réalisation du projet sera réparti selon les parts à déterminer entre partenaires institutionnels associés.

La maîtrise d'ouvrage de l'ensemble du projet est assurée conjointement par le STIF et la RATP.

En tant que pilote de l'ensemble du projet, le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, veille au respect du programme, du calendrier et des coûts.



Le STIF imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, le STIF fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. Il décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports. Des premières phases de concertation, jusqu'à la mise en service.

La RATP démontre chaque jour sa capacité à exploiter, développer, moderniser et maintenir un des réseaux multimodaux les plus performants (bus, métro, RER, tramway), avec plus de 3 milliards de voyages par an. Elle investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. La RATP est l'exploitant du métro et d'une partie du RER, propriétaire et gestionnaire de leurs infrastructures.

La Région est le premier financeur du développement des transports en Île-de-France. Elle contribue à la création ou au prolongement de nombreuses lignes, telles que la 4 à Montrouge et la 12 vers Aubervilliers, ou encore les nouveaux tramways T3 vers Viroflay et T8 vers Epinay et Villetaneuse. Sa priorité : améliorer la qualité de vie des Franciliens en développant les transports de banlieue. Elle est aujourd'hui partenaire de prolongement de la ligne 1.

L'État investit, en Île-de-France, dans les projets de modernisation et de développement du réseau existant. Dans le cadre du Nouveau Grand Paris annoncé par le Premier ministre le 6 mars 2013, ces projets s'articulent de manière cohérente avec la réalisation des lignes de métro automatique en rocade du Grand Paris Express, afin notamment de répondre aux besoins des Franciliens en matière de transports. L'amélioration du réseau de transport du quotidien, en particulier les lignes de métro et de RER, constitue une priorité forte de l'État. L'État participe financièrement aux études de prolongement du Métro ligne 1.

LES ÉTAPES D'UN PROJET DE TRANSPORT

- Etude de faisabilité
- Concertation
- Etudes préliminaires
- Schéma de principe
- Enquête publique
- Déclaration d'Utilité Publique
- Etudes Avant-Projet
- Etudes Projet
- Travaux
- Mise en service

A l'issue de la concertation, un tracé sera retenu par les maîtres d'ouvrage pour poursuivre les études techniques.

2.2 - Le dépliant



Cédric photos - STIF - RATP - Bruno Marguerite - Gérard Rolland

STIF
CONCERTATION PROLONGEMENT LIGNE 1
AUTORISATION 5936
75443 PARIS CEDEX 09

ECOPLI
M 20 0
Val de Fontenay - Jusqu'au
31/01/2015

Les objectifs du projet

- RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS DU TERRITOIRE**
Le prolongement du Métro ligne 1 consiste à réaliser **trois nouvelles stations** entre l'actuel terminus Château de Vincennes et la station Val de Fontenay. Il assurera une **desserte performante et directe**, en métro automatique, entre les villes de Fontenay-sous-Bois, Montreuil, Vincennes et Paris.
- ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DES VILLES TRAVERSÉES**
Le territoire se caractérise par des quartiers urbains en développement et des quartiers en plein essor économique notamment à Val de Fontenay. Le prolongement du Métro ligne 1 permettra de **connecter ces quartiers entre eux** et contribuera au **développement urbain et économique local**.
- CRÉER UNE LIAISON PERFORMANTE AVEC LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN EXISTANT ET À VENIR**
Le prolongement du Métro ligne 1 sera connecté à Val de Fontenay aux **REER A et E** et aux futures lignes de transports : **Métro ligne 15 Est** du Grand Paris Express et **Tramway T1 prolongé**. La station Val de Fontenay deviendra un lieu d'échange majeur pour le territoire, ce qui améliorera à la fois la **qualité et les temps de voyage**, et renforcera l'attractivité du secteur.

Modalités de la concertation

La Commission nationale du débat public (CNDP) a recommandé aux maîtres d'ouvrage, le STIF et la RATP, d'organiser une concertation sur le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay sous l'égide d'une garante, **Mme Claude BREVAN**.

LES RENDEZ-VOUS DE LA CONCERTATION

- **3 réunions publiques**
- > Vincennes / Paris 12*
Lundi 24 novembre 2014 à 19h30
Salle de l'École de l'Est
108-110 rue Diderot - 94300 Vincennes
- > Montreuil
Mardi 2 décembre 2014 à 18h30
Centre sportif Arthur-Ashe
156 rue de la Nouvelle-France - 93100 Montreuil
- > Fontenay-sous-Bois
Mercredi 17 décembre 2014 à 19h30
Salle de l'École Michelet
1 rue Altred de Mussel - 94120 Fontenay-sous-Bois

→ **2 rencontres voyageurs**

- > Station Val de Fontenay
- > Station Château de Vincennes

→ **1 rencontre de proximité**

- > Marché Diderot à Vincennes
Samedi 22 novembre 2014 à partir de 9h
Place Diderot - 94300 Vincennes

Pour vous exprimer, vous pouvez :

- > remplir et poster gratuitement la **carte T** jointe à ce dépliant
- > laisser votre avis en ligne sur le **site internet** du projet
- > déposer votre avis dans l'une des **urnes** disposées dans les mairies de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois.

Rendez-vous sur
www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr
Suivez-nous sur Twitter @Prolonger1.1

Des documents d'information et une exposition sont à votre disposition dans les mairies de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

M 1

Venez vous informer et vous exprimer sur le projet

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

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

ReusFrance RATP Stif

Les grandes lignes du projet

3 STATIONS ET 3 VARIANTES DE TRACÉ
Le prolongement du Métro ligne 1 depuis Château de Vincennes comptera trois nouvelles stations :
> une station au **Rigolots** (Fontenay-sous-Bois),
> une station intermédiaire, soit à **Grands Pêchers** (Montreuil) soit à **Fontaine** ou à **Verdun** (Fontenay-sous-Bois);
> un terminus à **Val de Fontenay** (Est ou Sud).
Sur la base de ces trois nouvelles stations, **trois tracés** intégralement souterrains sont proposés.

LA MISE EN ŒUVRE
Le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay est piloté conjointement par le **STIF** et la **RATP**. Le financement des études et de la concertation est assuré par la **Région Île-de-France** et l'**État**. Le coût du projet (hors matériel roulant) est d'environ **900 millions d'euros**. Le prolongement du Métro ligne 1 est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) pour une réalisation avant **2030**.

Les bénéfices du projet

Le prolongement du Métro ligne 1 améliorera les trajets quotidiens des habitants et des salariés du territoire et favorisera leurs déplacements.

DES TEMPS DE DÉPLACEMENT AMÉLIORÉS
Le trajet entre Château de Vincennes et Val de Fontenay prendra **6 à 7 minutes**, contre 20 minutes aujourd'hui. Grâce au projet, les voyageurs du prolongement gagneront, en moyenne, au moins 10 minutes sur leurs trajets.

Station	Temps de trajet	Temps de trajet aujourd'hui
RIGOLOTS - GARE DE LYON	15 minutes	20 minutes
GRANDS PÊCHERS - GARE DE LYON	20 minutes	25 minutes
CHATEAU DE VINCENNES - VAL DE FONTENAY	6-7 minutes	20 minutes
FONTAINE - GARE DE LYON	20 minutes	25 minutes
VERDUN - GARE DE LYON	15 minutes	20 minutes

DE NOMBREUSES CORRESPONDANCES AVEC LE RÉSEAU DE TRANSPORT

- > Les **R**, **E**, **T**, **S**, **D**, **N**, **M**, **L**, **N**, **O**, **R**, **E**, **X**
- > Le futur **Est du Grand Paris Express**
- > Le futur **prolongement du Tramway**
- > Et de nombreuses **lignes de bus**

DES CARACTÉRISTIQUES IDENTIQUES À LA LIGNE 1 EXISTANTE
Le prolongement du Métro ligne 1 sera **entièrement automatisé**, comme la ligne 1 déjà existante. Les services offerts aux voyageurs resteront identiques : **régularité, fréquence, confort et sécurité du voyageur, etc.**

Donnez votre avis sur le projet

Renvoyez cette carte T par voie postale sans affranchissement jusqu'au 10/01/2015 ou déposez-la dans l'une des urnes disposées dans les mairies de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois.

Le trajet entre Château de Vincennes et Val de Fontenay prendra **6 à 7 minutes**, contre 20 minutes aujourd'hui. Grâce au projet, les voyageurs du prolongement gagneront, en moyenne, au moins 10 minutes sur leurs trajets.

Merci d'avoir contribué à la concertation sur le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay. Votre réponse sera prise en compte pour alimenter le bilan de la concertation et les prochaines étapes du projet.

Si vous souhaitez continuer à être informé(e) sur le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay, indiquez vos coordonnées :

Nom _____
Prénom _____
Email _____

Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification de vos données personnelles. Si vous souhaitez exercer vos droits, envoyez votre demande par courrier postal au STIF - 39-41 rue de Châteaudeau - 75009 PARIS

CHIFFRES CLÉS

3 nouvelles stations sur le Métro ligne 1

1 min 45 min environ de trajet à l'heure de pointe du matin

5 km environ de tracé

6-7 min environ de trajet entre Château de Vincennes et Val de Fontenay

2.3 - L'affiche

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015 M 1



Venez vous informer et vous exprimer sur le projet

LES RENDEZ-VOUS DE LA CONCERTATION

3 RÉUNIONS PUBLIQUES

- > Vincennes / Paris 12^e
Lundi 24 novembre 2014 à 19h30
Salle de l'École de l'Est
108-110 rue Diderot
94300 Vincennes
- > Montreuil
Mardi 2 décembre 2014 à 18h30
Centre sportif Arthur-Ashe
156 rue de la Nouvelle-France
93100 Montreuil
- > Fontenay-sous-Bois
Mercredi 17 décembre 2014 à 19h30
Salle de l'École Michelet
1 rue Alfred de Musset
94120 Fontenay-sous-Bois

2 RENCONTRES VOYAGEURS

- > Station Val de Fontenay
RER A RER E
- > Station Château de Vincennes
M 1

1 RENCONTRE DE PROXIMITÉ

- > Marché Diderot à Vincennes
Samedi 22 novembre 2014 à partir de 9h
Place Diderot
94300 Vincennes

POUR VOUS EXPRIMER, VOUS POUVEZ :

- > remplir et poster gratuitement la **carte T** jointe au dépliant
- > laisser votre avis en ligne sur le **site internet** du projet
- > déposer votre avis dans l'une des **urnes** disposées dans les mairies de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois

En savoir plus www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr
 Suivez-nous sur Twitter @ProlongerL1









2.4 - Les panneaux d'exposition

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

M 1

LES OBJECTIFS DU PROJET

Aujourd'hui le Métro ligne 1, entièrement automatique, relie La Défense à Château de Vincennes en traversant Paris sur un axe ouest-est. Demain, le Métro ligne 1 sera prolongé de l'actuel terminus Château de Vincennes à la station Val de Fontenay en desservant 3 nouvelles stations.

↳ RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS DU TERRITOIRE

Actuellement, la demande de déplacements se concentre majoritairement au sein du territoire et vers Paris mais également vers les territoires limitrophes. Le prolongement du Métro ligne 1 assurera une desserte performante et directe, en métro automatique, entre les villes de Fontenay-sous-Bois, Montreuil, Vincennes et Paris.

↳ ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DES VILLES TRAVERSÉES

Le projet permettra d'assurer la desserte de nouveaux quartiers urbains et de quartiers d'affaires en plein essor économique, notamment à Val de Fontenay, participant ainsi au développement du secteur.

↳ CRÉER UNE LIAISON PERFORMANTE AVEC LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN EXISTANT ET À VENIR

Le Métro ligne 1 sera en correspondance avec :

- le RER A ;
- le RER E ;
- le futur Métro Est du Grand Paris Express ;
- le futur prolongement du Tramway T11 ;
- de nombreuses lignes de bus.

La station Val de Fontenay deviendra alors un lieu d'échange majeur pour le territoire, ce qui améliorera à la fois la qualité et les temps de voyage, et renforcera l'attractivité du secteur.

↳ Les atouts pour les voyageurs

Des caractéristiques identiques à la ligne 1 existante

- Un métro toutes les 1 minute 45 à l'heure de pointe du matin
- Une ligne automatique équipée de portes palières
- Un métro confortable pour tous les voyageurs
- Une information voyageurs à bord des rames

3 nouvelles stations sur le Métro ligne 1

1 min 45 à l'heure de pointe du matin

6-7 min environ de trajet entre Château de Vincennes et Val de Fontenay

5 km environ de tracé

Des temps de déplacements améliorés

 <p>NICOLLOTS - GARE DE LYON 15 minutes contre 25 minutes aujourd'hui</p>	 <p>GRANDS PÊCHERS - GARE DE LYON 20 minutes contre 40 minutes aujourd'hui</p>	 <p>FONTAINE - GARE DE LYON 20 minutes contre 40 minutes aujourd'hui</p>	 <p>VERDUN - GARE DE LYON 15 minutes contre 30 minutes aujourd'hui</p>	 <p>CHATEAU DE VINCENNES - VAL DE FONTENAY 6-7 minutes contre 20 minutes aujourd'hui</p>
--	---	---	---	---



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







Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



LE PROJET EN BREF

Le prolongement du Métro ligne 1, entièrement souterrain, sera ponctué de 3 nouvelles stations : une station dans le secteur des Rigollets, une station terminus à Val de Fontenay et une station intermédiaire avec trois localisations possibles soit à Grands Pêchers (Montreuil), soit à Verdun ou à Fontaine (Fontenay-sous-Bois). Sur la base de ces trois nouvelles stations, trois tracés entièrement souterrains, de 4 à 5 km, ont été identifiés.



LA STATION RIGOLLETS

La station des Rigollets sera implantée à Fontenay-sous-Bois en limite de Vincennes, à proximité du carrefour des Rigollets. Elle desservira un quartier résidentiel dense qui se caractérise par son animation commerciale. Cette station bénéficiera aussi bien aux Vincennes qui résident à proximité du carrefour.

LA STATION INTERMÉDIAIRE

Selon le choix d'implantation de cette deuxième station du prolongement, trois variantes de tracés sont proposées :
 → tracé 1 par Grands Pêchers, quartier urbain dense en mutation, au sud de Montreuil ;
 → tracé 2 par Fontaine, quartier principalement résidentiel, au nord de Fontenay-sous-Bois ;
 → tracé 3 par Verdun, quartier d'habitat pavillonnaire et de petits collectifs, au centre nord de Fontenay-sous-Bois.

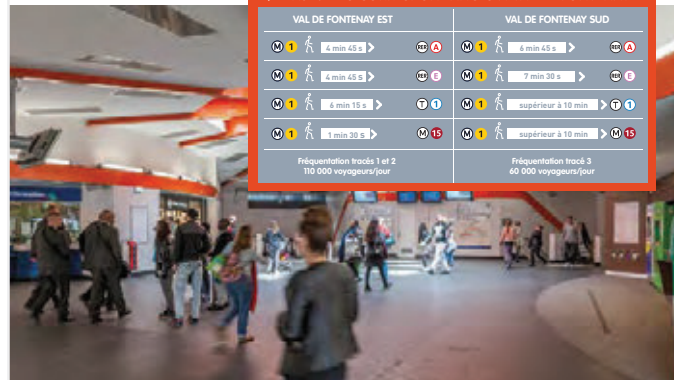
LA STATION TERMINUS À VAL DE FONTENAY

Deux localisations pour le terminus sont envisagées : à l'est, position compatible avec les tracés 1 et 2 ; ou au sud, position compatible avec le tracé 3.
 La qualité des correspondances, entre le Métro ligne 1 et les autres lignes de transports en commun qui desservent Val de Fontenay (RER A et E, futur Métro ligne 15 Est, futur prolongement du Tramway T1), est un élément déterminant du projet.

L'ENJEU DES CORRESPONDANCES À VAL DE FONTENAY

VAL DE FONTENAY EST		VAL DE FONTENAY SUD	
Métro 1	4 min 45 s	Métro 1	8 min 45 s
Métro 1	4 min 45 s	Métro 1	7 min 30 s
Métro 1	8 min 15 s	Métro 1	supérieur à 10 min
Métro 1	1 min 30 s	Métro 15	supérieur à 10 min

Fréquentation tracés 1 et 2 : 110 000 voyageurs/jour
 Fréquentation tracé 3 : 60 000 voyageurs/jour



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



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



LA CONCERTATION

DU 10 NOVEMBRE 2014 AU 10 JANVIER 2015

La Commission nationale du débat public (CNDBP) est une autorité indépendante chargée de veiller à la bonne information et au respect de la participation du public sur les grands projets.

Elle a recommandé aux maîtres d'ouvrage d'organiser une concertation sur le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay, sous l'égide d'une garante, Mme Claude BREVAN.

La concertation constitue un temps d'échange et de partage privilégié entre le public et les porteurs de projet. La concertation sur le prolongement du Métro ligne 1 permettra de recueillir les avis des élus, riverains, habitants, associations, etc.

3 réunions publiques

- Vincennes / Paris 12e
Lundi 24 novembre 2014 à 19h30
Salle de l'École de l'Est
108-110 rue Diderot
94300 Vincennes
- Montreuil
Mardi 2 décembre 2014 à 18h30
Centre sportif Arthur-Ashe
156 rue de la Nouvelle-France
93100 Montreuil
- Fontenay-sous-Bois
Mercredi 17 décembre 2014 à 19h30
Salle de l'École Michelet
1 Rue Alfred de Musset
94120 Fontenay-sous-Bois

2 rencontres voyageurs

- Station Val de Fontenay
- Station Château de Vincennes

1 rencontre de proximité

- Marché Diderot à Vincennes
Samedi 22 novembre 2014 à partir de 9h
Place Diderot - 94300 Vincennes

POUR VOUS EXPRIMER, VOUS POUVEZ :

- remplir et poster gratuitement la carte T jointe au dépliant
- laisser votre avis en ligne sur le site internet du projet
- déposer votre avis dans l'une des urnes disposées dans les mairies de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois.



Rendez-vous sur www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr
 Suivez-nous sur Twitter @ProlongerL1

ACTEURS ET FINANCEMENT

Le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay est piloté sous maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP.

Le financement des études et de la concertation est assuré par la Région Île-de-France (70%) et l'État (30%).

Le coût du projet (hors matériel roulant) est aujourd'hui estimé à environ 900 millions d'euros (valeur janvier 2012). Le prolongement du Métro ligne 1 est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France pour une réalisation avant 2030.



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



Annexe 3

Le support de présentation des réunions publiques

3.1 - Le diaporama

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Concertation
du 10 novembre 2014
au 10 janvier 2015

Diaporama de présentation des
réunions publiques



Mot d'accueil du Maire de la commune

Pierre SERNE

VICE-PRÉSIDENT EN CHARGE DES TRANSPORTS ET
DES MOBILITÉS DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Claude BREVAN

GARANTE DE LA CONCERTATION

Claude.Brevan@wanadoo.fr

Claude CHARDONNET

ANIMATRICE DE LA RÉUNION PUBLIQUE
C&S CONSEILS

> Une concertation « recommandée » sous l'égide d'une garante

Le 13 mai 2014 :
le STIF saisit la CNDP

Le 2 juillet 2014 : Claude
BREVAN, nommée garante
de la concertation

Le 4 juin 2014 : la CNDP
décide d'une concertation
sous l'égide d'un garant

Du 10 novembre 2014
au 10 janvier 2015 :
déroulement de la
concertation

» Quel est le rôle de la garante ?

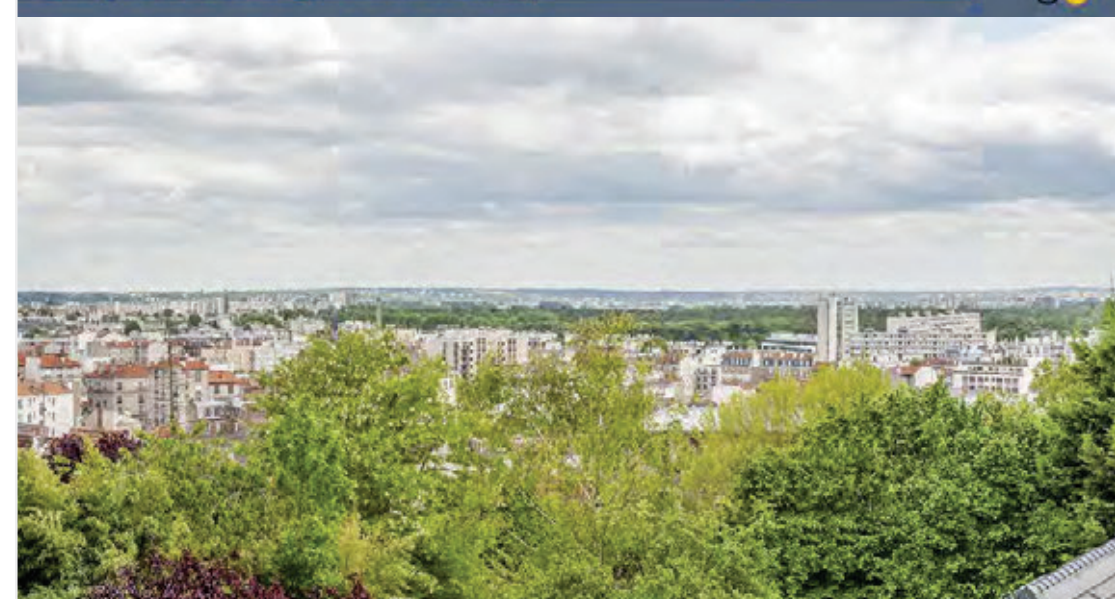
- Veille au **bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées**
- S'assure de la **bonne diffusion de l'information sur le projet et sur la concertation**
- S'assure de la **bonne prise en compte des expressions du public dans le bilan du maître d'ouvrage et établit elle-même un rapport qu'elle transmet à la CNDP**

» Les principes de la concertation recommandée

- Ouverture à tous
- Transparence des échanges
- Équivalence des participants
- Argumentation des avis
- Dans le respect des règles démocratiques

» La tribune

- **Pierre SERNE**
– Vice-Président en charge des transports et des mobilités – Région Île-de-France
- **Alexandre BERNUSSET**
– Directeur Adjoint des projets d'investissements - STIF
- **Mickaël FOLLIOU**
– Chef de projet - STIF
- **Ugo LANTERNIER**
– Directeur de l'Agence de développement territorial 94 - RATP
- **Denis GIRARD**
– Chef de projet - RATP



» Le projet en bref

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay M 1

Les grandes caractéristiques du projet

3 variantes de tracé
3 nouvelles stations
4 à 5 km de tracé

6 à 7 min entre Château de Vincennes et Val de Fontenay
Un métro toutes les 1 min 45 à l'heure de pointe du matin

11

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay M 1

Les différentes étapes d'un projet de transport en commun en Île-de-France

Etude de faisabilité

Concertation
(Prolongement L1 sous l'égide d'une garante)

Etudes préliminaires
Schéma de principe

- ✓ Enquête publique
- ✓ Déclaration d'Utilité Publique
- ✓ Etudes Avant-Projet
- ✓ Etudes Projet
- ✓ Travaux
- ✓ Mise en service

13

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay M 1

Acteurs et financement

- Une maîtrise d'ouvrage conjointe

- Inscrit au nouveau Schéma directeur de la Région Ile-de-France 2030 (SDRIF), le financement des études préalables et de la concertation est assuré par la Région (70%) et l'Etat (30%)

- Coût d'environ **900 millions d'euros** (Hors matériel roulant et coût d'exploitation)

12

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay M 1

Les objectifs du projet

14

» Les objectifs du projet

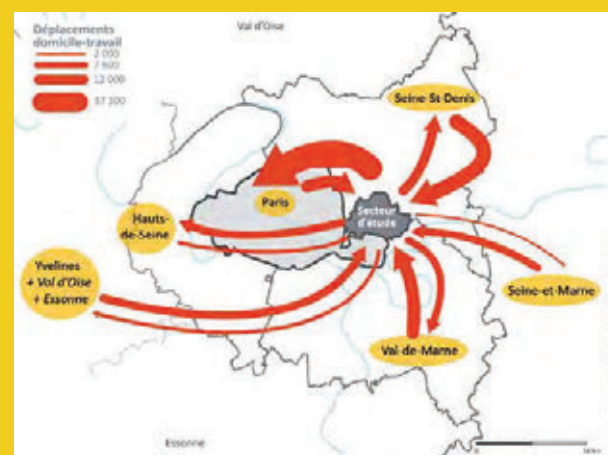
- Répondre aux besoins de déplacements du territoire
- Accompagner le développement urbain des villes traversées
- Créer une liaison performante avec le réseau de transport en commun existant et à venir

» Accompagner le développement urbain

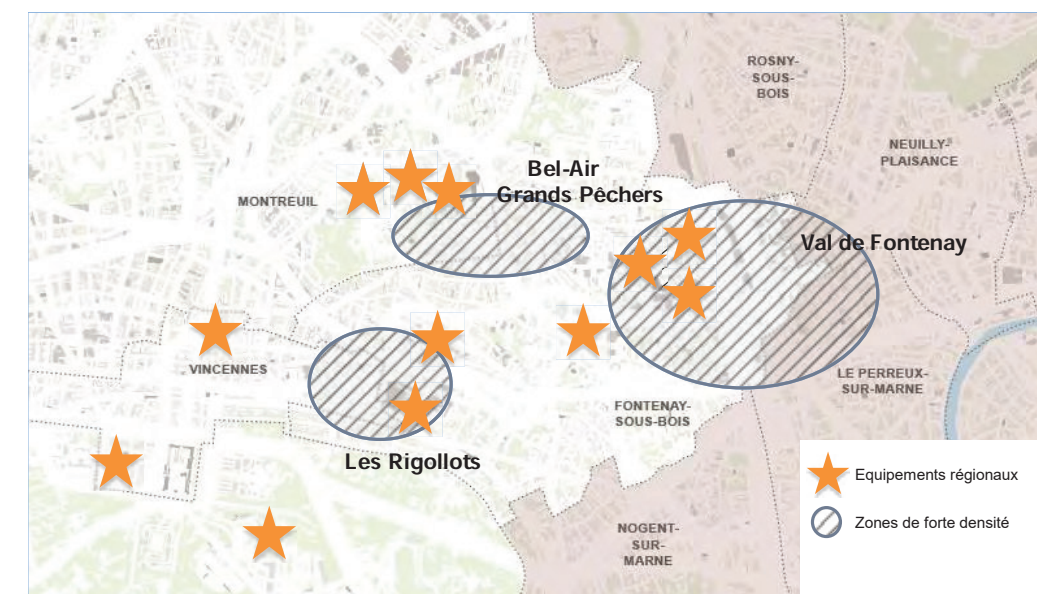


» Répondre aux besoins de déplacements du territoire

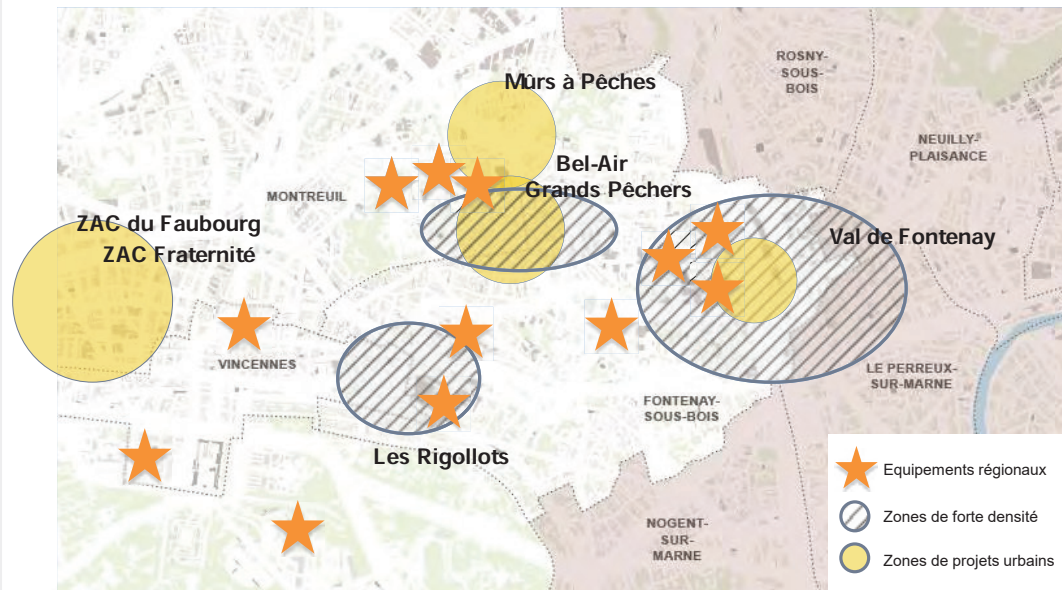
- Un secteur fortement tourné vers Paris
- Un nombre non négligeable d'actifs se rendant dans le reste de la petite Couronne
- Un usage déjà important des transports en commun



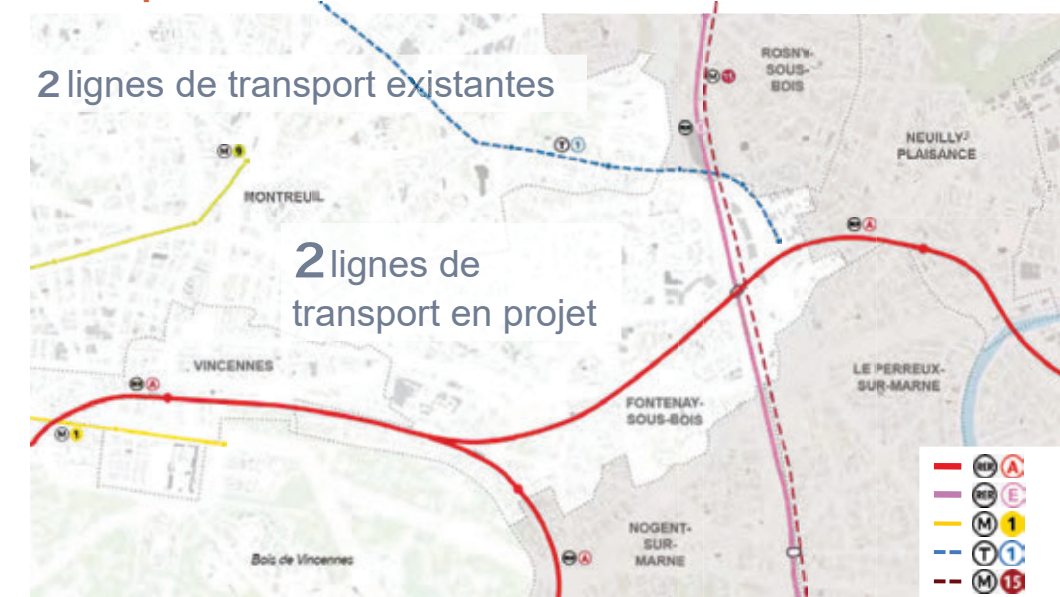
» Accompagner le développement urbain



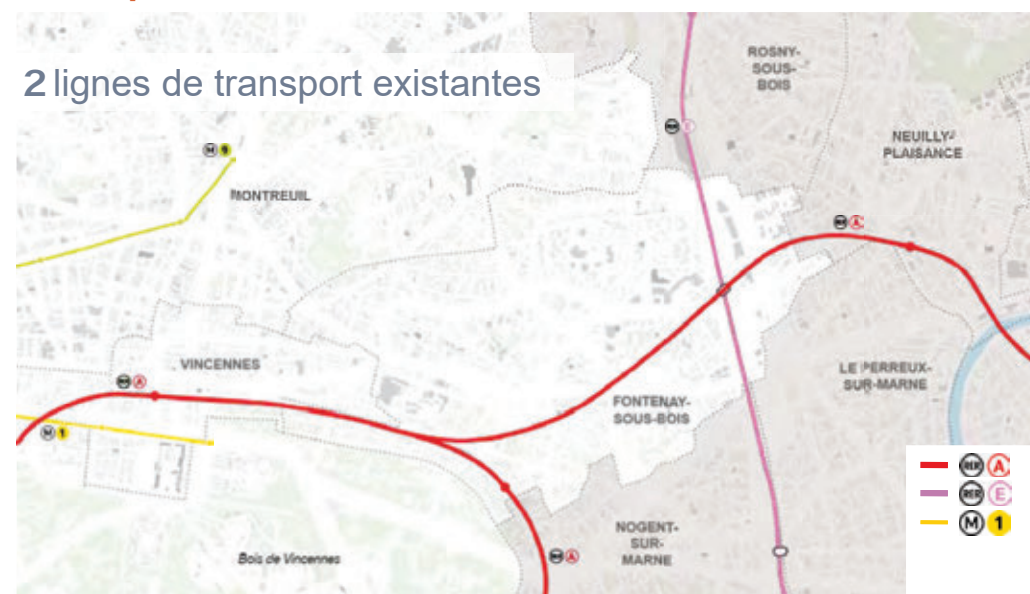
Accompagner le développement urbain



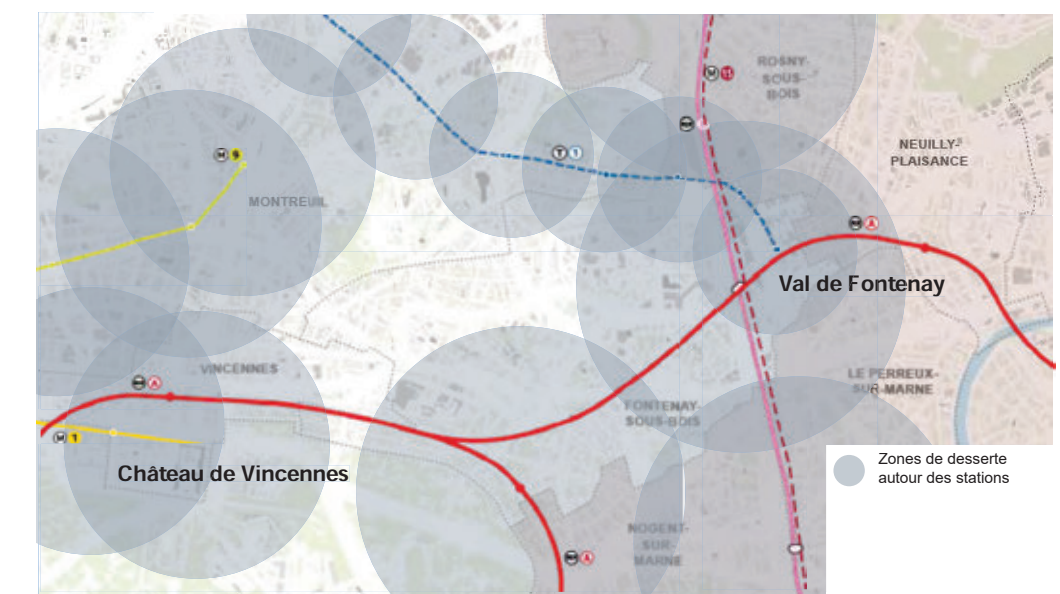
Créer une liaison performante avec le réseau de transport en commun existant et à venir



Créer une liaison performante avec le réseau de transport en commun existant et à venir



Enjeux de desserte



» Enjeux de desserte



25

» Enjeux de desserte



25

» Enjeux de desserte



24

» 3 nouvelles stations

- **Station Rigollots** : 2 localisations Est ou Ouest (sur Fontenay-sous-Bois, en limite de Vincennes)
- **Station intermédiaire** : 3 localisations
 - Grands Pêchers (sur Montreuil)
 - Fontaine (sur Fontenay-sous-Bois)
 - Verdun (sur Fontenay-sous-Bois)
- **Station Val de Fontenay** : 2 localisations Est ou Sud (sur Fontenay-sous-Bois)

26

» Les critères de définition des tracés



» Les critères de définition des tracés



» Les critères de définition des tracés



» Les critères de définition des tracés

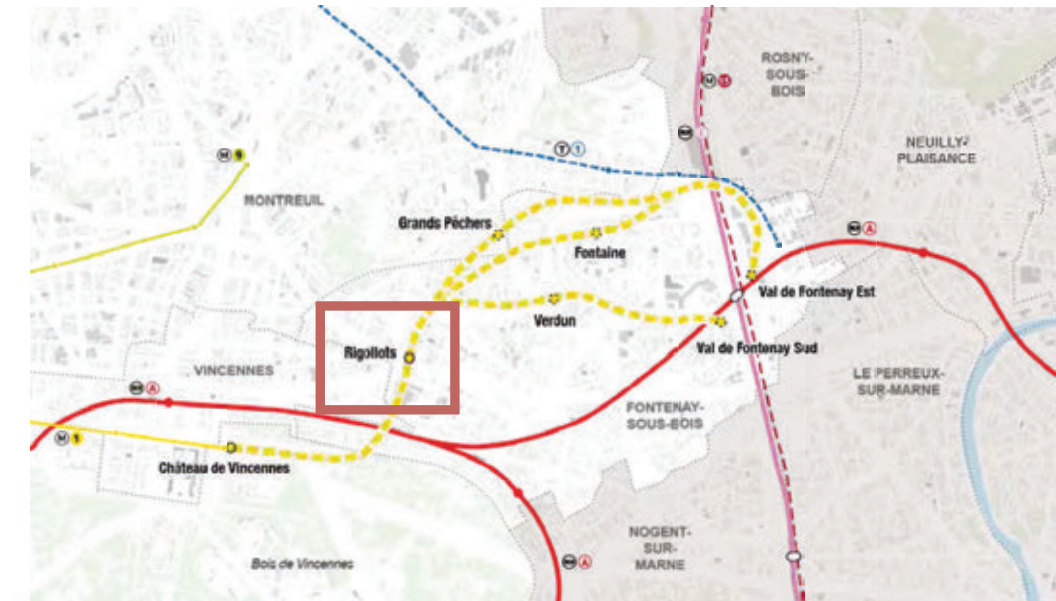




Le prolongement pas à pas

31

La station Rigollots



33

LE PROLONGEMENT PAS À PAS



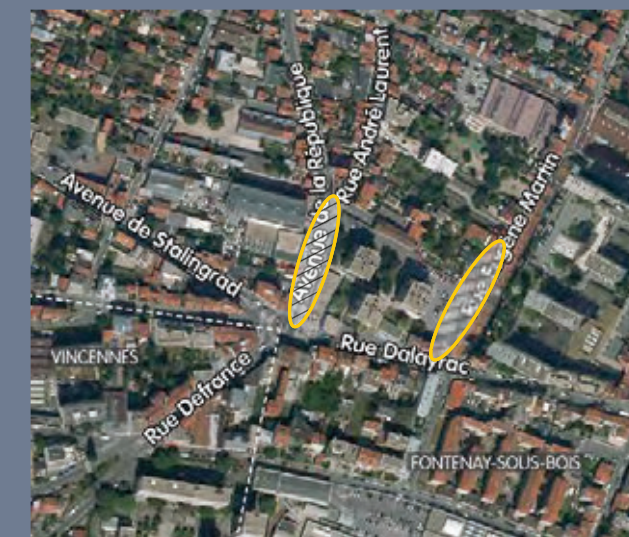
32

La station Rigollots

Localisation :
Fontenay-sous-Bois

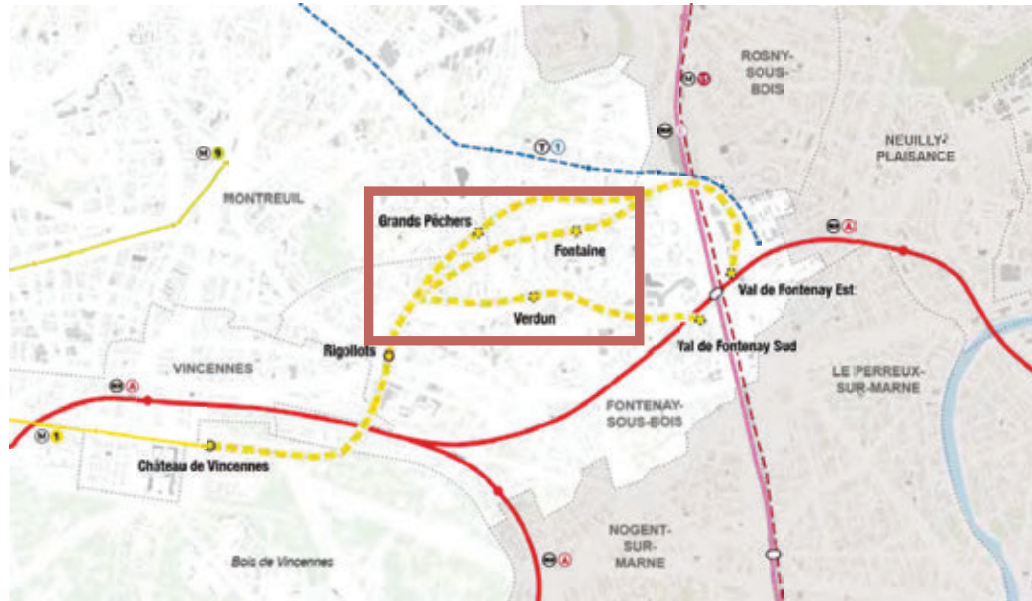
• Deux implantations envisagées :

- Ouest, sous l'avenue de la République
- Est, à l'angle de la rue Dalayrac et de la rue Eugène Martin.



34

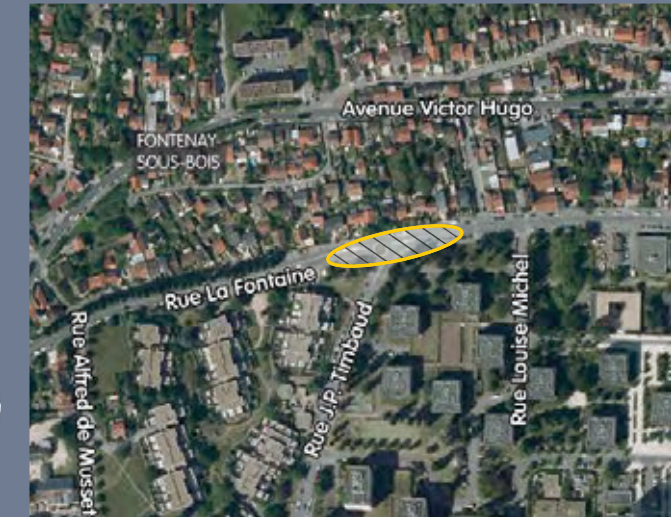
» La station intermédiaire



» La variante Fontaine (tracé 2)

Localisation : nord de Fontenay-sous-Bois

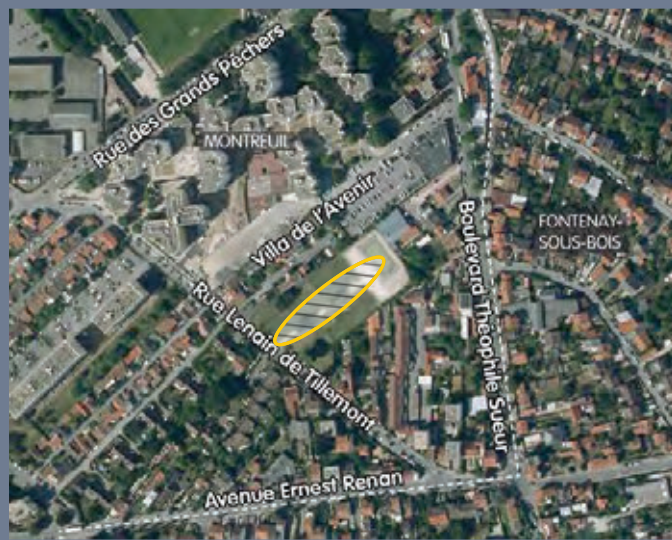
- Implantation au droit du carrefour avec la rue Jean-Pierre Timbaud



» La variante Grands Pêchers (tracé 1)

Localisation : sud de Montreuil

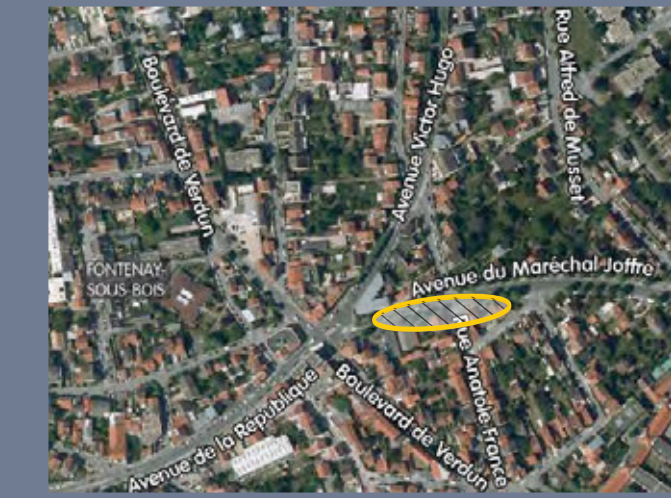
- Implantation sur la butte de Fontenay



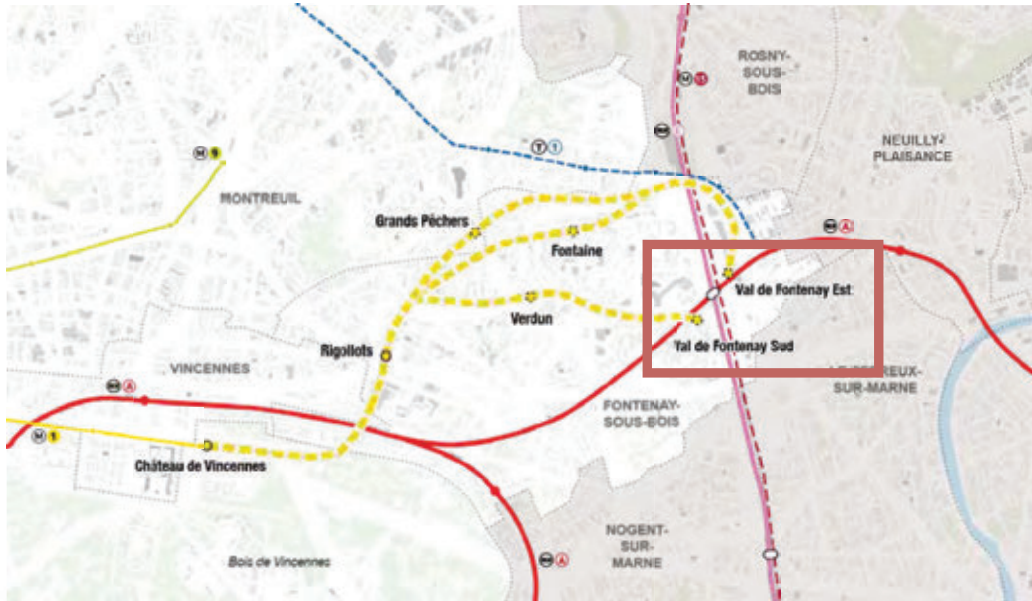
» La variante Verdun (tracé 3)

Localisation : centre de Fontenay-sous-Bois

- Implantation envisagée à l'est du carrefour de Verdun, sous l'avenue du Maréchal Joffre



Le terminus de Val de Fontenay



Val de Fontenay : l'enjeu des correspondances



VAL DE FONTENAY EST		VAL DE FONTENAY SUD	
M 1	4 min 45 s	M 1	6 min 45 s
M 1	4 min 45 s	M 1	7 min 30 s
M 1	6 min 15 s	M 1	supérieur à 10 min
M 1	1 min 30 s	M 1	supérieur à 10 min
Fréquentation tracé 1&2 110 000 voyageurs/jour		Fréquentation tracé 3 60 000 voyageurs/jour	

Le terminus de Val de Fontenay

Est

- Compatible avec les tracés 1 et 2
- Sous la zone d'activités du Péripôle

Sud

- Compatible avec le tracé 3
- À l'est de la place du Général de Gaulle

Trois tracés pour le prolongement



	TRACE 1 via Grands Pêcheurs	TRACE 2 via Fontaine	TRACE 3 via Verdun
Nombre de voyageurs sur le prolongement À l'heure de pointe du matin	> 14 000 voyageurs	> 13 400 voyageurs	> 7 800 voyageurs
Projet urbain desservi	> Grands Pêcheurs à Montreuil > Secteur Est de Val de Fontenay	> Secteur Est de Val de Fontenay	> Non identifiés
Temps de correspondance à Val de Fontenay	> RER A, RER E, M 15 < 5 min > T 1 = 6 min	> RER A, RER E, M 15 < 5 min > T 1 = 6 min	> RER A, RER E > 5 min > T 1 et M 15 > 10 min

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay M 1





» **Les atouts du projet pour les voyageurs**

45

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay M 1

» **Les gains de temps**

- Gain de 10 minutes en moyenne sur les trajets

<p>RIGOLLOTS GARE DE LYON</p>  <p>15 minutes contre 25 minutes aujourd'hui</p>	<p>CHATEAU DE VINCENNES VAL DE FONTENAY</p>  <p>6 minutes contre 20 minutes aujourd'hui</p>
--	---

- Un report depuis la voiture vers le Métro ligne 1 de 8 à 9 % du trafic sur le prolongement

44

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay M 1

» **Le niveau de service de Métro ligne 1**

La ligne 1 aujourd'hui

- Ligne entièrement automatisée en 2012
- Un métro toutes les 1 min 45 en heure de pointe

Avec le prolongement

- Rames automatiques et portes palières
- 14 trains supplémentaires pour garantir 1 métro toutes les 1 min 45
- Accessibilité des 3 nouvelles stations

45

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay M 1



» **La mise en œuvre du projet**

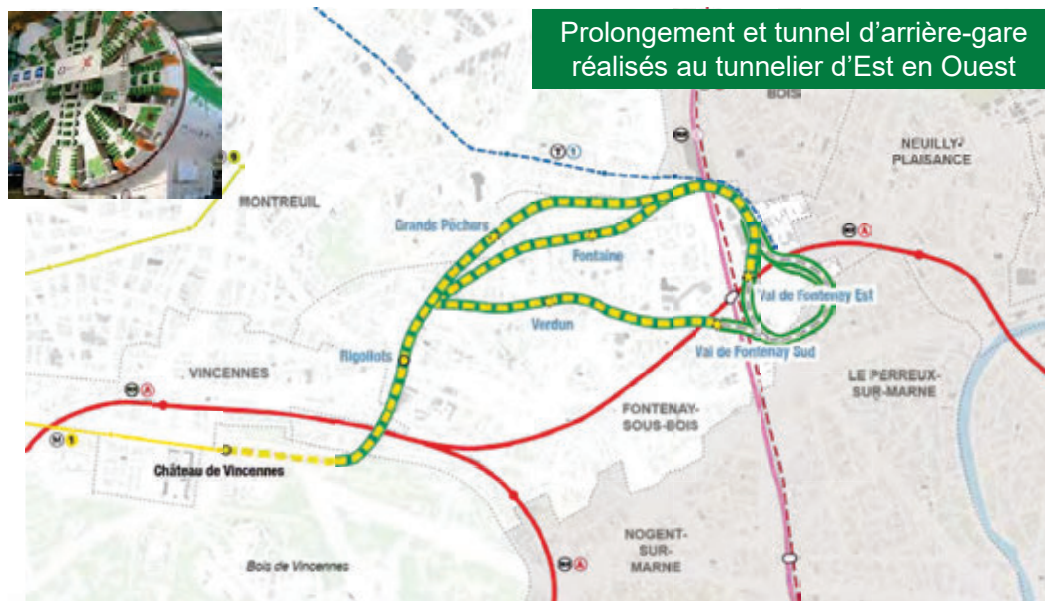
46

Les méthodes de construction



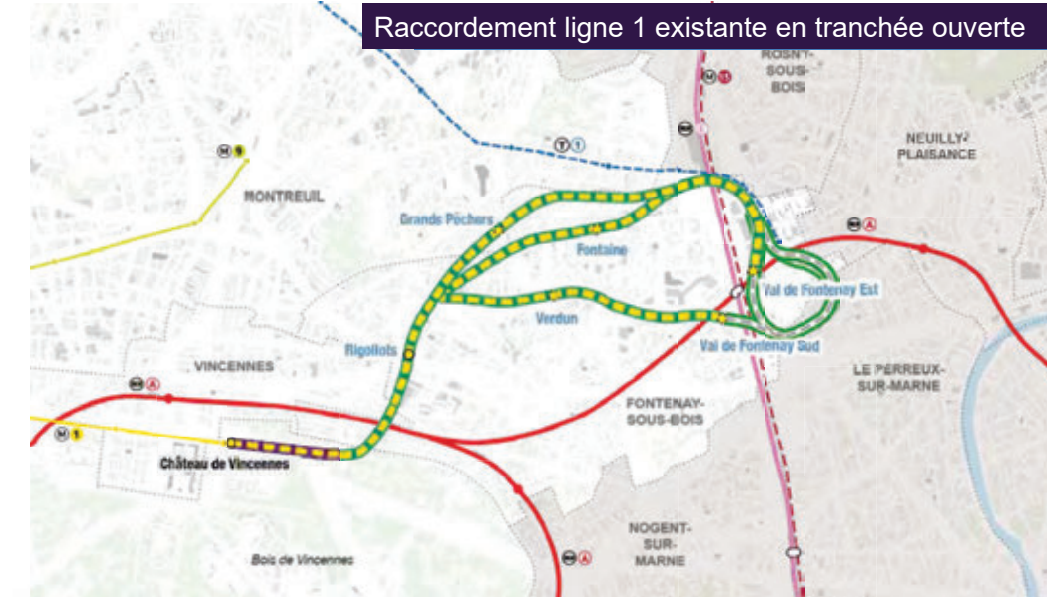
47

Les méthodes de construction



48

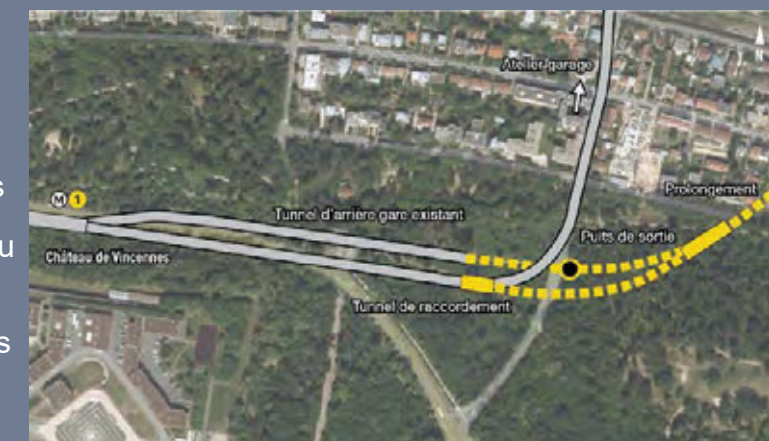
Les méthodes de construction



49

Le raccordement à l'arrière-gare de Château de Vincennes

- Maintien de l'accès au site de maintenance et de remisage de Fontenay-sous-Bois
- Faible profondeur du terminus actuel
- Prise en compte des réglementations environnementales



50

Les ouvrages techniques

- L'arrière-gare à Val de Fontenay :
Fiabilité et propreté du parc de matériel roulant

Tracé 1 et 2

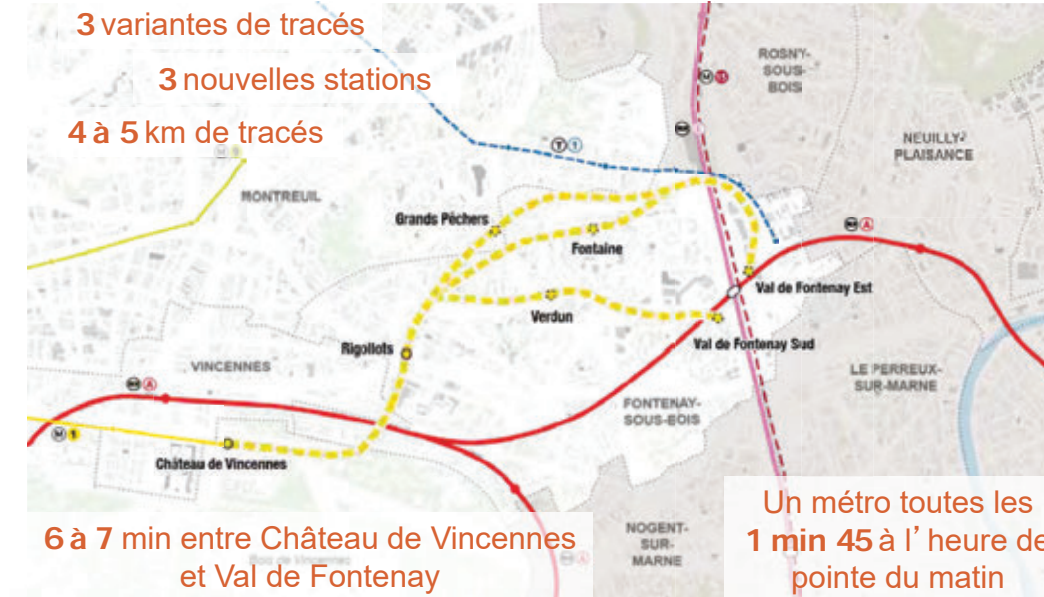


Tracé 3

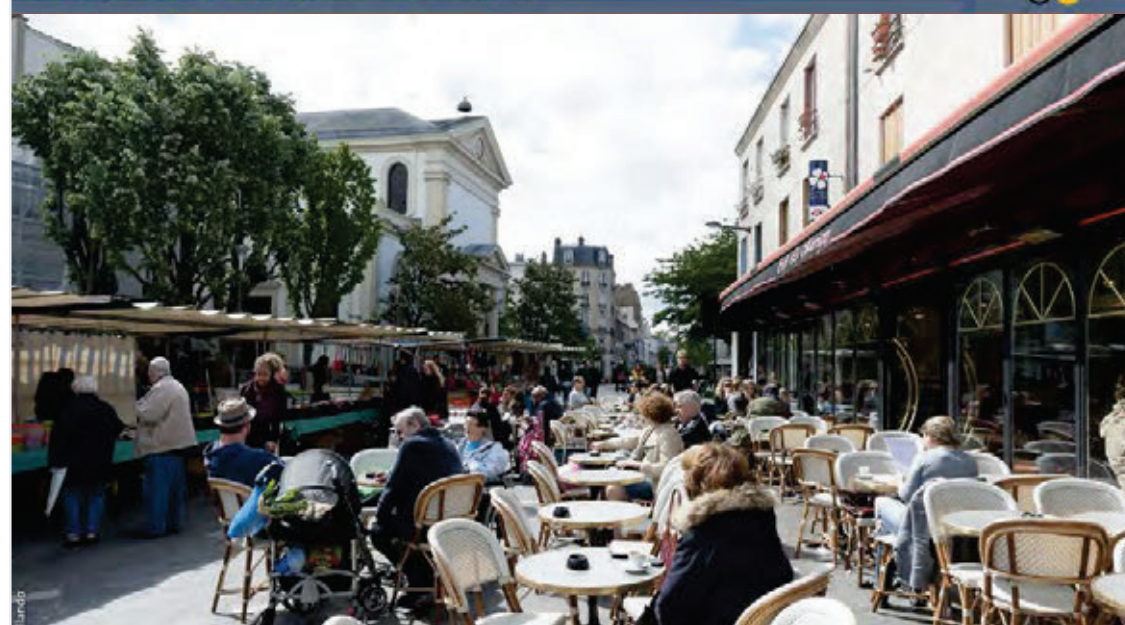


- Tous les 800 mètres : installation d'un ouvrage annexe (grille d'aération, etc.)

Le projet en bref



Conclusion



Echanges avec la salle

» Le projet en bref

3 variantes de tracés

3 nouvelles stations

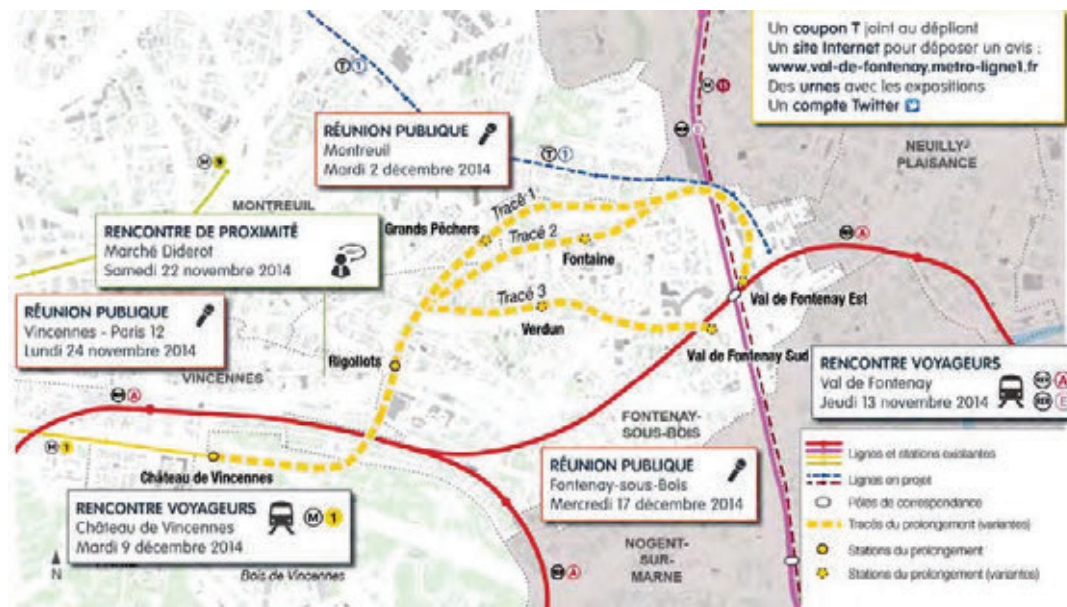
4 à 5 km de tracés



6 à 7 min entre Château de Vincennes et Val de Fontenay

Un métro toutes les 1 min 45 à l'heure de pointe du matin

» S' informer et participer



Un coupon T joint au dépliant
Un site Internet pour déposer un avis : www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr
Des urnes avec les expositions
Un compte Twitter

Annexe 4

Les fiches thématiques

4.1 - Le coût

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Le coût du projet

⇒ Combien coûte le prolongement du Métro ligne 1 ?

Le coût d'un projet de métro doit prendre en compte plusieurs éléments :

1. **Les coûts de l'infrastructure** (stations, tunnels et équipements nécessaires à l'exploitation),
2. **Les coûts du matériel roulant**,
3. **Les coûts de l'exploitation**.

De manière globale, le prolongement du Métro ligne 1 est estimé, à ce stade des études, à environ **900 millions d'euros¹** quel que soit le tracé. Cette estimation se base sur des ratios par analogie à des constructions récentes et sera affinée à chaque grande étape du projet.

Ce coût moyen comporte **une marge d'incertitudes** qui s'affinera au fur et à mesure des études et de la connaissance du projet.

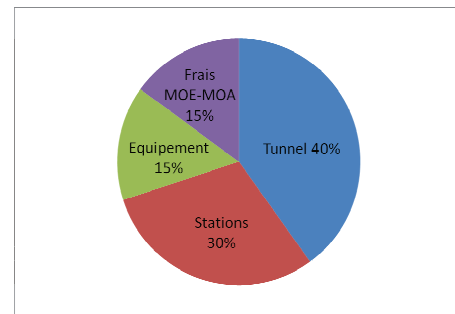
⇒ Le coût de l'infrastructure qu'est-ce que c'est ?

Le coût de l'infrastructure est le plus conséquent car il couvre tout ce qui est **nécessaire pour réaliser le métro**, à savoir les stations, le tunnel et les équipements nécessaires à son exploitation mais aussi les frais liés.

Les postes de dépenses compris par le coût de l'infrastructure sont les suivants :

a) les dépenses de construction :

- du tunnel et des ouvrages annexes ;
- des stations ;
- des équipements nécessaires à la circulation des trains (voie, énergie électrique, signalisation...)
- des équipements nécessaires à l'exploitation de ce système (billettique, information voyageurs, sécurité...).



Répartition type des postes de dépenses pour une infrastructure de métro

- les frais d'études et de suivi.
- les frais de maîtrise d'ouvrage et les frais d'ordonnancement de pilotage et de coordination (OPC) et de coordination sécurité et protection santé (CSPS).
- les frais d'acquisitions foncières.
- les provisions pour la déviation des réseaux de concessionnaires.
- les provisions pour aléas et imprévus (PAI).

¹ Les coûts estimés sont présentés aux conditions économiques de janvier 2012.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

Le coût de l'infrastructure varie pour les tracés notamment en fonction du **nombre de kilomètres de tunnel** et de la **complexité de réalisation des stations**. Cependant, pour le prolongement du Métro ligne 1 les écarts entre le coût de l'infrastructure ne permettent pas de départager les trois tracés :

- **Tracé 1 : 4,9 km et coût de la station Grands Pêcheurs important** en raison de sa profondeur.
- **Tracé 2 : 5,1 km et coût de la station Fontaine peu élevé** car moins de contraintes d'insertion.
- **Tracé 3 : 4,3 km et coût des stations Verdun et Val de Fontenay Sud importants** en raison de leurs implantation dans un tissu urbain contraint.

⇒ Combien faut-il de nouvelles rames pour le prolongement ? Combien coûte le matériel roulant ?

Pour garantir une exploitation avec la même fréquence que la ligne 1 actuelle, d'un train toutes les 1min 45 en heure de pointe, il est nécessaire **d'augmenter de 14 rames** pour atteindre un total de 63 rames. L'acquisition de ces navettes pneumatiques à conduite automatique supplémentaires, a été estimée, quel que soit le tracé, à environ **140 millions d'euros**.

Le matériel roulant sera financé par **le STIF et la RATP**.

⇒ Combien coûte l'exploitation du futur prolongement ?

L'exploitation correspond à la conduite des trains et à la gestion des circulations sur les lignes de métro. L'estimation des coûts d'exploitation a été réalisée sur la base de projets analogues. Ils ont été estimés, à ce stade des études et quel que soit le tracé, à hauteur de **17 millions d'euros annuels**. La variation des coûts d'exploitation liée à la restructuration du réseau d'autobus n'a pas été prise en compte à ce stade des études.

Le coût d'exploitation sera financé par **le STIF**.

Tableau : Synthèse des coûts estimés pour le prolongement du Métro ligne 1

(en millions d'euros 2012 hors taxes)

Estimations niveau DOCP* +/- 20%	Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3
	Rigollots Grands Pêcheurs VDF Est	Rigollots Fontaine VDF Est	Rigollots Verdun VDF Sud
Coût d'infrastructure	910	895	910
Coût du matériel roulant	140	140	140
Coût d'exploitation / an	17	17	17

*DOCP : Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales

4.2 - Les données urbaines

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Les données urbaines

*Pour les études de faisabilité, le STIF a chargé l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU IdF), d'analyser et d'estimer les évolutions urbaines possibles du territoire¹ à l'horizon 2030, afin d'alimenter le modèle de prévision de trafic. (cf. fiche Prévision de trafic)
Sur la base de ces projections de population et d'emplois, les études du prolongement du Métro ligne 1 ont permis d'identifier les tracés et les localisations des stations présentés à la concertation.*

⇒ **Quelles sont les principales données utilisées pour réaliser le diagnostic urbain ?**

Répartition de l'occupation du sol²

Le secteur d'étude pour le prolongement du Métro ligne 1 est **très urbanisé**. Il est aussi marqué par la présence des grandes emprises du bois de Vincennes.

Les densités de population et d'emplois³

La **densité de population** est très variable sur les différentes parties du territoire. Cette densité dépend, d'une part, de la proportion du sol occupée par l'habitat, et d'autre part, du type d'habitat (individuel ou collectif).

La **densité d'emploi** est encore plus contrastée que celle de population, sur l'ensemble des trois communes. Cette situation dépend, de la part des activités dans le tissu urbain, et d'autre part, du type d'activité concerné.

Les équipements

Lors des études de faisabilité en 2012, de nombreux équipements ont été recensés sur le territoire des trois communes. Les équipements, générateurs de déplacements au-delà de leur environnement immédiat, c'est à dire ceux dont le rayonnement dépasse l'échelle communale, constituent un élément important pris en compte dans le diagnostic qui a permis de définir la consistance du projet.

On peut notamment citer :

- le **château de Vincennes**, d'attractivité nationale, à proximité immédiate de l'actuel terminus de la ligne 1 ;
- le **bois de Vincennes**, également accessible à proximité du terminus actuel de la ligne 1, de même que certains des grands équipements qui y sont implantés (parc Floral, théâtre de la Cartoucherie, centres équestres, terrains de sport de la Ville de Paris,...) ;
- le **centre commercial** au niveau de Val de Fontenay ;

¹ Le territoire du projet correspond aux communes de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois

² Basée sur le Mode d'Occupation des Sols (MOS) de 2008, atlas cartographique numérique- source IAU IdF

³ Basées sur les données INSEE 2006

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

- **les établissements d'enseignement secondaire et universitaire** [les écoles maternelles et primaires ainsi que les collèges ne mobilisent pas des trajets en métro]: le lycée Picasso au niveau de Val de Fontenay, le lycée professionnel Michelet au niveau de Verdun, l'IUT et le lycée horticole au niveau de Grands Pêchers ;
- **les complexes sportifs** conséquents : le centre aquatique le Dôme à Vincennes, le complexe sportif Allende près de Val de Fontenay, le complexe sportif Arthur Ashe et les stades à Grands Pêchers ;
- **les parcs urbains d'envergure moyenne** : le parc de Beaumont vers Grands Pêchers, le parc des carrières vers Verdun.

Synthèse du diagnostic du tissu urbain existant

- Une dominante d'**habitat collectif** avec des densités élevées voisines de **300 habitants à l'hectare**, autour de la station château de Vincennes, aux alentours du quartier des Rigollots et dans le quartier Grands Pêchers- Bel Air ; et **inférieure à 200 habitants à l'hectare** à Fontenay-sous-Bois sur le secteur des grands collectifs des Larris et plus partiellement au centre-ville ;
- Une forte composante d'**habitat pavillonnaire**, avec une densité **inférieure à 100 habitants à l'hectare** au nord et à l'ouest de Fontenay-sous-Bois et en partie en son centre-ville ;
- Des **emprises d'activités** à l'ouest de la station Val de Fontenay correspondant à des bureaux et au centre commercial, et à l'est avec les emprises de la zone d'activités du Péripôle en devenir d'activités tertiaires avec **des densités d'environ 100 emplois à l'hectare** ; mais aussi sur les **centres-villes** de Vincennes et dans une moindre mesure de Fontenay-sous-Bois.

⇒ **Quelles seront les évolutions urbaines du territoire ?**

Méthodologie

L'IAU Ile-de-France établit des projections de population et d'emploi à l'échelle des communes pour l'ensemble de la région puis à l'échelle de l'IRIS⁴ sur la majeure partie de Paris et du cœur de métropole.

Ces projections sont cohérentes avec **les ambitions du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF) 2030** qui prévoit la création annuelle de 70 000 logements et de 28 000 emplois d'ici 2030.

La déclinaison à une échelle locale de ces cadrages globaux tient compte d'un **recensement exhaustif des projets et des potentiels en matière de développement urbain et économique**. Ce recensement est effectué auprès des communes, des communautés de communes ou d'agglomération et des autres porteurs de projets tels que les Etablissements Publics d'Aménagement (EPA) ou les aménageurs publics.

⁴ Ilots regroupés pour l'information statistique : l'un des niveaux de collecte et de diffusion des données statistiques et démographiques en France, à l'échelle infra-communale, utilisés par l'Insee. Un IRIS-forme un « petit quartier », qui se définit comme un ensemble d'ilots contigus.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

Dans le cas du projet de prolongement du Métro ligne 1, les communes de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois ont été interrogées. Ce recensement distingue les projets selon leur nature : logements, bureaux, activités, commerces, hôtels et grands équipements.

Les projets d'équipements

On peut citer, notamment, le projet de lycée intercommunal de Vincennes/Fontenay-sous-Bois ou la piscine écologique à Montreuil.

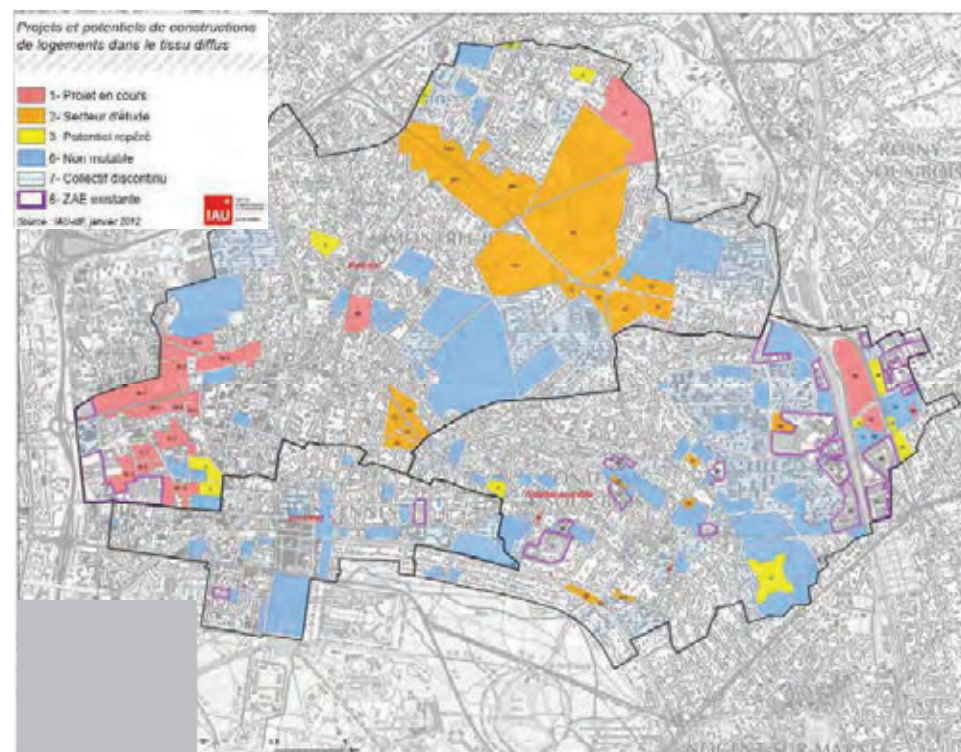
Les grands projets urbains

Sont prévus notamment :

- le **Nouveau quartier urbain des Murs à Pêches** à Montreuil, avec 3 000 logements et 200 000 m² de surfaces à vocation d'activités et de commerces ;
- la **restructuration de la zone d'activités du Péripôle** à Fontenay-sous-Bois, avec 60 000 m² en cours pour un groupe bancaire et un potentiel à valoriser de l'ordre de 300 000 m² d'activités tertiaires.

En dehors des grandes opérations urbaines (ZAC ou autre), **d'autres opérations urbaines plus ponctuelles** sont envisagées par les villes du territoire, en fonction des opportunités comme par exemple l'îlot Michelet à Fontenay-sous-Bois pour lequel l'IAU IdF tablait sur la création de 120 logements au moment des études en 2012.

Les opérations urbaines notamment sur le **périmètre ANRU Bel Air – Grands Pêcheurs**, ou dans une moindre mesure sur les quartiers comme la Redoute ou les Larris, ne correspondent pas à des projets urbains générateurs de nouveaux habitants supplémentaires, mais constituent des zones de densités de population importante qui sont prises en considération dans les prévisions de fréquentation.



Projets et potentiels de construction de logement dans le tissu urbain diffus - Source : IAU-IDF

3

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

La déclinaison locale (échelle communale et infra-communale) de l'évolution de la population francilienne est fondée sur **l'évolution du parc de logements et de son occupation**.

Elle tient compte à la fois de :

- la situation actuelle du parc de logements (taille, ancienneté, logements en propriété ou en location),
- la composition des ménages qui les occupent (nombre de personnes dans le ménage et classes d'âge)
- l'évolution du parc.

La méthode permet donc de **prendre en compte les spécificités locales tant en composition actuelle de la population qu'en capacité de construction de logements**.

Pour les emplois, trois éléments sont pris en compte :

- **Les programmes de création de locaux de bureaux ou d'activités** recensés sont traduits en emplois en affectant aux surfaces de plancher des ratios différenciés suivant le type de programme et le secteur considéré.
- On comptabilise également **les pertes d'emplois** lorsque l'annonce du départ d'une entreprise est connue par exemple ou en cas de mutation d'un site (tertiarisation se traduisant dans un premier temps par des pertes d'emplois qui peuvent être remplacés par de nouveaux emplois ou connaître une mutation vers du logement).
- Enfin, **une partie des emplois nouveaux sont liés à l'évolution de la population** (emplois de service à domicile notamment). L'IAU IdF applique des ratios issus d'études antérieures ou réalisées spécialement sur le territoire considéré.

Hypothèses prises en compte à l'horizon 2030

En 2008, le secteur d'étude comptait 203 000 habitants et 85 000 emplois. En 2030, les projections établies par l'IAU IdF, tenant compte des éléments précisés ci-avant prévoient une population de 230 000 habitants et 104 000 emplois, soit une **augmentation de 15%** de la densité du tissu urbain.

Tableau : Variations de la population et des emplois autour du prolongement du Métro ligne 1⁵

Variations	2008/2020	2008/2030 (hypothèse basse)	2008/2030 (hypothèse haute)
Population	+15 000	+ 22 000	+ 27 000
Emploi	+ 9 000	+ 18 000	+ 18 000
Population et emplois	+ 24 000	+ 40 000	+ 45 000

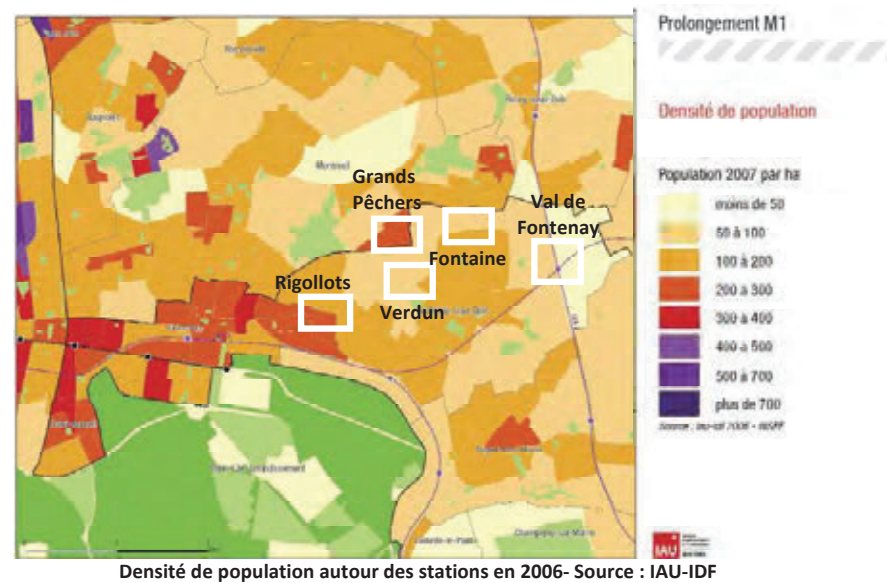
Source : IAU-IDF

⁵ chiffres des communes de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois sachant que pour Montreuil seule la partie sud de la commune est concerné par ce prolongement)

4

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

⇒ Quelles sont les caractéristiques urbaines des localisations des stations ?



Rigollots

- Tissu urbain dense d'habitat collectif (bâtiments comprenant rez-de-chaussée et de 1 à 9 étages) avec des rez-de-chaussée commerçants
- Equipements sportifs (gymnase Léo Lagrange, centre aquatique le Dôme) et culturels (Halle Roublot)

Station intermédiaire (3 localisations possibles*)

*Grands Pêcheurs

- Tissu urbain mixte avec la présence de logements collectifs (immeubles allant jusqu'à R+8), constituant le quartier ANRU Bel Air –Grands Pêcheurs, et de logements pavillonnaires du côté de Fontenay-sous-Bois
- Equipements scolaires et universitaires (IUT Paris VIII), sportifs (complexe sportif Arthur Ashe, stades)

*Fontaine

- Tissu urbain homogène à dominante d'habitat composé de pavillons et de petits immeubles collectifs correspondant aux Larris

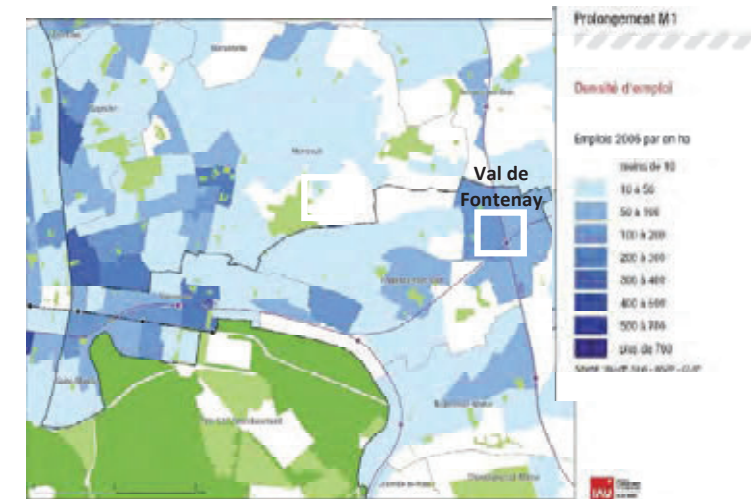
*Verdun

- Tissu urbain composé majoritairement d'habitat pavillonnaire
- Equipements scolaire (lycée Michelet) et sportif

Val de Fontenay

Si le tissu urbain des autres stations étudiées était composé essentiellement de logements, le futur terminus du Métro ligne 1 se situera dans un tissu pôle d'emplois important, avec également le projet de restructuration de la zone d'activités du Péripôle à l'Est de l'A86.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Le nombre d'habitants et d'emplois a été estimé sur la base des projections à l'IRIS dans un rayon de 800 mètres à vol d'oiseau autour des stations du prolongement.

A l'horizon 2030, les 3 stations desservent à elles seules un peu plus de **105 000 habitants et emplois dans les tracés 1 et 2** passant respectivement par Grands Pêcheurs et Fontaine, et environ **95 000 habitants et emplois pour le tracé 3** par Verdun.

Les stations étant suffisamment rapprochées, les aires de chalandise à 800 mètres autour de chaque station se recoupent, notamment celle de Val de Fontenay et celle de la station intermédiaire. Les double-comptes ont ainsi été retranchés et ont été affectés à la station la plus proche.

Tableau : Populations et emplois desservis autour de chaque station dans un rayon de 800 m en 2030

Populations et emplois à 800 m en 2030	Tracé		
	Tracé 1 par Grands Pêcheurs	Tracé 2 par Fontaine	Tracé 3 par Verdun
Les Rigollots	35 000	35 000	35 000
Station intermédiaire + Val de Fontenay	72 000	72 000	60 000
<i>dont station intermédiaire</i>	25 000	27 000	38 000
<i>dont Val de Fontenay</i>	47 000	45 000	22 000
Total	107 000	107 000	95 000

Source : STIF - IAU-IDF

Dans le tracé 3 par Verdun, une partie importante des emplois desservis se retrouvent plus proches de la station intermédiaire que de Val de Fontenay, contrairement aux autres variantes de tracés.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

Quels sont les impacts sur les trafics du prolongement du Métro ligne 1 ?

Sur la base de ces projections démographiques à horizon 2030, et au vu de la cohérence d'ensemble des développements urbains à l'échelle de l'agglomération, le STIF a évalué la fréquentation du prolongement Métro ligne 1 selon les tracés.

Tableau: Estimations de la fréquentation du prolongement du Métro ligne 1

	Nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin	Nombre de voyageurs à la journée	Nombre de voyageurs à l'année (millions)
Tracé 1 par Grands Pêcheurs et Val de Fontenay Est	14 000	112 000	32,5
Tracé 2 par Fontaine et Val de Fontenay Est	13 400	107 000	31,1
Tracé 3 par Verdun et Val de Fontenay Sud	7 800	62 000	18,0

Source : STIF

Il en ressort que la fréquentation sur le prolongement via le tracé 1 par Grands Pêcheurs est deux fois plus importante que via le tracé 3 par Verdun.

Le trafic du prolongement est fortement dépendant de la qualité de la correspondance à Val de Fontenay qui est meilleure avec une station à Val de Fontenay Est. Cela explique en grande partie l'écart entre les tracés arrivant à Val de Fontenay Est et à Val de Fontenay Sud.

4.3 - Les stations

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

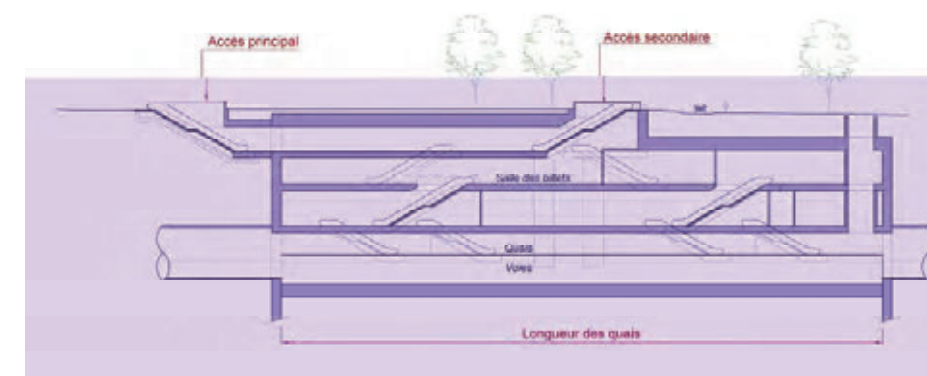


Les stations du prolongement

Le prolongement du Métro Ligne 1 comprend la création de trois nouvelles stations.

Les différentes localisations de stations ont été identifiées afin de répondre aux enjeux de mobilité tout en minimisant les impacts sur le foncier privé, le bâti, le cadre de vie, tant en phase travaux qu'après la mise en service.

⇒ Où seront aménagées les entrées des stations ?



Une station de métro s'insère dans l'espace public, en surface et en souterrain :

- **Dessus** : bouches de métro (ascenseur, escaliers fixes et mécaniques, puits d'aération...)
- **Dessous** : accueil, services, accès aux quais par des escaliers, ascenseurs et escaliers fixes et mécaniques, locaux techniques.

Les nouvelles stations du Métro ligne 1 seront **intégralement souterraines à l'exception des bouches de métro** qui offriront un accès depuis la surface. La taille d'une station est d'environ 95 m de long x 25 à 30 m de large. Elle se situe environ à 25 m de profondeur.

Toutes les nouvelles stations comportent **au minimum de deux accès depuis la surface** et seront **accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR)** au moyen d'ascenseurs.

Les accès seront aménagés **au cœur des pôles urbains** (densité en population et en équipements) et **au plus près des carrefours importants**, de manière à être repérables facilement pour les usagers et au plus près des lignes de bus en correspondance. Par exemple, pour la station Rigollots, l'objectif est d'orienter l'accès principal au plus près du carrefour des Rigollots, au contact de l'axe commerçant, afin de faciliter la perception de la station et son accès.

La localisation précise des accès (bouches de métro) sera affinée en concertation avec les acteurs locaux lors des phases d'études ultérieures.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

⇒ Comment a été définie la localisation des stations ? Quels seront les avantages et les impacts¹ des différentes localisations des stations ?

L'implantation d'une station est définie avant tout en fonction de l'intérêt qu'elle représente pour un secteur : *Quels sont les besoins de transport aujourd'hui et demain ? Combien d'habitants, de salariés et d'équipements seront desservis par la station à l'horizon 2030 ? Combien d'usagers fréquenteront la station ? Comment celle-ci s'intègre dans l'environnement urbain ? Permettra-t-elle une bonne intermodalité avec les autres lignes de transport ?*

Par ailleurs, sont évalués les divers impacts liés à la construction d'une station du prolongement : *Quelle est la surface nécessaire pour implanter la « boîte » de la station depuis la voirie ? Quels seront les impacts fonciers liés ? Quelles sont les contraintes géologiques, topographiques, etc ? Quels seront les impacts sur le fonctionnement du quartier et le cadre de vie pendant les travaux ?*

Selon les caractéristiques de chaque secteur (densité urbaine, type de voirie...), les avantages et les impacts des différentes localisations des stations peuvent être plus ou moins importants.

Rigollots (est ou ouest)*

Il s'agit d'une station structurante à l'échelle locale, qui permettra la desserte de bassins de populations jusqu'alors en dehors de la zone d'accès direct au RER/métro et qui renforcera la centralité du quartier.

Avantages :

- Cette station se situera dans un secteur urbain dense d'habitat marqué par une vie locale animée (commerces, circulation...), par la présence d'équipements sportifs (gymnase Léo Lagrange, centre aquatique le Dôme) ou culturels (Halle Roublot) qui pourront bénéficier de la desserte par le Métro ligne 1.
- Quelle que soit l'implantation de la « boîte » souterraine, la position des sorties de métro sera recherchée pour être au plus proche du carrefour des Rigollots. Le choix de leur emplacement exact aura lieu lors des étapes ultérieures.
- La station des Rigollots sera fréquentée par environ 4 000 personnes à l'heure de pointe, selon les estimations.

Impacts :

- Pour la localisation **Ouest**, la construction de la station impactera l'Avenue de la République, voirie départementale importante (trafic estimé inférieur à 10 000 véhicules/jour) et mobilisera principalement du domaine public (voirie) et ponctuellement des emprises privées bâties et non bâties.
- Pour la localisation **Est**, les travaux de la station impacteront une voirie locale (peu d'impacts sur la rue Dalayrac) mais nécessiteront de mobiliser des parcelles privées bâties et non bâties en nombre plus conséquent.

La poursuite des études devra permettre de mieux mesurer les impacts de ces deux options de localisation, tant sur le foncier que sur l'environnement proche en phase travaux (impact sur les circulations routières, les accès aux lieux de vie,...)

¹ A ce stade des études, il n'est pas possible d'identifier précisément les impacts fonciers des stations. Ce travail fin sera effectué en vue de l'enquête publique.

* La dénomination définitive utilisée pour les stations sera arrêtée ultérieurement en lien avec les acteurs des territoires concernés selon le référentiel régional en vigueur.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

Station intermédiaire²⇒ **Grands Pêcheurs (Montreuil)***Avantages :

- L'emplacement de la station **Grands Pêcheurs** se situerait à proximité de nombreux logements (environ 7 000 habitants au niveau du quartier Bel Air-Grands Pêcheurs), d'équipements scolaires et universitaires (IUT Paris VIII) et d'équipements sportifs (complexe sportif Arthur Ashe, stades). Elle permettrait de relier les quartiers pavillonnaires en limite de Fontenay-sous-Bois et les logements collectifs au nord et accompagnerait le développement urbain du quartier.
- L'attractivité de la station serait forte avec une fréquentation de 2700 personnes à l'heure de pointe, selon les estimations.

Impacts :

- La station serait implantée sur du domaine public actuellement non bâti (espace vert).
- Les impacts en phase travaux sur le bâti et la circulation seraient limités.

⇒ **Fontaine(Fontenay-sous-Bois)***Avantages :

- La station **Fontaine** desservirait un quartier résidentiel peu dense, composé de logements collectifs (quartier Les Larris) et de maisons individuelles, aujourd'hui éloigné du réseau du métro/RER.
- La station Fontaine serait fréquentée par 1700 personnes à l'heure de pointe, selon les estimations.

Impacts :

- La localisation à Fontaine nécessiterait de mobiliser du domaine public (voirie) et privé non bâti (espaces verts).
- Les travaux auraient des impacts sur la circulation routière et sur celle des bus (lignes 118 et 301) qui circulent aujourd'hui rue de la Fontaine.

⇒ **Verdun (Fontenay-sous-Bois)***Avantages :

- La station **Verdun** serait située à proximité du carrefour du 8 mai 1945, dans un tissu urbain constitué de pavillons et des petits immeubles collectifs ainsi que de quelques commerces de proximité et d'équipements publics (lycée Michelet, stade).
- La station Verdun serait fréquentée par 1900 personnes à l'heure de pointe, selon les estimations.

Impacts :

- La localisation à Verdun nécessiterait d'importantes acquisitions de parcelles privées bâties, s'expliquant en raison de la densité urbaine du quartier (voirie serrée et tissu urbain continu).
- Les travaux auraient des impacts sur la circulation routière (voiries structurantes) et sur celle des bus (lignes 118 et 301).

Le choix de la station intermédiaire détermine le choix du tracé et le choix de la position de la station terminus à Val de Fontenay. Cette station intermédiaire doit répondre à l'objectif d'amélioration des mobilités sur le territoire, qui sera complétée à la mise en service d'une restructuration du réseau de bus afin de répondre au mieux aux besoins de desserte locale et de rabattement vers les stations du Métro ligne 1.

² Seule une station intermédiaire sera réalisée. A ce stade des études, 3 localisations sont envisagées.

* La dénomination définitive utilisée pour les stations sera arrêtée ultérieurement en lien avec les acteurs des territoires concernés

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

Val de Fontenay (est ou sud)*Avantages :

La station Val de Fontenay sera située dans un secteur en **fort développement urbain et économique**. Elle sera très fréquentée du fait du bassin d'emploi desservi et des correspondances offertes avec de nombreuses lignes de transport.

⇒ **Val de Fontenay Est**

- A l'Est, la station sera située au niveau de la zone d'activités du Péripole, implantée dans un secteur à fort potentiel de développement, permettant de desservir 46 000 emplois à l'horizon 2030.
- Elle offrira des correspondances optimales avec les autres modes transports existants et futurs : RER A, RER E, Tramway T1 et métro ligne 15.
- La station Val de Fontenay Est sera fréquentée par 9000 personnes à l'heure de pointe, selon les estimations dont 5000 personnes en correspondance avec le Métro ligne 15.

⇒ **Val de Fontenay Sud**

- Localisée du côté de la gare routière, la station sera située dans un centre urbain déjà existant et desservira 21 800 emplois à l'horizon 2030.
- De par sa localisation de l'autre côté de l'A86, elle offrira des correspondances un peu plus longues avec les autres modes de transports.
- La station Val de Fontenay Sud sera fréquentée par seulement 3100 personnes à l'heure de pointe, selon les estimations.

Impacts :

L'environnement de la station Val de Fontenay est très contraint à la fois pour l'implantation des infrastructures du Métro ligne 1 mais aussi pour la construction de la station (bâti de grande hauteur avec des fondations profondes, voiries départementales et A86, lignes de transports majeures...).

⇒ **Val de Fontenay Est**

- La localisation de la station nécessitera de s'insérer au plus près du talus de l'autoroute, de mobiliser du foncier privé et d'impacter une partie du bâti de la zone d'activités du Péripole.
- La circulation routière ne sera toutefois pas directement perturbée.

⇒ **Val de Fontenay Sud**

- La localisation impactera une voirie à forte circulation (4 000 véhicules aux heures de pointe du matin et du soir) permettant le franchissement Est-Ouest sous les infrastructures routière et ferroviaire ainsi que l'accès à l'A86.
- Quelques parcelles privées non bâties seront également mobilisées pendant les travaux (sans acquisition foncière).

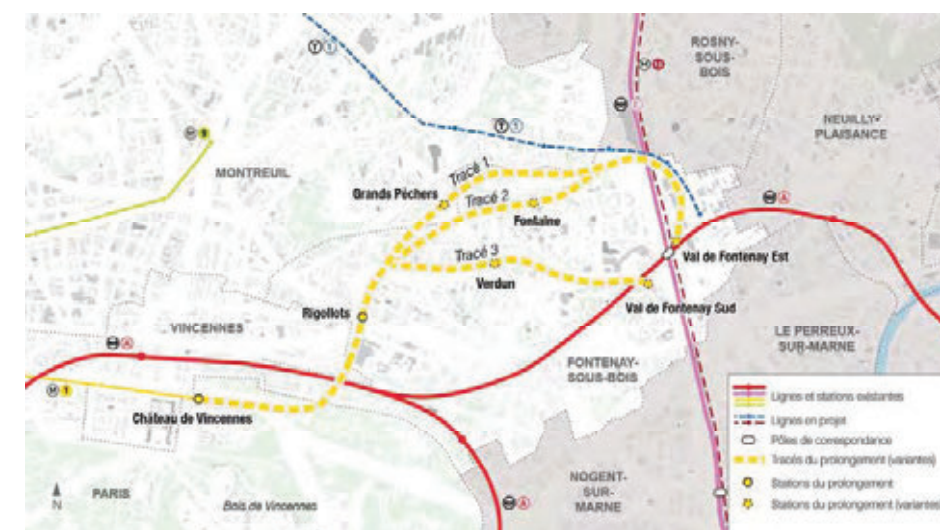
4.4 - Les tracés

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Les variantes de tracé

Trois variantes de tracé pour le prolongement du Métro ligne 1, de Château de Vincennes à Val de Fontenay, sont proposées dans le cadre de la concertation. Quelle que soit la variante, elle comporte 3 nouvelles stations : une station aux Rigollots, une station intermédiaire et une station à Val de Fontenay. Chaque tracé est conditionné par le choix d'implantation de la station intermédiaire, qui elle-même conditionne le choix de la position d'extrémité à Val de Fontenay.



Présentation des variantes de tracé

⇒ Pourquoi présenter trois tracés à la concertation ?

Ces trois variantes de tracé ont été retenues car elles répondent aux **besoins de transport de territoires denses** qui sont aujourd'hui à l'écart des réseaux de transports en commun lourds.

Dans le [Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales](#) (DOCP), ces variantes ont fait l'objet d'**études techniques de même niveau**. L'appréciation de la qualité de la desserte urbaine, de l'optimisation du transport, de la faisabilité technique, des effets sur le cadre de vie locale et des coûts d'investissement ont été mesurés de la même manière pour chaque tracé.

Les variantes de tracé sont presque **équivalentes en termes de coût et de complexité technique** mais elles se distinguent sur les aspects de mobilité et de desserte urbaine.

D'un point de vue du **transport**, les deux tracés passant par le Nord, les tracés 1 et 2 (par la station intermédiaire Grands Pêchers et Fontaine) présentent des similitudes qui les distinguent du tracé 3 passant par le Sud (par la station intermédiaire Verdun), du fait notamment d'une meilleure **qualité des correspondances** avec les autres modes de transports (RER A et E, futur Métro ligne 15, futur prolongement du tramway T1) à Val de Fontenay.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

D'un point de vue **urbain**, le tracé 1 par Grands Pêcheurs dessert une **zone urbaine dense** comptant de **nombreux équipements** à rayonnement large (IUT Paris VIII, complexe sportif Arthur Ashe, etc.) par rapport aux autres stations intermédiaires, Fontaine et Verdun, constituées davantage d'un tissu urbain caractérisé par de l'habitat pavillonnaire et des petits immeubles collectifs.

Sur la base de ces critères techniques, les maîtres d'ouvrage conjoints, RATP et STIF, en lien étroit avec les élus du territoire, privilégient, à ce stade des études, **le tracé 1** par Grands Pêcheurs et une station terminus à Val de Fontenay Est, du fait **des bénéfices** apportés en termes de **mobilité** et du **lien entre les territoires** à desservir.

Cependant, les maîtres d'ouvrage ont souhaité **soumettre au public les trois variantes de tracé** afin qu'il puisse exprimer son avis sur les avantages et inconvénients de chacun des tracés.

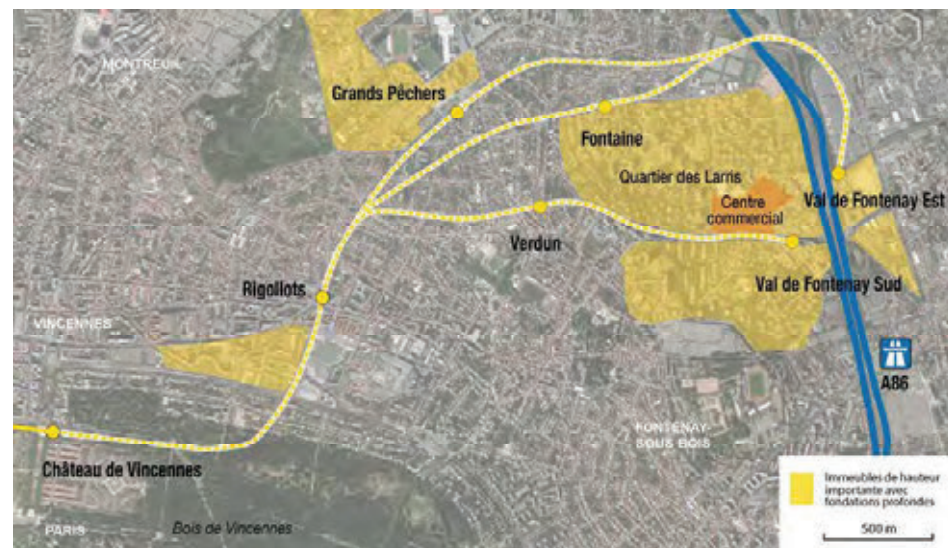
⇒ Quels sont les critères techniques pris en compte pour définir les tracés ?

Les tracés proposés visent la **performance du système de transport** (vitesse, temps de parcours,...) et doivent tenir compte de différentes **contraintes techniques** :

1. **des caractéristiques du matériel roulant** : largeur, hauteur, longueur des rames ;
2. **des réglementations relatives aux tunnels**, notamment en matière d'évacuation des voyageurs et de lutte contre les incendies ;
3. **des contraintes spécifiques à la construction et à l'exploitation d'une ligne de métro** : rayons de courbure afin de garantir des vitesses optimales et réduire les temps de parcours, pentes admissibles pour le matériel roulant, profondeur de tunnel et des stations...
4. **de l'intégration urbaine des stations** : limitation des impacts fonciers et des impacts sur le réseau de surface pendant les travaux.

L'arrivée à Val de Fontenay liée à plusieurs contraintes techniques

Sur le territoire, le **quartier des Larris** à proximité de Val de Fontenay, se caractérise par des **immeubles de hauteur importante avec des fondations profondes**, ne permettant pas au tunnel du prolongement du Métro ligne 1 de passer sous cette zone. C'est pourquoi, les variantes proposées aboutissent à Val de Fontenay, soit par le Nord du quartier des Larris, soit par le Sud.



Identification des contraintes techniques (fondation d'immeubles et autoroute)

2

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

Une autre contrainte majeure au niveau de Val de Fontenay est liée à la présence de **l'infrastructure autoroutière A 86 et de nouveaux immeubles aux fondations profondes à l'est de Val de Fontenay**, imposant le passage en souterrain qu'en certains points précis. C'est pourquoi, seuls les tracés 1 et 2 passant par le Nord du quartier des Larris permettent d'aboutir à l'Est de Val de Fontenay. L'A86 et les immeubles de cette zone rendent impossible l'arrivée en ligne droite par Verdun à l'est de Val de Fontenay.

⇒ Est-il possible d'envisager d'autres stations supplémentaires sur le tracé ?

L'aire d'implantation des différentes stations a été définie en tenant compte notamment de la **densité de population desservie** dans un rayon de 800 mètres de rayon autour de la station.

Afin de respecter une vitesse moyenne et donc d'offrir un temps de trajet intéressant pour les futurs usagers du prolongement du Métro ligne 1, il est nécessaire de conserver un **espacement minimum entre les stations** d'environ 1600 m. Entre les stations proposées actuellement, la distance est en moyenne de 1300 m.

Enfin, **le coût d'une station** est d'environ 80 à 100 millions d'euros auquel il faut rajouter des surcoûts liés à la signalisation, l'énergie et à l'exploitation. Le choix du nombre de station doit aussi tenir compte de ce paramètre.

⇒ Pourquoi ne pas phaser le projet en deux parties, aux Rigollots dans un premier temps puis à Val de Fontenay dans un second temps ?

D'un point de vue du **trafic**, le prolongement du Métro ligne 1 aux Rigollots se justifie dans le cas d'une liaison jusqu'à Val de Fontenay en particulier du fait des connexions assurées avec d'autres modes de transports (RER A et E, futur Métro ligne 15 et futur prolongement tramway T1).

D'un point de vue **technique**, il n'est pas possible de réaliser le puits d'entrée du tunnelier qui nécessite une grande emprise, à proximité des Rigollots dans un tissu urbain très dense. Cela impose une réalisation du tunnel en méthode traditionnelle, beaucoup plus longue et impactant fortement le secteur pour évacuer les terres et approvisionner les matériaux.

D'un point de vue **financier**, le phasage entraînerait des surcoûts liés notamment aux reprises successives des travaux et aux coûts frustratoires sur les infrastructures et les systèmes, notamment les zones de maintenance rapide, de nettoyage et de garage prévues à Val de Fontenay et qu'il faudrait construire et démolir à chaque phase du prolongement.

⇒ Le prolongement du Métro ligne 1 pourra-t-il être ensuite prolongé après Val de Fontenay ?

Le projet ne prévoit pas de mesures conservatoires permettant un prolongement ultérieur à celui-ci à Val de Fontenay. Pour le prolongement du Métro ligne 1, c'est surtout **le maillage à Val de Fontenay** avec les autres modes de transports qui est recherché. La desserte des secteurs situés au-delà de Val de Fontenay sera assurée par **d'autres projets de transports prévus** au Nouveau Grand Paris : prolongement du Métro ligne 11 à Noisy-Champs, la création de la rocade du Métro ligne 15.

3

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

⇒ **Quand et comment sera retenu le tracé du prolongement du Métro ligne 1 ?**

A l'issue de la concertation, un **bilan** sera rédigé par les maîtres d'ouvrage qui rendra compte des échanges et des avis exprimés par le public et des enseignements tirés pour la suite des études. La garante rédigera également un **rapport sur la concertation** menée. Le bilan et son rapport seront soumis à délibération au **Conseil du STIF** lors du premier semestre 2015.

Les modalités de poursuite du projet, notamment sur le tracé retenu, seront précisées dans la délibération votée par le Conseil du STIF.

⇒ **Comment sera prévue l'amélioration de la desserte des secteurs des tracés non retenus ?**

Le choix d'un tracé s'accompagnera d'une **restructuration du réseau de bus** à la fois pour permettre un **rabattement efficace** vers les stations du prolongement du Métro ligne 1 mais également pour répondre aux **besoins de desserte locale** des zones identifiées dans les autres tracés.

4.5 - Les travaux

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Les travaux

Il est important de rappeler que la nature des nuisances liées aux travaux du projet sera précisée dans l'étude d'impact produite en vue de l'enquête publique, dans une phase d'études ultérieures à la concertation. Les chantiers sont régis par des normes et réglementations qui seront respectées.

⇒ **Comment vont se dérouler les travaux du prolongement du Métro ligne 1 ?**

Les travaux pour réaliser le prolongement du Métro ligne 1 se feront **en grande partie en souterrain** pour le tunnel et l'arrière gare à Val de Fontenay et **ponctuellement à ciel ouvert** pour les 3 nouvelles stations, les ouvrages annexes et le raccordement à la ligne 1 existante.

Données types sur des travaux de prolongement de métro

Durée approximative des travaux : environ 5-6 ans (hors travaux concessionnaires)

Les grandes étapes du chantier :

- **Etape 1** : déplacement des réseaux de concessionnaires (GDF, EDF, Télécom,...) si nécessaire
- **Etape 2** : réalisation des stations (parois extérieures puis creusement)
- **Etape 3** : réalisation du tunnel
- **Etape 4** : finalisation du génie civil des stations
- **Etape 5** : aménagement des stations et du tunnel
- **Etape 6** : phase de test de l'exploitation du métro (sans voyageurs)
- **Etape 7** : mise en service

En phase travaux, une **communication de proximité** sera adaptée à chaque chantier afin d'informer tous les riverains et de répondre à toutes leurs questions.

⇒ **Quels vont être les impacts visibles du chantier sur le territoire ?**

L'utilisation d'un tunnelier pour réaliser la majeure partie du prolongement permet d'éviter beaucoup de nuisances. En effet, les travaux pour construire le tunnel auront lieu sous terre à grande profondeur, **limitant notamment le bruit, les impacts visuels et la poussière**. Seuls, les stations, les ouvrages annexes et les puits d'entrée et de sortie du tunnelier seront réalisés depuis la surface.

- **Stations et ouvrages annexes** : leur réalisation nécessite **l'évacuation d'importants volumes de terres et l'apport des matériaux** nécessaires à leur réalisation. Le phasage du chantier sera conçu pour limiter l'impact sur la voirie, en réorganisant si besoin le plan de circulation automobile. De même, le phasage permettra de garantir, durant les travaux, l'accès aux

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



immeubles, aux commerces et aux emplois situés hors des emprises de chantier. Le chantier d'une station dure environ 4 ans.

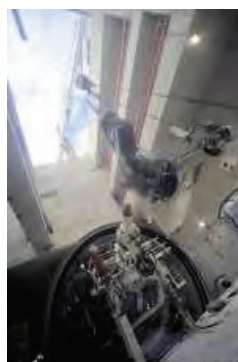


© RATP - JACKSON Didier

238517 - 07/01/1999

Chantier d'une station réalisée à ciel ouvert pour la Ligne 14 du Métro (Source : RATP)

- **Puits d'entrée du tunnelier** : cela correspond à l'endroit par lequel rentre le tunnelier et creuse le tunnel. Pour le prolongement du Métro ligne 1, ce puits sera situé sur la zone d'activités du Péripole. Le tunnelier avancera depuis Val de Fontenay vers Château de Vincennes. C'est par ce puits que le chantier est **approvisionné en matériaux et que les terres seront évacuées**. Les emprises du chantier en surface comprendront, entre autres, le puits, une zone de stockage des matériaux, une usine de ventilation et les installations de chantier.



© RATP - GILLES HIGER

0388623 - 21/09/2009

Puits d'entrée du tunnelier pour le prolongement de la Ligne 12 du métro (source : RATP)

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



- **Puits de sortie du tunnelier** : cela correspond à l'endroit où la tête du tunnelier sera sorti. Pour le prolongement du Métro ligne 1, il se situera dans le Bois de Vincennes. **Aucun déblai ne sera évacué par ce puits** (hors ceux nécessaires à sa construction). L'emprise chantier nécessaire est moins importante que pour le puits d'entrée car il n'y a pas les matériaux à stocker ni les terres excavées.



Puits de sortie du tunnelier pour le prolongement de la Ligne 12 du métro (source : RATP)

Pour tous les travaux de génie civil depuis la surface (stations, ouvrages d'art, terrassements, voirie), les installations de chantier seront réparties sur le tracé avec une emprise au sol représentant au minimum **une partie de la surface de l'ouvrage** en sous-œuvre à laquelle s'ajoutera **une aire permettant le stockage des matériaux, des outillages et des déblais**, ainsi que l'installation des **bases vie**. Les surfaces nécessaires pour l'installation de ces chantiers seront définies précisément dans les phases ultérieures du projet.

A titre d'exemple, les emprises nécessaires pour le prolongement de la ligne 11 sont en moyenne de 400 m² pour un ouvrage de service, et de 3 000 m² à 5 000 m² pour une station.

⇒ **Comment seront traitées les nuisances sonores pendant le chantier ? Quel est le risque de vibrations une fois le métro en fonctionnement ?**

De manière générale, **l'insertion en souterrain à grande profondeur est propice à un moindre impact sonore et vibratoire** du métro pour les riverains.

Toutefois des nuisances ponctuelles sont à prévoir au niveau des émergences (stations, ouvrages annexes, ...). Ces bruits de chantier seront liés aux engins de terrassement et de génie civil, au traitement des boues (au niveau des puits d'accès des tunneliers notamment) et au transport de matériaux. **Des dispositions spécifiques seront mises en place et imposées aux chantiers pour limiter au maximum les nuisances pour les riverains**, selon la réglementation relative aux bruits de voisinage.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Concernant les risques de vibrations, le Métro ligne 1 étant un métro sur pneumatique, elle n'émet que très peu de vibrations grâce à l'amortissement lié à ses pneus. Les seules émissions de bruit pourraient être dues aux ouvertures des tunnels sur l'extérieur.

⇒ Comment seront évacués les déblais ?

Les travaux de construction du métro souterrain, des stations et ouvrages associés, sont à l'origine de l'**excavation d'importants volumes de déblais**, stockés temporairement sur site avant leur évacuation et gestion définitive.

L'évacuation de ces déblais nécessite **une évacuation** depuis les bases travaux jusqu'au site de stockage final ou jusqu'à un site de transfert modal en cas de choix d'acheminement par voie fluviale ou ferroviaire. Le projet de prolongement du Métro ligne 1, étant éloigné d'une voie d'eau, une partie de l'évacuation des déblais sera nécessairement effectuée par camion. L'acheminement par camion nécessitera la définition d'un **plan de circulation**, qui tiendra compte de la congestion, de la capacité des voiries et qui veillera à ne pas pénaliser les grands axes.

En amont des travaux, une coordination sera mise en place avec les collectivités pour **étudier toutes les possibilités de réemploi des déblais générés** (comblement de carrières, projets d'aménagement).

La gestion des déblais tiendra compte des sites de stockage potentiels, de leur proximité avec le projet et des volumes de stockage disponibles au moment de la réalisation des travaux.

PREDEC - Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics

La stratégie mise en place par le STIF et la RATP s'inscrit dans le cadre du projet de PREDEC, arrêté par l'Assemblée régionale d'Ile-de-France, le 19 juin 2014 et soumis à enquête publique du 29 septembre au 5 novembre 2014. Élaboré en concertation avec les différents acteurs de la gestion des déchets, le PREDEC est un **outil de planification** relatif à l'ensemble des déchets générés par les chantiers du BTP franciliens :

- Il propose un **état des lieux de la gestion de ces déchets** : quantités produites, modes de transport, installations de traitement et de valorisation, points forts et faibles de cette gestion à l'échelle du territoire régional...
- Il fixe **des objectifs** et propose **des mesures à prendre** afin de prévenir la production de déchets, d'améliorer leur gestion, de diminuer les impacts associés, et d'augmenter le recyclage pour mettre en œuvre une véritable stratégie d'économie circulaire au niveau du territoire régional, notamment dans le cadre des opérations liées au Grand Paris.

⇒ Quels seront les impacts des travaux sur la circulation ?

Les travaux du projet pourront avoir un impact sur la circulation générale avec notamment des réductions du nombre de files de circulation ou leurs fermetures temporaires. En conséquence, une dégradation ponctuelle des conditions de circulation du réseau routier pourra en résulter.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Le principe retenu afin de **limiter le nombre de camions aux abords des chantiers** est de les amener sur site au seul moment où le besoin est identifié et d'étaler sur la journée les rotations.

La dimension des **emprises de chantier sera optimisée** afin de ne pas engendrer un impact trop important sur la voirie et les espaces publics tout en permettant la réalisation la plus rapide des stations (gage de maîtrise financière du projet).

Au niveau des emprises chantier, **une signalisation** sera mise en place et entretenue, ainsi que les signalisations particulières (stationnement réservé ou interdit, passage d'engins,...). Ces mesures permettront de **maintenir la circulation des véhicules de sécurité et d'urgence** et l'accès des pompiers aux immeubles, activités et commerces.

Afin de permettre une circulation autour des emprises du chantier, ainsi que la traversée de ces zones, **des solutions temporaires** seront mises en place, comme la mise en œuvre d'itinéraires secondaires ou de voiries provisoires. **La mise en place de plusieurs itinéraires de substitution** permettra de limiter l'impact sur la saturation des axes à proximité des emprises du chantier.

Les accès aux commerces, logements, équipements publics, les cheminements piétons et vélos, et les circulations des véhicules de secours seront préservés autant que possible.

La démarche « Eviter Réduire et Compenser »

Le processus de conception du projet implique la **prise en compte des enjeux environnementaux** dès les premières phases d'études et tout au long de la conception. Ce processus se traduit par la mise en place de différentes catégories de mesures en faveur de l'environnement :

- Les **mesures d'évitement** sont essentiellement prises en amont de tous travaux, lors de la conception, du choix du parti d'aménagement et de l'élaboration de l'insertion, et modèlent le projet pour éviter les zones à enjeux identifiées.
- Les **mesures de réduction** visent à atténuer un impact potentiel négatif lorsque celui-ci n'a pu être évité. Le pendant positif de la mesure de réduction est la mesure d'accompagnement, destinée à compléter le projet pour en valoriser ou en optimiser ses effets positifs. Elles sont envisagées dès la conception et font partie intégrante de l'aménagement.
- Les **mesures de compensation** ont pour objet d'offrir une contrepartie à des impacts négatifs inévitables et non réductibles, elles sont prévues dès la phase amont. Bien que la proximité de la zone touchée soit recherchée, ces mesures peuvent être réalisées à distance du projet.

La démarche environnementale « éviter, réduire, compenser » décrite dans les « Lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire, et compenser les impacts sur les milieux naturels » du Commissariat au Développement durable (octobre 2013) sera prise en compte dans le cadre de **l'étude d'impact** qui sera réalisé dans une étape ultérieure, selon les articles L122-1 et suivants et R 122-1 et suivants du Code de l'Environnement relatifs à l'évaluation environnementale des projets.

4.6 - Les prévisions de trafic

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Les prévisions de trafic

Les prévisions de trafic du prolongement du Métro ligne 1 ont été réalisées par le STIF à l'aide du modèle **ANTONIN 2** (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures).

⇒ Comment marche le modèle ANTONIN 2?

Le modèle ANTONIN 2 a été développé par le STIF pour prévoir **les déplacements des Franciliens dans les prochaines années** et le **nombre de voyageurs** qui emprunteront les lignes de transports collectifs ou utiliseront leur voiture.

Il permet de savoir combien de voyageurs il faudra transporter aux heures de pointe et de déterminer l'offre adaptée : quel mode (train, métro, tramway ou bus) pour les nouveaux projets ? combien de places assises ou debout dans les véhicules ? quel intervalle de passage ?

Le modèle se fonde sur **l'observation des déplacements des Franciliens**. Tous les 10 ans environ, une grande enquête est réalisée auprès d'un échantillon de Franciliens qui décrivent tous leurs déplacements pendant une journée, c'est **l'enquête globale transports** (tous les résultats sur www.omnil.fr).

Ces résultats font l'objet d'une analyse statistique pour expliquer les comportements de déplacements et les choix qui conduisent une personne à se déplacer :

- A-t-elle le permis de conduire ?
- Son ménage possède-t-il une ou plusieurs voitures ?
- Va-t-elle se déplacer pour aller travailler ? pour aller à l'école ou l'université ? pour faire des courses ? pour accompagner ses enfants ?
- Quelle destination va-t-elle choisir pour réaliser ces activités et quel mode de transport va-t-elle utiliser ?

On considère que les déplacements entre une origine et une destination vont **utiliser les itinéraires les plus courts en temps** et **générant le coût de transport le plus faible** entre ces points (coût du carburant et péage pour la voiture, coût du billet ou des abonnements Navigo pour les transports collectifs). Les prévisions sont généralement réalisées, pour les déplacements effectués, **aux heures de pointe** afin de prévoir **les capacités de transport maximales** qui seront nécessaires.

Pour estimer le nombre de déplacements, il faut connaître :

- Le **nombre d'habitants** et leurs caractéristiques (les femmes ne se déplacent pas comme les hommes, ni les personnes âgées comme les jeunes) ;
- Le **nombre d'emplois**, le nombre de places dans les établissements d'enseignement supérieur, les surfaces de commerces.

Le modèle inclut aussi **une description très précise des réseaux de transport** : les arrêts et les horaires des lignes de transports collectifs sont décrits ainsi que les principales routes et rues.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

Ces informations permettent de **calculer les temps de parcours** entre zones en voiture ou en transports collectifs et de déterminer ainsi, pour un déplacement donné, l'itinéraire le plus court en temps et le mode le plus efficace.

⇒ Comment prévoir ce qui se passera à l'avenir ?

Le modèle est capable, à partir des données d'entrée fournies pour la situation actuelle, de **reconstituer le nombre de déplacements et les trafics observés aujourd'hui sur les réseaux de transport en commun et routier**.

Pour le futur, les données d'entrée sont changées. Par exemple, **des hypothèses sur l'évolution du nombre d'habitants ou d'emplois**, en fonction des projets de construction de logements ou de bureaux, sont intégrées. La description des réseaux de transport est modifiée en incorporant, par exemple, les nouvelles lignes de transports collectifs déjà prévues ou l'évolution des vitesses de circulation sur le réseau routier.

Le modèle recalcule alors les déplacements et les trafics à l'horizon futur sur la base de ces nouvelles hypothèses.

⇒ Quelles sont les hypothèses d'évolution retenues pour le prolongement du Métro ligne 1 ?

Pour les besoins de ce projet, le modèle ANTONIN 2 a été affiné sur le secteur d'étude comprenant Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois. Les prévisions sont réalisées à un horizon 2030.

1. Les données de population et d'emplois

Sur l'ensemble de l'Île-de-France, les hypothèses concernant les populations et emplois ont été établies à partir des données issues :

- du recensement général de la population de 2009 (RGP - INSEE),
- de la base de recensement employeur de 2009 (CLAP - INSEE) et
- des projections de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU) à la commune à l'horizon 2030.

Le secteur d'étude compte en 2008, 203 000 habitants et 85 000 emplois. En 2030, les projections établies par l'IAU prévoient une population de 230 000 habitants et 104 000 emplois, soit une **augmentation de 15%** de la densité du tissu urbain.

Tableau : Variations de la population et des emplois autour du prolongement du Métro ligne 1

(correspondant aux chiffres des communes de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois sachant que pour Montreuil seule la partie sud de la commune est concerné par ce prolongement)

Variations	2008/2020	2008/2030 (hypothèse basse)	2008/2030 (hypothèse haute)
Population	+15 000	+ 22 000	+ 27 000
Emploi	+ 9 000	+ 18 000	+ 18 000
P+E	+ 24 000	+ 40 000	+ 45 000

Source : IAU-IDF

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

2. Les données sur les réseaux de transport

Les hypothèses retenues intègrent **les lignes actuelles** (RER E et A, métro lignes 1 et 9, tramway T3a et b, 9 lignes de bus) et **les projets** de prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay, de prolongement du RER E à l'Ouest et la création de la nouvelle gare Rosa Parks, et de création du métro ligne 15 conformément au schéma d'ensemble du Grand Paris Express et aux orientations fixées par les annonces du gouvernement du 6 mars 2013 relatives au Nouveau Grand Paris.

⇒ **Quels sont les résultats de trafic selon les 3 tracés ?****Tableau: Estimations de la fréquentation du prolongement du Métro ligne 1**

	Nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin	Nombre de voyageurs à la journée	Nombre de voyageurs à l'année (millions)
Tracé 1 par Grands Pêcheurs et Val de Fontenay Est	14 000	112 000	32,5
Tracé 2 par Fontaine et Val de Fontenay Est	13 400	107 000	31,1
Tracé 3 par Verdun et Val de Fontenay Sud	7 800	62 000	18,0

Les données présentées ci-dessous permettent d'apprécier la fréquentation du prolongement selon les trois tracés. Il en ressort que **la fréquentation sur le prolongement via le tracé 1** par Grands Pêcheurs est **deux fois plus importante que via le tracé 3** par Verdun.

Le trafic du prolongement est fortement **dépendant de la qualité de la correspondance à Val de Fontenay** qui est meilleure avec une station à Val de Fontenay Est. Cela explique l'écart entre les tracés arrivant à Val de Fontenay Est et à Val de Fontenay Sud.

Annexe 5

Les contributions des institutions et associations

5.1 - Le Département du Val-de-Marne



Direction des transports, de la voirie
et des déplacements
Service Transports et Etudes Générales
Affaire suivie par
Mikael PENDUFF
courriel : mikael.penduff@valdemarne.fr
tél. : 01 49 56 55 95
fax : 01 49 56 53 59
DTVD/STEG n°2015 -

Monsieur Jean-Paul HUCHON
Président du Syndicat des Transports
d'Ile-de-France
41, rue de Châteaudun
75009 Paris

Créteil, le **- 8 JAN. 2015**

Objet : Avis du Conseil général du Val-de-Marne dans le cadre de la concertation préalable relative au prolongement de la ligne 1 du métro au Val-de-Fontenay.

Monsieur le Président,

La concertation sur le projet de prolongement de la ligne 1 du métro au Val de Fontenay est en cours sous l'égide du STIF, maître d'ouvrage des études de DOCP, et s'achèvera le 10 janvier 2015.

Avant toute chose, je tiens à souligner la large participation et l'engouement populaire suscité par ce projet qui se sont vérifiés par le nombre conséquent de personnes présentes à chacune des trois réunions publiques organisées et par le volume considérable des avis émis, à niveau inédit pour une concertation préalable organisée par le STIF. Je me félicite de cette mobilisation citoyenne et soutiens l'action ancienne et pugnace des élus locaux et de l'association « Métro Rigollots - Val-de-Fontenay ».

Je salue l'organisation de ce temps de concertation exemplaire ainsi que Madame Claude BREVAN, garante de la Commission Nationale du Débat Public, dont les qualités et l'écoute ont permis un échange constructif et serein avec les participants.

La présente concertation confirme le très grand intérêt de la population, des élus, des acteurs économiques et associatifs pour ce projet. Les études confirment par ailleurs sa grande pertinence et sa forte rentabilité socio-économique. A propos de l'économie du projet, je serai extrêmement vigilant quant à l'inscription des crédits nécessaires aux études, a minima jusqu'à l'enquête publique, dans le Contrat de Projets Etat-Région 2015-2020, actuellement en cours de négociation.

Le prolongement de la ligne 1 du métro s'inscrit dans le cadre de politiques cohérentes d'aménagement du territoire et de rééquilibrage de l'est de la Région. Le pôle tertiaire du Val de Fontenay poursuit son essor et ses perspectives de développement restent importantes, notamment sur le secteur du Péripole. Le prolongement de la ligne 1 accompagne ce développement prôné par le SDRIF et

Pour tout courrier :
Monsieur le Président du Conseil général du Val-de-Marne
Hôtel du département
Direction des transports, de la voirie et des déplacements - Service Transport et Etudes Générales
94054 - Créteil Cedex

souhaité par les collectivités locales. Cette nouvelle infrastructure est conforme aux objectifs du Contrat de Développement Territorial Paris Est entre Marne et Bois validé le 12 décembre 2014.

Le prolongement de la ligne 1 s'inscrit également au sein d'un réseau de transports régional. En effet, compte tenu de la saturation de la ligne A du RER, de la croissance forte de la fréquentation du RER E mais aussi des limites du réseau de bus dans ce secteur, le prolongement de la ligne 1 du métro est à même de répondre à la demande de déplacements et à générer un transfert modal significatif au détriment de modes moins vertueux, comme en atteste les modélisations réalisées dans le cadre des études du DOCP.

La ligne 1 prolongée répondra aux besoins en déplacements au sein de l'Est parisien mais aussi vers et depuis Paris. Elle sera l'alternative tant attendue à la saturation de la ligne de bus RATP 118 qui a fait l'objet de multiples remarques et prises de parole lors de cette concertation. Je note par ailleurs que le prolongement de la ligne 1 permettra le passage de la fréquence de la ligne à 85 secondes ce qui constituera une amélioration sensible de la capacité et de la qualité de service de l'ensemble de la ligne 1 et de son million de passagers quotidien.

Concernant le tracé et le positionnement des stations, à ce stade des études et de la concertation, les questionnements soulevés par certains avis doivent trouver une réponse. Le Département sera attentif aux éléments de réponse qui seront apportés par la maîtrise d'ouvrage mais se place résolument dans une approche globale du réseau de transport public à l'échelle du bassin de l'Est parisien.

Dans ce cadre, l'élément le plus important est de conforter le maillage du réseau lourd dans l'est parisien autour du pôle du Val-de-Fontenay qui en est son nœud majeur. Il convient donc de rappeler la forte synergie entre les projets des lignes 1 et 15 de métro et l'enjeu de l'accélération de leurs calendriers pour pallier à la saturation des RER A et E, notamment après prolongement de ce dernier vers l'ouest. La qualité et l'efficacité de l'intermodalité au Val-de-Fontenay est donc primordiale et plaide pour les tracés arrivant par l'Est, le tracé arrivant au Sud du pôle offrant des correspondances dissuasives qui pénalisent la fréquentation même du prolongement donc sa rentabilité socio-économique. L'intermodalité devra donc être travaillée finement, au sein de l'étude de pôle initiée par le STIF mais aussi dans la conception même des lignes 1 et 15 du métro.

A ce sujet, le positionnement sur l'emprise dite du Péripole est optimale pour l'intermodalité, le développement urbain en cours et projeté sur le secteur et au regard des synergies indispensables avec la ligne 15 du Grand Paris Express. Le Conseil général demande que l'ensemble des mesures nécessaires soient prises pour la réalisation concomitante du génie civil des stations des lignes 1 et 15 du Val-de-Fontenay, qu'elles soient superposées ou juxtaposées. La réalisation de telle ou telle ligne ne doit en rien entraver le calendrier de l'autre. De plus, l'ensemble des mesures conservatoires doivent être prises dès à présent afin de garantir la réalisation de ces deux projets, y compris des mesures liées à la maîtrise foncière. Ce scénario permettra également de rééquilibrer et d'ouvrir le pôle à l'Est et réaliser le lien entre l'Est et l'Ouest du pôle, tel que prévu dans le DOCP de la ligne Orange (devenue ligne 15 Est).

Concernant l'arrière-gare, le choix du tracé devra tenir compte de l'impact local de l'évacuation des déchets issus du tunnelier et de l'approvisionnement du chantier. Par ailleurs, la longueur de cette arrière-gare implique une expertise fine afin d'identifier ce qui relève du projet de prolongement de la ligne et du passage de la fréquence des trains à 85 secondes.

Au regard de la population desservie, des impacts, des enjeux de financement et de l'intérêt général, le positionnement de la station dite « intermédiaire » au niveau des Grands Pêcheurs à Montreuil apparaît pertinent. Cette station réalisable à ciel ouvert, sans expropriation et avec un impact limité en phase chantier sont des éléments qui confortent la faisabilité technique et financière du projet dans son intégralité. De plus, le rayonnement de cette station permet de couvrir un large secteur, concernant deux communes et des quartiers aux besoins en déplacement différents mais très importants.

Si le Conseil d'Administration du STIF venait à retenir la variante de tracé desservant les Grands Pêcheurs, le Conseil général demande, aux côtés de la Ville de Fontenay-sous-Bois, qu'un accès de la station soit créé boulevard de Verdun à Fontenay-sous-Bois.

Enfin, concernant la station des Rigollots, le Conseil général privilégiera le scénario impliquant le moins d'expropriations. Aussi, il devra être associé aux études, au regard notamment de sa qualité de gestionnaire de voiries (avenue de la République, route de Stalingrad, rue Dalayrac).

Quelle que soit la variante de tracé retenue, la restructuration du réseau de bus devra permettre aux habitants des quartiers fontenaysiens des Parapluies, du Bois-Clos d'Orléans, de Pasteur, de Montreuil et de Vincennes Est de rejoindre aisément la station des Rigollots. Dans le secteur de la station intermédiaire, le réseau de bus devra assurer une liaison efficace Nord-Sud entre le tramway T1, les Grands Pêcheurs, le boulevard de Verdun, l'Hôtel de Ville de Fontenay et Nogent-sur-Marne. Cette liaison sera préfigurée par la restructuration du réseau liée à l'arrivée du tramway T1 au Val-de-Fontenay suite à la délibération 2014/406 du Conseil du STIF du 1^{er} octobre 2014 sous-amendée par mes soins. Par ailleurs, le réseau de bus devra permettre aux habitants du Bel Air et plus largement du plateau du Haut Montreuil d'accéder efficacement à la ligne 1. La sollicitation actuelle du réseau de bus, notamment des lignes en terminus au Val-de-Fontenay, démontre les besoins criants de ces quartiers.

Compte tenu des différents projets de transport impactant le réseau de bus du secteur (M11, T1, M15, M1), nous souhaitons qu'une réflexion anticipée de restructuration du réseau de bus puisse être conduite par les collectivités et le STIF. L'optimisation progressive des conditions de déplacements à court et moyen-termes puis à l'échéance de mise en service des projets de transport lourd est nécessaire. Le Département se tient prêt à apporter toute son expertise aux initiatives que vous pourrez prendre dans cette direction.

Enfin, concernant l'avancement du projet, le Conseil général sera très attentif au calendrier d'élaboration des conventions de financement, à la réalisation des études

et à la sécurisation maximale du projet, notamment en limitant le recours à des expropriations pour, le cas échéant, être en mesure de pouvoir débiter les travaux au plus tôt.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pour le Président du Conseil général
et par délégation
Le Vice-président
Le Président du Conseil général
Mme THIBERVILLE

Copies :

- M. Jean-François VOGUET, Maire de Fontenay-sous-Bois
- M. Laurent LAFON, Maire de Vincennes
- M. Patrice BESSAC, Maire de Montreuil
- Mme Anne HIDALGO, Maire de Paris
- M. Ugo LANTERNIER, Responsable de l'Agence de Développement Territorial 94, RATP
- M. Gilles SAINT-GAL, Conseiller général de Fontenay Est
- Mme Liliane PIERRE, Conseillère générale de Fontenay Ouest
- M. Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis
- M. Pierre SERNE, Vice-Président de la Région Ile-de-France chargé des mobilités
- Mme Laurence ABEILLE, Députée du Val-de-Marne

5.2 - Le Département de la Seine Saint-Denis

seine-saint-denis
LE DÉPARTEMENT

Stéphane Troussel
Président du Conseil général

Monsieur Jean-Paul Huchon
Président
Syndicat des Transports d'Ile-de-France
39 bis - 41 rue de Châteaudun
75009 PARIS

Réf. : DAD/SAT/TRANSPORTS/CG/N° () () ()
Affaire suivie par : Cécile Giraudet
Tél. : 01 43 93 87 06

Bobigny, le - 7 JAN. 2015

Monsieur le Président, *cher Jean-Paul,*

Sur la base du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales approuvé par le Conseil du STIF du 11 décembre 2013, le projet de prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val-de-Fontenay est soumis actuellement à concertation.


Je me réjouis de l'avancée de ce projet et de l'inscription de l'ensemble des études permettant à celui-ci d'aboutir dans le Protocole Etat-Région Ile-de-France relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour la période 2013-2017.

Différentes variantes de tracés sont soumises au public et je souhaite affirmer l'attachement du Département au tracé n°1 qui assure une desserte du plateau de Montreuil à la station Grands Pêcheurs. En effet, ce secteur souffre aujourd'hui de l'absence de desserte en mode lourd. Si le Département continue de soutenir le prolongement de la ligne 9 jusqu'à l'hôpital intercommunal André Grégoire afin de mailler cette ligne avec le prolongement de la ligne 11, ce projet n'est pas inscrit aujourd'hui dans les priorités du STIF. Aussi, il est important que le prolongement de la ligne 1 permette sans attendre le désenclavement du Haut Montreuil, notamment du Quartier Grands Pêcheurs et l'accès par le métro de l'IUT de Montreuil.

Vous pouvez être assuré que mes services seront disposés à une collaboration avec le maître d'ouvrage du projet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.


Bien à toi,


Stéphane Troussel

Copie à : Monsieur Mickaël Folliot, Chargé de projet, STIF

République française - liberté, égalité, fraternité
Conseil général de la Seine-Saint-Denis
10, rue de Fontenay - 93036 Fontenay-Trésigny Cedex - Tél. 01 43 93 87 06
www.seine-saint-denis.fr

5.3 - L'extrait du registre des délibérations du conseil communautaire d'Est Ensemble

 **Est Ensemble**
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

LE NOMBRE DE CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES EN EXERCICE EST DE 91

Séance du 16 décembre 2014

Le Conseil communautaire, légalement convoqué le 10 décembre 2014, s'est réuni à l'Hôtel d'agglomération, 100 avenue Gaston Roussel à Romainville (93230) sous la présidence de M. Gérard COSME.

La séance est ouverte à 18h50.

Etaient présents :

Mireille APLPHONSE	Hassina AMBOLET (jusqu'à 20h)	Anna ANGELI
Sylvie BADOUX	Christian BARTHOLME	Lionel BENHAROUS
Nathalie BERLU	Sophie BERNHARDT	François BIRBES
Geoffrey CARVALHINHO	Jacques CHAMPION	Marie COLOU (à partir de 19h10)
Gérard COSME	Stéphane DE PAOLI	Olivier DELEU
Anne DEO	Tony DI MARTINO	Claude ERMOGENI (à partir de 19h)
Florian FAVIER WAGENAAR	Asma GASRI	Virginie GRAND
Philippe GUGLIELMI	Karim HAMRANI	Marie-Rose HARENGER
Stephen HERVE	Laurent JAMET	Djeneba KEITA (jusqu'à 20h)
Françoise KERN	Manon LAPORTE	Magalie LE FRANC
Martine LEGRAND	Hervé LEUCI	Dalila MAAZAOUI-ACHI
Cheikh MAMADOU (à partir de 20h20)	Bruno MARIELLE	Dref MENDACI
Mathieu MONOT	Jean-Charles NÈGRE (jusqu'à 20h)	Charline NICOLAS
Alain PERIES	Brigitte PLISSON	Nicole REVIDON
Gilles ROBEL	Pierre SARDOU	Olivier SARRABEYROUSE
Danièle SENEZ	Catherine SIRE	Karamoko SJSSOKO (jusqu'à 19h10)
Patrick SOLJER	Sandrine SOPPO-PRISO	Olivier STERN

Sylvine THOMASSIN	Emilie TRIGO	Corinne VALLS
Michel VIOIX	Mouna VIPREY	Stéphane WEISSELBERG
Ali ZAHY (à partir de 19h20)		

Formant la majorité des membres en exercice,

Etaient absents représentés ayant donné pouvoir :

Kahina AIROUCHE à Magalie LE FRANC, Hassina AMBOLET à Dalila MAAZAOUI-ACHI (à partir de 20h), David AMSTERDAMER à Brigitte PLISSON, Samir AMZIANE à Laurent JAMET, Madigara BARADJI à Djeneba KEITA, Claude BARTOLONE à Gérard COSME, Thu Van BLANCHARD à Virginie GRAND, Véronique BOURDAIS à Mireille APLHONSE, Faysa BOUTERFASS à Christian BARTHOLME, Claire CAUCHEMEZ à Patrick SOLLIFFER, Laurence CORDEAU à Marie-Rose HARENGER, Ibrahim DUFRICHE-SOLLIHI à Gilles ROBEL, Camille FALQUE à Stéphane WEISSELBERG, Riva GHERCHANOC à Sylvie BADOUX, Bertrand KERN à Alain PERIES, Véronique LACOMBE-MAURIÉS à Stephen HERVE, Christian LAGRANGE à Nathalie BERLU, Agathe LESCURE à Bruno MARIELE, Alexie LORCA à Olivier SARRABEYROUSE, Christine MADRELLF à Claude ERMOGENI, Fatima MARIE-SAINTE à Geoffrey CARVALHINHO, Mathias OTT à Mathieu MONOT, Nordine RAHMANI à Sophie BERNHARDT, Karamoko SISSOKO à Emilie TRIGO (à partir de 19h10).

Etaient absents excusés :

Corinne ATZORI, Patrice BESSAC, Aline CHARRON, Marie COLOU (jusqu'à 19h10), Madeline DA SILVA, Sofia DAUVERGNE, Claude ERMOGENI (jusqu'à 19h), Daniel GUIRAUD, Yveline JEN, Djeneba KEITA (à partir de 20h), Cheikh MAMADOU (jusqu'à 20h20), Jean-Charles NEGRE (à partir de 20h), Jimmy PARAT, Laurent RIVOIRE, Abdel SADI, Ali ZAHY (jusqu'à 19h20), Youssef ZAOLI.

Secrétaire de séance : Mathieu MONOT.

2014-12-16-14 : Approbation de la contribution d'Est Ensemble à la concertation préalable du prolongement de la ligne 1 de métro.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le Schéma directeur régional « Ile-de-France 2030 » adopté par le Conseil régional le 18 octobre 2013,

VU le Protocole Etat-Région du 19 juillet 2013 relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports (2013/2017),

VU le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales sur le prolongement de la ligne 1 approuvé en Conseil du STIF le 11 décembre 2013,

VU le Contrat de Développement Territorial approuvé par le Conseil communautaire du 25 juin 2013,

CONSIDERANT la volonté d'Est Ensemble de soutenir et d'accompagner les projets de transport sur son territoire pour améliorer la desserte du territoire et le rééquilibrage à l'Est de la Métropole,

CONSIDERANT l'effet levier que constitue l'arrivée du projet de transport pour le développement et le désenclavement de ce secteur de projets identifié dans le Contrat de Développement Territorial « La Fabrique du grand Paris »,

CONSIDERANT la pertinence du tracé n°1 en termes de desserte et de qualité de correspondance,

La commission Aménagement durable, Déplacements et mobilité, Habitat et rénovation urbaine consultée,

**APRÈS EN AVOIR DELIBÉRÉ,
A L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS,**

APPROUVE la proposition de contribution d'Est Ensemble à la concertation.

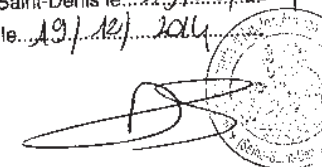
SOUTIENT le tracé n°1 par les Grands Pêcheurs à Montreuil.

AUTORISE le président à verser cette contribution à la concertation en cours sur le prolongement de la ligne 1.

Délibéré en séance les jour, mois et an susdits.

Certifié exécutoire

Transmis et reçu en Préfecture de la
Seine Saint-Denis le... 19/12/2014
Publié le... 19/12/2014



POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président,

Gérard COSME

5.4 - La contribution de la Communauté d'agglomération d'Est Ensemble

Contribution d'Est Ensemble à la concertation préalable du prolongement de la ligne 1 de métro

Le prolongement de la ligne 1 à l'Est jusque Val-de-Fontenay d'ici à 2030 est inscrit au nouveau Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), ainsi qu'au Contrat de Projets Etat-Région Ile-de-France 2007- 2013. Le Protocole Etat-Région du 19 juillet 2013 relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports (2013/2017) dans le cadre du Nouveau Grand Paris, prévoit des crédits pour des études opérationnelles notamment pour la ligne 1.

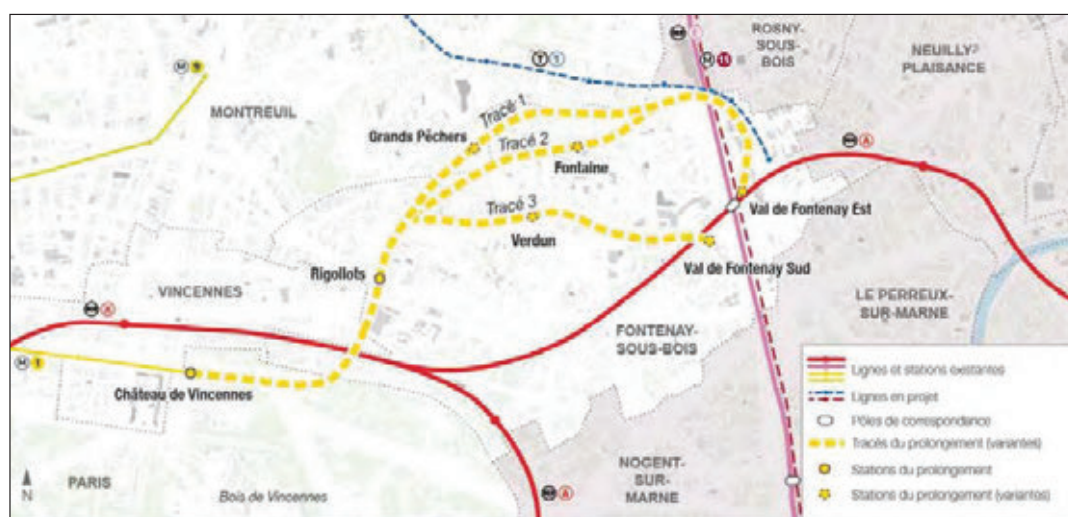
Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales a été approuvé en décembre 2013 et aujourd'hui le projet est soumis à la concertation publique. Suite à cette concertation pourront s'engager les études du schéma de principe.

Le territoire du projet regroupe les communes de Vincennes, de Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne), de Montreuil (Seine-Saint-Denis) et de Paris pour le bois de Vincennes. Les communes de Rosny-sous-Bois, Neuilly-Plaisance et Le Perreux-sur-Marne sont également concernées par ce projet, mais uniquement par le passage en souterrain du tunnel et de l'arrière-gare de Val-de-Fontenay.

Le secteur accueille 203 000 habitants et près de 91 000 emplois (2008) sur une superficie de 16,5 km². Il se caractérise par la centralité régionale du Val de Fontenay (logements, emplois et commerces), des centres-villes et pôles de quartiers. Le territoire dispose de nombreux équipements (Château de Vincennes, commerces, complexes sportifs, pôle universitaire...). Ce secteur se caractérise par une croissance démographique notable, notamment à Montreuil et à Vincennes.

Aujourd'hui trois tracés sont à l'étude pour assurer le prolongement entre Château de Vincennes et Val de Fontenay. Ces trois tracés sont intégralement souterrains et comportent trois stations : secteur des Rigollots (Fontenay-sous-Bois), station intermédiaire et secteur de Val-de-Fontenay.

Le tracé n°1 « Nord par Grands Pêcheurs » comporte 3 stations avec une arrivée à Val-de-Fontenay Est. Il permet de desservir le quartier de Bel Air – Grands Pêcheurs.



Le tracé n°2 « Nord par Fontaine » comporte 3 stations avec une arrivée à Val-de-Fontenay Est, il dessert le nord de Fontenay-sous-Bois en station intermédiaire.

Enfin, le tracé n°3 « Sud » comporte 3 stations avec une arrivée à Val-de-Fontenay Sud eut une station intermédiaire à Fontenay, plus au sud.

Alors que l'ensemble des collectivités, ainsi que le STIF et la RATP ont fait part de leur soutien pour le tracé n°1 par Montreuil, comme étant celui qui avait le plus de sens en termes de desserte des populations et des équipements, la Communauté d'Agglomération tient également à rappeler son soutien à la réalisation du prolongement de la ligne 1 via les Grands Pêcheurs. **Ce prolongement représente une véritable opportunité pour améliorer l'accessibilité aux pôles d'emplois et d'équipements pour les habitants, améliorer l'attractivité du territoire et donc engager un rééquilibrage vers l'est et il constitue un levier pour le développement urbain et le désenclavement du territoire.**

Le prolongement de la ligne 1 via les Grands Pêcheurs participera en effet :

- **Au développement urbain du sud de la communauté d'agglomération et au désenclavement d'un territoire prioritaire**

Le prolongement de la ligne 1 par les Grands Pêcheurs participera au désenclavement d'un quartier prioritaire qui accueille aujourd'hui 7 500 habitants et 2500 logements qui a bénéficié d'un vaste programme de renouvellement urbain, et permettra l'accessibilité à de nombreux équipements tel que le centre sportif, l'IUT Paris VIII, le parc des Beaumonts, les Murs à Pêches...

Le prolongement de la ligne 1 participera également au développement des projets à proximité notamment le Nouveau quartier urbain (NQU) des Hauts de Montreuil, qui devrait concerner un minimum de 3 000 logements et de 200 000 m² de surface de plancher (SDP) à vocation d'activités et de commerces, et qui pourrait être valorisé avec l'arrivée du prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay.

Enfin le prolongement de la ligne 1 sera l'occasion d'étudier des potentialités d'intensification sur ce secteur.

Ainsi l'ensemble de ces projets, que le prolongement de la ligne 1 consolidera, sont identifiés dans le Contrat de Développement Territorial d'Est Ensemble et participeront de la construction de la Fabrique du Grand Paris.

- **A une meilleure accessibilité aux principaux pôles d'emplois et d'équipements de la Région :**

Les principaux flux de déplacements du territoire situé dans le prolongement de la ligne 1 sont principalement orientés vers Paris et dans une moindre proportion mais non négligeable vers le reste de la Petite Couronne.

La création de cette liaison structurante radiale est donc primordiale pour améliorer les connexions aux pôles d'emplois de Paris et de l'ouest parisien puisqu'elle offrira un accès direct aux quartiers d'affaires de Paris et de la Défense.

La connexion du prolongement de la ligne 1 à la future rocade de l'est parisien (ligne 15 est) est également un enjeu fort du projet de prolongement pour Est Ensemble afin d'améliorer les déplacements de banlieue à banlieue et l'accès aux pôles d'emplois de Seine-Saint-Denis et du Val de Marne. En effet, la connexion au futur pôle multimodal de Val-de-Fontenay (correspondance avec le RER E, le RER A, puis le T1 et la L15) permettra à terme de faciliter les déplacements vers les pôles d'emplois et de formation de Seine-Saint-Denis (Saint-Denis Pleyel, la Plaine-Saint-Denis, Rosny, Noisy-le-Grand, Pablo Picasso) et du Val-de-Marne (Fontenay-sous-Bois, Créteil...)

- **A la constitution d'un maillage efficace de transports en commun sur Est Ensemble au service du rééquilibrage Est / Ouest et de la desserte fine du territoire**

Le prolongement de la ligne 1 participera au maillage général structurant du territoire intercommunal en transports en commun lourds, contribuant ainsi à renforcer la qualité de la desserte interne au territoire (notamment grâce à sa connexion au T1 et donc à la ligne 11 prolongée qui permettent une desserte fine du territoire) et l'attractivité du territoire permettant d'engager un rééquilibrage vers l'Est.

Toutefois, ce maillage ne sera efficace qu'à la condition que ce prolongement soit bien complété par d'autres projets de transports en commun lourds prévus sur Est Ensemble, qu'il s'agisse d'autres lignes radiales (ligne 11, mais aussi ligne 9, complément sur la ligne 5) ou de la création de lignes en rocade pour assurer un véritable maillage (ligne 15 et TLN notamment).

Est Ensemble rappelle donc qu'il est nécessaire de poursuivre et soutenir ces différents projets de transports.

La communauté d'agglomération demande la réalisation sans délais de l'ensemble des éléments inscrits dans le plan de mobilisation et la sécurisation des financements dans le cadre du Contrat de Projet État-Région, notamment le prolongement de la ligne 11 et du T1, le BHNS (T Zen 3), le prolongement de la ligne E du RER (y compris à l'Ouest), le Tram Express Nord, la ligne 15 Est.

La Communauté d'agglomération demande également l'inscription de la prolongation de la ligne 9 du métro et la création d'une connexion entre la Tangentielle Nord et la ligne 5 du métro à Bobigny La Folie.

5.5 - La Ville de Montreuil

Envoyé en préfecture le 23/12/2014
Reçu en préfecture le 23/12/2014
Affiché le :



Date de la contribution : 18 décembre 2014

Concertation préalable sur le prolongement de la ligne de métro 1
Contribution de la Ville de Montreuil

4 raisons et 4 souhaits pour le prolongement de la ligne de métro 1 à Montreuil – Grands Pêcheurs



Tracés soumis à la concertation préalable

La ville de Montreuil a longtemps été oubliée par l'arrivée de nouveaux modes de moyens de transports structurants alors même que l'évolution démographique le justifiait. La ville et ses habitants sont donc extrêmement mobilisés pour l'arrivée de nouveaux transports en commun pour permettre aux habitants de se déplacer plus facilement. Une grande campagne de mobilisation a permis de rassembler plus de 8000 signatures pour l'arrivée de la ligne 11 et du tramway T1. Les Montreuillois attendent avec impatience ces moyens de transports lourds et l'opportunité du prolongement de la ligne 1 dans le quartier Bel Air Grands Pêcheurs est accueillie très positivement par les habitants et la municipalité. La première réunion de concertation a été un succès puisque plus de 250 personnes étaient présentes le 2 décembre 2014 dans un équipement du quartier.

Le prolongement de la ligne 1 à l'Est jusqu'à Val-de-Fontenay d'ici à 2030 est inscrit au nouveau Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), ainsi qu'au Contrat de Projets Etat-Région Ile-de-France 2007- 2013. Le Protocole Etat-Région du 19 juillet 2013 relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports (2013/2017) dans le cadre du Nouveau Grand Paris, prévoit des crédits pour des études opérationnelles notamment pour la ligne 1.

Le Document d'Orientations et de Caractéristiques Principales a été approuvé en décembre 2013 et aujourd'hui le projet est soumis à la concertation préalable. Suite à cette concertation pourront s'engager les études du schéma de principe.

La Ville de Montreuil soutient le tracé 1 Nord par les Grands Pêcheurs.

Raison 1 : Le tracé 1 dessert plus d'habitants

Le quartier Bel Air – Grands Pêcheurs accueille 7500 habitants et 2500 logements. Il est classé en ZUS depuis 1996 et figure dans la nouvelle géographie prioritaire dont les 1^{er} périmètres ont été publiés en juin

1/4

HÔTEL DE VILLE • 1 PLACE JEAN-JAURÈS • 93105 MONTREUIL CEDEX • TÉL.: 01 48 70 60 00 • WWW.MONTREUIL.FR



Date de la contribution : 18 décembre 2014

 Envoyé en préfecture le 23/12/2014
 Reçu en préfecture le 23/12/2014
 Affiché le


2014. Le revenu annuel médian des ménages de la ZUS est de 7500€. Le taux de chômage y est de 19% (en 2009) et les familles monoparentales représentent 39% des familles (le taux le plus fort de Montreuil en 2009). Le quartier accueille 60% de logements sociaux suite au PRUS. De plus le Collège Lenain de Tillemont est classé REP+. La desserte en métro de ce quartier est donc un outil de rétablissement de l'équité territoriale.

Le PRUS Bel Air – Grands Pêchers démarré en 2003, conventionné avec l'ANRU en 2007 et dont la fin prévisionnelle des travaux est prévue en 2016 aura représenté un investissement total de 120 millions d'euros (ANRU, Région, Ville, Bailleurs, EPARECA, promoteurs privés). 1000 logements sociaux rénovés, 300 logements sociaux démolis, 200 reconstruits sur site, 100 hors site, 250 logements neufs diversifiés (locatif libre, accession sociale, accession libre). Le Plan Stratégique Local (PSL) du quartier signé en février 2014 entre l'Etat, la Ville et les Bailleurs prévoit de continuer à considérer ce quartier comme un territoire de projet et de développement Sans subsides nouveaux de l'ANRU, c'est au développement urbain de poursuivre la rénovation urbaine. Le PSL est une stratégie à 10-15 ans de développement social et urbain. L'arrivée du métro 1 viendrait donc couronner un important effort d'investissement public.

La simple perspective d'un prolongement à 10-15 ans du M1 aux Grands Pêchers viendrait consolider les transformations entamées par le PRUS dans le quartier Bel Air – Grands Pêchers. Cela permettrait de poursuivre la diversification des logements et la revalorisation du parc social du quartier aux yeux des demandeurs de logements.

Si l'on observe en détails le seul IRIS Grands Pêchers – Ernest Renan aux abords immédiats de la station, les données statistiques mettent clairement en lumière les besoins d'une desserte en transport en commun lourd. En 2010, l'IRIS regroupe 3217 habitants dont 2647 habitants de 15 ans ou plus, 1750 habitants sont salarié(e)s selon le recensement de 2010 (550 inactifs dont 280 travailleurs sans emplois). Parmi les actifs, moins de 279 habitants exercent une activité professionnelle à Montreuil. La population est très nombreuse (1290 actifs) à travailler hors du territoire communal (974 se déplacent dans un autre département de l'Île-de-France et 246 dans une autre commune de la Seine-Saint-Denis).

Par ailleurs, cette localisation de la station permettrait de desservir de nombreux habitants de Fontenay limitrophes de cette partie de Montreuil.

Raison 2 : Le tracé 1 dessert plus d'équipements

La station Grands Pêchers viendra offrir au Grand Paris de nombreuses aménités : Centre sportif Arthur-Ashe (450 000 usagers aujourd'hui dont la moitié non-Montreuilais), deux stades qui accueillent le meeting international d'athlétisme, la nouvelle piscine et son bassin extérieur, l'IUT Paris VIII (plus de 500 étudiants), le lycée des métiers de l'horticulture et des paysages (formation du CAP à la Licence professionnelle), le jardin-école animé par la Société Régionale d'Horticulture de Montreuil, le Parc des Beaumonts (Zone Natura 2000 qui offre des vues sur tout Paris) et les Murs à Pêches pour lesquels un projet de valorisation agri-culturelle et patrimoniale est en cours.

Cette station permettra de dévoiler les atouts de cette partie de notre territoire et de le rendre attractif en offrant l'accès à des équipements.

L'arrivée de cette station devra également être une occasion supplémentaire de dynamiser le quartier via des commerces de proximité et des services à la population.

Raison 3 : Le tracé 1 permet de doter le Haut Montreuil d'une desserte intégrée au Grand Paris

La Ville de Montreuil se trouve au centre du nouveau réseau de transport en commun en projet et en particulier de la nouvelle rocade de métro du Grand Paris Express. Future zone centrale de la métropole parisienne, Montreuil doit être dotée d'un véritable maillage de transport de son territoire.

2/4

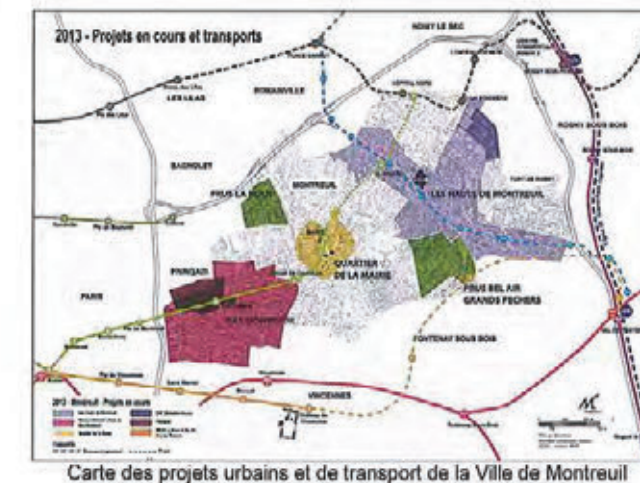


Date de la contribution : 18 décembre 2014

 Envoyé en préfecture le 23/12/2014
 Reçu en préfecture le 23/12/2014
 Affiché le


Le prolongement de la ligne 1 participera au maillage général structurant du territoire communal en transports en commun lourds, contribuant ainsi à renforcer la qualité de la desserte interne au territoire (notamment grâce à sa connexion au T1 et donc à la ligne 11 prolongée qui permettent une desserte fine du territoire) et l'attractivité du territoire permettant d'engager un rééquilibrage vers l'Est de la métropole parisienne.

La Ville de Montreuil rappelle donc qu'il est nécessaire de faire aboutir ces deux projets de transports. La Ville de Montreuil demande la réalisation sans délais de l'ensemble des éléments inscrits dans le plan de mobilisation et la sécurisation des financements dans le cadre du Contrat de Projet Etat-Région, notamment le prolongement de la ligne 11 et du T1, la ligne 15 Est et le lancement des études pour la prolongation de la ligne 9 qui permettrait une véritable intégration du territoire montreuilais.



Raison 4 : une meilleure interconnexion au pôle Val-de-Fontenay

Le tracé 1 permet mieux que les autres avec son arrivée par l'Est au pôle de Fontenay l'interconnexion avec les autres lignes de transport en commun.

Outre une liaison directe vers le centre de Paris et l'ouest parisien, la station Grands Pêchers permettra un accès au futur pôle de transport de Fontenay et ses correspondances vers le T1, le RER E, RER A et la ligne 15 du Grand Paris Express.

La Ville de Montreuil souhaite donc que les études du Péripôle de Val-de-Fontenay avancent et souhaite être associée aux discussions car la qualité des correspondances dépend de la qualité de ce pôle.


Souhait 1 : une concertation/participation exemplaire des habitants tout au long du projet

La Ville de Montreuil remercie le STIF pour la concertation d'ores et déjà mise en place sur ce projet de prolongement permettant au plus grand nombre d'être tenu informé et de s'exprimer.

3/4

Envoyé en préfecture le 23/12/2014
Reçu en préfecture le 23/12/2014
Affiché le

Date de la contribution : 18 décembre 2014


Montreuil.fr

La Ville de Montreuil souhaite que le STIF développe un suivi, dialogue dense avec les habitants tout au long du projet avec des allers-retours d'information réguliers. En effet il est toujours très difficile pour les habitants de suivre l'avancée des projets dans le temps. La mise en service de ce prolongement de ligne est annoncé « avant 2030 ». La Ville de Montreuil souhaite qu'un retour au moins annuel soit fait auprès des habitants.

La Ville de Montreuil soutiendra toute action citoyenne conjointe des habitants de Montreuil, Fontenay, Vincennes et d'autres communes en soutien au prolongement par le tracé 1.

Souhait 2 : une station Grands Pêcheurs multimodale qui irrigue tout le quartier

Afin d'obtenir une desserte fine du quartier la Ville de Montreuil souhaite que soit étudié les entrées-sorties suivantes :

- sur la rue Lenain de Tillemont pour desservir le quartier Bel Air,
- sur la rue des Petits Pêcheurs pour une desserte directe des immeubles des Grands Pêcheurs mais aussi les stades, le centre sportif, l'IUT et plus loin en correspondance avec le T1,
- sur le boulevard T Sueur pour desservir les Hauts de Fontenay

Afin d'assurer le développement des mobilités actives, la Ville de Montreuil souhaite que soit étudié finement les services de stationnement de vélo sécurisé auprès de la station (y compris stationnement de vélo électrique), le développement de vélib sur le plateau et les services de garages de réparation de vélo en station.

Il serait intéressant de permettre le transport de vélo à l'intérieur des rames à partir de la station Saint-Mandé afin de permettre aux habitants du plateau de descendre en vélo sur Paris mais de remonter la pente en métro et continuer sur le plateau en vélo.

Souhait 3 : une station Grands Pêcheurs riche en nouveaux services

La station Grands Pêcheurs pourra être pourvoyeuse de nouveaux services qui manquent au quartier : commerces de proximité, crèche, professions médicales, locaux pour la création d'entreprise, centre d'affaire de quartier, garage vélo solidaire... La Ville de Montreuil demande que la station soit vivante et offre des services profitables à tout le quartier.


La Ville sera attentive à la restitution d'un espace vert et d'un terrain de proximité aujourd'hui présents sur le terrain Pêche Mêle.

La station pourra reprendre l'ensemble des innovations en cours dans les futures stations du Grand Paris Express : services connectés, station généreuse en espaces publics, actions artistiques, signalétiques...

Souhait 4 : une phase chantier anticipée et apaisée

Le quartier a connu de très nombreux travaux depuis 2003, tout nouveau chantier sur le secteur doit donc être particulièrement préparé.

La Ville de Montreuil souhaite que les expropriations soient limitées, anticipées et discutées. Des expériences récentes dans les études sur le prolongement de la ligne M11 montre que cela est possible.


Patrice Bessac,
Maire de Montreuil

4/4

HÔTEL DE VILLE • 1 PLACE JEAN-JAURÈS • 93105 MONTREUIL CEDEX • TÉL. : 01 48 70 60 00 • WWW.MONTREUIL.FR

5.6 - La Ville de Nogent-sur-Marne


Nogent-sur-Marne

Le Maire

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT
DU VAL-DE-MARNE

Hôtel de Ville
Place Roland Nungesser
94130 Nogent-sur-Marne
Tel. : 01 43 24 62 52
Fax : 01 49 71 27 67
ville-nogentsurmarne.fr
jacques.jp.martin@ville-nogentsurmarne.fr

Monsieur Jean-Louis PERRIN
Directeur des projets
d'investissement
Syndicat des Transports d'Ile de France
STIF
41 Rue de Châteaudun
75009 PARIS

Nogent-sur-Marne, le 29 décembre 2014
N.Ref. : CAB/JJPM/NM/2014/241
Objet : Prolongement du métro ligne 1 à Val de Fontenay

Monsieur le directeur,

Je m'adresse à vous pour avoir une précision sur le processus de concertation concernant le projet de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay.

En effet, alors que la ville de Nogent a participé aux rencontres publiques et à la réunion avec les acteurs du territoire, il apparaît, notamment à la suite de nos rencontres de quartiers, qu'une variante aux tracés prévus pourrait être formulée au titre de la ville de Nogent-sur-Marne.

Pourriez-vous me préciser s'il est encore temps de formuler une proposition qui viserait à desservir, par l'avenue de Nogent, le lac de la Porte Jaune situé sur Paris en bordure de Nogent et de Fontenay.

Une telle station, qui se situerait entre le Château de Vincennes et celle prévue aux Rigollots Fontenay), aurait l'avantage de desservir le Bois de Vincennes très fréquenté par les habitants de Paris et de sa région, du fait de la présence du lac de la Porte Jaune, du Jardin Tropical, de l'INSEP et de la cartoucherie, mais aussi les quartiers coté bois de Fontenay et Nogent.

Je vous remercie par avance de bien vouloir me préciser la démarche que je dois entreprendre pour une prise en compte de cette proposition.

En vous remerciant pour votre écoute et votre aide, je vous prie de croire, Monsieur le directeur, en l'assurance de mes cordiales salutations.


Jacques JP MARTIN
Maire de Nogent-sur-Marne
Conseiller général du Val-de-Marne
Président de la Communauté d'agglomération
de la Vallée de la Marne




5.7 - La Ville de Fontenay-sous-Bois



Fontenay-sous-Bois

Fontenay-sous-Bois, le 9 janvier 2015

Direction Générale des Services Techniques
 Direction des Espaces Publics et des Déplacements
 Dossier suivi par : Dan MAGNAN
 Réf. 2015/C6/DIA/SB
 ☎ : 01.49.74.76.47
 ✉ : 01.49.74.76.25
 voirie@fontenay-sous-bois.fr

Syndicat des Transports d'Île-de-France
 Monsieur Jean-Paul HUCHON,
 Président du STIF
 41, rue de Châteaudun
 75 009 PARIS

Objet : Avis de la Ville de Fontenay-sous-Bois relatif au prolongement de la ligne 1 du métro au Val-de-Fontenay.

Monsieur le Président, *cha Jean Paul.*

La Ville de Fontenay-sous-Bois se félicite qu'après des décennies d'attente et de luttes, le prolongement de la ligne n° 1 du métro aboutisse enfin. C'est le fruit de l'opiniâtreté et de l'action conjuguée des maires et des élus des villes concernées (Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois), de la mobilisation des associations d'habitants comme « Un Métro aux Rigollots – Val-de-Fontenay », du Conseil général du Val-de-Marne et de l'ensemble des villes de l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (ACTEP).

Le Conseil municipal se réjouit qu'avec deux lignes de RER (A et E), l'arrivée de la ligne 1 du Tramway en 2019, et la construction de la ligne 15 du métro permettant une circulation simplifiée de banlieue à banlieue, notre ville soit reconnue et s'affirme comme un pôle majeur de l'Est Parisien.

La dernière réunion de concertation sur le prolongement de la ligne 1 du métro s'est tenue mercredi 17 décembre 2014 à l'école Michelet de Fontenay-sous-Bois faisant suite aux consultations de Vincennes et Montreuil. Elles ont rencontré un succès majeur permettant, au travers de ces rencontres, des sites internet et des supports postaux, la participation de plusieurs milliers d'habitants et d'usagers. Cette mobilisation citoyenne massive a d'ailleurs atteint un niveau inédit pour une concertation du STIF. Il s'agit désormais pour le Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île de France d'arrêter la proposition définitive du tracé.

Hôtel de ville
 4, esplanade Louis-Bayerrie - 94125 Fontenay-sous-Bois Cedex
 Tél. 01 49 74 74 74 - Fax 01 49 74 74 75
 www.fontenay-sous-bois.fr

Pour assurer la réalisation effective du projet, un long chemin nous attend. Le financement des études et des travaux revêtent un enjeu stratégique déterminant. Je serai extrêmement vigilant quant à l'inscription des crédits nécessaires aux études, a minima jusqu'à l'enquête publique, dans le Contrat de Projets Etat-Région 2015-2020, actuellement en cours de négociation.

Le pôle tertiaire du Val de Fontenay poursuit son essor et ses perspectives de développement restent importantes. Le prolongement de la ligne 1 accompagne ce développement souhaité par les collectivités locales et s'inscrit pleinement dans le cadre de politiques cohérentes d'aménagement du territoire et de rééquilibrage de l'est de la Région. Cette nouvelle ligne de transport sera un élément clé pour mettre en œuvre les objectifs du Contrat de Développement Territorial « Paris Est entre Marne et Bois ».

Le prolongement de la ligne 1 s'inscrit également au sein d'un réseau de transports régional. En effet, comme en atteste les modélisations réalisées dans le cadre des études du DOCP, le prolongement de la ligne 1 du métro est à même de répondre à la demande de déplacements et à générer un transfert modal significatif au détriment de modes moins vertueux. C'est une réponse à la saturation du RER A subie au quotidien par les usagers des stations fontenaysiennes.

La qualité et l'efficacité de l'intermodalité au Val-de-Fontenay est primordiale. Il conviendra donc de prendre en compte cette problématique lors de l'étude de pôle initiée par le STIF mais aussi dans la conception même des lignes 1 et 15 du métro. Je compte d'ailleurs interpeller la Région et l'Etat afin que le financement des adaptations de ce pôle majeur figure au CPER 2015-2020. Bien évidemment, la Ville, de son côté, accompagnera l'arrivée du métro par la mise en œuvre d'aménagements pour le rabattement des modes actifs en appelant des cofinancements correspondants.

Concernant les stations, la Ville souhaite que les scénarios d'implantation limitant au maximum le recours aux expropriations soient privilégiés. En l'état du dossier, la Ville exprime une préférence pour l'implantation Ouest de la station des Rigollots. Sa proximité de Vincennes et du carrefour des Rigollots permettra de desservir, avec l'aide des différents modes de rabattement, un périmètre large couvrant les quartiers des Rigollots mais aussi des Parapluies, de Pasteur-Roublot, de Vincennes Est et d'une partie de Montreuil, à proximité.

Concernant le tracé ouvrant une station sur le boulevard de Verdun, l'implantation de cette station devra être étudiée de façon à réduire les expropriations. Le tracé actuel devra être retravaillé de façon à ce que le temps de correspondance avec les autres lignes de transports publics, à son terminus Val de Fontenay. En tout état de cause, il devra être inférieur au temps de correspondances prévues dans le projet actuel qui n'est pas satisfaisant.

Concernant les propositions de tracés alternatifs faites lors de la concertation visant à permettre la localisation d'une des stations de métro aux alentours de la place du 8 mai 1945, je souhaite qu'elles soient étudiées le plus précisément possible. Cependant, cette étude ne doit en rien retarder le calendrier annoncé par le STIF.

Si le Conseil d'Administration du STIF venait à retenir la variante de tracé desservant les Grands Pêcheurs, la Ville de Fontenay-sous-Bois s'attache à ce qu'un accès de la station soit créé boulevard de Verdun à Fontenay-sous-Bois.

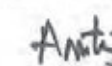
Conformément aux nombreux avis exprimés lors de la concertation, la Ville souhaite que la desserte du réseau de bus sur la ville soit retravaillée. Il conviendra de faire coïncider l'offre de bus avec les trois stations de la ligne 1 du métro. Le réseau de bus assurera alors une liaison efficace Nord-Sud au minimum entre le tramway T1, les Grands Pêcheurs, le boulevard de Verdun, l'Hôtel de Ville de Fontenay, le quartier du Fort et Nogent-sur-Marne. Cette liaison pourrait être préfigurée par la restructuration du réseau de bus liée à l'arrivée au prolongement du tramway T1 suite à l'amendement déposé par Christian FAVIER lors du Conseil d'Administration du STIF du 1er octobre 2014.

En conséquence, le Conseil municipal est déterminé à obtenir les financements nécessaires à la réalisation de ce grand chantier d'intérêt général et qu'enfin aboutisse le projet de prolongement de la ligne 1 du métro, reconnu d'intérêt public depuis 1934.

Par ailleurs, la Ville de Fontenay-sous-Bois se félicite qu'à l'issue de la réalisation de l'ensemble des projets de transports, plus aucun fontenaysien ne se trouvera à moins de 10 minutes à pieds d'une station de métro ou de RER !

Enfin, la Municipalité et les services communaux restent disponibles et souhaitent être associés à l'ensemble des études à engager pour assurer la tenue de l'enquête publique dans les meilleurs délais.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Jean-François VOGUET



Maire

5.8 - Le vœu de la majorité lors du conseil municipal de Fontenay-sous-Bois du 18 décembre 2014

Proposition de vœu relative au prolongement de la ligne 1 du Métro jusqu'à Val de Fontenay

Le Conseil municipal de Fontenay-sous-Bois se félicite qu'après des décennies d'attente et de luttes, la prolongation de la ligne n°1 du métro aboutisse enfin.

C'est le fruit de l'opiniâtreté et de l'action conjuguée des maires et des élus des villes concernées (Vincennes, Montreuil et Fontenay), de la mobilisation des associations d'habitants comme « Un Métro aux Rigollots-Val de Fontenay », du Conseil Général du Val de Marne et de l'ensemble des villes de l'Association des collectivités territoriales de l'est parisien (ACTEP).

Le conseil municipal se réjouit qu'avec deux lignes de RER A et E, l'arrivée de la ligne 1 du Tramway en 2019, la construction de la ligne 15 du métro permettant une circulation simplifiée de banlieue à banlieue, notre ville soit reconnue et s'affirme comme un pôle majeur de l'Est Parisien.

La dernière réunion de concertation sur le prolongement de la ligne 1 du métro s'est tenue mercredi 17 décembre 2014 à l'école Michelet de Fontenay-sous-Bois faisant suite aux consultations de Vincennes et Montreuil. Elles ont rencontré un succès majeur permettant au travers de ces rencontres, des sites internet et des supports postaux la participation de plusieurs milliers d'habitants et d'usagers. Il s'agit désormais pour le Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île de France d'arrêter la proposition définitive du tracé.

Concernant la station de métro se situant dans le quartier des Rigollots, le Conseil municipal se réjouit de son implantation à Fontenay et attire l'attention du maître d'œuvre pour que sa réalisation prenne en compte au plus juste l'impact en termes de circulation et de stationnement sur ce quartier. Par ailleurs, il demande à ce que l'implantation se réalise de façon à éviter au maximum les expropriations.

Concernant le tracé ouvrant une station sur le boulevard de Verdun, le Conseil municipal demande à ce que l'implantation de cette station soit effectuée de façon à réduire les expropriations. Il demande à ce que le tracé actuel puisse être retravaillé de façon à ce que le temps de correspondance avec les autres lignes de transports publics, à son terminus Val de Fontenay soit inférieur au temps de correspondances prévues dans le projet actuel qui est inacceptable. Si le choix devait se porter sur un positionnement de cette station au niveau du quartier des Grands Pêcheurs à Montreuil, il est impératif pour le Conseil municipal qu'une bouche de métro se situe sur le boulevard de Verdun à Fontenay-sous-Bois.

Concernant les propositions de tracés alternatifs faites lors de la concertation visant à permettre la localisation d'une des stations de métro aux alentours de la Place du 8 mai 1945, le Conseil municipal demande à ce qu'elles soient étudiées avec le plus grand sérieux. Cette étude ne doit en rien retarder le calendrier annoncé par le STIF.

Par ailleurs, le Conseil municipal demande conformément aux nombreux avis exprimés lors de la concertation à ce que soit retravaillée la desserte du réseau de bus sur la ville de façon à ce qu'elle puisse coïncider avec les trois stations de la ligne 1 du métro qui traversera la ville.

Le Conseil municipal est déterminé à obtenir les financements nécessaires à la réalisation de ces grands chantiers d'intérêts généraux et qu'enfin advienne ce projet reconnu d'intérêt public depuis 1934.

Le Conseil municipal de Fontenay-sous-Bois se félicite qu'à l'issue de la réalisation de l'ensemble des projets de transports plus aucun fontenaysiens se trouvera à moins de 10 minutes à pieds d'une station de métro !

5.9 - Le vœu de l'opposition « Réveillons Fontenay-sous-Bois » lors du conseil municipal de Fontenay-sous-Bois du 18 décembre 2014

ENSEMBLE réveillons Fontenay



Vœu proposé par le groupe Ensemble, réveillons Fontenay !

Pour que, dans le cadre de la concertation publique sur le prolongement de la ligne 1, la station dite « intermédiaire » soit implantée sur le territoire de Fontenay-sous-Bois

A la suite des études faisabilité menées sur le projet de prolongement de la ligne 1 du Métro qui ont été validées par son conseil en date du 11 décembre 2013, le STIF a saisi la commission nationale du débat public (CNDP) sur l'opportunité d'organiser un débat public pour ce projet majeur dont le coût estimé est de l'ordre de 900 M€ (soit supérieur à 300M€, article 121-9 du code de l'environnement). Dans ses décisions en date du 4 juin et du 2 juillet 2014, la CNDP s'est prononcée en faveur de l'organisation d'une concertation à engager sous l'égide d'un garant nommé par la CNDP. Madame Claude Brévan a été nommée garante de la concertation sur le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay, le 2 juillet 2014.

A l'occasion de la concertation publique organisée du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015 sur le prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val-de-Fontenay, chacune et chacun sont invités à exprimer leur avis sur les différents projets proposés. En effet trois projets de tracés sont proposés ainsi que trois nouvelles stations : l'une aux Rigollots, une autre à Val-de-Fontenay et une troisième, dite « intermédiaire » qui serait localisée soit sur le territoire de Montreuil, soit sur le territoire de Fontenay-sous-Bois.

- Considérant que cette concertation publique est un moment de démocratie à laquelle l'ensemble du conseil municipal se doit de participer.
- Considérant que le prolongement de cette ligne n°1 du métro constitue une opportunité majeure d'améliorer les conditions de déplacements pour tous les habitants de notre ville.
- Considérant que le projet, comme l'a d'ailleurs rappelé Madame la garante, peut toujours évoluer tant que la déclaration d'utilité publique n'a pas été prononcée.
- Considérant que le déficit de solutions de dessertes en transports en commun sur la ligne de crête de notre ville apparaît comme un inconvénient majeur non seulement pour les habitants mais aussi pour les usagers des nombreux services publics implantés dans cette partie du territoire ainsi que pour le développement économique.
- Considérant le levier que pourrait constituer l'implantation d'une station de métro dans ce quartier stratégique à l'interface de plusieurs quartiers de notre ville (Hôtel de ville, La Redoute, Le Plateau, Victor Hugo,...) et au sein duquel un projet de dynamisation est nécessaire et envisagé (îlot Michelet).

Le conseil municipal, dans sa séance du jeudi 18 décembre 2014, émet **le vœu que la station dite « intermédiaire » soit implantée sur le territoire de Fontenay-sous-Bois et de préférence à proximité de sa ligne de crête**. Que ce vœu soit versé à la concertation publique qui se conclut par la rédaction d'un bilan qui tiendra compte des échanges et des avis exprimés durant cette phase.

5.10 - Les Chambres de Commerce et d'Industrie de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne



STIF
Concertation prolongement ligne 1
75443 PARIS CEDEX 9

2015-006/GD/GL/CL

Créteil, le 8 janvier 2015

Département Projets de territoire et collectivités
Affaire suivie par Catherine LAINE et Raphaël PROST
☎ : 01 49 56 56 61
☎ : 01 48 95 11 79

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la concertation recommandée concernant le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay, les CCI départementales Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne vous transmettent leur contribution commune, ci-jointe.

L'objet de ce projet de transport étant majeur tant pour le développement du pôle tertiaire Val-de-Fontenay que pour les projets urbains de la commune de Montreuil, il convient de souligner l'importance de la qualité de maillage avec le réseau existant et à venir et de plaider en faveur du tracé n° 1 (nord), qui répond au mieux aux enjeux de développement économique de ces secteurs.

Nous vous prions, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Gérard DELMAS
Président de la CCI Val-de-Marne

Gérard LISSORGUES
Président de la CCI Seine-Saint-Denis

Prolongement de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val de Fontenay**Contribution des CCI Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne à la concertation préalable****Éléments sur le projet :**

La ligne 1 du métro qui relie sur 16,5 km Vincennes (château de Vincennes) à La Défense (Grande Arche) est la plus fréquentée du métro francilien avec 725 000 voyageurs par jour. La ligne est intégralement automatique depuis le second semestre 2012.

Le projet porte sur le prolongement de la ligne jusqu'à Val de Fontenay (Val-de-Marne), selon un linéaire compris entre 6 et 7 kilomètres. Ce projet est inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF 2013).

Le prolongement entre « Château de Vincennes » et « Val-de-Fontenay » sera composé de trois stations. Aujourd'hui, trois tracés sont à l'étude¹ :

1. « Nord par Grands Pêcheurs » desservirait les stations « Rigollots », « Grands Pêcheurs » (Montreuil) et « Val-de-Fontenay Est » (tracé privilégié) ;
2. « Nord par Fontaine » desservirait « les Rigollots », « Fontaine » et « Val-de-Fontenay Est » ;
3. « Sud » desservirait les stations « Les Rigollots », « Verdun » et « Val-de-Fontenay Sud ».

Pour les CCI Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne, l'enjeu de ce projet est majeur pour le développement du pôle tertiaire Val-de-Fontenay et le tracé n°1 cité est le plus performant pour y répondre.

Le tracé n°3 « Sud » n'assurerait pas une intermodalité de bonne qualité avec un temps de correspondance avec la ligne 15 supérieur à 10 mn alors qu'il n'est que d'1mn30 pour les deux autres tracés.

Concernant les deux autres variantes, seul le premier tracé cité desservirait la commune de Montreuil et serait au cœur de projets urbains d'envergure.

Le maillage avec le réseau existant et à venir

- L'enjeu majeur de ce projet est l'interconnexion avec le réseau lourd de transport en commun existant et à venir. Le prolongement de la ligne 1 est une liaison radiale structurante participant au maillage avec les RER A et E à court terme, le prolongement à venir du T1 et la ligne 15 du Grand Paris Express à horizon 2030. Il permettra également de faciliter la liaison avec des pôles d'emplois et des quartiers d'affaires majeurs tels que la gare de Lyon, la Défense ainsi que les aéroports franciliens (Paris Le-Bourget, Paris Charles-de-Gaulle, Orly).

¹ Cf. Carte

L'intermodalité des transports est un élément central des déplacements, elle ne peut se concevoir que dans des conditions de confort et de temps minimales. Ces conditions ne sont remplies que par le tracé Est.

La CCI Seine-Saint-Denis et la CCI Val-de-Marne insistent sur l'importance du respect du calendrier des différents projets afin d'assurer leur cohérence entre eux d'une part (interconnexions, rabattements efficaces, etc.) et avec les projets urbains d'autre part.

Les enjeux**Péripôle,**

Pôle tertiaire déjà important, il aura des développements autour de deux projets majeurs pour 2016 et 2018.

Le premier est le campus de la Société Générale qui prévoit 90.000 m² de bureaux sur un terrain de 23.000 m² accueillera 5500 salariés. Il s'agit d'un des plus grands chantiers tertiaires d'Ile-de-France qui participe grandement à la requalification du quartier Val de Fontenay.

Le deuxième est un immeuble de bureaux de dernière génération répartis sur 8 étages qui développera à terme 29 200 m² de bureaux.

Montreuil Grand Pêcheurs,

Aujourd'hui, le quartier de Bel Air – Grands Pêcheurs n'est desservi par aucun mode lourd de transport en commun. En effet, les gares les plus proches (« Mairie de Montreuil » et « Val-de-Fontenay ») se situent toutes deux à 2 kilomètres de l'emplacement potentiel de la future station « Grands Pêcheurs ».

- Dans le tracé n°1 desservant Montreuil, la ligne ne serait en liaison qu'avec une seule ligne de bus, la 127, reliant Montreuil Croix de Chavaux à Neuilly-sur-Marne - Place de la Résistance. Cette unique correspondance n'assure pas des conditions optimales d'intermodalité. Cependant, l'arrivée d'un mode de transport lourd comme la ligne 1 du métro induira une refonte des parcours de bus par le STIF, optimisant les rabattements vers les nouvelles gares créées.
- Sur le Bas-Montreuil, au Nord-Ouest de l'actuel terminus de la ligne 1, le tissu d'activités est caractérisé par la présence de petites ou moyennes entreprises imbriquées dans le tissu urbain et liées à la production industrielle (construction et services aux entreprises). Par ailleurs, de grandes entreprises du secteur tertiaire (BNP, Air France KLM, Nouvelles Frontières, etc.) ont récemment remplacé les activités traditionnelles le long du périphérique parisien et en limite de Vincennes.

Sur le quartier Bel Air - Grands Pêcheurs, directement impacté par l'implantation d'une nouvelle gare de la ligne 1 du métro, on compte 209 établissements (Source : SIRENE 2013) dont :

- **10** dans le secteur de l'industrie (1,5 % des établissements industriels de la commune) ;
- **51** dans le secteur de la construction (2,5 % des établissements de la construction de la commune) ;
- **72** dans le secteur du commerce (3,5 % des établissements commerciaux de la commune) ;
- **76** dans le secteur des services (3 % des établissements de services de la commune).

Ces chiffres soulignent que le tissu économique du quartier est caractérisé par un maillage lâche de PME et de TPE : la grande majorité des entreprises a moins de deux salariés.

- Cependant, un certain nombre de projets urbains sont à l'étude ou en cours de réalisation sur la commune, notamment sur le quartier Bel Air – Grands Pêcheurs et profiteraient de l'arrivée du métro :
 - Le nouveau quartier urbain¹¹ (NQU) des Murs à pêches, qui devrait concerner un minimum de 3 000 logements et de 200 000 m² de surface de plancher (SDP) à vocation d'activités et de commerces ;
 - La ZAC Fraternité ou Ouest rue de Paris, récemment créée et qui prévoit la construction de 1 000 logements et de 32 000 m² d'activités (horizon 2025) ;
 - La ZAC du faubourg ou Nord Sud, dans le secteur du bas Montreuil créée en novembre 2011 : 1 500 logements et 50 000 m² d'activités et de commerces (horizon 2025) ;
 - Trois projets relevant de la politique de la ville :
 - deux projets ANRU dans les quartiers de Bel Air – Grands Pêcheurs et La Noue ;

- une opération engagée dans le cadre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) en partie Ouest de la rue de Paris.

- La gare Grands Pêcheurs serait située dans un secteur Politique de la Ville ayant fait l'objet d'un projet de rénovation urbaine et sociale entre 2003 et 2013, le métro viendrait en garantir la réussite. Il comporte, à proximité immédiate de l'emplacement prévu pour l'implantation de la gare, de nombreux équipements, tel que le centre de congrès de Paris Est Montreuil situé entre Bel air et Grand Pêcheurs, ainsi qu'une dizaine de commerces de petite taille, essentiellement de l'alimentaire spécialisé et de l'automobile. On y dénombre également une dizaine de locaux vacants.
- Par ailleurs, la desserte du bas de Montreuil contribuerait ainsi à favoriser son désenclavement. Les projets urbains concentrés sur le bas Montreuil participeront à un accroissement de la population, des équipements et des déplacements.

Une vigilance devra toutefois être portée aux répercussions des travaux (vibrations notamment, voire coupure de circulation dans le cas de la construction d'une station sous-terrain à Montreuil Grand Pêcheurs) sur un tissu commercial déjà fragile.

5.11 - L'association Appel pour Fontenay

PROLONGATION DE LA LIGNE DE METRO 1 de VINCENNES A VAL DE FONTENAY**Réunion de concertation du 18/12/2014 à l'école Michelet, intervention Murielle Michon**

Madame Claude Brevan, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les habitants de Fontenay,

Je souhaiterais remercier toutes les équipes du STIF qui ont participé à la conduite de cette concertation : la communication, le dossier d'information, le site internet sont de grande qualité et très facile d'accès.

Je m'adresse à vous en tant que Présidente d'une association de citoyens, L'Appel pour Fontenay et je souhaite vous présenter un avis différent de celui des élus siégeant au STIF. Cet avis que je vais vous présenter est partagé par de nombreux habitants de Fontenay, c'est un avis de citoyens non « intermédiés » par les partis politiques.

Nous souhaitons bien sûr le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay et cela fait consensus. Nous souhaitons la création de la station intermédiaire à Verdun et ce souhait n'est pas partagé par tout le monde.

Je vais donc vous démontrer ce soir que le Tracé 3 avec sa variante « tracé de synthèse 1/2/3 » est le choix le plus pertinent pour répondre aux objectifs du STIF et de la RATP.

A la page 19 du document, il est noté que « les maitres d'ouvrages STIF et RATP, en lien étroit avec les élus du territoire, privilégient à ce stade des études le Tracé 1 par Grands Pêchers et une station terminus positionnée à Val de Fontenay ».

Mme Brévan, vous affirmez dans le dossier d'information que votre rôle est celui d'un observateur vigilant totalement neutre vis-à-vis du projet. Je m'en félicite car nous sommes effectivement en phase de concertation. J'espère que ce sera une vraie intelligence collective et que nous ne nous rencontrons pas ce soir pour valider le Tracé 1.

J'espère que ce choix n'est pas définitif, que les réunions de concertation ne sont pas de simples formalités administratives. Et que le choix de la station intermédiaire sera définitivement acté en fonction du résultat de votre observation vigilante et de l'expression des citoyens durant la consultation.

Avant cette réunion, nous sommes allés à la rencontre des fontenaysiens pour les informer des différents scénarios envisagés pour l'implantation de la station intermédiaire. Malgré le travail remarquable du STIF, nous avons constaté que de très nombreux fontenaysiens ignoraient ce projet et qu'il fallait choisir entre plusieurs tracés. La municipalité de Fontenay a très peu informé les habitants et n'a même pas organisé de débat au sein du conseil municipal. Ce manque de communication par la ville est regrettable.

C'est pourquoi, nous souhaitons ce soir que vous entendiez la voix des citoyens fontenaysiens.

Premier élément fondamental : nous souhaitons insister une nouvelle fois sur le fait que nous sommes tous de fervents défenseurs du prolongement de la ligne 1. A ce titre, je souhaite rendre hommage à Jean Simon Meyer qui a été le Président de l'association Métro aux Rigollots durant de longues années et qui a su redonner vie à ce projet ancien de 80 ans. Evidemment, je salue Madame Abraham, la présidente actuelle et toute l'équipe de l'association qui poursuivent ce combat avec ténacité et efficacité. Cela fait longtemps que Fontenay se mobilise pour le prolongement de la ligne 1.

Dans le cadre des déplacements des franciliens, le prolongement de la ligne de Metro n° 1 de Vincennes au Val de Fontenay est une évidence économique et sociétale dans le cadre du grand projet de La Métropole et de l'avenir de tout l'Est Parisien. Le CTD développement durable l'a d'ailleurs inscrit dans ses actions prioritaires.

J'ai bien noté les trois objectifs poursuivis par le STIF et la RATP et que vous avez rappelés dans la présentation de ce projet :

- Répondre aux déplacements du territoire.
- Accompagner le développement urbain des villes traversées.
- Créer une liaison performante avec le réseau de transport en commun existant et à venir.

Je vais vous démontrer que le Tracé 3 (avec sa variante 1/2/3) via la station Verdun répond le mieux à ces trois objectifs, de façon beaucoup plus pertinente que le Tracé 1 via la station Grands Pêchers.

Actuellement, pour répondre aux déplacements des habitants des deux territoires, Verdun et les Grands Pêchers, les lignes de bus sont indispensables pour rejoindre les stations de métro ou de RER les plus proches car il n'y a aucune autre possibilité de déplacement.

Mais entre ces deux quartiers, le choix de tel ou tel tracé n'a pas les mêmes conséquences sur la vie quotidienne des habitants.

Dans l'hypothèse où la station Verdun ne serait pas retenue, aucune autre alternative n'est proposée à ce quartier et ceci d'une manière définitive, aucun autre projet n'étant à l'étude. Contrairement à Montreuil, où le quartier des Grands Pêchers va bénéficier du prolongement de la ligne 11, du TRAM 1 et potentiellement du prolongement de la ligne 9 !

3 lignes de Métro et un Tram à proximité des Grands Pêchers et rien à Verdun !

Autant les habitants de Montreuil se sont mobilisés pour le prolongement de la ligne 9 en créant une association, autant ils n'ont jamais manifesté un intérêt réel pour la ligne 1. A Fontenay, la mobilisation dure depuis 80 ans !

C'est normal. Aux Grands Pêcheurs, les habitants, dans leur vie quotidienne, ne sont pas tournés vers Vincennes et Paris 12^{ème} contrairement aux fontenaysiens qui sont très proches dans leurs habitudes de Vincennes, de cette entrée vers Paris mais aussi vers le Val de Marne et Créteil.

De fait, la station intermédiaire à Verdun répond mieux aux déplacements sur le territoire allant de Vincennes à Val de Fontenay.

Concernant le deuxième objectif, le développement urbain des villes traversées, la station intermédiaire à Verdun est LA SOLUTION pour un développement harmonieux et équilibré des différents quartiers de Fontenay. Tous les fontenaysiens déplorent l'absence de cohérence de la ville et les difficultés de déplacement entre les deux parties de la ville séparées par la ligne de crête et le boulevard de Verdun. Le métro à Verdun peut unifier notre ville. Par exemple, les habitants des Alouettes pourraient bénéficier facilement du Parc des Carrières, du nouveau théâtre, des commerces de Verdun et des Rigollots, du cinéma le Kosmos, etc.

Car ce quartier de Verdun est un axe de développement fort pour notre ville et je m'étonne que dans le document d'information, aucun projet urbain ne soit identifié. Je souhaiterais en identifier quelques-uns ce soir :

- Un vaste programme immobilier sur l'îlot Michelet avec la construction d'une centaine de logements supplémentaires, de nouveaux commerces et services municipaux. Ce projet a été présenté la semaine dernière aux habitants de ce quartier.
- La construction d'un théâtre de 330 places, votée demain soir au conseil municipal avec un budget d'investissement de 9 millions d'euros.
- La construction/extension d'une école privée sur le boulevard de Verdun.
- Et tant d'autres...

A ces projets, les structures existantes proches du boulevard de Verdun drainent nombre de personnes venant d'autres quartiers et/ou d'autres villes : le marché du mardi et du samedi, la présence de lieux de culte, une synagogue, une mosquée, une église, le collège/lycée de Michelet (avec des lycéens qui viennent d'autres villes du Val de Marne), le collège Joliot Curie, le service de la jeunesse, le Parc des Carrières, le stade André Laurent, l'espace culturel Gérard Philippe, le cinéma le Kosmos, le bowling, etc.. Que de monde dans ce quartier ! Que d'activités économiques, sociales et culturelles. Que de besoin de transport !

La crête, le Boulevard de Verdun, est incontestablement l'axe fort de communication de notre ville.

Enfin, la création de la station intermédiaire à Verdun serait en cohérence avec le troisième objectif du STIF, à savoir une liaison performante avec le réseau de transport existant et à

venir. Les quartiers du Fort de Nogent, de La Redoute, de Verdun et des Larris ont besoin d'être désenclavés et de bénéficier de transports efficaces.

En complément de la station intermédiaire de Verdun, une ligne de bus via la crête permettant de relier Nogent à Montreuil passant par le boulevard de Verdun donnerait une cohérence complémentaire à ce projet. Comme cela est noté dans le CTD, cela organiserait la mobilité et le rabattement vers les gares de Paris Est. A noter d'ailleurs que la station de Verdun occupe à cet égard une position centrale et donc stratégique.

Les populations susceptibles d'être desservies par la station intermédiaire seraient :

- 3450 habitants au quartier de La Redoute
- 2930 habitants au quartier Hôtel de Ville
- 2070 habitants au quartier Victor Hugo
- 4380 habitants au quartier du Plateau

Soit pour la station Verdun, 12380 fontenaysiens alors que le quartier Bel Air/Grands Pêcheurs ne réunit que 7720 habitants.

Ces chiffres que l'on trouve sur Internet montrent que la station Verdun, équidistante de La Redoute et de Bel-Air, serait accessible par un plus grand nombre d'usagers que si on lui préfère les Grands Pêcheurs.

Le Tracé 3 permet de répondre au mieux aux objectifs du STIF. Les arguments du nombre de voyageurs concernés et des projets urbains ne tiennent pas au regard des informations complémentaires que je vous ai présentées ce soir.

Le troisième argument, qui pourrait être en défaveur de Verdun est le temps de correspondance à Val de Fontenay, estimé de plus de 10 mn avec une arrivée du Tracé 3 au Sud du Val.

Eh bien, un fontenaysien, qui est peut-être dans la salle mais que je ne connais pas, a réfléchi à cette problématique et vous a proposé une solution. Son travail remarquable est consultable sur le site internet du projet. Il se nomme le « tracé de synthèse 1/2/3 ». Cette variante du Tracé 3, via Verdun, permet de rejoindre le Tracé 2 et donc réduit le temps de correspondance à 6 mn, identique à celui du Tracé 1 des Grands Pêcheurs : plus d'usager et moins de temps de transport.

De plus, ce tracé pourrait, semble-t-il, se faire sans expropriation notable, et sans études complémentaires trop longues souvent sources de retard dans le déploiement d'un projet. C'est cette variante du Tracé 3 que je vous demande d'étudier avec tout le sérieux et l'objectivité nécessaires.

En conclusion, je vous affirme de nouveau notre profond attachement au prolongement de ce métro. Je remercie le STIF et la RATP d'avoir intégré ce projet dans leurs priorités.

Je vous remercie de votre écoute et de m'avoir donnée le temps nécessaire pour développer mes arguments en faveur du Tracé 3 (avec sa variante 1/2/3) et de la station intermédiaire à Verdun.

Pour conclure et pour vous convaincre que je n'exprime pas une position isolée, je vous remets ce soir ou je vous remettrai, c'est préférable, ultérieurement **plus de 1200 signatures, réunies en seulement une semaine, 1200 habitants qui souhaitent le prolongement de la ligne 1, et la station intermédiaire à Verdun.**

Ils sont enthousiastes et impatients de connaître votre décision. Alors faites-le !

5.12 - L'Association des Usagers des Transports Île-de-France - AUT-IDF



Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile-de-France

CONCERTATION SUR LE PROLONGEMENT DU METRO LIGNE 1 A VAL-DE-FONTENAY

**AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
FNAUT / ILE-DE-FRANCE
janvier 2015**

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France (www.aut-idf.org) regroupe les associations franciliennes membres de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - www.fnaut.fr) et toute personne souhaitant militer pour le développement des transports publics et la défense des usagers de transports.

Association de consommateurs agréée par les pouvoirs publics, la FNAUT dispose d'un siège au Conseil d'Administration de la SNCF et de RFF. L'AUT / FNAUT Ile-de-France dispose elle d'un siège au Conseil d'Administration de la RATP et est représentée auprès du STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) au sein du Comité des Partenaires du Transport Public.

Opinion générale sur le projet

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France **approuve sans réserve** les objectifs du projet de prolongement de la ligne 1 de métro de Château-de-Vincennes à Val-de-Fontenay :

- amélioration très significative de la desserte de secteurs proches de Paris mais difficiles d'accès en bus du fait de l'encombrement de la voirie,
- maillage du métro avec le réseau ferré francilien existant ou projeté à Val-de-Fontenay, avec les bus et avec les modes de circulation doux.

Comme pour tous les autres projets franciliens, l'AUT / FNAUT Ile-de-France attache une grande importance à la qualité des correspondances entre les différents moyens de transport.

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
téléphone : 01 43 35 22 23
télécopie : 01 43 35 14 06

courriel : aut@aut-idf.org
internet : <http://www.aut-idf.org>



Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile-de-France

A propos du pôle multimodal de Val-de-Fontenay

Le pôle multimodal de Val-de-Fontenay est dès à présent le premier nœud de correspondance de l'est parisien. Il s'est constitué depuis 1977 par l'addition de fonctionnalités sans qu'aucune réflexion globale n'ait permis d'anticiper les besoins futurs.

Les améliorations apportées aux gares RATP du RER A et des bus en 2010 ont amélioré leurs conditions d'accès. Par contre, la gare SNCF est restée en l'état et présentent dès à présent des difficultés pour les usagers du RER E :

- L'absence d'accès direct aux quais du RER E nécessite un passage par les quais du RER A, déjà chargés,
- Le dimensionnement des escaliers et des escalators de correspondance entre les deux lignes de RER est très insuffisant compte-tenu des flux actuels. Ce sous-dimensionnement occasionne des embouteillages récurrents, inconfortables et potentiellement dangereux pour les usagers.
- Par ailleurs, ce sous-dimensionnement ne permet pas à la RATP d'aménager un terminus intermédiaire et des installations de rebroussement pour les RER A en provenance de Marne-la Vallée. Cette disposition permettrait en cas de perturbation sur le tronçon central de déposer les voyageurs en provenance de Marne-la-Vallée à Val-de-Fontenay, où ils auraient la possibilité de poursuivre leur voyage vers Paris par le RER E ou par la ligne 1 du métro lorsque celle-ci desservira Val-de-Fontenay.

- Le positionnement «provisoire» du terminus du futur tram T1 est trop éloigné du pôle multimodal (300 m des deux RER, près de 400 m des autobus). Le réaménagement du pôle multimodal doit permettre de rapprocher ce terminus des autres moyens de transport.

La reconception du pôle multimodal en relation avec la mutation de la zone d'entrepôts du Périple devrait permettre de trouver une solution globale à toutes ces sources de dysfonctionnement et d'inconfort.

La concertation et ensuite ?

La concertation en cours a montré que la population concernée et les élus, toutes tendances politiques confondues, apportaient un soutien unanime au projet de prolongement de la ligne 1 à Val-de-Fontenay.

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France souhaite que ce projet majeur pour les usagers de l'est parisien soit activement poursuivi et que sa date de mise en service soit affinée, avec l'objectif d'une mise en service vers le milieu de la prochaine décennie.

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
téléphone : 01 43 35 22 23
télécopie : 01 43 35 14 06

courriel : aut@aut-idf.org
internet : <http://www.aut-idf.org>

5.13 - L'association Métro Rigollots - Val de Fontenay



Siège social : 155 rue Edouard Maury- 94120 Fontenay-sous-Bois
bm-abraham@wanadoo.fr
www.metro-rigollots-valdefontenay.fr

CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION METRO - RIGOLLOTS - VAL-DE-FONTENAY A LA CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 A VAL-DE-FONTENAY

Décembre 2014

L'Association

L'Association Métro – Rigollots – Val-de-Fontenay (ex-Métro aux Rigollots) milite depuis 9 ans pour le prolongement à l'est de la ligne 1 du métro.

Evolution de notre objectif

L'Association Métro – Rigollots – Val-de-Fontenay, après avoir demandé le prolongement de la ligne 1 au seul Carrefour des Rigollots, à la limite de Vincennes et de Fontenay-sous-Bois, a compris que cette demande locale ne pourrait voir le jour qu'au sein d'un projet d'intérêt régional.

Notre revendication s'est donc élargie au prolongement de la ligne 1 jusqu'au pôle multimodal de Val-de-Fontenay.

Nos invariants

- **Origine du projet** : station Château de Vincennes.

- **Première station** : Carrefour des Rigollots.
- **Deuxième station** : l'association ne prend pas partie sur le positionnement de cette station, chacun pouvant s'exprimer sur ce point dans le cadre de la concertation en cours. Il appartiendra ensuite aux élus impliqués dans ce projet de proposer un emplacement aux deux maîtres d'ouvrage, le STIF et la RATP.
- **Terminus à Val-de-Fontenay**. L'association accorde une grande importance à la qualité des correspondances qui seront organisées avec les autres moyens de transport déjà présents dans ce pôle multimodal (RER A, RER E, autobus) ou appelés à y converger : tramway T1, ligne 15 du Grand Paris Express.

Notre appréciation sur la concertation publique en cours

A quelques jours de sa clôture, cette concertation apparaît comme un modèle rarement égalé.

- Information préalable aux réunions publiques largement diffusée auprès de toutes les populations concernées.
- Ecoute par les équipes communes STIF-RATP particulièrement attentive.
- Manifestations d'indépendance opportunes de la part de la garante.
- Organisation et tenue remarquable des réunions publiques, etc...

L'Association félicite les organisateurs de cette concertation pour la qualité de celle-ci. Ils ont largement contribué au très grand succès rencontré, concrétisé par le nombre exceptionnel d'opinions exprimées par internet ou par coupons-réponses (plus de 2000 à ce jour).

Cette concertation publique a mis en évidence à la fois le grand intérêt de la population pour ce projet et la quasi-unanimité des positions en faveur de celui-ci.

Notre attente

La concertation publique se terminera le 10 janvier 2015.

Au-delà de cette date, l'Association demande que :

- bien que deux élections nationales soient prévues en 2015, **tous les élus municipaux, départementaux, régionaux et nationaux impliqués dans ce projet se groupent toutes tendances politiques confondues dans une association qui constituera un groupement d'intérêt attentif au bon déroulement des étapes ultérieures du projet ;**
- **le Conseil du STIF, après avoir pris connaissance du rapport de M^{me} la Garante, décide de la poursuite du projet et lance les études permettant d'élaborer le schéma de principe et le dossier d'enquête publique.**

5.14 - L'association Fontenay vélo

Sur proposition de Monique Abraham, présidente de "Métro Rigollots - Val de Fontenay" et adhérente de Fontenay vélo, à l'unanimité, l'Assemblée Générale de Fontenay vélo, réunie le samedi 22 novembre 2014, émet un vœu en faveur du prolongement de la ligne 1 du métro depuis la station "Château de Vincennes" jusqu'au "Val de Fontenay".

5.15 - L'association Mieux se déplacer à bicyclette – MDB

Avis de MDB antenne Est ensemble :

l'option du tracé 1 s'impose pour d'évidentes raisons. La première est la desserte plus performante du pôle de transport Val de Fontenay par l'est qui va favoriser l'usage de la ligne de métro 1, avec un plus grand potentiel de fréquentation grâce à un temps de correspondance bien plus réduit. La deuxième est la desserte, grâce à la station « Grands Pêcheurs » d'un territoire urbain enclavé (sans desserte de transport lourd actuelle), difficile d'accès (effet de relief du coteau) et accueillant une population plus nombreuse et plus défavorisée (ensembles de logements collectifs). Le projet devra veiller à la facilité des accès piétons et cyclistes à proximité des nouvelles stations et comporter des dispositions en faveur du stationnement de longue durée des cyclistes : arceaux avec abris à vélos comme dans les stations de métro existantes et enclos Véligo pour le pôle de Val de Fontenay.

Annexe 6

La délibération du STIF approuvant le DOCP et les modalités de concertation du 11/12/2013

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2013/521
Séance du 11 décembre 2013

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO A L'EST
DE CHATEAU DE VINCENNES A VAL-DE-FONTENAY

CONVENTION DE FINANCEMENT
DU DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP), DE LA
CONSULTATION DU PUBLIC ET D'ETUDES TECHNIQUES COMPLEMENTAIRES DES
INTERFACES A VAL-DE-FONTENAY

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

MODALITES DE LA CONCERTATION

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
VU les articles L 121-8 et suivants, et R121-2 et suivants du code de l'environnement ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public ;
VU le projet de Schéma directeur de la région Ile-de-France arrêté le 17 octobre 2012 en Conseil régional ;
VU le Contrat de projets Etat-Région Ile-de-France signé le 23 mars 2007 ;
VU la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'État et la Région, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
VU la revoyure de la Convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
VU le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du nouveau Grand Paris adopté par le Conseil régional du 20 juin 2013, et finalisé le 19 juillet 2013 ;
VU la délibération n°2012/378 du conseil du STIF du 13 décembre 2012 qui approuve la convention de financement des études de faisabilité ;
VU le rapport n°2013/521 ;
VU les avis de la Commission de la démocratisation du 5 décembre 2013 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 décembre 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), de la consultation du public complémentaire relatives à l'insertion de la station terminus du prolongement de la ligne 1, dans le cadre de l'organisation du pôle d'échange de Val-de-Fontenay, entre :

• la Région d'Ile-de-France	70%
• l'Etat	30%

pour un montant de 450 000 Euros HT, non actualisable, non révisable et non assujetti à la TVA ;

Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) de la consultation du public complémentaire relatives à l'insertion de la station terminus du prolongement de la ligne 1, dans le cadre de l'organisation du pôle d'échange de Val-de-Fontenay, entre :
 Accusé de réception en préfecture
 675-265061400032013029-DE
 Date de télétransmission : 16/12/2013
 Date de réception préfecture : 16/12/2013

ARTICLE 2 : d'approuver le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay ; Les objectifs généraux du projet sont les suivants :

- favoriser une mobilité durable, plus respectueuse de l'environnement, en renforçant l'usage des transports en commun au sein du territoire, depuis ou vers les territoires voisins ;
- conforter ce territoire stratégique du cœur de l'agglomération par une articulation optimisée entre le prolongement de la ligne et les projets d'aménagement.
- créer une liaison structurante radiale participant au maillage avec le réseau lourd de transport en commun notamment avec les lignes A et E du RER, le prolongement de la ligne de tramway T-1 et la future ligne 15 (tronçon Rosny-Champigny prévu à l'horizon 2030) à Val-de-Fontenay.

ARTICLE 3 : trois tracés du prolongement à l'est de la ligne 1, depuis Château de Vincennes jusqu'à Val-de-Fontenay, sont retenus pour être présentés le cas échéant en débat public ou en concertation :

- Le tracé n°1 « Nord par Grands Pêcheurs », d'une longueur comprise entre 6,8 et 7,2 km, comporte 3 nouvelles stations : Rigollots (Est ou Ouest), Grands Pêcheurs, et Val-de-Fontenay Est.
- Le tracé n°2 « Nord par Fontaine », d'une longueur comprise entre 6,9 et 7,3 km, comporte 3 stations : Rigollots (Est ou Ouest), Fontaine, et Val-de-Fontenay Est.
- Le tracé n°3 « Sud », d'une longueur comprise entre 6,1 et 6,5 km, comporte 3 stations : Rigollots (Est ou Ouest), Verdun, et Val-de-Fontenay Sud.

Les maîtres d'ouvrage conjoints STIF et RATP, en lien étroit avec les élus du territoire, privilégient à ce stade le tracé n°1 « Nord par Grands Pêcheurs » et une station terminus positionnée à Val-de-Fontenay Est.

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) sur la base du dossier de saisine constitué du DOCP et de l'étude de contexte ;

ARTICLE 5 : en cas de décision de la CNDP, d'organiser un débat public, de poursuivre les études et les procédures nécessaires au débat sur la base des orientations définies dans le DOCP ;

ARTICLE 6 : d'organiser une concertation dans les termes prévus par le Code de l'environnement, si la CNDP décide de ne pas organiser un débat public. Les modalités de la concertation des habitants, riverains, usagers, associations locales, entreprises, élus et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- Une publicité préalable dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation ;
- Des documents d'information sur le projet et les modalités de concertation adressés notamment aux riverains, entreprises, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que dans des lieux de vie de la zone concernée par le projet ;
- Un dispositif de consultation du public couvrant le territoire concerné par le projet prévoyant notamment des rencontres publiques ;
- Un site internet dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public ;

ARTICLE 7 : d'autoriser la directrice générale à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 8 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Annexe 7

Le courrier d'information sur les modalités de concertation du 4/12/2013



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Le directeur des projets d'investissement

Pôle Concertation-FER/AD-MF/CV-13006244

Affaire suivie par :

Anne DESCOS

Anne.descos@stif.info : 01. 82.53.80.16

Mickaël FOLLIOT

mickael.folliot@stif.info : 01.82.53.81.06

Paris, le - 4 DEC. 2013

Madame Dominique VOYNET
Ancienne Ministre
Sénatrice - Maire de Montreuil
Hôtel de Ville
Place Jean Jaurès
93105 MONTREUIL Cedex

Madame la ministre,

Le prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro parisien est envisagé selon trois tracés intégralement souterrains avec trois stations : secteur des Rigollots (Fontenay-sous-Bois), station intermédiaire (selon le tracé sur la commune de Montreuil ou de Fontenay-sous-Bois) et secteur de Val-de-Fontenay (Fontenay-sous-Bois). Les villes du Perreux-sur-Marne, de Neuilly-Plaisance et de Rosny-sous-Bois sont également concernées mais uniquement par le passage en souterrain, sur leur territoire communal, du tunnel et de l'arrière gare.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) réalisé par le STIF, avec l'appui de la RATP, fait l'objet d'échanges avec vos services techniques et sera soumis au Conseil du 11 décembre 2013.

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions prévues à l'article L121-8 du code de l'environnement, modifié par la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie, après le Conseil de décembre, afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de prolongement de la ligne 1.

Dans le cas où la CNDP ne préconiserait pas l'organisation d'un débat public, le STIF mènera une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum.

Afin de prévoir cette éventualité, le Conseil du STIF se prononcera également sur les modalités de la concertation envisagées :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information** sur le projet et les modalités de concertation notamment aux riverains, entreprises, etc, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que dans des lieux de vie de la zone concernée par le projet ;



SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro / Trinité d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
Tél: 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info

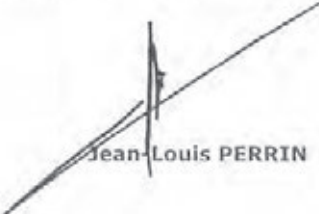


L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

- **Un dispositif de consultation du public** couvrant le territoire concerné par le projet prévoyant notamment des rencontres publiques;
- **Un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public.

En vous remerciant par avance pour votre implication dans l'avancement de ce projet, je ne manquerai pas de revenir vers vous à l'issue de la décision de la CNDP pour la préparation de cette phase de dialogue et d'échange.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.


Jean-Louis PERRIN

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro / Trinité d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
Tél: 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Le directeur des projets d'investissement

Pôle Concertation-FER/AD-MF/CV-13006244

Affaire suivie par :

Anne DESCOS

Anne.descos@stif.info : 01.82.53.80.16

Mickaël FOLLIOU

mickael.folliou@stif.info : 01.82.53.81.06

Paris, le **4 DEC. 2013**

Monsieur Bertrand DELANOE
Maire de Paris
9, place de l'Hôtel de Ville
75196 PARIS RP

Monsieur le maire,

Le prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro parisien est envisagé selon trois tracés intégralement souterrains avec trois stations : secteur des Rigollots (Fontenay-sous-Bois), station intermédiaire (selon le tracé sur la commune de Montreuil ou de Fontenay-sous-Bois) et secteur de Val-de-Fontenay (Fontenay-sous-Bois). Les villes du Perreux-sur-Marne, de Neuilly-Plaisance et de Rosny-sous-Bois sont également concernées mais uniquement par le passage en souterrain, sur leur territoire communal, du tunnel et de l'arrière gare.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) réalisé par le STIF, avec l'appui de la RATP, fait l'objet d'échanges avec vos services techniques et sera soumis au Conseil du 11 décembre 2013.

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions prévues à l'article L121-8 du code de l'environnement, modifié par la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie, après le Conseil de décembre, afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de prolongement de la ligne 1.

Dans le cas où la CNDP ne préconiserait pas l'organisation d'un débat public, le STIF mènera une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum.

Afin de prévoir cette éventualité, le Conseil du STIF se prononcera également sur les modalités de la concertation envisagées :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information** sur le projet et les modalités de concertation notamment aux riverains, entreprises, etc, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que dans des lieux de vie de la zone concernée par le projet ;



SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro - Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
Tél. 01 47 53 23 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info

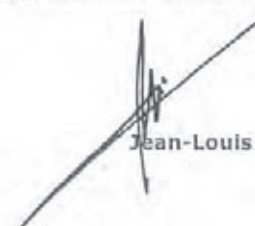


L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

- **Un dispositif de consultation du public** couvrant le territoire concerné par le projet prévoyant notamment des rencontres publiques ;
- **Un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public.

En vous remerciant par avance pour votre implication dans l'avancement de ce projet, je ne manquerai pas de revenir vers vous à l'issue de la décision de la CNDP pour la préparation de cette phase de dialogue et d'échange.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.


Jean-Louis PERRIN

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro - Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
Tél. 01 47 53 23 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Le directeur des projets d'investissement

Pôle Concertation-FER/AD-MF/CV-13006244

Affaire suivie par :

Anne DESCOS

Anne.descos@stif.info : 01. 82.53.80.16

Mickaël FOLLIOT

mickael.folliot@stif.info : 01.82.53.81.06

Paris, le 4 DEC. 2013

Monsieur Claude CAPILLON
Maire de Rosny-sous-Bois
Hôtel de Ville
20 rue Rochebrune
93111 ROSNY-SOUS-BOIS Cedex

Monsieur le maire,

Le prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro parisien est envisagé selon trois tracés intégralement souterrains avec trois stations : secteur des Rigollots (Fontenay-sous-Bois), station intermédiaire (selon le tracé sur la commune de Montreuil ou de Fontenay-sous-Bois) et secteur de Val-de-Fontenay (Fontenay-sous-Bois). Les villes du Perreux-sur-Marne, de Neuilly-Plaisance et de Rosny-sous-Bois sont également concernées mais uniquement par le passage en souterrain, sur leur territoire communal, du tunnel et de l'arrière gare.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) réalisé par le STIF, avec l'appui de la RATP, fait l'objet d'échanges avec vos services techniques et sera soumis au Conseil du 11 décembre 2013.

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions prévues à l'article L121-8 du code de l'environnement, modifié par la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie, après le Conseil de décembre, afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de prolongement de la ligne 1.

Dans le cas où la CNDP ne préconiserait pas l'organisation d'un débat public, le STIF mènera une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum.

Afin de prévoir cette éventualité, le Conseil du STIF se prononcera également sur les modalités de la concertation envisagées :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information** sur le projet et les modalités de concertation notamment aux riverains, entreprises, etc, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que dans des lieux de vie de la zone concernée par le projet ;



SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro : Trinité-d'Estienne-d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
Tél. 01 47 53 20 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France



- **Un dispositif de consultation du public** couvrant le territoire concerné par le projet prévoyant notamment des rencontres publiques;
- **Un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public.

En vous remerciant par avance pour votre implication dans l'avancement de ce projet, je ne manquerai pas de revenir vers vous à l'issue de la décision de la CNDP pour la préparation de cette phase de dialogue et d'échange.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.

Jean-Louis PERRIN

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro : Trinité-d'Estienne-d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
Tél. 01 47 53 20 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Le directeur des projets d'investissement

Pôle Concertation-FER/AD-MF/CV-13006244

Affaire suivie par :

Anne DESCOS

anne.descos@stif.info : 01. 82.53.80.16

Mickaël FOLLIOT

mickael.folliot@stif.info : 01.82.53.81.06

Paris, le 04 DEC. 2013

Monsieur Laurent LAFON
Maire de Vincennes
Hôtel de Ville
53 bis, rue de Fontenay
BP 123
94304 VINCENNES Cedex

Monsieur le maire,

Le prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro parisien est envisagé selon trois tracés intégralement souterrains avec trois stations : secteur des Rigollots (Fontenay-sous-Bois), station intermédiaire (selon le tracé sur la commune de Montreuil ou de Fontenay-sous-Bois) et secteur de Val-de-Fontenay (Fontenay-sous-Bois). Les villes du Perreux-sur-Marne, de Neuilly-Plaisance et de Rosny-sous-Bois sont également concernées mais uniquement par le passage en souterrain, sur leur territoire communal, du tunnel et de l'arrière gare.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) réalisé par le STIF, avec l'appui de la RATP, fait l'objet d'échanges avec vos services techniques et sera soumis au Conseil du 11 décembre 2013.

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions prévues à l'article L121-8 du code de l'environnement, modifié par la loi n°2012-789 du 12 juillet 2010, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie, après le Conseil de décembre, afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de prolongement de la ligne 1.

Dans le cas où la CNDP ne préconiserait pas l'organisation d'un débat public, le STIF mènera une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum.

Afin de prévoir cette éventualité le Conseil du STIF se prononcera également sur les modalités de la concertation envisagées :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information** sur le projet et les modalités de concertation notamment aux riverains, entreprises, etc, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que dans des lieux de vie de la zone concernée par le projet ;



SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro : Tour Eiffel / Esplanade d'Orsay • bus : 28 22-43 67-74
Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 00 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

- **Un dispositif de consultation du public** couvrant le territoire concerné par le projet prévoyant notamment des rencontres publiques ;
- **Un site internet dédié** à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public.

En vous remerciant par avance pour votre implication dans l'avancement de ce projet, je ne manquerai pas de revenir vers vous à l'issue de la décision de la CNDP pour la préparation de cette phase de dialogue et d'échange.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.

Jean-Louis PERRIN

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro : Tour Eiffel / Esplanade d'Orsay • bus : 28 22-43 67-74
Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 00 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Le directeur des projets d'investissement

Pôle Concertation-FER/AD-MF/CV-13006244

Affaire suivie par :

Anne DESCOS

Anne.descos@stif.info : 01.82.53.80.16

Mickaël FOLLIOT

mickael.folliot@stif.info : 01.82.53.81.06

Paris, le 04 DÉC. 2013

Monsieur Gilles CARREZ
Député-maire du Perreux-sur-Marne
Hôtel de Ville
Place de la Libération
94171 LE PERREUX-SUR-MARNE

Monsieur le député-maire,

Le prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro parisien est envisagé selon trois tracés intégralement souterrains avec trois stations : secteur des Rigollots (Fontenay-sous-Bois), station intermédiaire (selon le tracé sur la commune de Montreuil ou de Fontenay-sous-Bois) et secteur de Val-de-Fontenay (Fontenay-sous-Bois). Les villes du Perreux-sur-Marne, de Neuilly-Plaisance et de Rosny-sous-Bois sont également concernées mais uniquement par le passage en souterrain, sur leur territoire communal, du tunnel et de l'arrière gare.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) réalisé par le STIF, avec l'appui de la RATP, fait l'objet d'échanges avec vos services techniques et sera soumis au Conseil du 11 décembre 2013.

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions prévues à l'article L121-8 du code de l'environnement, modifié par la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie, après le Conseil de décembre, afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de prolongement de la ligne 1.

Dans le cas où la CNDP ne préconiserait pas l'organisation d'un débat public, le STIF mènera une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum.

Afin de prévoir cette éventualité, le Conseil du STIF se prononcera également sur les modalités de la concertation envisagées :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information** sur le projet et les modalités de concertation notamment aux riverains, entreprises, etc, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que dans des lieux de vie de la zone concernée par le projet ;



SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
 41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
 Métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 20-32-43-67-74
 Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

- **Un dispositif de consultation du public** couvrant le territoire concerné par le projet prévoyant notamment des rencontres publiques ;
- **Un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public.

En vous remerciant par avance pour votre implication dans l'avancement de ce projet, je ne manquerai pas de revenir vers vous à l'issue de la décision de la CNDP pour la préparation de cette phase de dialogue et d'échange.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le député-maire, l'expression de ma considération distinguée.

Jean-Louis PERRIN

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
 41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
 Métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 20-32-43-67-74
 Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Le directeur des projets d'investissement
Pôle Concertation-FER/AD-MF/CV-13006244
Affaire suivie par :
Anne DESCOS
Anne.descos@stif.info : 01. 82.53.80.16
Mickaël FOLLIOT
mickael.folliot@stif.info : 01.82.53.81.06

Paris, le **4 DEC. 2013**

Monsieur Jean-François VOGUET
Maire de Fontenay-sous-Bois
Hôtel de ville
4, esplanade Louis Bayeurte
94125 FONTENAY-SOUS-BOIS Cedex

Monsieur le maire,

Le prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro parisien est envisagé selon trois tracés intégralement souterrains avec trois stations : secteur des Rigollots (Fontenay-sous-Bois), station intermédiaire (selon le tracé sur la commune de Montreuil ou de Fontenay-sous-Bois) et secteur de Val-de-Fontenay (Fontenay-sous-Bois). Les villes du Perreux-sur-Marne, de Neuilly-Plaisance et de Rosny-sous-Bois sont également concernées mais uniquement par le passage en souterrain, sur leur territoire communal, du tunnel et de l'arrière gare.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) réalisé par le STIF, avec l'appui de la RATP, fait l'objet d'échanges avec vos services techniques et sera soumis au Conseil du 11 décembre 2013.

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions prévues à l'article L121-8 du code de l'environnement, modifié par la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie, après le Conseil de décembre, afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de prolongement de la ligne 1.

Dans le cas où la CNDP ne préconiserait pas l'organisation d'un débat public, le STIF mènera une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum.

Afin de prévoir cette éventualité, le Conseil du STIF se prononcera également sur les modalités de la concertation envisagées :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information** sur le projet et les modalités de concertation notamment aux riverains, entreprises, etc, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que dans des lieux de vie de la zone concernée par le projet ;



SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

- **Un dispositif de consultation du public** couvrant le territoire concerné par le projet prévoyant notamment des rencontres publiques ;
- **Un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public.

En vous remerciant par avance pour votre implication dans l'avancement de ce projet, je ne manquerai pas de revenir vers vous à l'issue de la décision de la CNDP pour la préparation de cette phase de dialogue et d'échange.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.


Jean-Louis PERRIN

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Le directeur des projets d'investissement

Pôle Concertation-FER/AD-MF/CV-13006244

Affaire suivie par :

Anne DESCOS

Anne.descos@stif.info : 01. 82.53.80.16

Mickaël FOLLIOT

mickael.folliot@stif.info : 01.82.53.81.06

Paris, le

04 DEC. 2013

Monsieur Christian DEMUYNCK
Maire de Neuilly-Plaisance
6, rue du Général de Gaulle
93360 Neuilly-Plaisance

Monsieur le maire,

Le prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro parisien est envisagé selon trois tracés intégralement souterrains avec trois stations : secteur des Rigollots (Fontenay-sous-Bois), station intermédiaire (selon le tracé sur la commune de Montreuil ou de Fontenay-sous-Bois) et secteur de Val-de-Fontenay (Fontenay-sous-Bois). Les villes du Perreux-sur-Marne, de Neuilly-Plaisance et de Rosny-sous-Bois sont également concernées mais uniquement par le passage en souterrain, sur leur territoire communal, du tunnel et de l'arrière gare.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) réalisé par le STIF, avec l'appui de la RATP, fait l'objet d'échanges avec vos services techniques et sera soumis au Conseil du 11 décembre 2013.

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions prévues à l'article L121-8 du code de l'environnement, modifié par la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie, après le Conseil de décembre, afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de prolongement de la ligne 1.

Dans le cas où la CNDP ne préconiserait pas l'organisation d'un débat public, le STIF mènera une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum.

Afin de prévoir cette éventualité, le Conseil du STIF se prononcera également sur les modalités de la concertation envisagées :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information** sur le projet et les modalités de concertation notamment aux riverains, entreprises, etc. situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que dans des lieux de vie de la zone concernée par le projet ;



SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro : Trinité-d'Estienne d'Ouves • bus : 26-32-43-87-74
Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 08 11 05 • www.stif.info



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

- **Un dispositif de consultation du public** couvrant le territoire concerné par le projet prévoyant notamment des rencontres publiques;
- **Un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public.

En vous remerciant par avance pour votre implication dans l'avancement de ce projet, je ne manquerai pas de revenir vers vous à l'issue de la décision de la CNDP pour la préparation de cette phase de dialogue et d'échange.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.


Jean-Louis PERRIN

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro : Trinité-d'Estienne d'Ouves • bus : 26-32-43-87-74
Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 08 11 05 • www.stif.info

Annexe 8

Le courrier de saisine de la CNDP par le STIF du 13/05/2014



L'autorité organisatrice de vos
transports en Ile-de-France

La directrice générale

DPI-POLE CONCERTATION/PROJETS FERROVIAIRES/GLG/MF/KC/14002570

Affaire suivie par :

Gaëlle LE GENISSEL

Tél : 01 53 59 21 42

gaelle.le-genissel@stif.info

Mickaël FOLLIOT

Tél : 01 82 53 81 06

mickael.folliot@stif.info

Paris le **13 MAI 2014**

Monsieur Christian LEYRIT
Président de la Commission
Nationale du Débat Public
224 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Monsieur le président,

Le projet de prolongement de la ligne 1 du métro à l'est du Château de Vincennes jusqu'à Val-de-Fontenay est inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France approuvé en 2013 et au Contrat de Projets Etat-Région Ile-de-France 2007-2013. Il est également inscrit dans le Protocole Etat-Région du 19 juillet 2013 relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports (2013/2017) dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

Le projet de prolongement de la ligne 1 du métro consiste à prolonger la ligne 1 existante sur un tracé de 7 km environ, ponctué de trois nouvelles stations, dont une station terminus à Val-de-Fontenay.

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales a été approuvé par le Conseil du STIF du 11 décembre 2013, vous le trouverez joint à cet envoi.

Le coût du projet est estimé, à ce stade des études, à environ 900 millions d'euros hors matériel roulant.

Le projet de prolongement de la ligne 1 du métro a vocation à répondre aux objectifs suivants :

- **Favoriser une mobilité durable**, plus respectueuse de l'environnement, en renforçant l'usage des transports en commun au sein du territoire, depuis ou vers les territoires voisins;
- Conforter ce territoire stratégique du cœur de l'agglomération par une **articulation optimisée entre le prolongement de la ligne 1 et les projets d'aménagement**;
- **Créer une liaison structurante radiale participant au maillage avec le réseau lourd de transport en commun** notamment avec les lignes A et E du RER, le prolongement de la ligne de tramway T1 et la future ligne 15 (tronçon Rosny-Champigny prévu à l'horizon 2030) à Val-de-Fontenay.

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro - Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 20-32-43-07-74
Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



Conformément à l'article L.121-8 du code de l'environnement, le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France et maître d'ouvrage de l'opération, a l'honneur de saisir la Commission nationale du débat public du projet de prolongement de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay.

Les caractéristiques plus détaillées du projet sont présentées dans le dossier de saisine joint à ce courrier. Celui-ci synthétise les résultats des principales études menées jusqu'à présent. Il est accompagné d'une étude de contexte résumant les premiers avis des acteurs directement concernés par cette nouvelle infrastructure et les premiers axes de définition des modalités envisageables de la future consultation du public.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

Sophie Mougard

Annexe 9

Les décisions de la CNDP

9.1 - La décision de la CNDP sur le mode de consultation du public du 4/06/2014

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 JUIN 2014

DÉCISION N° 2014 / 22 / LI / 1

PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO A L'EST DE CHATEAU DE VINCENNES JUSQU'A VAL DE FONTENAY

La Commission nationale du débat public,

- vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
- vu la Charte de l'environnement, notamment son article 7
- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu la lettre de saisine de la Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile de France en date du 13 mai 2014 et le dossier joint relatif au projet de prolongement de la ligne 1 du métro à l'est de château de Vincennes jusqu'à Val de Fontenay,

après en avoir délibéré,

- considérant que ce projet ne présente pas un caractère d'intérêt national au sens des dispositions sus visées du code de l'environnement ;
- considérant que ses enjeux socio-économiques et environnementaux restent localisés ;

DÉCIDE :

Article 1 :


Il n'y pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de prolongement de la ligne 1 du métro à l'est de château de Vincennes jusqu'à Val de Fontenay.

Article 2 :

Il est recommandé au Syndicat des Transports d'Ile de France d'ouvrir une concertation sur ce projet selon les modalités suivantes :

- elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la CNDP désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
- elle fera une large place à l'information du public et à la participation de celui-ci, notamment à l'occasion de réunions publiques,
- elle fera l'objet d'un compte rendu à la Commission nationale qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Cette concertation devra porter une attention particulière aux analyses socio-économiques des différentes variantes, à la gestion de l'interconnexion à Val de Fontenay, à l'impact du projet sur le Bois de Vincennes et sur la saturation du tronçon central de la ligne aux heures de pointe.

Le Président

Christian LEYRIT

9.2 - La décision de la CNDP sur la nomination d'un garant du 2/07/2014

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 JUILLET 2014

DÉCISION N° 2014 / 27 / LI / 21

PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO A L'EST DE CHATEAU DE VINCENNES JUSQU'A VAL DE FONTENAY

La Commission nationale du débat public,


- vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
- vu la Charte de l'environnement, notamment son article 7
- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu la lettre de saisine de la Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile de France en date du 13 mai 2014 et le dossier joint relatif au projet de prolongement de la ligne 1 du métro à l'est de château de Vincennes jusqu'à Val de Fontenay,
- vu la décision n° 2014/22/LI/1 du 4 juin 2014, recommandant l'organisation d'une concertation,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Madame Claudé BREVAN est nommée garante de la concertation sur le projet de prolongement de la ligne 1 du métro à l'est de château de Vincennes jusqu'à Val de Fontenay, chargée de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

Le Président

Christian LEYRIT

Rapport du garant Prolongement de la ligne 1 du métro entre château de Vincennes et Val de Fontenay

10 novembre 2014 - 10 janvier 2015

RAPPORT DU GARANT

Prolongement de la ligne 1 du métro entre château de Vincennes et Val de Fontenay

10 novembre 2014 - 10 janvier 2015

Claude BREVAN
Désignée par la
Commission nationale
du débat public

Mme la Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile de France a, en date du 19 mai 2014, saisi la Commission nationale du débat public d'un dossier relatif au prolongement de la ligne 1 du métro en direction de l'est de Château de Vincennes jusqu'à Val de Fontenay.

Le 4 juin 2014, la CNDP s'est prononcée en faveur de l'organisation d'une concertation sous l'égide d'un garant et a en date du 2 juillet 2014 désigné Claude Brévan comme garante de cette concertation.

LA PHASE DE PREPARATION DE LA CONCERTATION

Le STIF et la RATP intervenant conjointement comme maîtres d'ouvrage dans ce projet ont une expérience confirmée de la concertation et le travail de préparation était largement engagé lors de la première réunion de travail avec la garante.

Cinq réunions de travail ont permis d'arrêter les modalités de la concertation et de valider les documents d'information préparés par la maîtrise d'ouvrage. Ces réunions ont été complétées par une visite des sites concernés par les diverses propositions de tracé de la future infrastructure.

Compte tenu de la brièveté des délais avant le démarrage de la concertation, la garante a rencontré peu d'élus à titre individuel, une des réunions préparatoires organisées par le STIF ayant rassemblé l'ensemble des collectivités concernées : villes, Départements du Val de Marne et de Seine saint Denis, et les financeurs : Région Ile de France et Etat.

Les échanges entre la personne référente du STIF, Mme Anne Descos et la garante et portant sur la validation des documents se sont effectués essentiellement par la voie électronique. Ils ont été nombreux et la garante s'est exprimée à chaque étape de l'élaboration des documents destinés à l'information et au dispositif de communication.

Les éléments demandés spécifiquement par la garante ont été :

- l'élaboration d'un questionnaire d'avant concertation visant à mieux connaître les attentes des citoyens, les enjeux qui leur semblaient les plus importants et les moyens d'expression qu'ils envisageaient d'utiliser. Ce questionnaire mis en ligne du 6 octobre au 6 novembre 2014 a reçu 186 avis confirmant les enjeux identifiés par la maîtrise d'ouvrage et manifestant un grand intérêt pour les réunions publiques.
- l'ouverture d'un compte Twitter permettant une communication rapide et un suivi du débat en temps réel et s'adressant notamment aux personnes qui ne se déplacent pas en réunion publique

LES DISPOSITIFS D'INFORMATION SUR LA CONCERTATION ET SUR LE PROJET

L'ensemble des moyens habituels a été mobilisé et l'ampleur des dispositifs et leur diversité écartent toute polémique sur la question revenant fréquemment à l'occasion des concertations ou des débats publics autour de personnes qui n'auraient pas été informées du projet et des réunions qui allaient permettre d'en débattre. Ajoutons qu'une association locale « Métro Rigollots Val de Fontenay » qui compte de nombreux adhérents et qui milite depuis longtemps en faveur du projet de prolongement a été très active comme relai de l'information sur la tenue de cette concertation.

Ont été mis en œuvre :

- Une campagne d'affichage : 1350 affiches ont été apposées dans les réseaux de transport, les lieux de vie collective, les halls d'immeuble etc....
- Un dépliant d'information de 6 pages portant sur le projet et sur la concertation a été largement diffusé (135 000 ex) par boitage, tractage et mise à disposition dans divers lieux publics. Ce dépliant, très bien fait, comportait une carte T détachable qui a été très largement utilisée pour émettre un avis sur le projet
- Le site internet du projet très lisible donnait accès à l'ensemble des documents d'information et en particulier au dossier des maîtres d'ouvrage conjoints, STIF et RATP. Au cours du débat et pour répondre aux demandes de précisions émanant du public, la garante a demandé à la maîtrise d'ouvrage de réaliser et mettre en ligne 6 fiches thématiques détaillée sur des aspects méthodologiques et en particulier les modes d'estimation des perspectives des besoins de déplacement en transport collectif, mais également des fiches techniques sur la construction des stations etc.... Le site a également accueilli les comptes-rendus des réunions publiques

La fréquentation du site a été particulièrement importante atteignant plus de 9000 visites.

- Le dossier des maîtres d'ouvrage conjoints, complet et facilement lisible

LE TEMPS DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015. Les échanges autour du projet ont eu lieu au cours de réunions publiques et de rencontres de proximité. Les avis reçus par courrier ou par internet moins interactifs par nature que les échanges en réunion ont néanmoins contribué largement à ouvrir à tous la possibilité de s'exprimer.

Quatre réunions publiques

Une réunion sur invitation

La maîtrise d'ouvrage a souhaité organiser le 18 novembre une réunion sur invitation réservée aux élus représentant les villes directement concernées et les villes limitrophes ainsi que les associations les plus concernées par ce projet. Cette singularité dans l'organisation d'une concertation publique était motivée par le souci de donner un temps d'expression spécifique à ces participants afin d'éviter d'empiéter exagérément sur le temps de parole du public lors des réunions réellement « publiques » et ouvertes à tous.

La réunion a porté sur le projet lui même mais également sur les méthodes de travail ayant permis son élaboration. Elle a également permis d'éclairer la maîtrise d'ouvrage sur les sensibilités de la population à certains aspects du projet et en particulier sur les risques d'une incompréhension quant aux délais de réalisation d'un projet attendu de longue date. L'ensemble des collectivités s'étant préalablement prononcées en faveur du tracé permettant la desserte du quartier des Grands pêcheurs à Montreuil, il a été précisé lors de cette réunion que la maîtrise d'ouvrage quant à elle devait présenter équitablement les trois hypothèses de tracés lors des réunions publiques afin d'éviter tout malentendu sur l'objet même de la concertation. Les participants à cette réunion ont pour la plupart participé aux réunions générales ce qui a été apprécié par le public

Trois réunions ouvertes à tous

Elles se sont tenues le 24 novembre à Vincennes, le 2 décembre à Montreuil et le 17 décembre à Fontenay sous bois.

Organisées dans des écoles ou des lieux publics, elles ont rassemblé un public très nombreux (plus de 650 personnes) en particulier à Montreuil et Fontenay-sous-Bois. Elles ont donné lieu à une soixantaine d'interventions. Il n'y a eu aucune « monopolisation » de la parole par des responsables élus ou associatifs et ce sont bien des avis individuels qui ont été portés à la connaissance du maître d'ouvrage et du public. L'association Métro Rigollots Val de Fontenay pourtant très active sur le dossier, ne s'est exprimée que brièvement pour rappeler sa position en faveur du projet et n'a pas pris parti sur un tracé en particulier. Les réunions se sont toutes déroulées selon le même canevas : après un accueil par le maire de la commune, présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage et jeu de questions réponses.

La garante n'a pas souhaité animer ces réunions préférant conserver une position d'observation et de vigilance en intervenant à plusieurs reprises pour demander aux maîtres d'ouvrage conjoints de préciser et même quelquefois nuancer ses propos lorsque le public semblait interrogatif ou réagissait à des propos apparaissant à certains comme partiaux.

Les réunions ont donc été animées par Mme Chardonnet du cabinet C&S Conseils qui a fait une synthèse des points essentiels à retenir de ces échanges à l'issue des séances de travail. Le public connaissait assez bien le dossier et les échanges ont eu lieu dans une ambiance courtoise.

Les rencontres de proximité

Trois rencontres de proximité ont permis de sensibiliser un public plus large au projet et faire connaître les moyens d'expression : Une rencontre sur le marché Diderot à Vincennes le 22 novembre, et deux rencontres dans des stations, l'une à Château de Vincennes le 9 décembre et l'autre à Val de Fontenay le 13 novembre.

Le choix des dates et des horaires semble avoir joué un rôle assez important dans la richesse des échanges qui ont eu lieu dans ces différents sites : organisée un samedi matin, la rencontre sur le marché a semblé être assez riche ainsi que celle ayant eu lieu à la station Val de Fontenay dans l'heure de midi dans un espace adapté à des échanges un peu prolongés. Les voyageurs qui disposaient de quelques minutes prenaient les documents et posaient des questions.

Le choix de l'horaire de fin de soirée pour la rencontre à la station Château de Vincennes alors que les voyageurs étaient pressés de rentrer chez eux un soir d'hiver, allié à l'installation de l'équipe de la maîtrise d'ouvrage dans un courant d'air particulièrement inconfortable étaient peu favorables à des échanges approfondis, la plupart des voyageurs se contentant de prendre les documents distribués. Les Vincennois se sont intéressés plus particulièrement à la station prévue au carrefour des Rigollots desservant l'est de la commune de Vincennes.

Les avis adressés à la maîtrise d'ouvrage

- Plus de 1800 avis reçus via les cartes T
- Plus de 700 avis transmis via internet
- une pétition à l'initiative de citoyens de Montreuil et signée par 163 personnes
- une pétition rassemblant 1200 signatures remise par l'association « Appel pour Fontenay »

Diverses contributions sont parvenues pendant le temps de la concertation

- Six collectivités ont adressé des contributions, des avis ou des délibérations au Président du Syndicat des transports d'Ile de France : la ville de Montreuil ; la ville de Fontenay-sous-Bois ; la ville de Nogent-sur-Marne, la communauté d'agglomération Est ensemble, le département de Seine Saint Denis, le département de Seine et Marne.
- Les Chambres de commerce et d'industrie du Val-de-Marne et de Seine Saint Denis ont adressé une contribution commune.
 - L'association des usagers des transports FNAUT Ile-de-France
 - L'association Metro Rigollots Val de Fontenay
 - Le groupe « Ensemble réveillons Fontenay »

Nota : alors que l'on assiste à une maîtrise quasi générale des nouvelles technologies il peut paraître surprenant de constater le grand intérêt que continuent à présenter les cartes préaffranchies alors même que ce projet se situe en milieu densément urbanisé avec vraisemblablement un taux d'accès à internet très élevé : près des 2/3 des avis ont été rédigés sur ce support.

LES APPORTS DE LA CONCERTATION

Le premier constat est celui de l'importance de la mobilisation autour de ce projet

Attendu depuis 80 ans aux dires de certains même si ce n'était pas dans sa dimension actuelle puisqu'il ne s'agissait alors que d'un prolongement jusqu'au carrefour des Rigollots à Vincennes, l'engagement d'un processus de réalisation a suscité un intérêt rarement atteint pour un projet porté par le STIF et la RATP. Outre la présence importante aux réunions publiques au cours desquelles le public s'est largement exprimé, plus de 2850 avis et contributions ont été reçus.

L'intérêt du public a été constant pendant toute la durée de la concertation : de la mise en ligne du dossier le 10 novembre 2014 à la clôture de la concertation le 10 janvier 2015 alors que la dernière réunion publique s'était tenue le 17 décembre.

Le site Internet a reçu plus de 9000 visites dont plus de la moitié assez longues.

Le compte Twitter conçu pour informer du projet et de la concertation a connu un succès mitigé puisqu'il n'a intéressé que 128 abonnés représentant très majoritairement des élus, des collectivités, des partis politiques et des associations. Il a servi essentiellement à inciter à la participation en informant de la tenue des réunions. Très peu de questions sont parvenues par ce biais pendant les réunions ce qui s'explique à la fois par le statut des abonnés et par la contrainte liée à l'obligation de concision des messages.

Le second constat est celui de l'intérêt que présente la diversité des moyens d'expression offerts au public

L'analyse de la teneur des avis émis en réunion publique et celle des contributions parvenues via internet et les cartes T fait apparaître des nuances importantes dans la liberté d'expression que s'autorisent leurs auteurs respectifs. Les avis négatifs portant sur l'opportunité du projet ont été quasi absents des réunions publiques alors qu'ils sont beaucoup plus fréquents bien que minoritaires dans les avis transmis par internet (environ 5% des 700 avis) et via les cartes T (presque 7% des 2100 avis reçus).

Ces différences peuvent s'expliquer par l'ambiance générale des réunions publiques. Les salles rassemblaient un public très majoritairement acquis au principe du projet et les interventions portaient sur des aspects techniques, sur les délais de réalisation et surtout sur le choix des tracés ou des propositions de variantes. Il n'était dans ce contexte vraisemblablement pas aisé d'exprimer haut et fort son opposition au projet ce qui peut apparaître regrettable car cela a écarté un débat sérieux sur les arguments des opposants. Plus regrettable encore, l'anonymat des cartes préaffranchies a favorisé l'expression de propos dont le caractère indéniablement insultant et même raciste a conduit la maîtrise d'ouvrage à ne pas les prendre en compte.

Autre différence notable, alors que les participants aux réunions avaient bien intégré que cette concertation n'était pas un « référendum » sur le choix du tracé à retenir mais un débat sur le projet fondé sur l'argumentation, les avis tant par courrier que sur internet sont très fréquemment laconiques se limitant à applaudir à ce projet et/ou à donner un choix de tracé sans plus d'explication. De nombreux avis sont néanmoins argumentés et certains très longuement.

En tout état de cause et quelle que soient les justifications figurant dans ces avis, c'est bien l'ensemble de ces contributions qui est à prendre en compte.

Le troisième constat concerne la frustration du public face au champ même de la concertation

- Une partie du public aurait manifestement souhaité que le projet de prolongement de la ligne 1 soit présenté dans une approche plus large des déplacements et de la place du transport collectif dans l'est parisien intégrant notamment la desserte de Montreuil de Nogent et du Perreux.

Force est de constater que l'articulation du prolongement de la ligne 1 avec les transports existants et projetés a porté essentiellement sur les échanges directs entre la ligne 1 et les lignes de RER, le Grand Paris Express et le futur tramway T1 à Val de Fontenay, la qualité de ces échanges étant un des objectifs les plus importants du projet. Certains participants en général opposés à la réalisation d'une station aux grands Pêchers ont longuement évoqué la desserte de Montreuil déjà très satisfaisante selon eux : futur prolongement de la ligne 9, et prolongements déjà engagés de la L11 et du T1. Pour des personnes peu familières de ces dessertes des divers quartiers de Montreuil, il était assez difficile d'avoir un avis sur ces arguments.

- Une large majorité du public a regretté que la concertation n'aborde pas suffisamment l'amélioration à court terme du réseau de transport existant.

L'insatisfaction face au réseau de bus actuel a été évoquée à chaque réunion et également dans les avis : les habitants de Fontenay-sous-Bois se sont montrés exaspérés par la lenteur, l'inconfort et la saturation de la ligne de bus 118 et ils n'entendent pas attendre 2030 pour bénéficier d'une amélioration. Des amorces de réponses leur ont été apportées, laissant entendre que des améliorations ne relevaient pas du seul gestionnaire de la ligne mais nécessitaient des aménagements de voirie permettant de fluidifier la circulation des autobus aux heures de pointe. Le public s'est également intéressé à la restructuration du réseau de bus après la mise en service du prolongement de la ligne 1 semblant indiquer par cette in par ailleurs, plusieurs avis négatifs sont motivés par la priorité à attribuer des crédits à une amélioration de l'accessibilité de la ligne 1 aux personnes handicapées plutôt qu'à son extension. Enfin l'automatisation de la ligne 1 n'a manifestement pas convaincu tout le monde, de nombreuses personnes considérant que cela avait dégradé la qualité du service. Ces deux derniers points ayant été abordés essentiellement dans des avis écrits, la maîtrise d'ouvrage n'a pas donné de réponses pendant le temps de la concertation ce qui aurait été difficile compte tenu de la brièveté du temps de la concertation.

LES APPORTS DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET LUI MEME

Les débats sur les tracés sont marqués par un fort « esprit de clocher »

L'ensemble des avis étant très détaillé dans le bilan établi par la maîtrise d'ouvrage, ce bilan n'en reprendra que les traits essentiels.

Les habitants de cette partie de l'est parisien sont manifestement attachés à leur identité communale et il semble bien que l'intercommunalité soit portée essentiellement (toutefois pas exclusivement) par les élus comme en atteste leur position commune en faveur d'un tracé passant par Montreuil.

Si de nombreuses positions en faveur de tel ou tel tracé s'expliquent par des motivations personnelles (et qui pourrait blâmer ceux qui souhaitent raccourcir leur temps de transports quotidiens ou d'autres qui craignent les expropriations?), de nombreuses voix traduisent une réflexion au niveau de l'organisation de leur commune. C'est le cas à Fontenay-sous-Bois où l'on justifie la préférence pour une station à Verdun (quitte à réaménager le parcours final jusqu'à Val de Fontenay) par la nécessité de desservir des équipements collectifs existants ou prévus à court terme. C'est également le cas à Montreuil, où les défenseurs d'une station aux Grands Pêchers dont la rénovation s'achève soulignent la médiocrité de la desserte de ce quartier situé à 2km du métro Mairie de Montreuil. C'est enfin le cas à Vincennes où de nombreuses oppositions au projet sont liées à un regret de perdre le statut de tête de ligne assurant un certain confort mais aussi justifiées fréquemment par la conviction que Vincennes n'a rien à voir sociologiquement avec les communes situées plus à l'est et dont les populations ne peuvent que perturber le caractère paisible de la ligne 1. La ligne 1 est « leur métro ».

Le choix de tracé retenu en première approche par l'ensemble des maires concernés, les conseils départementaux et le conseil régional ne fait pas l'unanimité

Lors de la première présentation publique du projet, comme lors de la réunion restreinte, la maîtrise d'ouvrage a fait état de la préférence des responsables élus en faveur du tracé passant par Montreuil comme desservant davantage de personnes, actuellement éloignées de transports collectifs, desservant le pôle d'activités de Val de Fontenay et permettant un raccordement simple avec les RER. Ces propos pouvant apparaître à juste titre comme reflétant une décision déjà prise et rendant inutile la concertation en cours, M SERNE, vice-président du Conseil régional en charge des transports et la garante ont rappelé que cette première position n'avait pas pour conséquence d'écarter les deux autres hypothèses et que les trois tracés étaient étudiés et soumis à la concertation. Le soupçon de partialité du maître d'ouvrage en faveur de ce projet dit tracé 1, s'il a été très largement atténué n'a pas totalement disparu, la présentation des avantages moindres des deux autres tracés étant ressentie par certains comme un argumentaire « repoussoir ». Le tracé passant par Verdun a été ardemment défendu et a recueilli à ce stade ce qui semble être la majorité des suffrages, les positions en faveur des grands Pêchers étant apparues surtout vers la fin de la concertation. Le tracé passant par Fontaine a eu manifestement moins d'adeptes.

Par ailleurs, plusieurs tracés alternatifs ou variantes ont été produits au cours du débat, l'une d'elle tentant de concilier les trois tracés afin d'assurer une desserte optimale et de lever les difficultés propres à l'arrivée sud de la ligne 1 à Val de Fontenay. A l'exception d'un projet alternatif dont l'objectif était très éloigné de celui sous tendu par le projet présenté à la concertation et que l'on peut considérer comme hors sujet, tous ces projets élaborés par des personnes qui ont réfléchi et travaillé pour la collectivité et non en fonction d'un intérêt personnel ont reçu une première réponse mettant en évidence les contraintes techniques ou fonctionnelles induites par tel ou tel tracé. Les maîtres d'ouvrage conjoints se sont engagés à étudier plus spécialement la variante proposée d'un tracé passant par Verdun et rejoignant Val de Fontenay à l'est dit 1/2/3 et les élus présents et la garante ont insisté pour que cette étude soit faite sans à priori en distinguant clairement ce qui relève de contraintes ou d'obstacles techniques, d'éléments financiers et économiques, d'efficience et ce qui procède de choix d'aménagement et /ou d'équité territoriale.

Comme c'est souvent le cas, cette concertation a fait apparaître la difficulté du public à accepter les arguments écartant leurs propositions lorsqu'ils sont issus de contraintes techniques concernant la réalisation de l'ouvrage ou son fonctionnement. L'ensemble des personnes favorables au projet considère les gains de temps de transport comme un atout essentiel du projet. Ce public a cependant du mal à considérer le temps supplémentaire de parcours entre le carrefour des Rigollots et Val de Fontenay qu'occasionneraient une station supplémentaire ou un tracé dont les courbes contraindrait les convois à ralentir dans l'hypothèse d'un tracé passant par Verdun et atteignant Val de Fontenay à l'est comme un empêchement sérieux à leur réalisation.

Les arguments des opposants au projet méritent des réponses

Comme il a été indiqué peu d'arguments justifiant une opposition au projet ont été présentés en réunion publique et la maîtrise d'ouvrage n'a donc eu que très peu l'occasion d'y répondre. Les justifications d'un refus du prolongement de la ligne 1 au motif assez explicite que les habitants de Fontenay-sous-Bois et de Montreuil ne sont pas compatibles avec le fonctionnement paisible de cette ligne « historique » ne semblent pas appeler de réponses autre que politiques. Par contre, de nombreux rejets du projet sont motivés par des questions sur le financement du projet, la réalité des budgets disponibles, la non priorité de ce projet pour desservir une commune déjà desservie par deux RER, l'inquiétude sur l'impact de ce projet sur la fiscalité locale, la nécessité de privilégier l'amélioration du fonctionnement du RER A et l'incompréhension face à la complexité du réseau de transport de l'est parisien et ces observations méritent que des réponses leur soient apportées. Le scepticisme exprimé sur le financement du projet a reçu un début de réponse de la part du vice-président de conseil régional, M Pierre SERNE qui a confirmé la disponibilité de financements nécessaires à la poursuite des études sans pouvoir s'avancer précisément sur les financements de la réalisation

Cette concertation ramassée dans le temps a été bien conduite par des équipes qui se sont montrées soucieuses d'apporter des informations claires et sincères à un public intéressé. Pour compléter ce travail de dialogue, Il serait souhaitable que des réponses soient apportées aux questions qui ont été posées sur le site et qui n'ont pas été traitées lors des réunions publiques. Le questionnaire d'évaluation mis en ligne par

le STIF et la RATP après la clôture de la concertation fait apparaître une satisfaction très majoritaire des personnes qui ont répondu. La qualité de l'information a été reconnue ainsi que l'ouverture des débats.

La concertation a par ailleurs fait apparaître une très grande maturité du public. Porteur d'un projet attendu depuis longtemps mais annoncé avec une mise en service à 15ans donc à un terme très lointain pour des usagers actuels des transports collectifs, le public a manifesté une certaine incompréhension de ces délais. Pour autant et dans sa grande majorité, tant lors des réunions publiques qu'en adressant des avis au maître d'ouvrage, il a très majoritairement montré une très grande satisfaction et parfois même un enthousiasme de voir s'enclencher le processus de réalisation de ce projet, démentant ainsi les propos courants sur le silence de ceux qui adhèrent et qui ne se mobilisent pas pour le faire savoir. Le public attend avec intérêt l'analyse de la variante 1/2/3 et sa qualité est essentielle si l'on veut que la décision quelle qu'elle soit qui sera arrêtée soit comprise par le public. Il semble enfin que ce public souhaite être associé étroitement, une fois le choix du tracé arrêté, à la mise au point du projet et à la réflexion sur la période de chantier qui occasionnera inévitablement des perturbations au niveau de la vie locale.



Commission nationale
du débat public

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

3. Avis de la DRIAAF et de la DRAC



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

3.1. AVIS DE LA DRIA AF



Service régional de la forêt et du bois,
de la biomasse et des territoires
Dossier suivi par : Mélanie NOAN
Tél. : 01 41 24 17 32
Courriel : melanie.noan@agriculture.gouv.fr

Attribution	Échelle	Ré.
BB	CH	
CAB		
DGA-EX.		
DGA-FR.		
DGA-DEV.	DRP	
NOAN		
A.C		

Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Alimentation, de l'Agriculture
Forêt d'Île-de-France

Île-de-France Mobilités
50 rue de la victoire
75 009 PARIS
À l'attention de M. Gilles FOURT



N.Réf. : PES/MN

20 / 299

Cachan, le 23 OCT. 2020

Objet : Demande d'avis concernant le défrichement suite au projet de prolongement de la ligne 1 dans le bois de Vincennes

Par courriel reçu en date du 9 septembre 2020, vous m'avez fait part du projet de prolongement de la ligne 1 du métro Val-de-Fontenay dans le bois de Vincennes.

Une visite sur site a été réalisée le 8 octobre 2020, il a été constaté que le bois de Vincennes est très fréquenté par le public et que l'enjeu social est important.

Les emprises boisées du projet sont donc soumises à demande d'autorisation de défrichement. Un coefficient minimal de 3 sera appliqué car le défrichement est effectué dans l'agglomération centrale de la région.

Les autorisations de défrichement sont subordonnées à la réalisation de l'une ou plusieurs des conditions suivantes :

- L'exécution de travaux de boisement ou reboisement
- La réalisation de travaux d'amélioration sylvicole
- Un versement au fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB)

Le reboisement prévu après les travaux pourra être considéré, en partie, comme mesure compensatoire.

Mon service reste à votre entière disposition pour toute information complémentaire que vous jugeriez utile.

Le chef du service régional de la forêt et du bois,
de la biomasse et des territoires

Pierre-Emmanuel SAVATTE

18 avenue Carnot - 94240 CACHAN Cedex
Tel : 01 41 24 17 00
Driaaf-ile-de-france@agriculture.gouv.fr
<http://driaaf.ile-de-france.agriculture.gouv.fr/>



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

3.2. AVIS DE LA DRAC



PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Paris, le 15 Juin 2020

Direction régionale
des affaires culturelles d'Île de France

Le conservateur régional de l'archéologie
d'Île-de-France

2200877 du 25/06/20

Affaire suivie par :	Service régional de l'Archéologie	Laurence MOREND - Héloïse Diema	Rep. DG	Rep. Directe
Tél :	01 46 06 51 69 - 01 56 06 51 73			
Courriel :	laurence.morend@culture.gouv.fr heloise.diema@culture.gouv.fr			
Réf. :	SD/AM/DCI/2020-130			
Copie :	DGA-PIL R.V.V. C.O.M. A.C.			

Objet : Demande d'informations au titre de l'archéologie préventive archéologiques dans le cadre de l'élaboration de dossiers réglementaires sur le prolongement de la ligne 1 du Métro en direction de Val de Fontenay.

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre courrier concernant l'affaire citée en objet sur le patrimoine archéologique enfoui.

En effet, l'existence avérée de sites archéologiques sur les communes concernées par ce projet reflète l'état actuel de notre information, mais ne préjuge absolument pas de l'éventuelle mise au jour de vestiges à l'occasion d'aménagement futurs.

Conformément aux dispositions de l'article R. 523-12 du Livre V du Code du patrimoine, je vous rappelle que le futur aménageur peut, avant de déposer une demande pour obtenir les autorisations requises par les lois et règlements, saisir le Préfet de région afin qu'il examine si son projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques.

Pour cela, le futur aménageur doit transmettre un dossier comportant un plan parcellaire, le descriptif du projet, son emplacement sur le terrain d'assiette, ainsi qu'une notice précisant les modalités techniques d'exécution des travaux. Si le Préfet constate que ce projet est susceptible d'affecter des éléments du patrimoine archéologique, il en informe le demandeur. Dans ce cas, en vertu de l'article R. 523-14, l'aménageur peut saisir le Préfet d'une demande anticipée de prescription de diagnostic archéologique.

Pour le Préfet de Région, Préfet de Paris
et par délégation,
la directrice régionale des affaires culturelles
et par subdélégation,
le conservateur régional de l'archéologie d'Île-de-France

Jean-Marc Gouédo
conservateur en chef du patrimoine,
adjoint au conservateur régional
de l'archéologie d'Île-de-France
Stéphane DESCHAMPS
Direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France
47 rue Le Peletier 75009 Paris - Standard 01 56 06 50 00 - Télécopie 01 56 06 52 01
Adresse Internet : www.ile-de-france.culture.gouv.fr



LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE LA CULTURE

Vincennes, le 04/08/2020 .

Mme FINAZ Ghislaine
Architecte des Bâtiments de France

A

Île-de-France Mobilités
(Syndicat des Transports d'Île-de-France)
Projets Métro et Pôles
41 rue de Châteaudun
75009 PARIS

à l'attention de M. ROZE Christophe

Direction Régionale
des Affaires Culturelles d'Île de France
Service Métropolitain de l'Architecture et du
Patrimoine du Val de Marne

Affaire suivie par: Ghislaine FINAZ
Service: SMAP 94
Tél: 01 43 65 25 34
Courriel: smap94@culture.gouv.fr

Référence: 2020/181/GF/AP
P.J.:

Objet : Demande d'informations au titre de l'archéologie préventive dans le cadre de l'élaboration de dossiers réglementaires portant sur le projet de prolongement de la ligne 1 du métro à Val-de-Fontenay

Monsieur,

Votre courrier du 4 mai 2020 (référence DI/Projets Métro et Pôles/CR/KC 20001802) nous a été transmis par la DRAC Île-de-France.

Voici nos observations concernant le plan du prolongement de la ligne 1 fournie avec votre lettre :

- de nombreuses maisons et immeubles remarquables et repérés par le Site Patrimonial Remarquable (SPR) de Fontenay se trouvent sous le tracé de la ligne projetée, notamment au niveau des avenues de la Dame Blanche, Foch, des Charmes, de la République et de la rue André Laurent. Faut-il prévoir des capteurs sur ces constructions pour mesurer les éventuelles vibrations causées par le métro ?
- la profondeur de l'équipement devrait être précisée sur la totalité du tracé pour mieux juger les conséquences du projet sur ces édifices.
- Quels sont les mouvements de terrain en surface liés au creusement ? Y a-t-il un relevé des impacts suivant la profondeur du percement ?

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Mme FINAZ Ghislaine
Architecte des Bâtiments de France
SMAP Val-de-Marne

Tour du Bois, Château de Vincennes 94300 Vincennes
tél. 01 43 65 25 34 télécopie 01 43 65 36 93

Site : www.culture.gouv.fr/culture/sites-sdaps/sdap94/ courriel : sdap-val-de-mame@culture.gouv.fr



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

4. Avis du Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI)



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

4.1. AVIS DU SGPI



Le Secrétaire général

Dossier suivi par Jean-Paul NICOLAÏ
Evaluation des investissements publics
contre-expertise@pm.gouv.fr

Paris, le 2 Juillet 2021
Avis 2021-n°97

AVIS DU SGPI	
PROCEDURE : CONTRE-EXPERTISE DU DOSSIER D'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	
DU PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO PARISIEN	
Ministère concerné :	Ministère de la Transition Écologique Ministère en charge des Transports
Porteur du projet	Île-de-France Mobilités
Date de réception du dossier	10 mars 2021
Date du rapport de contre-expertise	02 Juillet 2021
SYNTHESE DE L'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE¹	
Coût total du projet examiné (financement État selon le décret 2013-1211)	1 489,4 M€ HT (2017) Non fixé
VAN socio-économique	-140 M€ (2017)
Principaux bénéfices quantifiés² (Effets non quantifiés notamment :)	<ul style="list-style-type: none"> - Coût infrastructure - 2 143 M€ - Coût matériel roulant - 182 M€ - Coût exploitation - 486 M€ - Gains de temps + 1 813 M€ - Gains liés au report modal + 858 M€
Dimensionnement	<ul style="list-style-type: none"> - Longueur : 4,8 Km + 0,6 km (arrière gare) - Stations : 3 stations nouvelles - Fréquentation : 13 600 voyageurs/h HPM - Fréquentation : 95 000 voyageur/j - Section
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> - Durée des travaux : 8 ans - Date de mise en service : 2035
Projet déclaré à l'inventaire	OUI

P.J. : rapport de contre-expertise daté du 1er juillet 2021

1. Présentation du projet

Éléments de contexte

Aujourd'hui, le Métro 1, entièrement automatique, relie La Défense à la station Château de Vincennes en traversant Paris d'Ouest en Est.

Demain, le Métro 1 sera prolongé à l'est, de l'actuel terminus Château de Vincennes à la station Val de Fontenay, desservant trois nouvelles stations :

- Les Rigollots à Fontenay-sous-Bois, et à la lisière de Vincennes,
- Grands Pêcheurs à Montreuil,
- Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois.

Ce prolongement permettra de répondre aux besoins de déplacements du territoire en desservant les villes de l'Est francilien : Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois et de les relier au réseau structurant de transports en commun francilien via notamment des correspondances à Val de Fontenay, avec le RER A, RER E ainsi que les futures lignes du Tramway T1 prolongé et de la Ligne 15 Est du métro automatique du Grand Paris Express.

Rappel des grandes étapes du projet

- 2013 Approbation du DOCP par le Conseil du STIF
- 2014 / 2015 Concertation recommandée avec garant
- 2015 Approbation du bilan de la concertation par le Conseil du STIF
- 2018 Livraison des études préliminaires par RATP et expertise des coûts
- 2019 Recherche d'optimisations (étude sur la mutualisation des bâtiments voyageurs des Lignes 1 et 15 Est à Val de Fontenay, expertise acquisitions foncières, arrière gare)
- 2020 Approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités du Schéma de Principe et du dossier d'enquête d'utilité publique
- 2021 Saisine de la Préfecture du Val de Marne pour coordination de l'enquête d'utilité publique ; Saisine de l'Autorité environnementale (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) pour examen du dossier d'enquête ; Saisine du Secrétariat général pour l'investissement pour contre-expertise du bilan socioéconomique du projet
- Enquête publique envisagée au second semestre 2021
- Déclaration d'utilité publique attendue en 2022
- Démarrage des études de conception en 2023
- Démarrage des travaux à horizon 2028
- Mise en service 2035

Caractéristiques

- 4,8 km de linéaire exploité, 0,6 km d'arrière gare ; réalisé à l'aide d'un tunnelier (à l'exception de l'arrière-gare de Château de Vincennes)
- 3 nouvelles stations
- 8 ouvrages annexes
- 1 Centre de Dépannage des Trains (CDT) (Neuilly Plaisance)
- Correspondances avec le réseau structurant à Val de Fontenay

¹ Source : Dossier d'évaluation socio-économique : 28 octobre 2020

² Les chiffres proposés renvoient à l'option dont la VAN est la plus élevée.

- Durée de parcours : 6/7 minutes entre Château de Vincennes et Val de Fontenay
- Fréquence : 95 secondes
- Matériel roulant : besoin de 12 navettes supplémentaires (soit 68 navettes au total).
- Fréquentation attendue : 13600 voyageurs à l'heure de pointe du matin sur le prolongement ; 95000 voyageurs par jour sur le prolongement ; 840 000 voyageurs par jour sur l'ensemble de la ligne 1 prolongée.

2. Dossier d'évaluation socio-économique transmis

Le dossier d'évaluation socio-économique est constitué par la pièce G du Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. L'ensemble du Dossier d'enquête a été mis à la disposition des contre-experts.

Options et variantes examinées :

Les options étudiées sont présentées dans le dossier : tracé finalisé en 2016 après concertation et schéma approfondi en 2018.

Dimensionnement proposé : 3 gares permettant après 4,8 km l'interconnexion à Val de Fontenay aux différentes lignes maillant le territoire (Ligne 15 Est du Grand Paris Express, RER A, RER E, Tramway T 1 et Bus Bords de Marne). 0,6 km d'arrière-gare à Château de Vincennes.

Calendrier : La mise en service du prolongement de la Ligne 1 n'est envisagée qu'après celles de la Ligne 15 Est et du Pôle Val de Fontenay, soit après 2030. La cible est aujourd'hui 2035.

Indicateurs socio-économiques : Une valeur actuelle nette est proposée, calculée avec un taux d'actualisation de 4%.

Cartographie des risques : Celle-ci reste succincte, qualitative, et limitée à la phase de mise en œuvre. Une variante chiffrée est disponible sur le coût d'investissement.

Mode de réalisation : Le projet est réalisé dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage conjointe entre Île-de-France Mobilités et la RATP.

Rappel des guides méthodologiques de référence : L'évaluation utilise simultanément deux référentiels qui aboutissent à des résultats différents : le cadre méthodologique fixé par l'instruction-cadre de juin 2014 du ministère des Transports et complétée des fiches outils de la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM) périodiquement mises à jour d'une part et le référentiel interne à IDF mobilités d'autre part.

3. Contre-expertise réalisée

La procédure

Le SGPI a nommé le 10 mars 2021 pour mener cette contre-expertise trois experts pour leurs compétences après avoir préalablement vérifié leurs déclarations d'intérêt.

Le SGPI a reçu et transmis le dossier initial aux contre experts le 16 mars 2021, complété les 22 mars, 15 avril, 22 avril, 12 mai, 2 juin, 15 juin et 18 juin 2021.

Deux visioconférences le 7 avril puis le 19 avril 2021 ont permis d'échanger avec le porteur de projet sur le dossier d'évaluation socio-économique du projet.

Les contre-experts ont pu notamment échanger avec le porteur de projet le 15 avril 2021, l'Autorité Environnementale le 7 mai 2021 ainsi que le Service Etudes Développement Urbain de la mairie de la ville de Montreuil le 16 juin 2021. Des questions ont également été posées par les contre-experts, transmises via le SGPI, auxquelles a répondu le porteur de projet, apportant ainsi des compléments d'information. Ces échanges ont eu lieu jusqu'au 18 juin 2021.

Des réunions en visioconférence les 8 avril, 25 mai, 26 juin et 1er juillet 2021 ont permis aux experts d'échanger leurs analyses, de préparer la rédaction de leur rapport, et de finaliser les principales recommandations.

Enfin, les conclusions du rapport de contre-expertise ont été présentées par les experts à la Secrétaire générale adjointe pour l'investissement, Madame Géraldine LEVEAU, le 1er juillet 2021. Le rapport de contre-expertise a été remis au SGPI dans sa version définitive le 2 juillet 2021.

La synthèse du rapport telle que rédigée par les contre experts est la suivante :

« Le projet de prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro parisien, depuis son actuel terminus de Château de Vincennes jusqu'à la station de Val-de-Fontenay, vise à relier les communes de Montreuil et Fontenay-sous-Bois à Paris et à renforcer le maillage du réseau ferré avec les lignes A et E du RER, le futur prolongement du tramway T1 et la future ligne 15 Est du Grand Paris Express. Il desservira trois nouvelles stations : les Rigollots à Fontenay-sous-Bois et à la lisière de Vincennes, Grands Pêchers au sud-est de Montreuil et Val-de-Fontenay à Fontenay-sous-Bois.

D'après IDFM, ce projet a de multiples objectifs : assurer une meilleure accessibilité aux différents équipements des territoires desservis, aux études et aux emplois, améliorer la desserte de quartiers denses en population, activités et emplois actuellement desservis uniquement par des lignes de bus saturées, proposer une alternative aux déplacements en voiture sur des trajets banlieue à banlieue, accompagner les projets de développement des territoires desservis et contribuer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et à la préservation de l'environnement.

Le bilan socio-économique a été réalisé avant la crise sanitaire selon deux appareils méthodologiques, la méthode francilienne propre à IDFM et la méthode de l'instruction ministérielle, et suppose une mise en service du projet en 2035. Il aboutit, dans la DEUP, à une valeur actualisée nette (VAN) négative de respectivement -180 et -140 M€, pour un investissement initial de près de 1,5 Md€.

Cette VAN a été obtenue en se fondant sur le scénario haut de développement de la population et des emplois (P+E) de l'Institut Paris Région et ne prend pas en compte de possibles impacts de la crise sanitaire sur la demande de déplacements. Par ailleurs, l'option de référence retenue par le maître d'ouvrage n'envisage aucune mesure d'amélioration de l'offre de surface qui viserait à pallier l'absence de réalisation du prolongement.

Divers choix méthodologiques qui ont été faits dans l'étude présentée par le maître d'ouvrage posent question dans la mesure où ils ne sont pas conformes aux hypothèses sous-tendant la stratégie bas carbone du gouvernement. Il s'agit notamment du taux d'évolution des

déplacements en transports en commun, du taux d'occupation des véhicules particuliers et du degré d'électrification de ce parc. Des hypothèses plus conformes au référentiel du ministère (portant également sur la valeur du taux d'actualisation, la valorisation des gains de décongestion, la prise en compte du coût CO2 des travaux) implique une baisse très importante de la VAN. Toute évolution plus mesurée des P+E renforce cette diminution. L'étude de la date de mise en service optimale entraînerait, au mieux, un report au-delà de 2050.

A l'inverse, les contre-experts notent l'existence probable d'impacts positifs liés à la réalisation du projet qui n'ont pas été pris en compte dans le calcul de rentabilité socio-économique, ni de manière plus qualitative, par le maître d'ouvrage : valorisation des gains associés aux déplacements induits, amélioration de la fiabilité des déplacements en transports collectifs et de l'accessibilité, et réduction des besoins de déplacements non satisfaits des populations dans la zone proche des deux nouvelles stations intermédiaires. Toutefois, ces éléments ne semblent pas de nature à inverser la VAN fortement négative.

Enfin les contre-experts estiment que la pièce G pourrait être améliorée, notamment sur les points suivants détaillés dans le rapport de contre-expertise :

- *Meilleure justification des choix méthodologiques relatifs au calcul de la VAN, notamment dans le cadre d'un scénario de référence visant la neutralité carbone de la France en 2050 ;*
- *Renforcement de l'analyse de risque afin de mieux documenter les incertitudes impactant les trafics et le bilan socio-économique ;*
- *Intégration dans le dossier des bilans socio-économiques par acteurs.*

rejoignant ainsi certaines des recommandations de l'Autorité environnementale (Avis délibéré n°Ae 2021-24, 19 mai 2021). »

4. Avis du SGPI

Le projet poursuit plusieurs objectifs : il s'agit d'une part d'améliorer l'accessibilité aux équipements des territoires concernés, aux études et aux emplois et de désenclaver certains quartiers desservis uniquement par des lignes de bus saturées ; il s'agit par ailleurs de proposer une alternative aux déplacements en voiture, source d'encombrements et d'émissions de GES et de particules fines.

Le projet proposé semble effectivement permettre d'atteindre ces différents objectifs.

Néanmoins, comme la contre-expertise le souligne, le coût de ce projet est très élevé et les bénéfices attendus ne permettent pas de dégager une valeur nette pour la collectivité. Le dossier initial constatait d'ailleurs cette valeur socio-économique significativement négative.

La contre-expertise a par ailleurs identifié différents points susceptibles de dégrader encore très significativement le bilan du projet et que le dossier d'évaluation aurait dû prendre en considération.

Enfin, ces experts ont pris également en considération l'analyse et les recommandations de l'avis en délibéré de l'Autorité environnementale du 19 juin 2021. Celui-ci souligne que l'étude d'impact doit être complétée pour qu'un avis puisse être véritablement établi.

Les experts considèrent avoir rendu un avis éclairé et impartial sur la base de l'information qui leur a été fournie par IDF-Mobilités, et des auditions des principaux acteurs du projet ainsi que celle faite auprès de l'Autorité environnementale.

Pour sa part, le SGPI considère qu'au vu de la qualité des experts et de leur forte implication dans la contre-expertise du dossier, le rapport remis est suffisant pour formuler un avis.

Au total, en ligne avec les recommandations du rapport de contre-expertise, **l'avis du SGPI est défavorable**. Si la mise à disposition d'un métro automatisé a forcément un intérêt pour un certain nombre d'utilisateurs, ces bénéfices restent trop modestes au regard du coût du projet.

Nous préconisons :

- De réétudier le projet dans quelques années, une fois les effets de la pandémie stabilisés, de façon à mieux répondre aux nouveaux besoins de mobilité. Le surcoût qu'un décalage temporel entrainera forcément (prix du foncier par exemple) reste en effet faible relativement au coût global.
- Entretemps, de consacrer des budgets d'étude à des solutions de surface (amélioration des fréquences de bus, par exemple) et à l'analyse d'impact environnemental.

Par ailleurs, nous recommandons :

- D'étudier la sensibilité du projet au risque d'activité, et d'en inférer un taux d'actualisation adapté.
- De mieux identifier les gagnants et les perdants dans le projet, à partir d'une modélisation plus fine du trafic et d'un bilan décomposé par parties-prenantes.
- D'actualiser la méthode francilienne pour tenir compte des réévaluations récentes de certains paramètres clés, d'aligner les pratiques entre le Ministère et Île-de-France Mobilités et de poursuivre les efforts engagés par le Ministère des transports et Île-de-France Mobilités pour faire converger les différents modèles de trafic utilisés.


Guillaume BOUDY

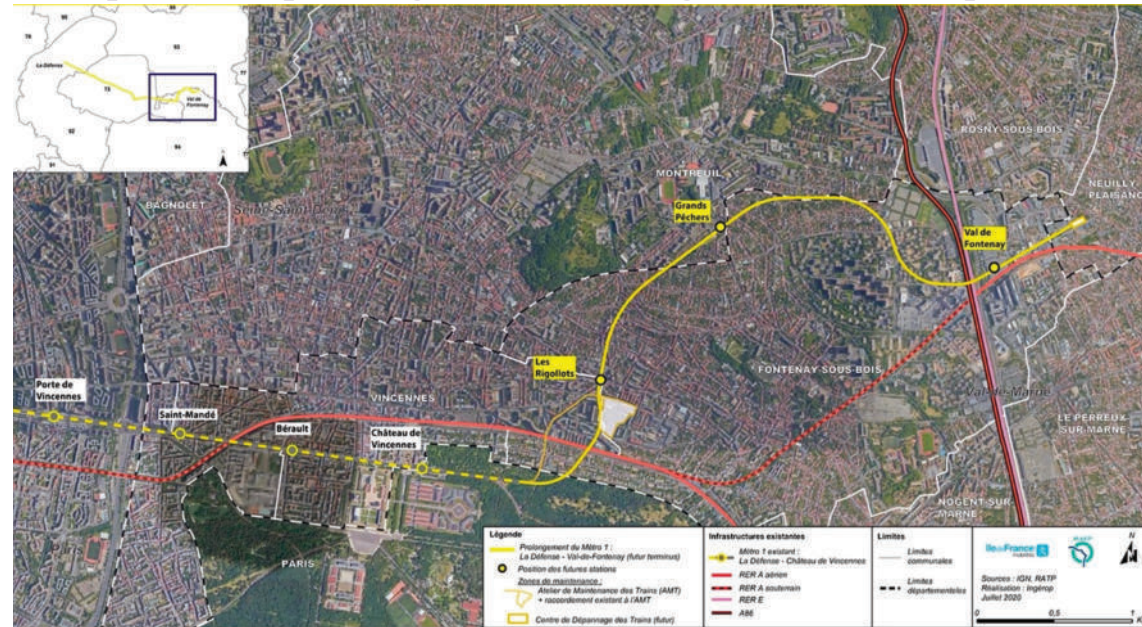


PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

4.2. CONTRE-EXPERTISE DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1

**Contre-expertise
de l'évaluation socio-économique
du projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien**



[Dossier Evaluation socio-économique]

Jean-Jacques BECKER
Thierry BLAYAC
Philippe POINSOT

Juillet 2021

Préambule

La loi du 31 décembre 2012 instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'Etat et ses établissements publics et une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau de financement dépasse un seuil que le décret d'application de la loi a fixé à 100 M€.

C'est en respectant toutes les règles prévues dans le décret d'application (exigences du contenu du dossier, indépendance des contre experts, délais) que le SGPI a fait réaliser la contre-expertise indépendante du dossier d'évaluation préalable de ce projet.

Ce rapport a été établi à partir des documents fournis par IDFM et par les réponses apportées aux questions des contre-experts tout au long de la procédure. Il ne saurait être reproché à ce rapport de ne pas tenir compte d'éléments qui n'auraient pas été communiqués à ses auteurs.

Sommaire

- PREAMBULE.....2
- SOMMAIRE.....3
- 1. LE CONTEXTE ET LES ENJEUX DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14
 - 1.1. UN TERRITOIRE DE PETITE COURONNE DENSE AVEC DE NOMBREUX EQUIPEMENTS COLLECTIFS.....4
 - 1.2. UN TERRITOIRE EN PARTIE MAL DESSERVI PAR LES MODES LOURDS DE TRANSPORTS COLLECTIFS.....5
 - 1.3. UN TERRITOIRE AVEC DES EFFETS DE COUPURES URBAINES LIES A LA TOPOGRAPHIE ET AUX INFRASTRUCTURES..6
 - 1.4. LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1.....7
 - 1.5. DES CONTRAINTES TECHNIQUES ET DE CALENDRIER IMPORTANTES SUR LE SECTEUR VAL DE FONTENAY9
- 2. L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET 10
 - 2.1. PRESENTATION DE L'ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE PRESENTEE A L'EXPERTISE.....10
 - 2.2. LES COUTS DU PROJET.....16
 - 2.3. LES PRINCIPAUX IMPACTS18
 - 2.4. LES RESULTATS DU BILAN MONETARISE PRESENTE DANS LA PIECE G.....20
 - 2.5. LES RESULTATS DU BILAN MONETARISE RECALCULE PAR LES CONTRE-EXPERTS.....24
 - 2.6. ANALYSE FINANCIERE.....27
- 3. L'ANALYSE CRITIQUE 28
 - 3.1. UNE OPTION DE REFERENCE DISCUTABLE.....28
 - 3.2. UNE SENSIBILITE ELEVEE AUX P+E.....29
 - 3.3. UN PROJET QUI ARRIVE TROP TOT30
 - 3.4. UNE ANALYSE DE RISQUE PEU DEVELOPPEE31
- 4. DISCUSSIONS SUR LES LIMITES DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE..... 34
 - 4.1. UN PROBLEME DE CALENDRIER ENTRE LA DEUP ET LE CPER34
 - 4.2. PRENDRE EN COMPTE LES EXTERNALITES NEGATIVES DU CHANTIER.....34
 - 4.3. UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DE LA DISTRIBUTION DES GAINS DE TEMPS.....34
 - 4.4. UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DE LA DEMANDE INDUITE ET LATENTE DANS LES MODELES35
- CONCLUSION 37

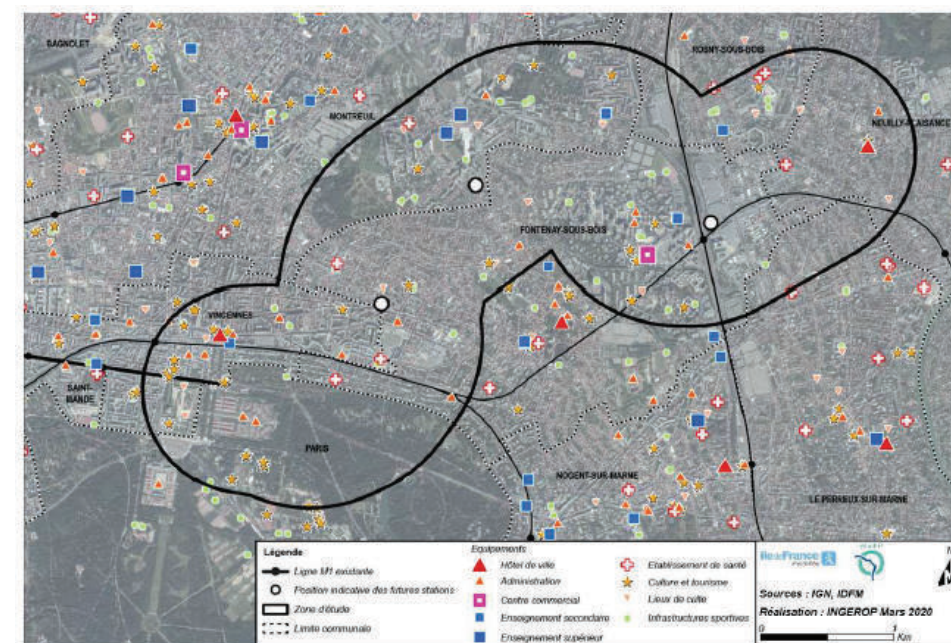
1. Le contexte et les enjeux du prolongement de la ligne 1

1.1. Un territoire de petite couronne dense avec de nombreux équipements collectifs

Le prolongement de la ligne 1 du métro concerne trois communes de la petite couronne de l'IDF : Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Montreuil. La zone desservie est très urbanisée même s'il existe encore des opportunités de densification et un pôle d'activité important de l'IDF (Val-de-Fontenay). Environ 230 000 habitants sont directement concernés par ce projet. L'emploi dans les territoires desservis représentent 1,7% des emplois franciliens (105 000 emplois en 2016) mais la densité d'emplois est fortement contrastée : forte sur Val-de-Fontenay et Vincennes mais beaucoup plus faibles entre les deux.

Par ailleurs, plusieurs équipements publics notables y sont localisés (Figure 1). Outre le Château et le Bois de Vincennes, on peut noter la présence d'un IUT, de plusieurs lycées (lycée des métiers de l'horticulture et du paysage à Montreuil, lycée Pablo Picasso, Michelet...), de nombreux équipements culturels (cinéma, centre culturel à Fontenay-sous-Bois), sportifs (stades Roger Legros et Jean Delbert aux Grands Pêchers à Montreuil par exemple) et d'espaces naturels et paysagers.

Figure 1 : Localisation des équipements dans les territoires desservis



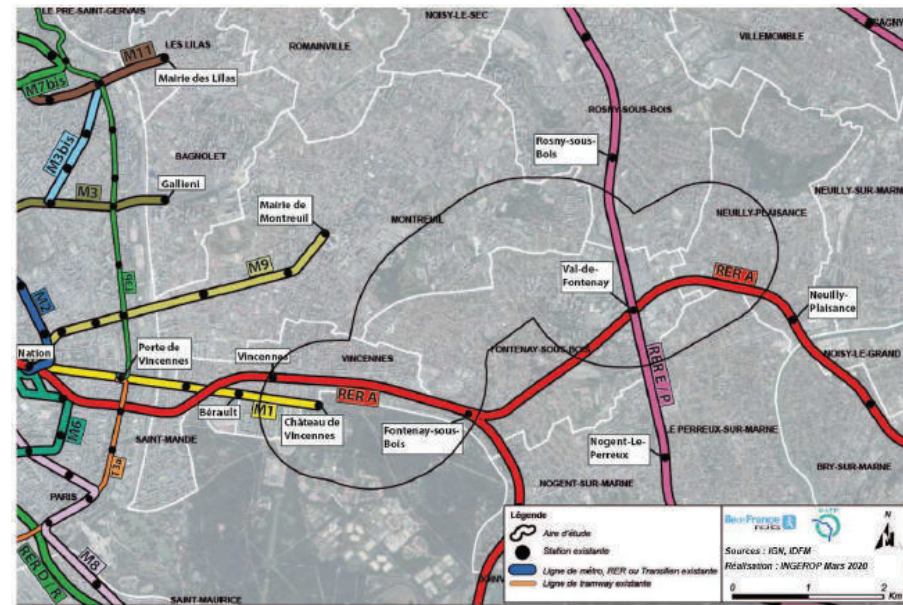
Source : IDFM

Recommandation n°1 : Il conviendrait dans la pièce G de refaire plusieurs cartes et illustrations qui sont peu lisibles.

1.2. Un territoire en partie mal desservi par les modes lourds de transports collectifs

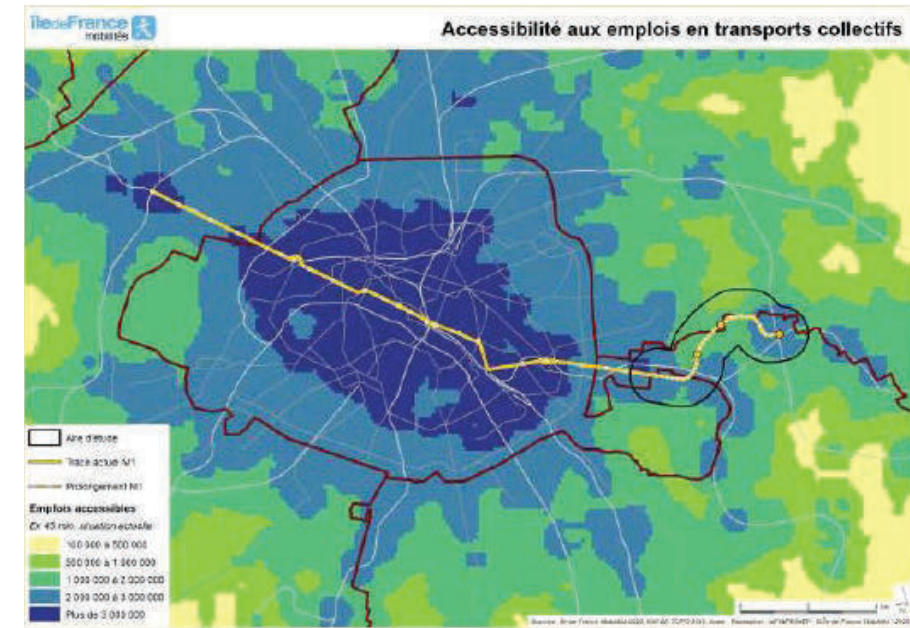
Le territoire concerné est aujourd'hui desservi dans ses extrémités par les RER A et E et la ligne 1 du métro jusqu'à Château de Vincennes (Figure 2). En revanche, le centre du territoire est, notamment sur la partie Montreuil (PRUS Bel Air Grand Pêcheurs), mal desservi par les modes lourds de transports collectifs. La desserte est assurée par des lignes de bus qui sont saturées en heures de pointe (lignes 118 et 122) avec des temps de parcours élevés : par exemple, il faut 35 minutes environ depuis les Grand-Pêcheurs pour se rendre à la gare de Lyon. Par ailleurs, le nombre d'emplois accessibles depuis les secteurs qui seront desservis par l'extension de la ligne 1 sont faibles relativement à d'autres secteurs aux alentours (Figure 3).

Figure 2 : La desserte actuelle par les transports collectifs lourds



Source : IDFM

Figure 3 : Nombre d'emplois accessibles en 45 minutes par les transports collectifs en 2020



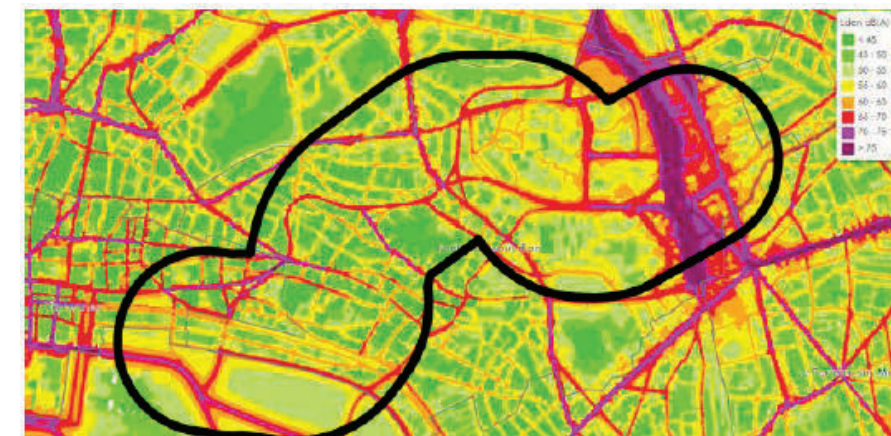
Source : IDFM

1.3. Un territoire avec des effets de coupures urbaines liés à la topographie et aux infrastructures

Le territoire est marqué par de nombreuses coupures urbaines qui constituent des freins au développement des mobilités douces. C'est le cas des coupures résultant de la topographie : alors que les stations Château de Vincennes et Val-de-Fontenay sont à 55m NGF, la station des Grands Pêcheurs à Montreuil est à 110m NGF.

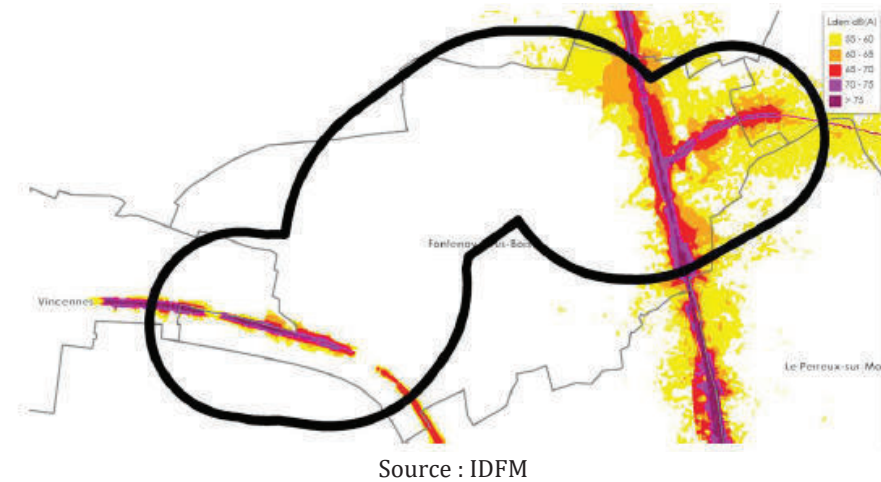
Par ailleurs, Vincennes et Val-de-Fontenay comptent des infrastructures routières (A86 et leurs bretelles d'accès) et ferroviaires (RER A, E) impliquant un niveau sonore élevé, en particulier sur Val-de-Fontenay (Figures 4 et 5).

Figure 4 : Bruit routier dans les territoires desservis – journée complète (2012-2016)



Source : IDFM

Figure 5 : Bruit ferroviaire dans les territoires desservis – journée complète (2012-2016)



1.4. Le projet de prolongement de la ligne 1

Le prolongement de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay est identifié dans le projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2008 et inscrit dans le SDRIF en vigueur et adopté par le Conseil Régional du 18 octobre 2013. Il répond à différents objectifs du SDRIF comme le développement d'un réseau de métro maillé, la consolidation et la densification du pôle d'échange de Val-de-Fontenay et l'urbanisation et l'organisation du renouvellement urbain des territoires de l'Est francilien.

Cette extension est également mentionnée, sans être détaillée, dans les deux Contrats de Développement territorial (CDT) concernés, « La Fabrique du grand Paris » et « Paris Est entre Marne et Bois ». Enfin, elle est inscrite dans le Plan Local de Déplacement d'Est Ensemble. Cela semble suggérer une certaine attente de la part des territoires traversés de l'arrivée de la ligne de métro 1.

Les grandes étapes du projet

11 décembre 2013 : Approbation du DOCP par le Conseil du STIF
 10 novembre 2014 – 10 janvier 2015 : Concertation recommandée avec garant
 8 juillet 2015 : Approbation du bilan de la concertation par le Conseil du STIF
 2018 : Livraison des études préliminaires par RATP et expertise des coûts
 2019 : Recherche d'optimisations (étude sur la mutualisation des bâtiments voyageurs des Lignes 1 et 15 Est à Val-de-Fontenay, expertise acquisitions foncières, arrière-gare...)
 9 décembre 2020 : Approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités du Schéma de Principe et du dossier d'enquête d'utilité publique
 11 février 2021 : Saisine de la Préfecture du Val-de-Marne pour coordination de l'enquête d'utilité publique
 17 février 2021 : Saisine de l'Autorité environnementale – Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable – pour examen du dossier d'enquête
 1^{er} mars 2021 : Saisine du Secrétariat Général Pour l'Investissement pour contre-expertise du bilan socio-économique du projet

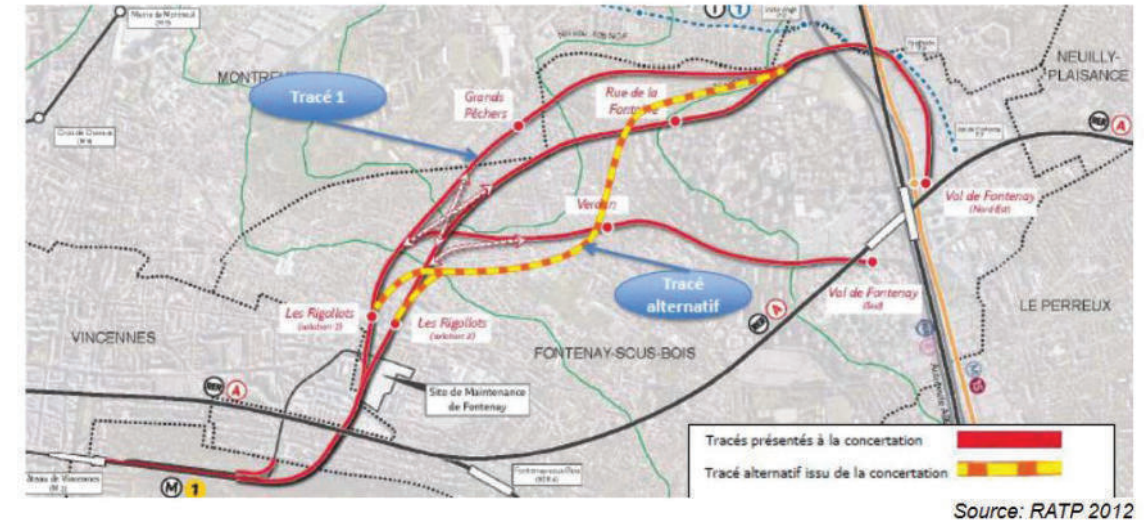
Le projet de prolongement de la ligne 1 du métro poursuit plusieurs objectifs :

- Assurer une meilleure accessibilité aux différents équipements des territoires desservis, aux études et aux emplois ;

- Desservir les quartiers denses en population, activités et emplois à Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois et désenclaver le territoire des Grands Pêcheurs (Montreuil) desservis uniquement par des lignes de bus saturées actuellement ;
- Proposer une alternative aux déplacements en voiture sur des trajets banlieue à banlieue ;
- Accompagner les projets de développement des territoires desservis ;
- Contribuer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et à la préservation de l'environnement.

Le tracé exact de cette extension (Château de Vincennes-Rigollots-Grands Pêcheurs-Val-de-Fontenay Est) est le résultat d'arbitrages au cours du temps entre quatre variantes (Figure 6) : trois qui ont été soumises à la concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015 (Rigollots-Grands Pêcheurs-Val-de-Fontenay Est ; Rigollots-Fontaine-Val-de-Fontenay Est ; Rigollots-Verdun-Val-de-Fontenay-Sud) et un tracé alternatif résultant d'une demande lors de la concertation (Rigollots-Verdun-Val-de-Fontenay Est). Cette dernière a fait l'objet d'une étude d'opportunité et de faisabilité par les maîtres d'ouvrages en 2016 qui a conclu, sur la base d'une méthode multicritères (dont les dimensions sont le potentiel d'usagers concernés, la capacité à désenclaver les quartiers mal desservis, le potentiel de développement urbain, les nuisances potentielles en phase travaux, les impacts fonciers sur le territoire et le coût du tracé), que ce tracé alternatif était dominé, à l'exception des coûts du tracé où les deux projets sont équivalents, sur l'ensemble des dimensions de l'analyse multicritères par le tracé proposé dans la DEUP. Sur 2018-2019, des études ont par ailleurs été conduites pour optimiser et réduire les coûts du projet qui étaient considérés comme trop élevés au regard des avantages attendus, même si cela ne semble pas avoir fait l'objet d'une évaluation socio-économique poussée.

Figure 6 : Variantes de tracé envisagé pour le prolongement de la ligne 1 du métro (Tracé 1 est le tracé finalement retenu)



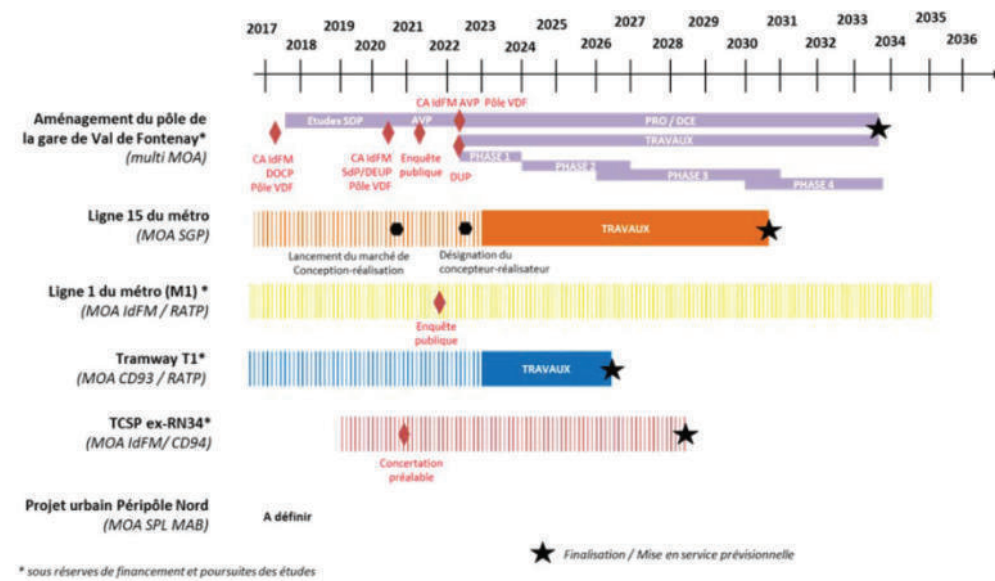
Le prolongement de la ligne 1, d'un coût d'investissement de 1 489,4 M€ et d'un coût supplémentaire de maintenance et d'exploitation courantes de 14,3 M d'euros par an (hors taxes) aux conditions économiques de 2017, correspond à la construction de 4,8 km de linéaire exploité commercialement, ainsi que 0,6 km d'arrière-gare, et de trois nouvelles stations : deux sur la commune de Fontenay-sous-Bois (Les Rigollots et Val-de-Fontenay) et une sur la commune de Montreuil (Grands Pêcheurs). Le projet intègre également la construction d'un centre de dépannage des trains à Neully-Plaisance pour les besoins d'exploitation du prolongement. A Val-de-Fontenay, cette extension sera en correspondance avec une offre importante de transports collectifs (RER A et E ; Tramway T1 ; la Ligne 15 Est du Grand Paris Express (GPE) ; Bus Bords de Marne). Le service

proposé aux usagers sera d'une fréquence de 95 secondes et d'une durée de parcours entre Château de Vincennes et Val-de-Fontenay de 6-7 minutes. Enfin, cette extension aura pour conséquence pour le reste de la ligne 1 du métro une baisse de la fréquence, qui passera de 90 secondes actuellement à 95 secondes. D'après IDFM, cela n'aura pas réellement d'impact pour les usagers en termes de temps de parcours ou de qualité de service du fait de la construction du GPE et de l'extension du RER E.

1.5. Des contraintes techniques et de calendrier importantes sur le secteur Val de Fontenay

Le territoire traversé par le prolongement de la ligne 1 est concerné par l'aboutissement, dans les vingt ans à venir, de nombreux projets de transports collectifs, notamment sur le secteur de Val-de-Fontenay (Ligne 15 du GPE, prolongement du RER E à l'Ouest, du Tramway T1, pôle multimodal de Val-de-Fontenay, projet Bus Bords de Marne ; cf. Figure 9).

Figure 7 : Le planning des différents chantiers sur Val de Fontenay



Source : IDFM

Dans le schéma de principe, la mise en service de l'extension de la ligne 1 est annoncée en 2030, ce qui supposerait de lancer la construction en 2024. D'après IDFM, ce calendrier n'est pas tenable et souhaitable pour trois raisons. La première est que la multiplication des chantiers de construction rend incompatible physiquement la réalisation de l'extension de la ligne 1 en même temps que les deux autres chantiers de grande ampleur sur le même site (Ligne 15 Est du GPE et Pôle d'échange de Val-de-Fontenay). La deuxième raison est que le projet trouverait difficilement son financement avant le futur Contrat de Plan Etat Région (CPER). Enfin, la troisième est que le décalage temporel de la construction du prolongement de la ligne 1 par rapport aux deux autres chantiers d'ampleur permettrait de limiter les coûts de construction : le secteur du BTP en IDF est déjà sous tension du fait de la multiplication des projets et les moyens en ingénierie de la RATP sont déjà fortement mobilisés et priorités sur les lignes 11 et 14 du métro. Dans le DEUP, la date de mise en service de la ligne 1 du métro (LM1) n'est pas envisagée avant 2035.

2. L'évaluation socio-économique du projet

2.1. Présentation de l'analyse socio-économique présentée à l'expertise

2.1.1. La situation de référence

IDFM a construit un scénario de référence en s'appuyant sur une projection de la population et des emplois (P+E) en Ile de France à l'horizon 2035, élaborée par l'Institut Paris Région (IPR)¹, avec pour année de base 2016. Plus précisément, IDFM a retenu le scénario P+E « haut » de l'IPR qui se fonde sur une dynamique de construction de 70 000 logements neufs par an. A noter que l'IPR a également développé une projection « basse » tablant sur 50 000 logements neufs par an qui n'a pas été considérée dans la pièce G. Ces scénarios ont été révisés par l'IPR en 2020, sans affecter de manière significative les conclusions datant de 2019 (Figure 8).

Figure 8 : Projections de population et d'emplois de l'IPR à l'horizon 2035 (scénarios haut et bas)



Source : IDFM

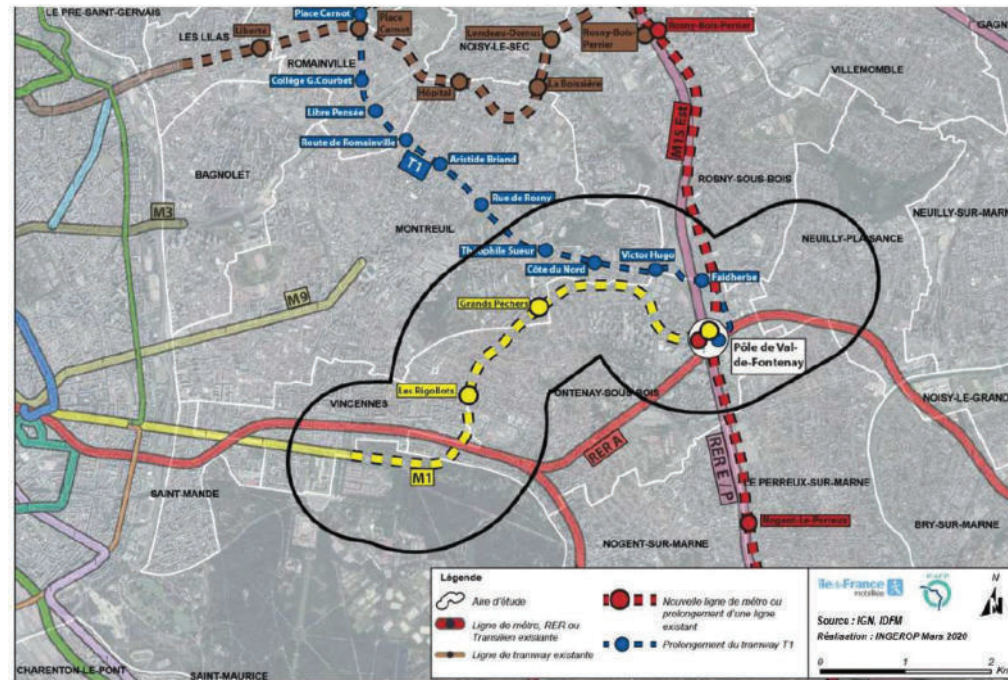
Par ailleurs, s'agissant de l'évolution de l'offre de transport collectif à l'horizon 2035, le scénario de référence retient les projets inscrits au CPER et les premières lignes du réseau du Grand Paris Express (GPE) i.e. la ligne 15, le prolongement du RER E à l'ouest, le prolongement du T1 de Noisy le Sec à Val-de-Fontenay (VdF), la réalisation du Pôle multimodal de VdF, le projet de BHNS²

¹ En collaboration avec l'INSEE IDF, la DRIEA, la DRIHL et l'APUR.

² Bus à haut niveau de service, en site propre.

« Bords de Marne », le prolongement de la ligne 11 du métro de Mairie des Lilas à Rosny-sous-Bois et la restructuration du réseau de bus en lien avec ce prolongement.

Figure 9 : Le réseau structurant de transports collectifs dans la zone de projet à l'horizon 2035



Source : IDFM

Les évolutions de la situation de référence au-delà de 2035 n'ont pas été détaillées par IDFM : les avantages du projet calculés pour l'année de mise en service de 2036 sont supposés évoluer au rythme de la croissance de la demande de transports collectifs établie à 1% par an.

2.1.2. L'option de référence de la DEUP

L'option de référence retenue par IDFM prend en compte les seuls investissements en transports collectifs retenus dans le scénario de référence à l'horizon 2035. Elle ne prévoit donc aucun investissement supplémentaire visant à renforcer le système de transports collectifs dans la zone de projet si le prolongement de la LM1 n'était pas réalisé.

2.1.3. L'étude de trafic

Le modèle ANTONIN 3 a été mobilisé pour réaliser des études de trafic dans les options de référence et de projet, les écarts entre ces deux scénarios rendant compte de l'impact du projet sur les déplacements dans la zone d'étude.

ANTONIN est un modèle multimodal³ portant sur le territoire de l'IDF découpé en 1805 zones, comprenant trois étapes : génération des déplacements, distribution et choix modal réalisés conjointement, et affectation sur les réseaux. Son calage est réalisé sur la base de l'EGT 2010.

Il comprend une représentation détaillée du système de TC et un réseau routier de 90 000 arcs environ.

La génération de déplacements est sensible à un indicateur d'accessibilité en TC (nombre de départs de missions différentes dans un rayon de 1 km à Paris et de 2 km en petite couronne) : une amélioration du système de transport collectif peut donc conduire à une induction de déplacements dans le modèle.

ANTONIN inclut également des modules de détention du permis de conduire et de possession d'une ou plusieurs voitures, sur la base des caractéristiques des ménages en IDF et des individus les composant.

S'agissant des limitations de ce modèle, s'il ne comporte pas de représentation de la montée en charge d'une nouvelle infrastructure, il convient surtout de noter une absence de représentation de la congestion routière : les vitesses de circulations sur les arcs sont des données d'entrée du modèle⁴. Il ne permet donc pas le calcul des gains de décongestion associés à un report modal de la VP vers les TC et il n'y a pas de rétroaction entre le choix modal et l'affectation routière.

IDFM a fait réaliser des prévisions de trafic pour l'année 2035 à l'heure de pointe du matin (HPM) puis les a extrapolées d'abord à la journée sur la base d'un coefficient de passage (égal à 7), calculé à partir des données de comptage sur la fréquentation des principales gares du secteur, et enfin à l'année sur la base d'un coefficient de passage (égal à 290) défini au niveau de l'ensemble de l'IDF. La pièce G ne précise pas si la simulation de trafic pour l'option de référence se fonde sur une fréquence de la LM1 de 90 secondes ou de 95 secondes, valeur retenue dans l'option de projet.

IDFM n'a pas réalisé de simulations pour documenter les trafics pour la période au-delà de 2035.

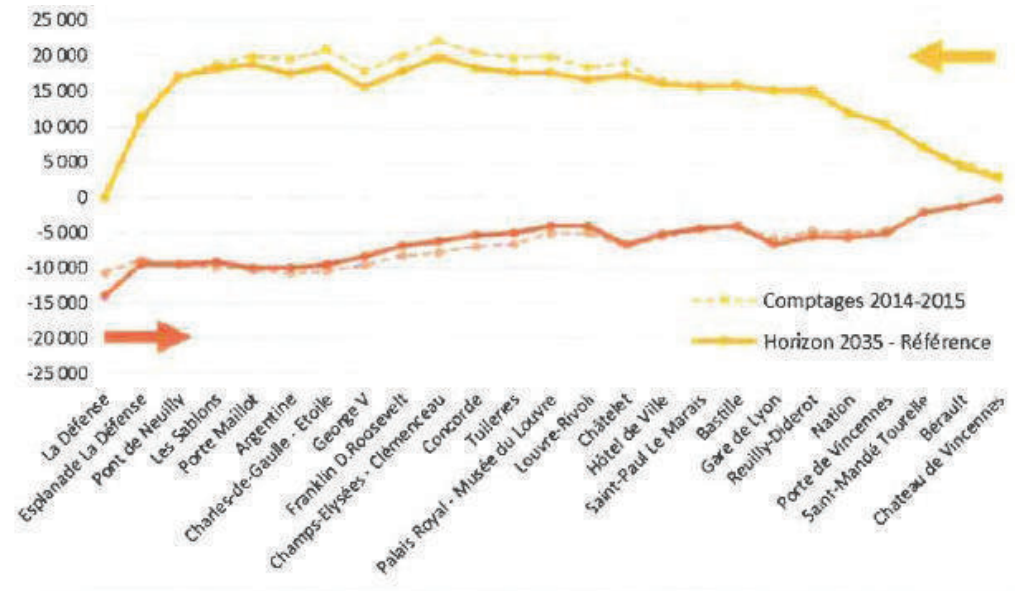
La pièce G ne présente pas le détail des trafics par modes pour les options de référence et de projet en 2035, uniquement les écarts sur les paramètres d'entrée du bilan socioéconomique (BSE) : gains de temps pour les anciens usagers des TC, report modal vers la VP, charge des lignes du réseau TC impactées par le projet.

En option de référence, IDFM table sur une légère diminution de la charge de la LM1 à l'heure de pointe du matin (HPM), essentiellement à l'ouest de la ligne, (cf. Figure 10), conséquence des investissements de renforcement du système de transports collectifs en IDF prévus d'ici 2035.

³ Voiture particulière (VP), conducteur et passager, deux roues motorisés, vélo, marche, TC répartis en 9 catégories.

⁴ Données fournies par la DIRIF et l'observatoire des vitesses de la ville de Paris, sans évolution temporelle au sein du modèle.

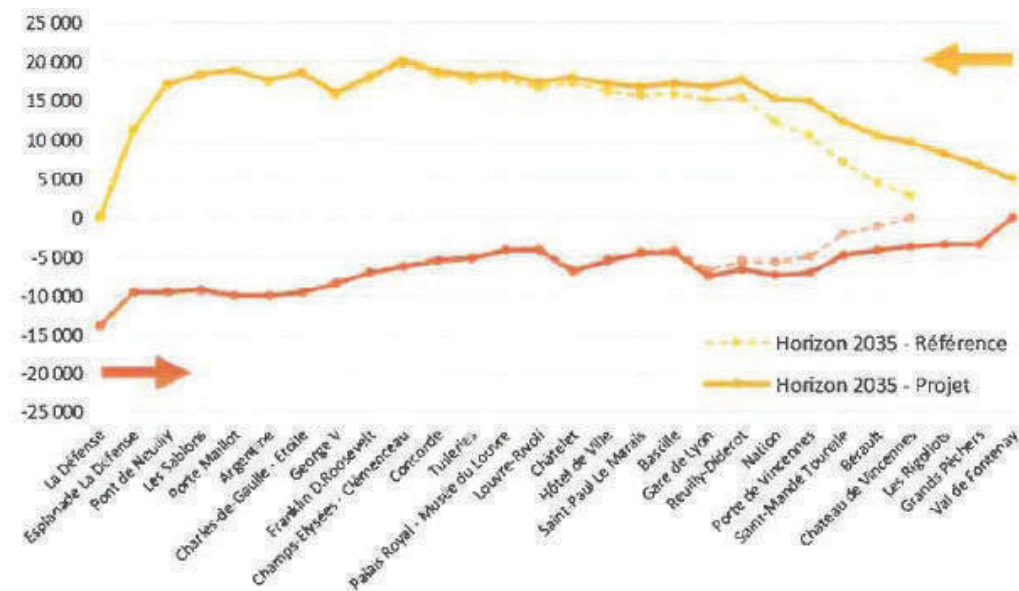
Figure 10 : Evolution à l'horizon 2035 de la charge de la ligne de métro 1 à l'HPM en option de référence



Source : IDFM

La réalisation du prolongement aura pour conséquence une recharge sensible (par rapport à la situation en option de référence, cf. Figure 11) de la LM1 à l'est, qui ne devient cependant pas la section dimensionnante de la ligne (celle-ci restant sur la portion ouest).

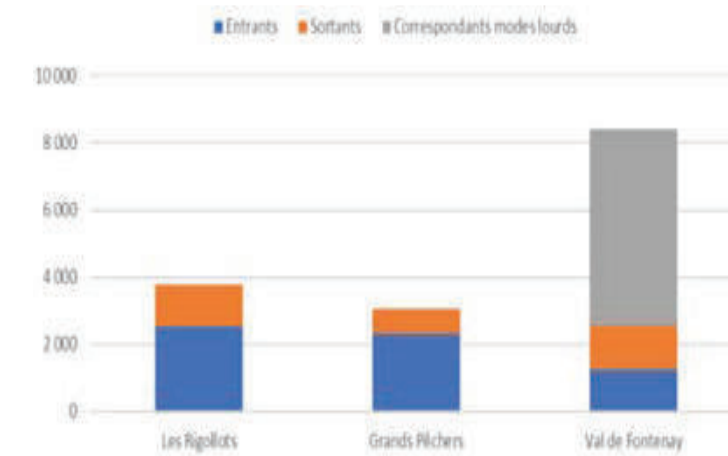
Figure 11 : Evolution à l'horizon 2035 de la charge de la ligne de métro 1 à l'HPM en option de projet



Source : IDFM

La station de Val-de-Fontenay sera la plus fréquentée des trois nouvelles stations du prolongement, avec une prépondérance de passagers en correspondance avec les autres modes lourds (75% ; cf. Figure 12).

Figure 12 : Fréquentation des nouvelles stations du prolongement de la LM1 à l'HPM à l'horizon 2035



Source : IDFM

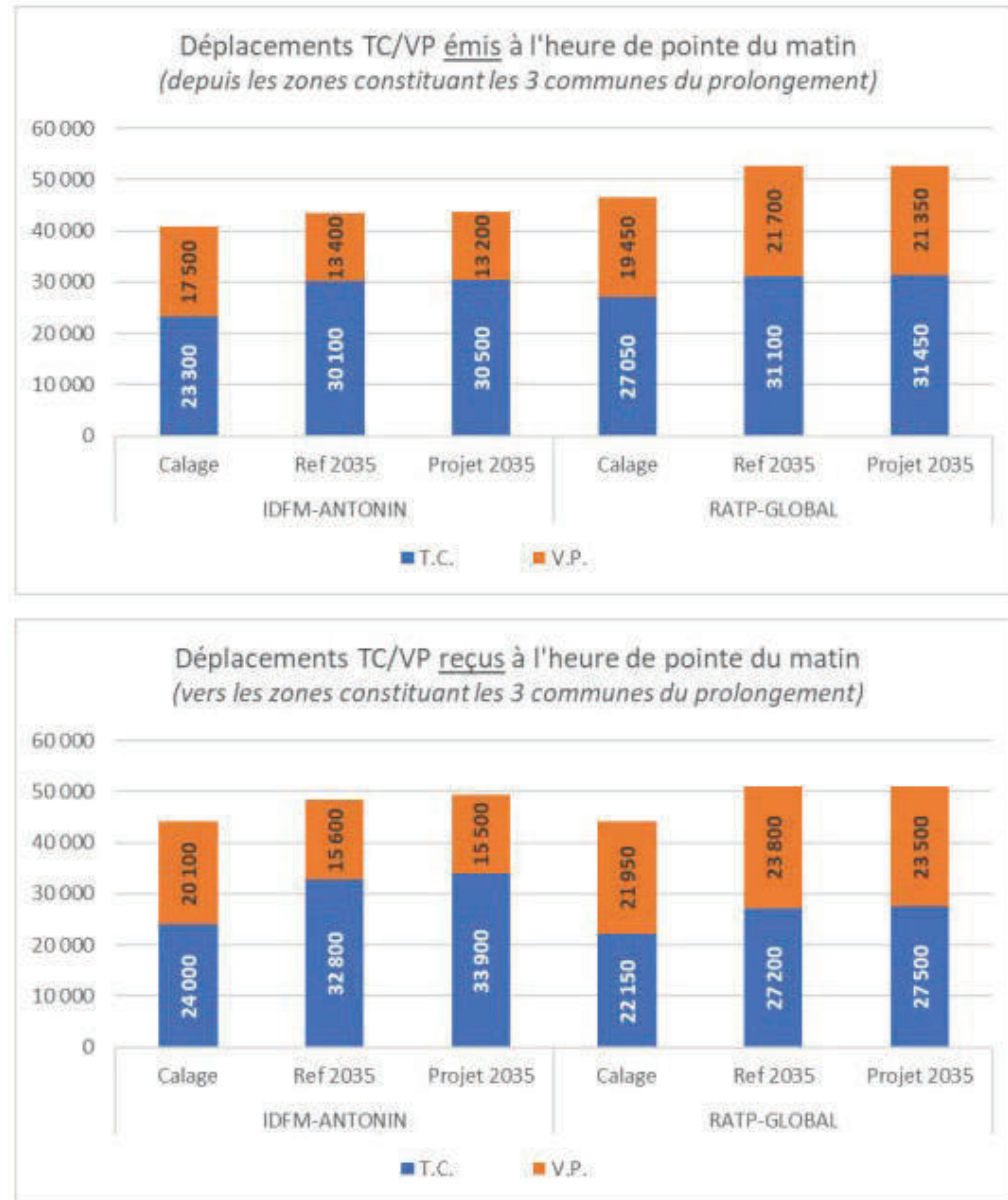
A la demande des contre-experts, IDFM a produit des éléments complémentaires à partir des simulations de trafics pour l'année 2035, avec les modèles ANTONIN (IDFM) et GLOBAL (RATP) :

- Les déplacements émis et reçus dans les trois communes principalement affectées par le projet (Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Montreuil)
- Le détail des déplacements en TC, par sous-modes, émis par cette zone de projet restreinte.

On observe que les deux modèles fournissent des résultats comparables, du moins en tendance ; les évolutions de trafic sont cependant plus dynamiques dans GLOBAL que dans ANTONIN (avec des situations de calage différentes) et la baisse des déplacements en VP prévue par ANTONIN n'est pas confirmée par les résultats de GLOBAL (Figure 13).

Par ailleurs, ANTONIN prévoit une induction de trafic en lien avec le projet (émission de 200 déplacements journaliers supplémentaires à l'HPM par rapport à l'option de référence, soit de l'ordre de 0,5% des déplacements, au même niveau que le report modal à partir de la VP).

Figure 13 : Nombre de déplacements en TC et VP émis et reçus à l'HPM depuis et à destination des communes de Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Montreuil



Source : IDFM

Les deux modèles tablent sur une croissance sensible des déplacements en métro en situation de référence (utilisant probablement la LM 15 et pour une bonne part en association avec un moyen de surface) et à un moindre degré des modes de surface seuls (bus et tramway). La fréquentation plus importante, en situation de projet, du sous-mode métro se fait principalement aux dépens des sous-modes de surface, seuls ou en association avec le RER : dans ANTONIN, ces reports représentent la moitié des nouveaux usagers du métro. A noter que le tableau 1 présente des projections à l'horizon 2030, qui ont probablement été réalisées antérieurement, à un moment où la mise en service du prolongement était envisagée à cette date.

Tableau 1 : Nombre de déplacements en TC émis à l'HPM à partir des communes de Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Montreuil selon les sous-modes (Simulations ANTONIN et GLOBAL à l'horizon 2030)

IDFM-ANTONIN					
Mode TC	Calage	Ref 2030	Projet 2030	Ev Ref/Calage	Ev Projet/Ref
Surface (bus / tram)	4 820	5 960	5 120	+1 140	-840
Métro	6 540	9 070	12 090	+2 530	+3 020
RER / train (Rail)	2 030	2 010	1 630	-20	-380
Métro + Surface	2 760	4 290	4 240	+1 530	-50
RER/train + Surface	1 870	2 210	1 630	+340	-580
Métro + RER / train	3 710	4 520	4 200	+810	-320
Métro + RER / train + Surface	1 380	1 820	1 360	+440	-460

RATP-GLOBAL					
Mode TC	Calage	Ref 2030	Projet 2030	Ev Ref/Calage	Ev Projet/Ref
Surface (bus / tram)	5 170	5 900	5 240	+730	-660
Métro	8 320	10 420	14 130	+2 100	+3 710
RER / train (Rail)	2 610	2 330	1 890	-280	-440
Métro + Surface	4 090	5 270	4 950	+1 180	-320
RER/train + Surface	2 380	2 390	1 460	+10	-930
Métro + RER / train	3 100	3 250	2 740	+150	-510
Métro + RER / train + Surface	1 400	1 530	1 000	+130	-530

Les modes « Surface », « Métro » et « RER / train » désignent des déplacements réalisés exclusivement par les modes respectifs.

Source : IDFM

Ces éléments complémentaires ne permettent cependant pas de pleinement apprécier le réalisme de l'option de référence en termes de qualité de l'offre de transport à l'horizon 2035 : degré de saturation des sous-modes TC, notamment des moyens de surface, niveau de congestion sur les réseaux routiers (notamment dans la situation décrite par le modèle GLOBAL).

2.2. Les coûts du projet

Les coûts d'investissement du projet s'élèvent à 1,49 Md€ (aux conditions de décembre 2017, cf. Tableau 2), dont 1,28 Md€ pour la réalisation de l'infrastructure, 0,1 Md€ pour les acquisitions foncières et 0,1 Md€ pour le matériel roulant (12 rames supplémentaires).

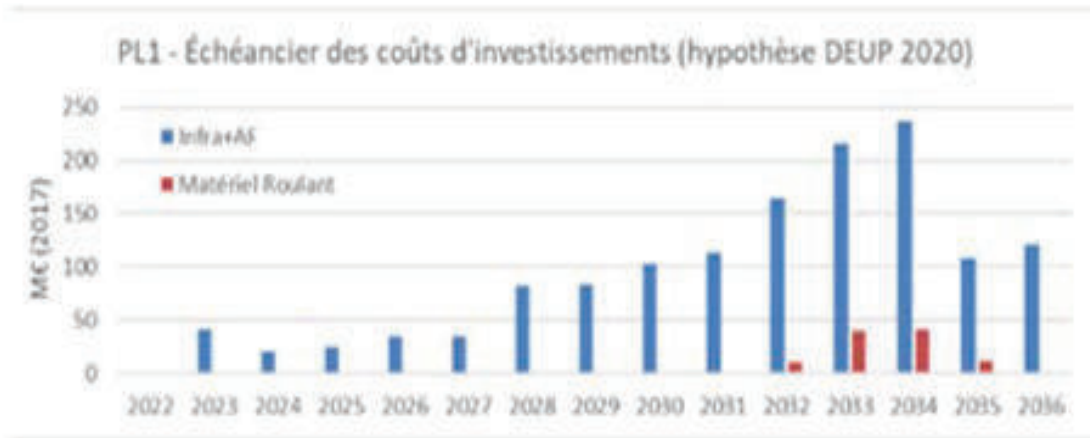
Tableau 2: Décomposition de l'investissement du projet de prolongement de la LM1

POSTES DE DEPENSES	MONTANT HT EN MILLIONS € ^{12/2017}
TRAVAUX	855,8
Travaux préparatoires y-compris déviation des réseaux	142,5
Infrastructures en ligne (hors ouvrages annexes)	257,6
Stations	222,5
Ouvrages annexes	41,1
Systèmes de transport	143,7
Centre de Dépannage des Trains	48,4
PROVISIONS POUR ALEAS ET IMPREVUS	85,6
PROVISIONS POUR RISQUES IDENTIFIES	177,8
FRAIS DE MAITRISE D'ŒUVRE	114,8
FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	50,4
TOTAL INFRASTRUCTURES	1 284,4
ACQUISITIONS FONCIERES	101
TOTAL INFRASTRUCTURES + ACQUISITIONS FONCIERES	1 385,4
MATERIEL ROULANT	104
TOTAL	1 489,4

Source : IDFM

Les investissements devraient s'étaler sur la période 2023 – 2036 avec un pic observé sur la période 2032 à 2034 (Figure 14).

Figure 14 : Echancier des coûts d'investissements du projet de prolongement de la LM1



Source : IDFM

Les coûts annuels liés à l'exploitation du prolongement sont estimés à 14,3 M€2017 par an l'année de mise en service, dont 30% pour les charges d'exploitation, 20% pour la maintenance du matériel roulant, 30% pour l'entretien des installations fixes et 20% pour la consommation d'énergie.

2.3. Les principaux impacts

2.3.1. Les gains de temps

Le prolongement de la LM1 permettra de réduire les temps de parcours sur de nombreuses origines-destinations (OD), principalement depuis les quartiers desservis par les deux stations intermédiaires, Les Rigollots et Grands Pêcheurs, relativement éloignés des modes lourds en l'absence du projet.

Les anciens utilisateurs des TC gagneront en moyenne 8 mn par déplacement grâce au projet, les nouveaux usagers en provenance de la VP gagneront quant à eux 4 mn en moyenne. Cette valeur de 4 mn semble avoir été fixée à la moitié du gain de temps des anciens usagers des TC et non déterminée sur la base des résultats du modèle de trafic relatifs aux déplacements en voiture. Il s'agit alors d'une valeur par excès dans la mesure où la "règle de la moitié"⁵ s'applique aux coûts généralisés des déplacements et que le coût financier de la VP est en général supérieur au prix, pour l'utilisateur, du mode TC.

Au total, sur la base d'une fréquentation annuelle du prolongement de 27,6 millions de voyages, le projet permettra l'économie de 3,5 millions d'heures en 2035.

On constate que les deux modèles ANTONIN et GLOBAL donnent des résultats identiques pour cet impact (Tableau 3).

Tableau 3: Indicateurs relatifs au projet de prolongement à l'HPM à l'horizon 2035 (simulations ANTONIN et GLOBAL)

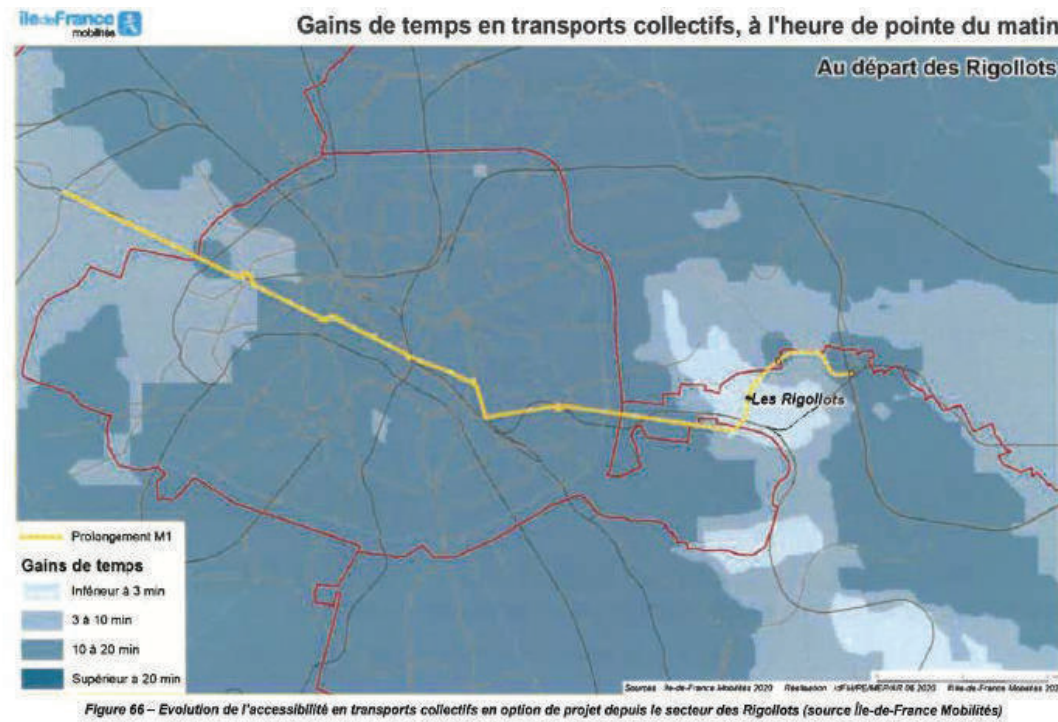
Indicateurs à l'HPM	IDFM 2020	RATP 2018
Utilisateurs du prolongement	13 600	14 000
Fréquentation des stations du prolongement		
Les Rigollots	3 800	3 100
Grands Pêcheurs	3 100	2 550
Val de Fontenay	8 400	9 900
Indicateurs socio-économiques		
Gain de temps moyen (anciens usagers TC)	8 min	8 min
Part des reportés de la voiture particulière	6,5%	6,5%

Source : IDFM

La pièce G propose également des illustrations cartographiques des gains de temps à partir de différents points dans la zone de projet qui confirment l'importance des gains à partir des deux stations intermédiaires du prolongement et l'impact plus modeste pour les usagers à proximité de Val-de-Fontenay déjà bien desservis par des modes structurants dans l'option de référence. A noter que Tableau 14 de la pièce G comporte une erreur : les gains de temps valorisés à l'année sont exprimés en minutes et non en heures.

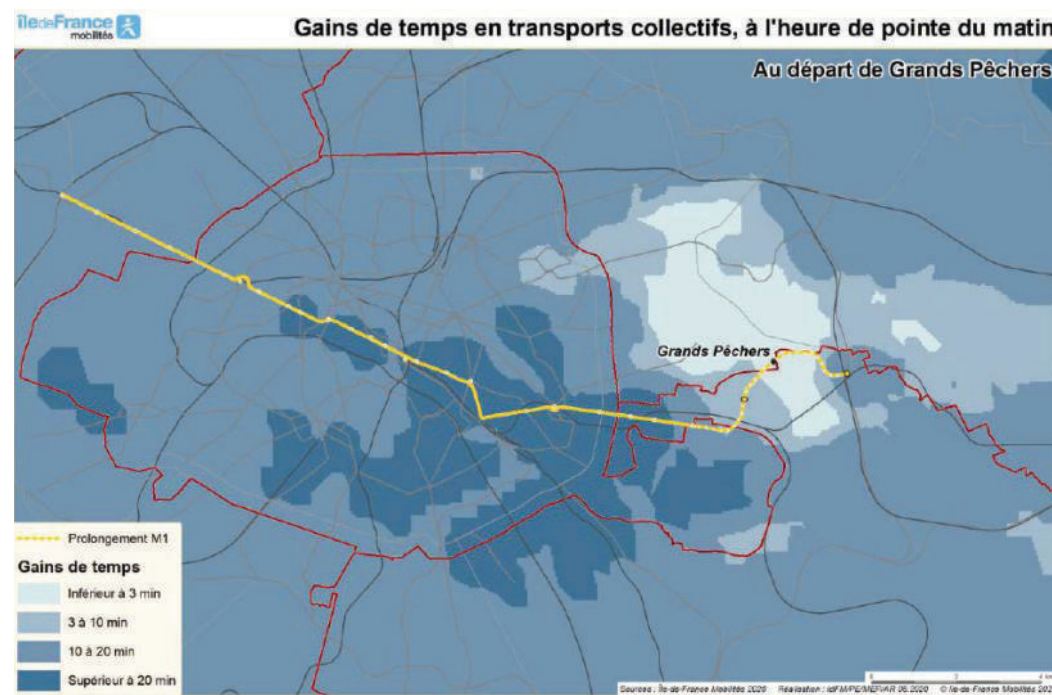
⁵ Cette règle du calcul socio-économique stipule que les avantages dont bénéficient les reportés en provenance des autres modes et ceux associés aux déplacements induits, peuvent être fixés, en première approximation, à la moitié du gain de coût généralisé des anciens usagers des TC.

Figure 15 : Gains de temps au départ de la station nouvelle des Rigollots à l'HPM selon le lieu de destination



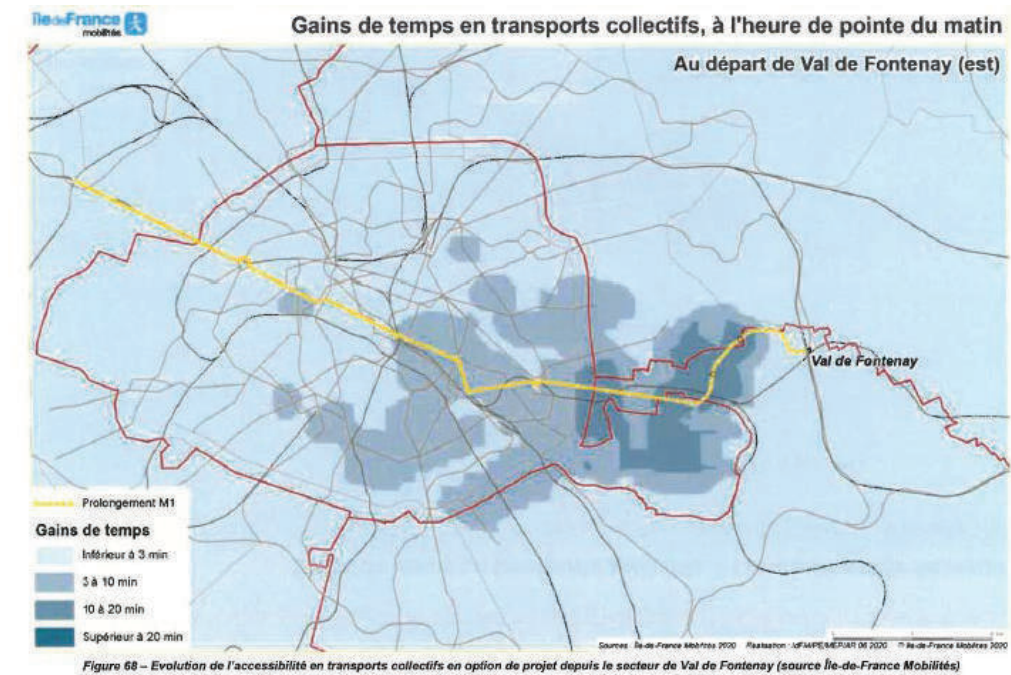
Source : IDFM

Figure 16 : Gains de temps au départ de la station nouvelle des Grands Pêcheurs à l'HPM selon le lieu de destination



Source : IDFM

Figure 17 : Gains de temps au départ de la station nouvelle de Val-de-Fontenay à l'HPM selon le lieu de destination



Source : IDFM

2.3.2. Le report modal depuis la VP

Les simulations de trafic montrent que 6,5% des usagers du prolongement de la LM1 sont des reportés de la VP, qui, en moyenne, effectuaient un déplacement de 10km. Le projet permet donc d'éviter 13,7 millions de VP.km en 2035 (calcul effectué sur la base d'un taux d'occupation de 1,28 personnes / VP).

Par ailleurs, IDFM estime que ce report serait à l'origine d'une économie de 1200 places de stationnement principalement localisées en petite couronne.

2.3.3. Les autres impacts

La pièce G ne présente pas de description « littéraire » des autres impacts du projet, comme le recommande le référentiel du ministère chargé des transports.

2.4. Les résultats du bilan monétarisé présenté dans la pièce G

Le bilan socioéconomique (BSE) présenté dans la pièce G est établi pour l'année de base 2035 et exprimé en €2017. Les avantages du projet sont calculés jusqu'en 2140 (pour éviter de devoir considérer des valeurs résiduelles pour l'investissement), ils sont ajustés annuellement en fonction de divers paramètres (trafics, PIB par habitant, prix du CO2, etc) jusqu'en 2070 puis maintenus constants jusqu'en 2140 (sauf pour l'effet de serre). IDFM a retenu un taux d'actualisation de 4%.

Le BSE est établi selon deux méthodes (Tableau 4), la méthode dite francilienne et celle de l'instruction ministérielle, qui diffèrent par la valeur des paramètres du calcul⁶. Le rapport de contre-expertise ne considère et ne commente que les résultats obtenus avec la méthode de l'instruction ministérielle.

Tableau 4: Indicateurs de rentabilité socio-économique du projet de prolongement de la LM1 (M€2017)

Valeur Actualisée Nette en M€ ₂₀₁₇	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Coûts d'infrastructure (y compris renouvellement)	- 1 797 M€	- 2 143 M€
Coûts de matériel roulant (y compris renouvellement)	- 129 M€	- 182 M€
Coûts d'exploitation	- 186 M€	- 486 M€
Gains de temps	+ 1 399 M€	+ 1 813 M€
Avantages liés au report modal	+ 532 M€	+ 858 M€
TOTAL	- 181 M€	- 140 M€
Valeur actualisée nette par euro investi	-0,1	-0,1
Taux de rentabilité interne	7,4 %	3,8 %

Source : IDFM

NB : les postes des coûts d'investissement et des coûts d'exploitation tiennent compte des coûts d'opportunité et de rareté des fonds publics (respectivement 20% et 5%) dans la méthode selon l'instruction ministérielle⁷.

Recommandation n°2 : Il paraît indispensable d'actualiser la méthode francilienne pour tenir compte des réévaluations récentes de certains paramètres clés.

Le BSE comporte deux postes d'avantages :

- Les gains de temps des usagers des TC (anciens usagers et reportés de la route) ;
- Les avantages liés au report modal de la VP (hors gains de temps des reportés) : économies de coût d'usage de la VP, gains de décongestion de la voirie, réduction des coûts d'utilisation de la voirie, diminution du besoin en places de stationnement, réduction des nuisances sonores et environnementales (effet de serre, pollution de l'air), réduction de l'accidentalité.

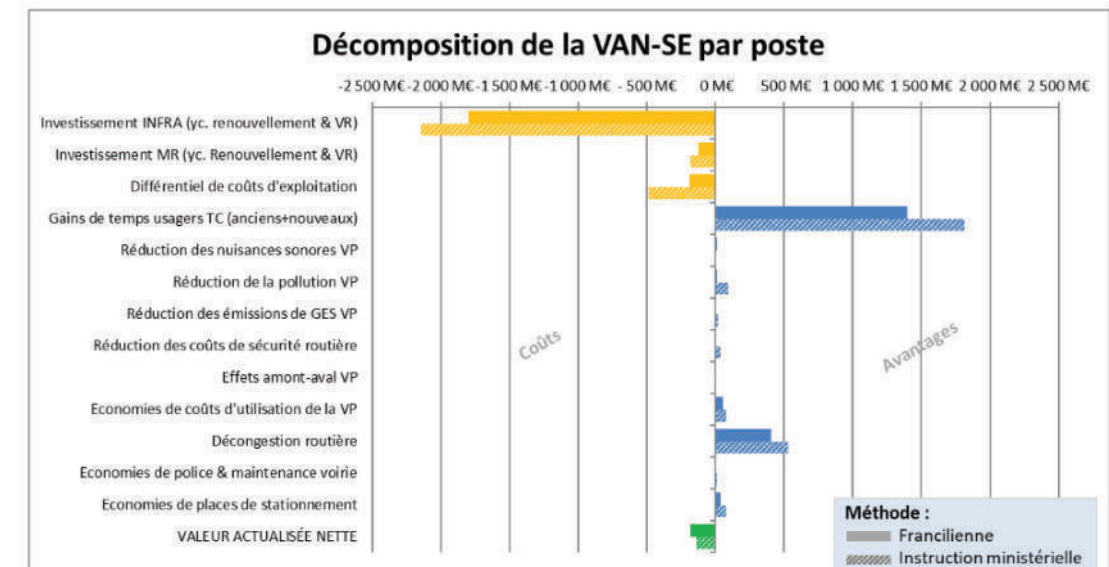
Une décomposition par poste de la VAN-SE (Figure 18) fait apparaître les deux postes principaux d'avantages, les gains de temps (68% du total) et la décongestion routière (20%).

Avec les hypothèses retenues par IDFM (qui seront analysées ci-dessous), la VAN-SE du projet est négative, s'établissant à - 140 M€, et le TRI ressort à 3,8%.

⁶ Les deux hypothèses les plus impactantes se rapportent au taux d'actualisation (8% pour la méthode IDFM et 4% pour la méthode dite de l'instruction ministérielle), la valeur du temps, qui est environ deux fois plus élevée dans la méthode IDFM, et l'absence de prise en compte des coûts d'opportunité et de rareté des fonds publics dans la méthode IDFM.

⁷ L'application des coûts d'opportunité et de rareté des fonds publics à l'ensemble des coûts d'exploitation surestime ce poste dans la mesure où les dépenses publiques relatives à ce poste se limitent à la part des coûts d'exploitation non couverte par des recettes d'exploitation. A l'opposé, le maître d'ouvrage n'a pas appliqué le COFP à la baisse de recettes de TICPE associée à une baisse des circulations routières.

Figure 18 : Décomposition de la VAN-SE du projet de prolongement de la LM1 (M€2017)

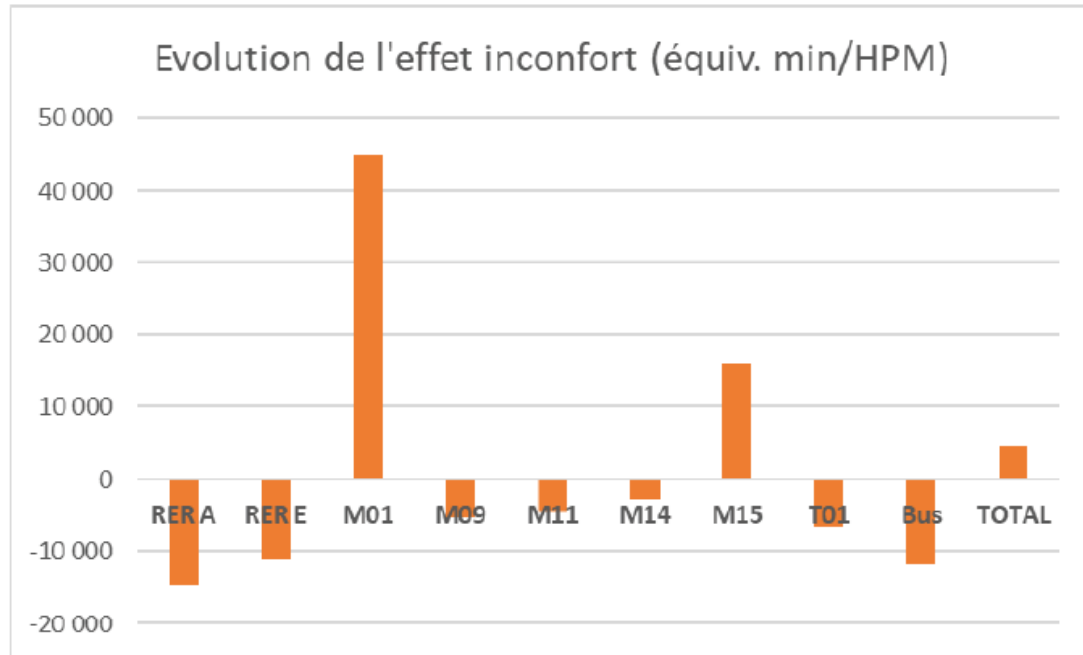


Source : IDFM

IDFM n'a pas quantifié l'impact du projet sur la qualité de service des transports collectifs (au-delà du calcul des temps de parcours) : confort au sein des véhicules voire dans les gares, fiabilité des temps de transport.

A la demande des contre-experts, IDFM a justifié plus avant ce choix. L'impact du projet sur le confort à l'intérieur des véhicules a été quantifié sur la base des résultats d'une étude sur la valorisation du confort réalisée par le STIF de 2013 (coefficients de pondération du temps à bord en fonction du niveau d'affluence). Les résultats obtenus confirment un impact quasi nul, les gains observés sur certaines modes (RER, bus) étant compensés par un surplus d'inconfort lié à la recharge des lignes de métro 1 et 15 (Figure 19).

Figure 19 : Impact du projet sur le confort à bord des moyens de transport collectif affectés par le projet



Source : IDFM

En revanche, IDFM estime ne pas être en mesure de quantifier l'impact en matière de fiabilité qui pourrait cependant être significatif pour les usagers des TC se reportant du mode bus (nombreux, cf. ci-dessus) vers la LM1 bénéficiant d'une très bonne régularité du fait de son automatisation. Dans le projet de 3^{ème} ligne de métro à Toulouse, les gains de fiabilité associés au basculement des usagers des bus vers le métro ont été évalués à la moitié des gains de temps des anciens usagers des TC, ce qui est considérable. Il est donc regrettable qu'IDFM n'ait pas pris en compte cet effet (potentiellement important) qui aurait amélioré la VAN-SE du projet.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage n'a pas valorisé les avantages associés aux déplacements induits et ne considère pas les reports en provenance des modes actifs. Ces postes mériteraient d'être évoqués dans la pièce G, même si les montants monétarisés associés sont faibles.

Enfin, la pièce G ne comporte pas de bilans par acteurs qui constituent pourtant des éléments utiles d'appréciation des impacts du projet.

Recommandation n° 3 : Il conviendrait de calculer la VAN-SE selon l'instruction ministérielle en se fondant sur la dernière version des fiches outils et d'intégrer certains impacts absents à ce stade, notamment les gains de fiabilité et la valorisation des déplacements induits.

Recommandation n° 4 : Il conviendrait de présenter dans la pièce G les bilans socio-économiques détaillés par groupe d'acteurs comme cela est préconisé dans le référentiel du ministère chargé des transports.

2.5. Les résultats du bilan monétarisé recalculé par les contre-experts

Comme cela a été mentionné supra, plusieurs hypothèses retenues par IDFM pour le calcul effectué selon l'instruction ministérielle ne sont pas conformes aux dernières versions des fiches outils du référentiel d'évaluation des projets de transports du ministère chargé des transports⁸, qui tiennent notamment compte d'un renforcement de l'ambition du gouvernement en matière de lutte contre le changement climatique (objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050).

Celles-ci sont listées dans le tableau ci-dessous. A noter que toutes les options retenues par IDFM ont pour conséquence d'augmenter la VAN-SE, sauf la première listée dans le Tableau 5, celle relative à l'évolution de la croissance économique.

Les contre-experts ont utilisé le tableau de calcul de la VAN-SE fourni par le maître d'ouvrage pour proposer une quantification de l'impact de ces choix sur la rentabilité socioéconomique du projet

Tableau 5: Hypothèses de calcul du BSE retenues dans la pièce G, hypothèses préconisées par les contre-experts et impact sur la VAN-SE

Hypothèses de calcul du BSE	IDFM	Contre-expertise/ Fiches outils 2019 du référentiel	Evolution de la VAN-SE ⁹ (M€2007)
Evolution du PIB par tête en IDF (1)	1% / an	1,8% / an jusqu'en 2050 pour l'IDF puis 1,2 %/an	163
Taux d'actualisation (2)	4%	4,5%	-148
Evolution des trafics (3)	1%/an à partir sur la période 2035/2070	0.3%/an sur la période 2015/2070 (scénario AMS pour la courte distance)	-479
Pollution de l'air (4)	Valeurs de référence consignées dans la version du référentiel de 2014	Valeurs de référence 2019 cohérentes avec une électrification accélérée du parc VP	-526
Effet de serre (durant la phase d'exploitation) (5)	Pas d'hypothèse d'électrification du parc VP et trajectoire de valeur monétaire du carbone établie en 2013 (dans le cadre d'un scénario de division par 4 des	Valeurs de référence 2019 cohérentes avec une électrification accélérée du parc VP et trajectoire de valeur monétaire du carbone établie en 2019	-537

⁸ Nommé simplement « le référentiel » dans la suite du rapport.

⁹ En additionnant l'impact des hypothèses de calcul au fur et à mesure qu'on descend dans le tableau.

	émissions de GES en 2050)	(scénario de neutralité carbone en 2050)	
Insécurité (6)	Taux d'accidents constant fixé à son niveau 2018	Division par 2 du taux d'accidents entre 2020 et 2030	-554
Taux d'occupation VP (7)	Maintenu constant à son niveau observé dans l'EGT 2010	Hausse du taux d'occupation de 20% entre 2015 et 2050 pour les trajets à courte distance (Scénario AMS)	-628
Congestion (8)	Utilisation du « coefficient Hautreux » (établi en 1969)	Utilisation des estimations établies par le LVMT pour le Ministère des transports en 2009	-682
Effet de serre du chantier (9)	Ignoré	Coût de 50 M€ sur la base de 40 ktCO2/km tunnel (source : Carbone 4 pour la SGP)	-732
Stationnement (10)	Coût complet d'une place hors voirie	Coût annuel d'entretien ?	-775

Source : contre-expertise

La prise en compte combinée du taux de croissance économique du référentiel dans sa version de 2019 et d'un taux d'actualisation de 4,5% ne diminue que très faiblement la VAN-SE qui passe de **-140 M€** à **-148 M€**. Le référentiel préconise l'utilisation d'un taux d'actualisation de 4% uniquement si le maître d'ouvrage démontre que le projet est « non significativement risqué »¹⁰. IDFM n'a pas réalisé ce test. Il a été réalisé par les contre-experts et la conclusion est que le projet ne peut pas être considéré comme « non significativement risqué ».

L'ajout d'une hypothèse d'évolution moins dynamique du trafic TC, reflétant l'hypothèse de « découplage » de la demande de transport retenue dans le scénario de base de la stratégie bas carbone, impacte fortement la VAN-SE qui baisse à un niveau de **-479 M€**. IDFM justifie son hypothèse de croissance du trafic TC (considérée comme prudente) sur la seule base des évolutions historiques tirées de l'EGT (2,1%/an sur 2001/2010 et 1,6%/an sur 2010/2018), et des données des opérateurs (1,6%/an sur 2010/2018).

La prise en compte, en sus, des autres prescriptions récentes du référentiel (points (4) à (7) listés dans le Tableau 5) accentuent la baisse de la VAN-SE qui s'établit alors **-628 M€**.

¹⁰ A cette fin le maître d'ouvrage doit réaliser le test suivant : calculer une VAN-SE dite « stressée » obtenue sur la base d'une hypothèse de croissance nulle sur la durée de la prévision et la comparer la VAN-SE calculée avec les hypothèses de croissance du maître d'ouvrage. Si l'écart entre ces deux VAN-SE est inférieur à 20%, le projet peut être considéré comme « non significativement risqué ».

La mise à jour du coefficient de décongestion routière (point (8)) fait baisser la VAN-SE à **-682 M€**¹¹.

La prise en compte des émissions de CO2 de la phase chantier, sur la base d'une évaluation réalisée par la société Carbone 4 pour la SGP (40 ktCO2/km tunnel), conduit à un coût additionnel de l'ordre de 50 M€, faisant passer la VAN-SE à **-732 M€**. Avec ces hypothèses, l'impact combiné du projet en matière de réchauffement climatique serait très négatif, le faible niveau d'émissions évitées grâce au report modal en provenance de la VP (8300 t CO2)¹² ne compensant que très partiellement des émissions de la phase chantier de l'ordre de 250 000 t CO2¹³.

Les contre-experts se sont également interrogés sur la manière de valoriser le moindre besoin de places de stationnement résultant d'une baisse des déplacements en voiture. Dans un contexte de forte baisse attendu de la mobilité routière à l'horizon 2050 (prévue dans le scénario de base de la stratégie bas carbone), un grand nombre de places de stationnement existantes deviendraient inutiles et il ne semble donc guère réaliste de supposer que le projet permettrait de réduire la construction de nouvelles places. Une hypothèse plus conservatrice pourrait consister à supposer que le projet permettrait uniquement d'économiser le coût d'entretien annuel de ces places de stationnement, qui, en zone dense, serait égal à 25% du coût complet (source : IDFM). Interrogé sur ce point, IDFM a répondu que les politiques de stationnement actuellement mises en œuvre dans le cœur de l'Île de France visent surtout à libérer de l'espace en surface et à renvoyer le stationnement dans les parkings hors voirie. Le projet permettrait alors d'en faire davantage en matière de libération de l'espace en surface. Or le gain socio-économique associé serait difficile à apprécier, d'où la méthode proposée par IDFM comme palliatif. Cette question reste donc ouverte. Le calcul alternatif pour le poste « stationnement » se fondant sur le coût annuel d'une place hors voirie, à la place de son coût complet, conduirait une VAN-SE s'établissant à **-775 M€** au lieu de **-732 M€**.

Enfin, la crise sanitaire pourrait également affecter le BSE du projet. Celle-ci pourrait avoir un impact structurel sur la demande de déplacements, notamment au travers d'un développement accru du télétravail et de l'enseignement à distance dans le domaine de l'enseignement supérieur. Même s'il est certainement prématuré de produire des éléments d'appréciation quantitatifs détaillés, ce sujet mériterait d'être partie intégrante de l'étude de sensibilité du BSE du projet et d'être développé, au moins qualitativement, dans la pièce G. A noter qu'il s'agit d'un élément qui aurait, selon toute vraisemblance, un impact négatif sur la VAN-SE.

Recommandation n°5 Le maître d'ouvrage est invité à calculer les gains de décongestion routière à partir des résultats consignés dans le rapport du LVMT¹ à la place du coefficient « Hautreux » datant de 1969. A plus long terme, il conviendrait de faire évoluer le modèle de trafic utilisé par IDFM pour y introduire une représentation de la congestion routière.

¹¹ Les gains unitaires de décongestion diminuent de 14% lorsque le coefficient Hautreux est remplacé par les coefficients proposés dans le rapport LVMT (qui différencie les gains de décongestion en fonction de la zone de circulation - Paris, PC, GC -, du type de voirie et de la période de circulation - pointe, hors pointe -).

¹² En raison du degré élevé d'électrification du parc VP pour la période au-delà de 2035.

¹³ Ce montant devra être confirmé. Il pourrait être surestimé si le mouvement de décarbonation de l'économie française, anticipé dans la stratégie bas carbone, se traduisait par une amélioration sensible de l'efficacité carbone des secteurs industriels concernés par la réalisation de cette nouvelle infrastructure.

2.6. Analyse financière

La pièce G ne comporte pas d'analyse financière du projet de prolongement de la LM1. *A minima*, il s'agirait d'évaluer la manière dont le taux de couverture des coûts d'exploitation des transports collectifs par les recettes commerciales évoluerait par rapport à l'option de référence.

3. L'analyse critique

3.1. Une option de référence discutable

L'étude du dossier d'évaluation socio-économique du prolongement de la LM1 amène les contre-experts à se questionner sur la pertinence et le bien-fondé de l'option de référence retenue par IDFM. En effet, cette dernière prend en compte les seuls investissements en transports collectifs retenus dans le scénario de référence à l'horizon 2035. Elle ne prévoit donc aucun investissement supplémentaire visant à renforcer le système de transports collectifs dans la zone de projet si le prolongement de la LM1 n'était pas réalisé.

Le référentiel (fiche outil) précise que « l'option de référence correspond au scénario le plus probable en l'absence de réalisation du projet évalué [...] et doit refléter les opérations, les aménagements et les niveaux de service prévisibles à la date envisagée pour la mise en service de l'option de projet, mais également après cette date envisagée, en l'absence du projet. [...] Il importe de s'assurer que l'option de référence est optimisée. On entend par optimisée le fait qu'elle ne recèle pas de décision et/ou d'aménagement dont le bilan collectif serait très défavorable. Une option de référence non optimisée contribuerait à biaiser artificiellement l'évaluation de l'option de projet (qui est comparée à l'option de référence) ».

La desserte locale de l'aire d'étude est actuellement assurée par le réseau de bus avec un double objectif : i) permettre les déplacements internes à l'aire d'étude, ii) assurer le rabattement vers les gares et les stations des modes lourds de transport collectif présents aux extrémités Est et Ouest de l'aire d'étude (Château de Vincennes, Val de Fontenay). Ainsi, 12 lignes de bus traversent l'aire d'étude du prolongement de la LM1, dont 5 en desservent le cœur (118, 124, 127, 301 et 524). La ligne 118, ligne Mobilien, emprunte en surface un itinéraire proche de celui du prolongement de la LM1 avec une fréquence élevée (3-4 minutes en heure de pointe de soir). D'autres lignes desservent la zone d'étude, notamment la ligne 124, avec un itinéraire passant plus au sud et une fréquence de 8 minutes en heure de pointe.

Ainsi, l'option de référence pourrait, selon les contre-experts, incorporer les politiques alternatives d'offre de surface (TC et mode actifs) en l'absence du prolongement de la LM1. A ce titre un renforcement de l'offre sur les lignes de bus desservant la zone d'étude (118 et 124 principalement et notamment en HPM/HPS) ainsi que les investissements nécessaires à la fiabilisation des temps de parcours auraient mérité une étude plus approfondie et ce, d'autant plus que la mise en service de la LM15 Est, du prolongement du T1 et du BHNS Bords de Marne offrira sans aucun doute des opportunités de reconfiguration de l'offre de service bus.

Des compléments d'information ont été apportés par IDFM à la demande des contre-experts mettant en lumière des lignes de bus aux trafics conséquents (Tableau 6) avec des taux de charge élevés et une offre de bus indéniablement rigide en raison des limites de capacité des Centres Opérationnels Bus du secteur (COB Lilas et Bords de Marne). IDFM reconnaît que l'offre bus pourrait toutefois s'accroître mais de façon limitée pour les flancs de pointe et les soirées. Jugée techniquement non envisageable, cette hypothèse n'a pas été valorisée d'un point de vue monétaire par IDFM.

Tableau 6: Caractéristiques de l'offre de bus actuelle sur le périmètre du projet de prolongement de la LM1

Lignes	Fréquence en HP	Trafic moyen /jour (mardi-vendredi)	Taux de charge (pondéré / en %)	Période de la journée la + chargée	Sens dimensionnant	Arrêt de plus forte charge
118	3-4 mins	18 384	64,4	HPS	Château de Vincennes --> Rosny-sous-Bois	Mairie de Vincennes
122	6 mins	23 781	107,7	HPS	Gallieni --> Val de Fontenay	Mairie de Montreuil
124	8 mins	9 993	61,0	HPS	Château de Vincennes --> Val de Fontenay	Mairie de Vincennes
127	6 mins	10 244	77,2	HPS	Croix de Chavaux --> Neuilly-sur-Marne	Croix de Chavaux

Source : IDFM

3.2. Une sensibilité élevée aux P+E

Le BSE du prolongement de la LM1 présente une sensibilité élevée aux scénarios retenus pour les prévisions de population et d'emplois (P+E) à l'horizon 2035, élaborées et mises à jour par l'Institut Paris Région. S'agissant d'un projet de dimensionnement et d'évaluation à très long terme, IDFM a retenu les scénarios « haut » fournis par l'Institut Paris Région (Population : +14%, Emplois : +20% entre 2016 et 2035 pour les 3 communes concernées directement par le prolongement de la LM1). Dans cette configuration favorable, la VAN-SE du projet de prolongement de la LM1 apparaît comme fragile (-140M€₂₀₁₇, méthode Instruction ministérielle)¹⁴.

A la demande des contre-experts, IDFM a réalisé un test de sensibilité sur la base des scénarios « bas » fournis par l'IPR à l'horizon 2035 (Tableau 7). L'écart entre les scénarios « haut » et « bas » de P+E se matérialise, pour les 3 communes directement concernées, par une hypothèse de population plus faible à Montreuil (-6%) et une hypothèse d'emplois plus faible à Fontenay-sous-Bois (-13%). En dépit des effets limités spatialement des scénarios « bas » de P+E, la baisse de la fréquentation du prolongement de la LM1 est nette (-6,5% en HPM) avec un effet plus marqué encore pour la gare de Val-de-Fontenay (-8% en HPM).

Tableau 7: Sensibilité de la fréquentation aux scénarios de P+E

Fréquentation à l'heure de pointe du matin	Scénario central DEUP	Test de sensibilité P+E bas	Impact du test
Total prolongement M1	13 600	12 700	-6,5%
Les Rigollots	3 800	3 600	-4,5%
Grands Pêcheurs	3 100	2 900	-6,5%
Val de Fontenay	8 400	7 800	-8%

¹⁴ Ce montant ne prend pas en compte les éléments de correction préconisés/formulés par les contre-experts afin de « coller » au référentiel (Fiche Outils, 2019). Il correspond à la VAN-SE fournie dans la pièce G.

Source : IDFM

Dans ces circonstances, la VAN-SE du projet de prolongement de la LM1 se détériore de manière significative (-316 M€₂₀₁₇, méthode Instruction ministérielle ; Tableau 8).

Tableau 8: Sensibilité du bilan monétarisé aux scénarios de P+E

(Valeurs actualisées nettes en M€ 2017)	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	Scénario central DEUP	Test de sensibilité P+E bas	Scénario central DEUP	Test de sensibilité P+E bas
Total des coûts du projet	-2 111		-2 811	
Gains de temps des usagers TC	1 399	1 307	1 813	1 694
Avantages liés au report modal	532	496	858	801
Valeur actualisée nette du projet	-181 M€	-308 M€	-140 M€	-316 M€
VAN par euro investi	-0,09	-0,16	-0,07	-0,15
Taux de rentabilité interne	7,4%	6,9%	3,8%	3,5%

Source : IDFM

Ainsi, la rentabilité socio-économique du projet de prolongement de la LM1 présente une sensibilité forte aux hypothèses de P+E retenues. Non assurée dans le cadre des scénarios les plus favorables (VAN-SE à -140 M€₂₀₁₇ et TRI de 3,8%), la dégradation du bilan global serait très marquée si l'on se trouvait dans une configuration basse pour les scénarios P+E (VAN-SE à -316 M€₂₀₁₇ et TRI de 3,5%).

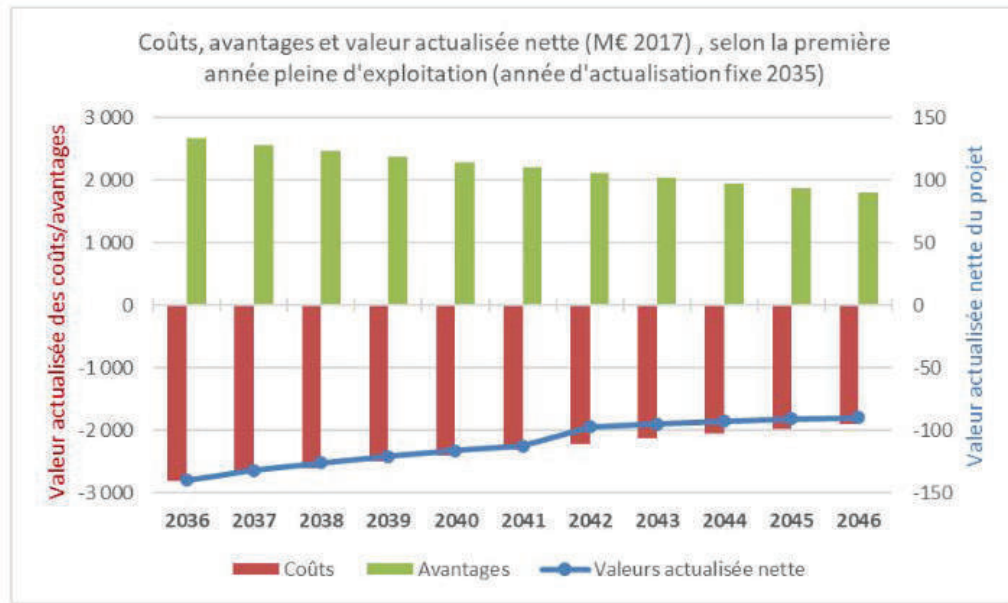
En tenant compte des préconisations formulées par les contre-experts (cf. Tableau 5, p. 24-25) pour le calcul du BSE, l'intégration des scénarios « bas » de P+E, à la place des scénarios « haut » retenus par IDFM dans la pièce G, génère une dégradation nette de la rentabilité socio-économique du projet de prolongement de la LM1 ; la VAN-SE « recalculée » passant de -775 M€₂₀₁₇ à -909 M€₂₀₁₇.

3.3. Un projet qui arrive trop tôt

Le DEUP (pièce G) ne comprend pas de développements sur la date optimale de mise en service du projet. Interrogé par les contre-experts, IDFM a mis en avant les contraintes techniques pesant sur le site de Val-de-Fontenay, concerné par de nombreux chantiers en cours ou déjà décidés, pour justifier l'impossibilité d'envisager une date de mise en service antérieure à 2035.

S'agissant de la période postérieure à 2035, IDFM a réalisé plusieurs tests visant à décaler la date de mise en service, en conservant l'horizon d'évaluation de 2140 et en retenant la même chronique des avantages jusqu'en 2140. On observe (Figure 20) alors qu'un report de la date de mise en service du projet permet d'améliorer le BSE : la VAN-SE augmente continuellement lorsque la date de mise en service passe de 2035 à 2045 et passe de -140 M€ à -90 M€.

Figure 20 : Evolution du bilan monétarisé selon la date de mise en service du prolongement de LM1



Source : IDFM

L'utilisation du taux de rentabilité immédiate comme critère de détermination de la date optimale de mise en service¹⁵, comme le recommande le référentiel du ministère chargé des transports, sur la base de la chronique des avantages calculée par IDFM, conclut à l'année 2054 comme date optimale.

L'utilisation de la même méthode, mais sur la base des préconisations formulées par les contre-experts (cf. Tableau 5) pour le calcul du BSE, conduit à une date de mise en service optimale repoussée au-delà de 2070.

3.4. Une analyse de risque peu développée

Les contre-experts estiment que le dossier d'évaluation socio-économique du projet de prolongement de la LM1 présenté par IDFM ne souligne pas suffisamment les risques auxquels le projet pourrait être confronté. Certes, les porteurs du projet identifient des risques physiques, techniques ou financiers propres à la réalisation du prolongement dont le degré de sévérité s'échelonne de moyen à très élevé (Tableau 9) et reconnaissent par ailleurs que les calculs de la VAN-SE reposent sur des prévisions de fréquentation qui peuvent être sensibles à divers éléments.

¹⁵ Selon ce critère, la date optimale de mise en service est la première année pour laquelle le taux de rentabilité immédiate est supérieur au taux d'actualisation.

Tableau 9 : Analyse de risques du projet de prolongement de la LM1

NATURE DU RISQUE	CAUSES	CONSÉQUENCE	NIVEAU DE RISQUE ESTIMÉ	PRÉVENTION / RÉPARATION
1 ACCORD TARDIF DES ENGAGEMENTS DE FINANCEMENTS	Difficulté d'obtention du financement / Financement partiel ou fractionné	Retard de décision pour lancer les études et travaux conduisant à un report de mise en service	Très élevé	Suivi du projet au niveau ETAT / RIF. Identification des jalons clés de mise en place des financements et sensibiliser les financeurs.
2 CONTRAINTES OU INCOMPATIBILITES AVEC LES PROJETS FERROVIAIRES EN INTERFACES	Difficulté de gestion des interfaces pour les aspects techniques, de réalisation des travaux et de calendrier global. Retard planning travaux des opérations connexes	Réclamations, reprise d'études, dérive du planning...	Moyen	Définition fine des périmètres et missions de chacun. Forte coordination technique avec les porteurs des autres projets notamment SGP pour son projet de gare de la Ligne 15 Est sur le principe de la Conception-Réalisation. Co-construction d'un planning partagé.
3 NON ACCEPTATION DU PROJET OU DES TRAVAUX PAR LES RIVERAINS	Dégradation du cadre de vie pour les riverains situés à proximité de la nouvelle infrastructure. Impact des travaux à proximité des habitations.	Non acceptabilité du projet. Enjeu de sécurité pendant les travaux. Arrêt de chantier. Recours juridiques sur la DUP.	Elevé	Etudes acoustiques et vibratoires pour définir les effets liés au projet et définir en conséquence les mesures d'insertion à mettre en œuvre dans le cadre du projet notamment au niveau du CDT à Neuilly-Plaisance. Concertation à pérenniser avec les riverains et associations pour les informer de l'avancement du projet et du dispositif d'acquisition foncière. Définition fine des besoins fonciers.
4 HAUTE TECHNICITE DE L'OPERATION		Complétude incertaine des livrables d'études. Retards et surcoûts des études.	Elevé	Capitalisation du ReX RATP sur les précédents projets de prolongement de ligne de métro. Travail sur les Provisions pour Risques Identifiés. Approfondissement des campagnes de reconnaissances géotechniques des sols.
5 CONTRAINTES OU INCOMPATIBILITES AVEC LES PROJETS EN INTERFACE AYANT DES IMPACTS SUR LES CIRCULATIONS FERROVIAIRES. PERTURBATION DE L'EXPLOITATION PENDANT LES TRAVAUX	Interruptions des circulations ferroviaires pendant certaines phases de travaux. Capacité d'études et travaux. Difficulté d'obtention des interruptions de circulations longues. Modifications de programme	Retards, reprise des études, mauvaise image RATP / IDFM, plaintes et arrêt de chantier, reddition tardive des travaux.	Elevé	Sensibiliser les acteurs avec une gouvernance complémentaire. Anticipation d'études d'exploitation pour qualifier / quantifier les impacts des travaux sur les circulations ferroviaires (M1 mais également RER E, Ligne P). Définir et fiabiliser les méthodes constructives. Limiter les variantes des entreprises. Sécuriser le planning de réalisation.
6 DIFFICULTES TECHNIQUES POUR REALISER LES TRAVAUX FAUTE DE DISPONIBILITE D'EMPRISES	Difficultés d'obtention de terrains pour implanter la base-travaux à proximité immédiate des ouvrages d'art (Stations, OA, CDT, etc.)	Délai de travaux plus important. Report de la mise en service.	Elevé	Définition des solutions d'implantation et des méthodes travaux associés dès le démarrage des études AVP. Rencontre avec les partenaires pour sécuriser la mise à disposition des terrains. Partage d'une programmation spatio-temporelle des emprises des projets en interface notamment sur le Périphère.

Source : IDFM

Parmi eux, trois sont identifiés mais non évalués. Il s'agit i) de l'évolution des comportements de mobilité vis-à-vis du contexte sanitaire à court-terme, mais également du développement, à plus long terme, de nouvelles modalités de travail à distance, ii) le développement urbain projeté à long terme, lié à l'évolution du contexte économique, iii) du calendrier de réalisation et de la mise en service des autres projets de transports.

Parmi les facteurs identifiés par IDFM comme pouvant avoir un impact sur la rentabilité du projet, certains relèvent de la catégorie des risques systémiques. Leur prise en compte passe par la réalisation d'un test de stress ou de sensibilité au PIB afin de juger de l'exposition réelle du projet à cette catégorie de risque.

Ce test, non réalisé par IDFM mais par les contre-experts, amène à conclure que le projet de prolongement de la LM1 ne peut être considéré comme « non significativement risqué ».

L'exposition du projet à ce risque systémique nécessite l'utilisation d'un taux d'actualisation spécifique (4,5% comme l'indique la fiche-outil, cf. Tableau 5).

Pour la catégorie des risques non systémiques, IDFM a procédé à des analyses de sensibilité à une dimension, i.e., en faisant varier un seul paramètre d'entrée simultanément. Les contre-experts estiment souhaitable de conduire des analyses de sensibilité probabiliste, autorisant la prise en compte simultanée de plusieurs paramètres pouvant conditionner la rentabilité socio-économique du projet¹⁶.

¹⁶ Cette méthodologie a été notamment utilisée par SNCF Réseau dans le cadre de l'évaluation socio-économique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie (Pièce H).

Recommandation n°8 : Il conviendrait de :

- réaliser un test de sensibilité au PIB pour établir si le projet est soumis à des risques systémiques ;
- de mettre en œuvre des tests de sensibilité multidimensionnels avec, par exemple, des analyses de sensibilité probabiliste et/ou des simulations de Monte-Carlo, prenant en compte les différents éléments de risques ainsi que les évolutions possibles des comportements de mobilité post-Covid.

4. Discussions sur les limites de l'évaluation socio-économique

4.1. Un problème de calendrier entre la DEUP et le CPER

Un problème d'incohérence entre le calendrier de la DEUP et celui du futur CPER semble exister dans ce projet. IDFM a souligné à plusieurs reprises aux contre-experts que le besoin important de financement pour la réalisation d'études approfondies et le début de la maîtrise foncière des fonciers de la future gare, avant que les prix du foncier s'accroissent (potentiellement) et donc poussent à la hausse le coût du projet, nécessite que le projet de prolongement de LM1 soit inscrit au prochain CPER. Or, pour l'être, la DEUP du projet de prolongement doit déjà être réalisée. La conséquence fâcheuse de cette incohérence est qu'IDFM doit ainsi déposer la DEUP longtemps avant la construction du prolongement, impliquant une DEUP peu informée sur de nombreux points et menant à une évaluation imprécise.

4.2. Prendre en compte les externalités négatives du chantier

Les externalités négatives du chantier ne sont jamais considérées dans les évaluations socio-économiques et absentes des fiches outils. Toutefois, il paraît nécessaire aux contre-experts de stimuler des travaux pour chercher à mieux considérer et intégrer ces externalités dans le bilan monétarisé, ou *a minima* de les décrire finement et de les quantifier. Dans le cas de l'extension de la LM1, le secteur concerné, en particulier Val-de-Fontenay, va connaître presque 20 ans de chantiers de grande ampleur. Les contre-experts ont cherché à intégrer, avec les valeurs existantes, une partie de ces externalités (l'effet de serre) mais bien d'autres externalités négatives seraient à considérer (pollution atmosphérique, bruit, congestion...). Cette intégration paraît nécessaire pour inciter les AOM à limiter ces effets chantier pour les riverains alors que l'étalement dans le temps des chantiers pourraient être une solution qui s'imposent pour baisser les coûts de construction des projets d'infrastructure, en particulier dans un contexte de multiplication des grands projets mettant sous pression le secteur du BTP.

4.3. Une meilleure prise en compte de la distribution des gains de temps

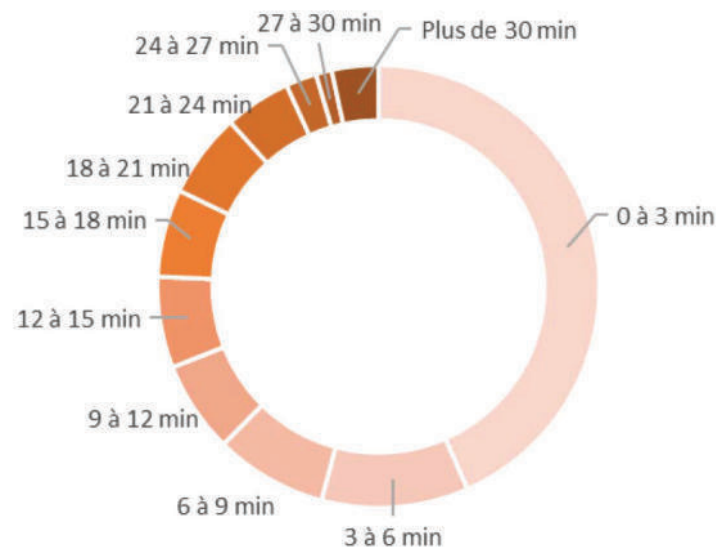
Par essence l'analyse coût-avantage, utilisée afin de déterminer la rentabilité socio-économique d'un projet, repose sur une logique de maximisation du bien-être collectif de l'ensemble des individus ou catégories impactés. Elle s'inscrit donc dans une approche dont l'objet n'est pas d'identifier ou de distinguer les différents bénéficiaires du projet. Le projet analysé doit contribuer à améliorer le bien-être de la collectivité, sans se soucier des éventuelles catégories de population ou zones géographiques qui verraient leur situation se dégrader. De fait, seuls les effets du projet pouvant donner lieu à une valorisation monétaire, directe ou indirecte, peuvent donc être incorporés dans l'analyse coût-avantage (le plus souvent *via* le concept de valeur du temps).

Il en résulte que les effets redistributifs ne sont pas incorporés dans l'analyse, ce qui revient à supposer l'existence d'une répartition optimale des revenus *ex-ante*. Sans remettre en cause la légitimité et le bien-fondé de l'analyse coût-avantage, il apparaît néanmoins que cette situation a largement contribué au développement de modèles de prévision de déplacements, pour lesquels une analyse fine des bénéficiaires ou catégories de bénéficiaires, ou encore des zones géographiques, n'est pas possible, du moins sans coût exorbitant.

Ainsi, concernant le projet de prolongement de la LM1, le gain de temps moyen s'établit-il à 8 min pour les anciens utilisateurs des transports collectifs et 4 min pour les reportés de la voiture particulière en HPM, pour un total de 3,5 millions d'heures économisées à la date de première mise en service, sans qu'il soit possible d'aller beaucoup plus avant dans l'analyse.

A la demande des contre-experts, IDFM a procédé à des analyses complémentaires révélant les gains de temps très hétérogènes (Figure 21) : environ 50% des utilisateurs du projet bénéficient de gains de temps relativement faibles (de 0 à 6 minutes) et 25% de gains temps supérieurs à 15 minutes.

Figure 21 : Répartition des utilisateurs du projet par classe de gains de temps (en heure de pointe du matin)



Source : IDFM

Il serait notamment opportun de pouvoir disposer d'une analyse plus fine de la distribution des gains de temps pour les différents profils d'usagers (Origine-destination, Niveau de revenu, Profession et catégories sociales, etc).

Recommandation n°8 : Il conviendrait de développer des modélisations du trafic plus désagrégées que celles existant actuellement pour permettre l'identification fine des gagnants (les usagers bénéficiant des gains de temps) et des perdants en termes de Profession et catégories sociales, de niveau de revenu, d'origine-destination...

4.4. Une meilleure prise en compte de la demande induite et latente dans les modèles

En lien avec le point précédent, il apparaît opportun de s'interroger sur la meilleure façon de prendre en compte la demande latente ou demande induite « pure » dans l'évaluation socio-économique d'un projet. Au-delà des gains qualitatifs et du report modal autorisés par le projet, qui bénéficieront aux utilisateurs projetés à l'horizon de la mise en service, il est légitime de s'interroger sur la fraction de la demande latente qui sera réalisée, notamment pour les populations résidant dans l'aire d'étude rapprochée.

La demande latente correspond à la part de la demande de déplacement qui ne se réalise pas compte tenu de l'offre de transport existante. L'objectif de tout projet de transport devrait être de faire en sorte qu'une fraction de cette demande latente, celle qui est socialement désirable, se réalise. Il s'agit d'un enjeu majeur mais d'une grande complexité. De fait, puisqu'elle ne se réalise pas, cette demande latente est mal connue. Sans être simple, la modélisation des déplacements et des trafics envisagés à l'horizon souhaité à l'aide des modèles de prévision de trafic (Antonin, Global, etc) fournit des éléments indispensables pour l'évaluation de la rentabilité socio-économique. Cette modélisation pourrait être utilement complétée par une approche plus qualitative fondée sur les « besoins » de mobilité des individus ou de groupes d'individus spécifiques. Par exemple, Di Ciommo (2018)¹⁷ définit un indicateur d'inaccessibilité dont l'ambition est de révéler au décideur public les besoins de mobilité non satisfaits ainsi que leur localisation précise au sein d'un territoire donné. La méthodologie proposée consiste dans un premier temps à identifier les besoins non satisfaits pour un motif de déplacement (travail, étude, santé, visite à des amis, course quotidienne, etc) puis, dans un deuxième temps, à explorer les caractéristiques de l'activité en termes par exemple de temps de transport. L'hypothèse sous-jacente est qu'un faible degré de satisfaction en relation avec une caractéristique particulière de l'activité (par exemple, le temps de transport) signifie que les besoins de l'utilisateur ne sont pas satisfaits. Cette méthode fondée sur l'élaboration d'un indice d'inaccessibilité a été mise en œuvre, notamment dans le cadre de l'évaluation socio-économique de l'extension d'une ligne de tramway (T4) au sein de l'aire urbaine de Barcelone.

Enfin, l'approche en termes de « besoins » non satisfaits permet ainsi de répondre en partie à la nécessité de caractériser la demande induite « pure ». L'établissement d'un indice d'inaccessibilité dans les futures évaluations de projet de transport pourrait être encouragé et permettrait d'introduire des considérations d'équité, trop peu présentes actuellement, dans l'analyse de la rentabilité socio-économique des projets de transport.

¹⁷ di Ciommo, F. (2018), « How the Inaccessibility Index Can Improve Transport Planning and Investment », Documents de travail du Forum international des transports, n° 2018/08, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/dafaa29d-en>.

Conclusion

Le projet de prolongement à l'est de la ligne 1 du métro parisien, depuis son actuel terminus de Château de Vincennes jusqu'à la station de Val-de-Fontenay, vise à relier les communes de Montreuil et Fontenay-sous-Bois à Paris et à renforcer le maillage du réseau ferré avec les lignes A et E du RER, le futur prolongement du tramway T1 et la future ligne 15 Est du Grand Paris Express. Il desservira trois nouvelles stations : les Rigollots à Fontenay-sous-Bois et à la lisière de Vincennes, Grands Pêcheurs au sud-est de Montreuil et Val-de-Fontenay à Fontenay-sous-Bois.

D'après IDFM, ce projet a de multiples objectifs : assurer une meilleure accessibilité aux différents équipements des territoires desservis, aux études et aux emplois, améliorer la desserte de quartiers denses en population, activités et emplois actuellement desservis uniquement par des lignes de bus saturées, proposer une alternative aux déplacements en voiture sur des trajets banlieue à banlieue, accompagner les projets de développement des territoires desservis et contribuer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et à la préservation de l'environnement.

Le bilan socio-économique a été réalisé avant la crise sanitaire selon deux appareils méthodologiques, la méthode francilienne propre à IDFM et la méthode de l'instruction ministérielle, et suppose une mise en service du projet en 2035. Il aboutit, dans la DEUP, à une valeur actualisée nette (VAN) négative de respectivement -180 et -140 M€, pour un investissement initial de près de 1,5 Md€.

Cette VAN a été obtenue en se fondant sur le scénario haut de développement de la population et des emplois (P+E) de l'Institut Paris Région et ne prend pas en compte de possibles impacts de la crise sanitaire sur la demande de déplacements. Par ailleurs, l'option de référence retenue par le maître d'ouvrage n'envisage aucune mesure d'amélioration de l'offre de surface qui viserait à pallier l'absence de réalisation du prolongement.

Divers choix méthodologiques qui ont été faits dans l'étude présentée par le maître d'ouvrage posent question dans la mesure où ils ne sont pas conformes aux hypothèses sous-tendant la stratégie bas carbone du gouvernement. Il s'agit notamment du taux d'évolution des déplacements en transports en commun, du taux d'occupation des véhicules particuliers et du degré d'électrification de ce parc. Des hypothèses plus conformes au référentiel du ministère (portant également sur la valeur du taux d'actualisation, la valorisation des gains de décongestion, la prise en compte du coût CO2 des travaux) implique une baisse très importante de la VAN. Toute évolution plus mesurée des P+E renforce cette diminution. L'étude de la date de mise en service optimale entraînerait, au mieux, un report au-delà de 2050.

A l'inverse, les contre-experts notent l'existence probable d'impacts positifs liés à la réalisation du projet qui n'ont pas été pris en compte dans le calcul de rentabilité socio-économique, ni de manière plus qualitative, par le maître d'ouvrage : valorisation des gains associés aux déplacements induits, amélioration de la fiabilité des déplacements en transports collectifs et de l'accessibilité, et réduction des besoins de déplacements non satisfaits des populations dans la zone proche des deux nouvelles stations intermédiaires. Toutefois, ces éléments ne semblent pas de nature à inverser la VAN fortement négative.

Enfin les contre-experts estiment que la pièce G pourrait être améliorée, notamment sur les points suivants détaillés dans le rapport de contre-expertise :

- Meilleure justification des choix méthodologiques relatifs au calcul de la VAN, notamment dans le cadre d'un scénario de référence visant la neutralité carbone de la France en 2050 ;
- Renforcement de l'analyse de risque afin de mieux documenter les incertitudes impactant les trafics et le bilan socio-économique ;
- Intégration dans le dossier des bilans socio-économiques par acteurs.

rejoignant ainsi certaines des recommandations de l'Autorité environnementale (Avis délibéré n°Ae 2021-24, 19 mai 2021).

Table des figures

Figure 1 : Localisation des équipements dans les territoires desservis	4
Figure 2 : La desserte actuelle par les transports collectifs lourds	5
Figure 3 : Nombre d'emplois accessibles en 45 minutes par les transports collectifs en 2020	6
Figure 4 : Bruit routier dans les territoires desservis – journée complète (2012-2016).....	6
Figure 5 : Bruit ferroviaire dans les territoires desservis – journée complète (2012-2016).....	7
Figure 6 : Variantes de tracé envisagé pour le prolongement de la ligne 1 du métro (Tracé 1 est le tracé finalement retenu)	8
Figure 7 : Le planning des différents chantiers sur Val de Fontenay.....	9
Figure 8 : Projections de population et d'emplois de l'IPR à l'horizon 2035 (scénarios haut et bas)	10
Figure 9 : Le réseau structurant de transports collectifs dans la zone de projet à l'horizon 2035	11
Figure 10 : Evolution à l'horizon 2035 de la charge de la ligne de métro 1 à l'HPM en option de référence.....	13
Figure 11 : Evolution à l'horizon 2035 de la charge de la ligne de métro 1 à l'HPM en option de projet.....	13
Figure 12 : Fréquentation des nouvelles stations du prolongement de la LM1 à l'HPM à l'horizon 2035.....	14
Figure 13 : Nombre de déplacements en TC et VP émis et reçus à l'HPM depuis et à destination des communes de Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Montreuil.....	15
Figure 14 : Echancier des coûts d'investissements du projet de prolongement de la LM1	17
Figure 15 : Gains de temps au départ de la station nouvelle des Rigollots à l'HPM selon le lieu de destination	19
Figure 16 : Gains de temps au départ de la station nouvelle des Grands Pêcheurs à l'HPM selon le lieu de destination	19
Figure 17 : Gains de temps au départ de la station nouvelle de Val-de-Fontenay à l'HPM selon le lieu de destination	20
Figure 18 : Décomposition de la VAN-SE du projet de prolongement de la LM1 (M€2017)	22
Figure 19 : Impact du projet sur le confort à bord des moyens de transport collectif affectés par le projet	23
Figure 20 : Evolution du bilan monétarisé selon la date de mise en service du prolongement de LM1	31
Figure 21 : Répartition des utilisateurs du projet par classe de gains de temps (en heure de pointe du matin).....	35

Table des tableaux

Tableau 1 : Nombre de déplacements en TC émis à l'HPM à partir des communes de Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Montreuil selon les sous-modes (Simulations ANTONIN et GLOBAL à l'horizon 2030)	16
Tableau 2: Décomposition de l'investissement du projet de prolongement de la LM1	17
Tableau 3: Indicateurs relatifs au projet de prolongement à l'HPM à l'horizon 2035 (simulations ANTONIN et GLOBAL)	18
Tableau 4: Indicateurs de rentabilité socio-économique du projet de prolongement de la LM1 (M€2017).....	21
Tableau 5: Hypothèses de calcul du BSE retenues dans la pièce G, hypothèses préconisées par les contre-experts et impact sur la VAN-SE	24
Tableau 6: Caractéristiques de l'offre de bus actuelle sur le périmètre du projet de prolongement de la LM1.....	29
Tableau 7: Sensibilité de la fréquentation aux scénarios de P+E.....	29
Tableau 8: Sensibilité du bilan monétarisé aux scénarios de P+E.....	30
Tableau 9 : Analyse de risques du projet de prolongement de la LM1	32

¹ “Coût marginal social de la congestion routière, actualisation et critique de l’approche Hautreux”, LVMT, février 2009



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

4.3. COURRIER EN REPONSE D'ILE-DE-FRANCE MOBILITES



Le Directeur Général

Paris, le 15 novembre 2021,

DG - INFRA/PE - 21004218
Affaire suivie par : Arnaud CROLAIS/Laurence DEBRINCAT
Tel : 01 82 53 80 86 / 01 53 59 21 06
Mél : arnaud.crolais@iledefrance-mobilites.fr
laurence.debrincat@iledefrance-mobilites.fr

Monsieur Guillaume BOUDY
Secrétaire Général
Secrétariat Général pour l'Investissement
Hôtel de Cassini
32 rue de Babylone
75700 PARIS SP07

Monsieur le Secrétaire Général,

Dans le cadre de la préparation de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay, Île-de-France Mobilités vous a saisi pour avis en mars 2021.

A la suite de votre instruction du dossier, vous avez émis en juillet 2021 un avis défavorable sur ce projet au motif principal que les bénéfices du projet restent trop modestes au regard de son coût.

Néanmoins, l'évaluation réalisée par Île-de-France Mobilités et partagée par la RATP montrait un bilan socio-économique qui, sans être totalement positif, approchait des seuils de rentabilité. Le rapport de contre-expertise expose un bilan recalculé en application des fiches-outils les plus récentes d'application de l'instruction ministérielle. Les modifications proposées concernent principalement la valorisation des reports de la voiture particulière vers les transports collectifs, fortement revue à la baisse. L'ensemble de ces évolutions repose sur la prise en compte de la stratégie nationale bas carbone : en application de cette stratégie, les voitures seront à l'avenir moins émettrices de polluants atmosphériques ou de gaz à effet de serre, leur taux d'occupation sera plus important et elles seront également moins sources d'accidents. Toutes ces évolutions constituent bien des objectifs à atteindre par les politiques publiques.

Toutefois, une partie de ces objectifs n'est atteignable que s'il existe des alternatives efficaces aux déplacements en voiture individuelle et tout particulièrement des transports collectifs performants.

Par ailleurs, à ce jour les méthodes d'évaluation socio-économique prennent mal en compte certaines externalités négatives des déplacements en voiture, telles que les coupures urbaines ou la consommation d'espace urbain. A contrario, le bilan établi par Île-de-France Mobilités n'a pas intégré de nombreux effets positifs du projet - gains de fiabilité apporté par le projet, déplacements induits, effets économiques élargis comme cela a été intégré dans les évaluations du Grand Paris Express - faute de méthode de valorisation robuste. Ainsi, c'est bien un bilan prudent qui est présenté dans le dossier d'enquête publique.

Au regard de ces éléments détaillés dans l'annexe au présent courrier, Île-de-France Mobilités estime que le résultat de l'évaluation socio-économique présenté dans le projet de dossier d'enquête publique du prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay ne peut être revu selon les recommandations des contre-experts.

Je vous confirme par ailleurs la volonté d'Île-de-France Mobilités de poursuivre le projet de prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay, projet utile aux Franciliens, qui s'inscrit pleinement dans la politique régionale ambitieuse de réduction de la part des déplacements en véhicule particulier par le développement d'une offre de transports collectifs performante.

Néanmoins, compte tenu de votre avis, je vous informe que la Présidente d'Île-de-France Mobilités a saisi le Gouvernement afin qu'il confirme son soutien au projet notamment s'agissant de son financement. En effet, au regard de la jurisprudence récente, le processus de déclaration d'utilité publique pourrait être menacé si le financement du projet n'était pas sécurisé au préalable.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de ma haute considération.

PJ : Annexe « Remarques d'Île-de-France Mobilités »

Île-de-France Mobilités

41 rue de Châteaudun - 75009 Paris - Tél. : 01 47 53 28 00 - Fax : 01 47 05 11 05

Île-de-France Mobilités

41 rue de Châteaudun - 75009 Paris - Tél. : 01 47 53 28 00 - Fax : 01 47 05 11 05



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



Octobre 2021

Annexe

Remarques d'Île-de-France Mobilités sur le rapport de contre-expertise du SGPI relatif au projet de prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay

Dans son ensemble, le rapport de contre-expertise met en avant l'application des dernières fiches-outils de l'instruction ministérielle sur l'évaluation socio-économique parues en 2019, instruction qui s'adresse aux services de l'Etat et à ses établissements publics mais pas aux collectivités territoriales. D'ailleurs, Île-de-France Mobilités n'a pas été associée à la rédaction de ces fiches-outils alors même qu'elle est l'autorité organisatrice des mobilités qui porte directement ou pilote le plus grand nombre de projets de transports collectifs urbains en France.

Il convient, en premier lieu, de rappeler la portée des méthodes d'évaluation qui visent à apprécier l'intérêt d'un projet au regard d'objectifs fixés au préalable par la collectivité. Ainsi, un projet de transport n'a pas une valeur socio-économique intrinsèque. Son évaluation doit permettre d'apprécier en quoi le projet répond aux objectifs fixés par les politiques publiques tant dans le domaine de la mobilité que dans les domaines sur lesquels le projet a un impact direct ou indirect. L'évaluation doit également permettre de hiérarchiser les projets lorsque la capacité d'investissement n'est pas suffisante pour réaliser tous les projets qui atteignent le seuil de rentabilité socio-économique pour la collectivité.

Ainsi, les méthodes d'évaluation sont amenées à évoluer au fil du temps pour prendre en compte des enjeux nouveaux, c'est par exemple le cas pour le changement climatique qui n'a été intégré qu'assez récemment dans les méthodes d'évaluation en France. Elles évoluent, également, au fur et à mesure des approfondissements méthodologiques qui permettent d'intégrer au calcul socio-économique des impacts qui ne l'étaient pas. Les évaluations socio-économiques du Grand Paris Express réalisées par la Société du Grand Paris ont, par exemple, intégré les effets économiques élargis des différents tronçons du projet.

Par ailleurs, la région Île-de-France est une région bien spécifique compte tenu de son extrême densité. Les caractéristiques de la mobilité et des projets de transport nécessaires pour y faire face, tout comme les conséquences des externalités négatives que cette mobilité engendre, y sont, de fait, différentes des autres villes françaises. Les valeurs des paramètres utilisés dans le calcul socio-économique doivent nécessairement en tenir compte.

C'est donc à cette aune que doit être appréciée l'évaluation socio-économique du projet de prolongement de la ligne 1 de Château de Vincennes à Val de Fontenay réalisée par Île-de-France Mobilités. La présente annexe détaille ainsi les remarques d'Île-de-France Mobilités sur les principaux points soulevés par le rapport de contre-expertise.

Recommandation n°2 : Il paraît indispensable d'actualiser la méthode francilienne pour tenir compte des réévaluations récentes de certains paramètres clés

Dans les années 90, le Syndicat des transports parisiens (STP) a établi une méthode spécifique pour les évaluations des projets de transports collectifs présentées à son conseil d'administration, palliant ainsi l'absence de cadre général pour les projets de transports collectifs urbains. Cette méthode a été élaborée dans le cadre d'un groupe de travail associant l'ensemble des partenaires concernés par ces projets. Elle est fondée sur le principe général de la méthode coûts-avantages de l'instruction ministérielle mais diffère dans son application par les valeurs de certains paramètres ou par les effets pris en compte. Île-de-France Mobilités partage l'objectif de faire évoluer la méthode francilienne. Toutefois, la méthode issue de ce travail devra refléter les objectifs poursuivis par les politiques de mobilité en Île-de-France dans le respect des documents cadre que sont le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le Schéma régional climat, air, énergie (SRCAE) et le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF). C'est un travail long et complexe qu'il conviendra de mener prochainement.

Recommandation n°3 : Il conviendrait de calculer la VAN-SE selon l'instruction ministérielle en se fondant sur la dernière version des fiches outils et d'intégrer certains impacts absents à ce stade notamment les gains de fiabilité et la valorisation des déplacements induits

Il n'a pas été possible dans les délais impartis de tenir compte des dernières versions des fiches-outils publiées en 2019. Toutefois, l'emploi des valeurs des fiches-outils soulève de nombreuses questions méthodologiques détaillées ci-après dans les paragraphes en lien avec le calcul du bilan socio-économique du prolongement de la ligne 1 effectué par les contre-experts.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités a effectivement fait le choix de ne pas valoriser l'impact du projet en termes de gains de fiabilité ou de déplacements induits.

- **Concernant les gains de fiabilité**, la méthode employée à Toulouse, citée dans le rapport de contre-expertise, (qui consiste à attribuer un gain de fiabilité égal à la moitié du gain de temps des utilisateurs du projet qui utilisaient déjà les transports collectifs en situation de référence) a certes le mérite de la simplicité mais on peut s'interroger sur sa validité méthodologique. Le gain de fiabilité dépend, en effet, de l'ampleur de la dégradation des conditions de circulation des bus en situation de référence et de l'impact des voyageurs supplémentaires sur le reste de la ligne. Ces éléments n'ont pu être quantifiés dans le cadre des études du projet.
- **Concernant les déplacements induits**, il n'est pas possible de les modéliser à partir de données issues d'autres projets mis en service car là encore les situations diffèrent fortement d'un projet à l'autre.

Île-de-France Mobilités a donc opté pour une approche prudente et choisi de ne pas valoriser ces impacts ne disposant pas de données étayées pour le faire.

Il est également à noter qu'Île-de-France Mobilités a fait le choix de ne pas prendre en compte les impacts économiques élargis que le projet de prolongement de la ligne 1 entraînera.

Ainsi, l'évaluation socio-économique du projet est légèrement en-dessous des seuils de rentabilité mais elle n'intègre pas de nombreux effets positifs du projet faute de méthode ad hoc pour les prendre en compte.

Recommandation n°4 : Il conviendrait de présenter dans la pièce G les bilans socio-économiques détaillés par groupe d'acteurs comme cela est préconisé dans le référentiel du ministère chargé des transports

1

Île-de-France Mobilités

41 rue de Châteaudun - 75009 Paris - Tél. : 01 47 53 28 00 - Fax : 01 47 05 11 05

La fiche-outil portant sur les bilans par acteurs identifie différents groupes d'acteurs à prendre en compte : les usagers du projet, les riverains, les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs de transport, la puissance publique. Elle précise quelles catégories de coûts ou de gains doivent être pris en compte pour chaque catégorie.

Cette classification s'applique mal aux projets de transports collectifs franciliens. Par exemple, elle n'identifie pas spécifiquement l'autorité organisatrice qu'est Île-de-France Mobilités. La réalisation de ce bilan par acteurs nécessiterait également de connaître précisément les termes du contrat d'exploitation avec la RATP pendant les années à venir mais également une fois la mise en concurrence des lignes de métro historique réalisées (2039 selon la loi ORTF de décembre 2009), les termes du contrat avec le futur exploitant, tout comme la répartition des financements pour la réalisation de l'infrastructure et l'achat du matériel roulant. Ces éléments n'étant pas connus à date, il n'est pas possible d'aller plus loin dans la désagrégation du bilan que ce qui est présenté dans le dossier d'enquête.

Résultats du bilan monétarisé recalculé par les contre-experts

Concernant l'évolution des trafics au-delà de 2035, les contre-experts demandent la prise en compte d'une croissance de + 0,3 % par an, correspondant au scénario avec mesures supplémentaires de la stratégie nationale bas carbone pour la courte distance (scénario dit AMS) sur la période 2015-2070 alors qu'Île-de-France Mobilités retient habituellement une croissance de + 1% par an. Si une analyse de sensibilité avec la valeur de +0,3 % peut être réalisée, elle ne peut pas représenter le scénario d'évolution le plus plausible pour plusieurs raisons.

- Les évolutions passées montrent une toute autre tendance, à savoir une croissance du nombre de voyageurs annuels de + 1,7 % par an de 2000 à 2018 dont + 1,6 % par an de 2010 à 2019 (source Omnili/opérateurs de transport). Cette croissance s'explique, pour une part, par la croissance démographique et économique de l'Île-de-France et, d'autre part, par les politiques de mobilité à l'œuvre (fort développement de l'offre de transports collectifs, mesures pour ne pas développer l'usage de la voiture). Sur ces périodes, la population francilienne a crû de +0,6% par an de 1999 à 2015. Pour les années à venir, les prévisions démographiques de l'Institut Paris Région en lien avec l'Insee, la DRIEAT, la DRIHL et l'APUR tablent sur une évolution de +0,4% à +0,6% par an sur la période 2015 à 2035.
- La crise sanitaire a conduit à un développement du télétravail. Toutefois, son impact sur la fréquentation des transports collectifs ne sera pas aussi massif qu'on l'imagine. En effet, la possibilité de télétravailler ne concerne qu'une partie des actifs et les déplacements domicile-travail qu'une partie des déplacements en transports collectifs. Ainsi, Île-de-France Mobilités estime que l'impact du télétravail une fois la crise sanitaire passée (en 2023 ou 2024) sera de -2% à -6% par rapport à la fréquentation pré-crise sanitaire. Toutefois, par la suite, l'évolution du trafic des transports collectifs devrait reprendre la tendance observée pendant les décennies 2000 et 2010 puisque les causes de cette croissance vont perdurer (évolution démographique, développement de l'offre de transports collectifs, restrictions à l'usage de la voiture).
- Enfin, la fiche outil de 2019 précise bien que le taux de croissance national de la demande de transport pourra être adapté localement.

Concernant les valeurs à employer pour la pollution de l'air et l'effet de serre en phase d'exploitation, on peut s'interroger sur la méthode retenue dans la fiche outil de l'instruction ministérielle. D'une part, il faut noter que l'électrification des véhicules est loin de résoudre entièrement la question des émissions de polluants. Par exemple, la moitié des émissions de particules des voitures en Île-de-France est liée à l'abrasion des pneus. Par ailleurs, si on poursuit le raisonnement sur le long terme, on en conclurait qu'il serait plus souhaitable pour la collectivité que les usagers des transports collectifs se reportent sur la voiture. On voit bien lors des épisodes de mouvements sociaux dans les transports collectifs que cela n'est pas possible : le droit à la mobilité n'est plus assuré, la congestion automobile conduit à des allongements de temps de parcours inacceptables. Il serait sans doute souhaitable de réinterroger en profondeur la manière dont sont prises en compte, dans le calcul socio-économique, les externalités négatives des voitures notamment en termes de consommation d'espace. Dans l'attente, utiliser des valeurs, certes un peu plus élevées que celles des fiches-outils, est un palliatif qui correspond aux attentes des politiques de mobilité menées en Île-de-France.

En termes d'accidentalité, les accidents de la circulation ont effectivement diminué ces dernières années en Île-de-France entraînant une réduction d'environ 25 % des tués et des blessés hospitalisés en Île-de-France de 2010 à 2019. Ainsi, envisager une diminution de 50 % des accidents entre 2020 et 2030 paraît difficilement atteignable. De plus, la réduction observée au cours de la décennie 2010 est en partie liée au développement des transports collectifs offrant des alternatives efficaces à la voiture, il est contestable de voir leur intérêt socio-économique diminuer au fur et à mesure de leur amélioration. Il faudrait là encore s'interroger sur la méthode qui produit ce résultat contre-intuitif.

Concernant le taux d'occupation des voitures, il n'a pas évolué en Île-de-France entre les EGT 2010 et 2018, autour de 1,3 personne par véhicule. Certes, le développement du covoiturage fait bien partie des objectifs des politiques franciliennes de mobilité. Toutefois, une croissance de 20 % du taux d'occupation des véhicules n'est pas réaliste. Il s'agirait en effet de passer d'un taux moyen de 1,3 à 1,55 personnes par véhicule. Or, on observait, dans l'EGT 2018, 14,8 millions de déplacements quotidiens en voiture dont 11,3 millions en tant que conducteurs et 3,5 millions en tant que passagers. Pour atteindre un taux moyen d'occupation de 1,55, il faudrait que les 14,8 millions de déplacements se répartissent en 9,5 millions de déplacements en tant que conducteurs et 5,3 millions de déplacements en tant que passagers. Dit autrement, il faudrait que 1,8 millions de déplacements réalisés par des conducteurs deviennent des déplacements réalisés par des passagers (soit près d'un déplacement conducteur sur six). Cela semble difficilement atteignable d'ici 2030.

Concernant la prise en compte de la décongestion, il est à noter que ses impacts sont de trois natures : des pertes de temps subies par les automobilistes eux-mêmes, des pertes de temps infligées aux autres utilisateurs de la voirie et des pertes de production pour les entreprises. L'évaluation socio-économique du projet de prolongement de la ligne 1 intègre déjà les gains de temps des automobilistes qui utiliseront le projet. Pour le deuxième effet, les contre-experts ont utilisé les estimations établies par le Laboratoire Ville, Mobilité et Transport en 2009. Il conviendrait également d'inclure la valorisation de la réduction des pertes de production engendrées par le projet. Faute de méthode de valorisation de cet effet, la valeur utilisée par Île-de-France Mobilités pour la monétarisation de l'impact de la décongestion routière n'est pas injustifiée. D'autres externalités négatives liées à la circulation automobile pourraient d'ailleurs être valorisées comme l'impact de la consommation d'espace ou celui des coupures urbaines générées par les grandes infrastructures routières qui ne sont pas non plus pris en compte faute de méthodologie adaptée.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre liés au chantier, elles n'ont en effet pas été prises en compte. Toutefois, il conviendrait de s'interroger sur les émissions de la situation de référence sans le projet et de raisonner en différentiel. La congestion routière dans le secteur desservi par le projet est extrêmement forte tant sur le réseau structurant (A86 notamment) que dans les villes (Fontenay-sous-Bois et Vincennes notamment). La croissance des déplacements pourrait difficilement être supportée par le réseau routier existant et le réseau viaire urbain pourrait difficilement supporter une offre bus supplémentaire de grande ampleur (dans le secteur des Rigolots notamment). Un tel scénario alternatif n'a pas été décrit précisément mais nul doute qu'il devrait comporter des travaux routiers conséquents, également émetteurs de gaz à effet de serre.

Enfin, **concernant le stationnement**, ne retenir que le coût d'entretien des places économisées est trop limitatif. Le report des déplacements en voiture vers les transports collectifs permet bien de réduire le besoin de construction de places de stationnement. C'est

2

Île-de-France Mobilités

41 rue de Châteaudun - 75009 Paris - Tél. : 01 47 53 28 00 - Fax : 01 47 05 11 05



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

d'ailleurs ce qui est traduit dans les normes prescrites par le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France en matière de stationnement, normes qui sont intégrées dans les plans locaux d'urbanisme et s'imposent donc aux constructions nouvelles. Ainsi, cet impact de la réalisation des projets de transports collectifs se traduit bien dans la réalité au fur et à mesure de la réalisation des nouveaux immeubles. Concernant le stationnement public, on peut également constater que la construction de parkings publics hors voirie a fortement diminué ces dernières années dans le cœur de l'Île-de-France.

En conclusion, l'application par les contre-experts des fiches-outils de 2019 conduit à une VAN-SE de - 775 MC au lieu de la valeur de -140 MC calculée par Île-de-France Mobilités. Toutefois, **l'application stricte des fiches-outils n'est pas pleinement adaptée aux spécificités franciliennes. Par ailleurs, de nombreux impacts positifs des projets de transports collectifs ne sont pas pris en compte dans les fiches-outils, comme cela a été rappelé ci-dessus.**

En conséquence, Île-de-France Mobilités estime que le résultat de l'évaluation socio-économique présentée dans le projet de dossier d'enquête publique du prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay ne peut être revue selon les recommandations des contre-experts. Le projet atteint quasiment le seuil de rentabilité socio-économique selon la méthode francilienne. L'application des nouvelles fiches-outils d'application de l'instruction ministérielle pose de nombreuses questions sur la trajectoire qu'elle implique en matière de réalisation de projets de transports collectifs pourtant indispensables à une mobilité urbaine plus durable car elle ne tient pas compte de nombreux impacts positifs de ces projets.

Ainsi, Île-de-France Mobilités souhaite qu'un travail méthodologique de fond soit mené, en concertation avec les services du Ministère du développement durable en charge de l'évolution du référentiel d'évaluation socio-économique, pour améliorer la prise en compte des effets des projets de transports collectifs urbains dans le calcul socio-économique afin qu'il reflète mieux l'intérêt de ces projets pour la collectivité.