

Deuxième partie : conclusions et avis motivé

I- Conclusions

I-1 Objet, cadre juridique, dossier d'enquête, déroulement de l'enquête publique :

* 1.1.a- L'objet de l'enquête publique

La présente enquête publique s'inscrit dans le cadre du projet de réaménagement du pôle gare Val-de-Fontenay, pour lequel il est demandé une déclaration d'utilité publique. Le projet est porté par Ile-de-France Mobilités, qui assure la maîtrise d'ouvrage du Schéma de principe et du dossier d'enquête publique. Il sera ensuite mis en oeuvre par cinq maîtres d'ouvrages : RATP, SNCF, Département du Val-de-Marne, SPL MaB (Société publique locale Marne-au-Bois) et Ile-de-France Mobilités.

Le projet d'aménagement vise à améliorer le fonctionnement de la gare actuelle, et à accompagner l'augmentation de trafic générée par le développement de l'offre de transport en commun et par la dynamique de développement urbain du secteur.

Il a comme principaux objectifs de :

- réorganiser et agrandir les espaces de la gare ;
- aménager les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement urbains portés par les collectivités ;
- améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs ;
- concevoir un projet phasé, selon les échéances prévues pour l'arrivée des nouveaux transports en commun.

Le programme de l'opération comporte 3 volets et 10 éléments :

1- Le périmètre ferroviaire

Les 6 éléments de ce volet sont :

- un passage souterrain (PASO) Nord ;
- un débouché Ouest du PASO Nord, côté avenue des Olympiades ;
- la requalification du bâtiment voyageur (BV) historique à l'Ouest ;
- les aménagements des quais du RER A et des liaisons vers le RER E : réorganisation des lignes de contrôle quai 1 du RER A, nouvelle liaison entre le quai 1 du RER A et le sentier du Bois de l'Aulnay, réaménagement des quais du RER A, liaison entre le quai 2 du RER A et les quais du RER E ;
- le débouché des PASO Nord et Nord-Sud coté Péripole : le bâtiment voyageur (BV) Nord-Est ;
- le débouché Sud-Est du RER A et du PASO Nord-Sud, côté Allée des Sablons : bâtiment voyageurs (BV) Sud-Est, PASO Nord-Sud, et libération de l'emprise occupée par l'attachement caténaire de la RATP ;

2- Le périmètre intermodal

3 éléments sont prévus à ce titre :

- des aménagements côté Ouest : pôle bus et régulation, local conducteurs opérateurs bus, aménagements des espaces publics autour de la gare, modification de la géométrie de la bretelle A86, sentier du Noyer Baril et

réaménagement du carrefour, aménagement cyclable avenue Louison Bobet, services parking vélos Ouest ;

- les aménagements Sud-Est : réaménagement allée des Sablons, aménagement cyclable rue Carnot, services parking vélos Sud-Est ;

- l'aménagement Nord-Est : parvis et liaisons bâtiments voyageurs lignes 1 et 15, abords ; services parkings vélos Nord-Est.

3- enfin, le volet foncier constitue un périmètre transverse.

Afin de pouvoir mener à bien les acquisitions foncières nécessaires, si besoin en ayant recours à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, le maître d'ouvrage a sollicité la déclaration d'utilité publique (DUP) de l'opération ; la procédure prévue en matière de DUP comprend une enquête publique préalable.

La présente enquête publique, préalable à la DUP du projet de réaménagement, a été prescrite par l'arrêté préfectoral n° 2021/01187, en date du 6 avril 2021.

* 1.1.b- Le cadre juridique

Le cadre de la présente enquête est fixé par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui définit les règles relatives à la procédure d'expropriation, et régit notamment l'utilité publique et la DUP.

Le projet de réaménagement du pôle gare Val-de-Fontenay ayant donné lieu à une étude d'impact, l'enquête publique qui s'insère dans la procédure de DUP doit être conduite selon les dispositions du code de l'environnement.

Le cadre juridique de la présente enquête est donc fixé par les deux codes précités : le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et le code de l'environnement.

* 1.1.c- Le dossier d'enquête

Le dossier préparé pour l'enquête publique, que j'ai présenté en détail dans le rapport, me paraît correspondre à ce qui est exigé par la réglementation. Il est clairement présenté et organisé, abondamment illustré de photographies, plans, schémas, figures, tableaux, et autres documents graphiques, permettant ainsi au public d'y trouver toutes les informations nécessaires pour une bonne compréhension du projet et de son contexte.

Très complet, il comporte notamment : une notice explicative du projet, les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, des plans de situation et de travaux, et l'appréciation sommaire des dépenses ; il comprend également une étude d'impact, avec un résumé non technique, l'avis rendu sur cette étude par l'Autorité environnementale et le mémoire en réponse audit avis, et une évaluation socio-économique avec l'avis du secrétariat général pour l'investissement ; on trouve également dans ce dossier des pièces administratives, des copies des délibérations, et le bilan de la concertation.

Le dossier, par sa qualité, sa composition, sa présentation, permet bien au public de disposer de toutes les informations utiles sur le projet.

* 1.1.d- Le déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique, prescrite par la Préfète du Val-de-Marne dans son arrêté du 6 avril 2021, s'est déroulée du 23 avril au 26 mai inclus, dans des conditions satisfaisantes et conformément aux modalités définies.

L'information du public a été amplement assurée :

- en premier lieu, selon les modalités règlementaires : insertions dans la presse, affichage de l'avis d'enquête sur les panneaux administratifs et sur le site du projet, annonces sur les sites Internet de la Préfecture du Val-de-Marne et de la commune de Fontenay-sous-Bois ;

- par des moyens complémentaires : diffusion d'une plaquette d'information dans la commune et aux abords du pôle, affichage annonçant l'enquête dans la gare, insertion d'annonces dans la rubrique actualités du site de la ville et d'articles dans son magazine d'informations municipales « A Fontenay ».

Les quatre permanences se sont tenues dans de bonnes conditions matérielles, permettant d'assurer au mieux l'accueil du public et l'expression de ses avis ; dans le contexte sanitaire particulier lié à l'épidémie de Covid 19, les services municipaux ont veillé à garantir, par des mesures adaptées, la sécurité du public.

Enfin, je signale que j'ai eu de fréquents échanges avec le maître d'ouvrage du projet ; une réunion de présentation du dossier, une visite du site, des échanges réguliers pendant l'enquête publique, et une réunion de remise du procès-verbal de synthèse, ont permis des échanges fructueux. De même, je souligne la qualité du dialogue avec la mairie de Fontenay-sous-Bois, tant sur les questions d'organisation de l'enquête que sur le projet.

En conclusion de ce développement consacré à l'enquête publique, je considère que :

- *la procédure a été conduite selon les règles prévues par la réglementation en vigueur et les prescriptions de l'arrêté préfectoral organisant l'enquête publique ;*
- *le dossier préparé pour l'enquête publique, clair et complet, comporte tous les éléments permettant de bien appréhender le projet, ses différents aspects et ses impacts, avec des pièces bien organisées et bien présentées ;*
- *les larges mesures de publicité mises en oeuvre, l'organisation satisfaisante de la réception du public et du recueil de ses observations, les quatre permanences que j'ai assurées, ont bien permis à l'enquête publique de remplir ses objectifs : permettre au public de prendre connaissance du projet et de faire connaître ses avis, remarques, interrogations ou propositions ;*
- *l'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions matérielles, et sans aucun incident.*

En conséquence je considère que l'ensemble du déroulement de l'enquête s'est effectué de manière satisfaisante.

I-2 – Les thèmes soulevés pendant l'enquête et les réponses apportées

L'enquête publique a permis de recueillir au total 90 observations, dont 11 sur le registre papier, et 79 sur le registre électronique. La participation du public a donc été importante, démontrant un réel intérêt pour le projet.

La synthèse de ces contributions conduit à dégager sept grands thèmes ; je ne reviens pas sur la synthèse des observations et les réponses apportées, déjà présentées dans le rapport, mais expose ci-après mes conclusions sur ces thèmes.

1.2. a- Le projet de réaménagement présenté à l'enquête

C'est sur ce thème que les observations ont été les plus nombreuses. Elles peuvent être organisées selon plusieurs sous-thèmes :

- un avis global sur le projet, le plus souvent favorable, avec des considérations sur son intérêt, sa nécessité, son urgence ; parfois favorable mais avec des réserves ou des critiques ; très rarement défavorable ;
- le calendrier de sa mise en oeuvre, le plus souvent estimé trop long ou trop tardif, pour lequel il est souhaité une livraison plus rapide, dans son ensemble ou pour partie ;
- le souci quant à la cohérence et la coordination du projet avec les projets connexes, en particulier ceux de nouveaux transports en commun ;
- certains des éléments contenus dans le projet : les bâtiments voyageurs, la gare routière, le passage souterrain nord, l'attache ment caténaire ;
- des propositions émises sur la conception générale du projet, sur les accès et correspondances, sur le parvis et la gare existante, sur l'équipement de la gare en services ou commerces.

Les réponses du maître d'ouvrage ont parfois consisté en un rappel des éléments contenus dans le dossier, avec la justification et la confirmation des choix opérés ; ainsi, ont été rappelées les données concernant le phasage de l'opération et ses contraintes, l'aménagement du parvis Nord-Est et celui des passages souterrains, la conception du pôle bus, ou encore la requalification du bâtiment « historique » et l'équipement des bâtiments voyageurs. Ces réponses ont parfois conduit à l'apport d'utiles informations complémentaires ; les mesures prises pour garantir la coordination des chantiers, les bâtiments voyageurs du côté Est, les lignes de bus, l'attache ment caténaire et sa relocalisation, ont été expliqués, précisés ou confirmés. Enfin, il a été souligné que le projet présenté en est au stade du schéma de principe, et que des études ultérieures permettront de préciser les caractéristiques détaillées de chaque élément de programme.

Si le maître d'ouvrage a répondu de façon précise et argumentée sur chacun des points évoqués, deux sujets me paraissent toutefois devoir être approfondis :

- la question des bâtiments voyageurs dans le secteur Nord Est, dont il a été confirmé qu'ils seront au nombre de 3, et précisé qu'un bâtiment commun aux RER et aux lignes de métro 1 et 15 n'est pas envisageable compte tenu des caractéristiques du site, de la multiplicité des maîtres d'ouvrage et des calendriers prévisionnels de chacun des projets. Ce sujet des BV Nord-Est me paraît recouvrir de nombreux et importants aspects : il y a certes le confort et le temps de parcours des usagers des transports en commun, mais aussi la qualité architecturale des bâtiments et leur bonne insertion urbaine, l'intérêt des bâtiments et de leurs équipements pour les futurs riverains, la gestion économe des sols et la maîtrise des coûts, la complémentarité des services et commerces qui y seront installés, sans oublier la question de la présence de personnel dans ces gares. Aussi, et sans remettre en cause les décisions de réaliser 3 bâtiments distincts, il me paraît qu'une coordination très poussée devrait être mise en place pour assurer au mieux la prise en compte de ces différents enjeux ;

- la question de la gare routière et des lignes de bus desservant l'Est du secteur : le maître d'ouvrage a expliqué et justifié le choix de maintenir l'espace pôle bus à l'Ouest plutôt que de le dédoubler, par l'aménagement d'un second espace bus situé côté Est ; il me semble que la question des correspondances entre ces lignes de bus, actuelles ou futures (projet de Bus Bords de Marne) et les futurs transports lourds pourrait utilement faire l'objet, lors de l'arrivée de ces nouveaux transports, d'évaluation et si besoin de réajustement, afin d'adapter les parcours et les arrêts des bus, et d'assurer au mieux l'accès aux nouveaux métros pour les voyageurs allant à/provenant de l'Est du pôle gare.

1.2. b- Les transports en commun

Ce thème a également fait l'objet de nombreuses remarques, avec trois sous-thèmes :

- le RER E, et l'amélioration de la sécurité des voyageurs sur les quais ;
- les futurs transports lourds (M1, M 15, T1) ; sur ces projets qui ne relèvent pas de l'objet de l'enquête mais sont connexes au projet, les contributions ont pour l'essentiel évoqué leur intérêt et leur urgence, déploré les décalages de calendrier, sollicité des précisions ou confirmations ;
- les bus, avec des interrogations sur les lignes de l'Est et le projet de futur bus Bords de Marne.

En réponse, Ile-de-France Mobilités a rappelé pourquoi l'élargissement des quais du RER E ou la mise en place de portes palières ne pouvait être envisagés, et a communiqué des précisions sur les projets connexes, leur avancement et leur calendrier prévisionnel, ainsi que sur leur prise en compte dans son projet ; la question des bus a été traitée avec le 1^{er} thème.

J'estime que le maître d'ouvrage a apporté d'utiles informations complémentaires, avec le souci de répondre précisément aux interrogations exprimées. Je souhaite toutefois revenir sur la demande de sécurisation des quais du RER E ; la solution d'un élargissement des quais a été examinée, mais non retenue devant les difficultés techniques et la lourdeur des impacts potentiels ; si ces arguments me paraissent convaincants, je souhaite cependant insister sur la nécessité d'une amélioration notable de la sécurité sur

ces quais (prévues dans le projet par leur réaménagement et de nouveaux accès), avec une réalisation aussi rapide que possible et dans une concertation étroite avec les usagers de cette ligne.

1-2-c -Les autres modes de déplacements

Les contributions ont également porté fréquemment sur les autres moyens de transport :

- les déplacements en vélo : demande de pistes cyclables sécurisées, d'aménagements adaptés, d'espaces de stationnement ;
- les cheminements piétons, avec des demandes de sécurité et de confort ;
- la place de la voiture, qui fait l'objet de quelques contributions sur les accès, places de dépose minute, parking, ou offre de stationnement PMR.

Le maître d'ouvrage a rappelé les aménagements prévus en faveur des vélos, pour faciliter leur parcours et leur stationnement ; il a également confirmé les mesures prévues pour favoriser les trajets à pied, et explicité la place réservée aux voitures individuelles. Les précisions ainsi rappelées ou confirmées, sur les modes doux, sont de nature à répondre aux interrogations exprimées.

En revanche, je relève que pour le stationnement automobile, qui sera limité à des places pour la dépose-minute, pour les taxis, ou pour les PMR, la réponse indique qu'elles sont prévues côté Est du pôle ; cela me paraît regrettable, notamment pour la majorité des habitants de Fontenay, qui résident à l'Ouest du pôle, et seraient ainsi amenés à un détour bien inutile. J'estime que de tels emplacements de stationnement devraient être également implantés côté Ouest.

1.2. d- L'aménagement urbain, l'insertion du projet dans son environnement

Les observations sur ce sujet ont été peu nombreuses, et concernent pour l'essentiel les futurs projets d'aménagement autour des gares, la transformation de la gare en un lieu de vie, la végétalisation du quartier. En réponse, il est évoqué le projet urbain Val-de-Fontenay /Alouettes, et les échanges réguliers entre les différents acteurs publics, afin de garantir la cohérence des aménagements du pôle avec ceux prévus dans le projet urbain. Les réponses, sur ces thèmes qui ne concernent qu'indirectement Ile-de-France Mobilités, me semblent convenables.

1.2. e - Les impacts du projet et des chantiers

On relève très peu de remarques en ce domaine, et elles n'évoquent que les seuls impacts des chantiers ; les réponses apportées par le maître d'ouvrage, avec l'assurance du maintien des activités commerciales pendant les travaux, et de la mise en place d'outils de communication, sont satisfaisantes.

1.2. f - La procédure, le dossier, l'enquête

Sur ces sujets, très peu de remarques ont été recueillies ; la demande d'un document commun pôle/projets connexes a été satisfaite ; le souhait d'une enquête concomitante sur le projet de ligne M1 est devenu sans objet : l'enquête publique sur ce prolongement de ligne est d'ores et déjà prévue, à la rentrée 2021.

Un intervenant a estimé que l'enquête publique aurait dû se tenir dans le quartier des Alouettes, à proximité du site du projet ; je ne partage pas ce point de vue, car le projet de réaménagement de la gare de Val-de-Fontenay ne concerne pas seulement les habitants du quartier des Alouettes, mais aussi les habitants d'autres quartiers de Fontenay-sous-Bois, et tous les usagers du pôle gare. Le lieu de l'enquête (Maison de l'habitat et du cadre de vie), situé dans le centre-ville, et aisément accessible, me paraît adapté au territoire et à la population concernés par le projet. Par ailleurs, je rappelle que l'ensemble du dossier d'enquête publique était accessible sur Internet, et qu'un registre électronique, qui a d'ailleurs enregistré de nombreuses contributions, était également mis en place, ces mesures permettant à des personnes qui n'auraient pas souhaité se déplacer de participer pleinement à l'enquête publique .

1.2.g - Sujets divers et remarques hors sujet

A ce titre, on note la demande d'un plan des acquisitions foncières prévues dans le projet ; ce plan, avec des explications détaillées, est communiqué dans le mémoire en réponse. Quant aux autres sujets, qui ne rentrent pas dans l'objet de l'enquête (concernant par exemple la voirie communale, l'autoroute A86, ou des constructions existantes), elles n'appellent pas de réponse de la part d'Ile-de-France mobilités.

En conclusion sur cette partie, je relève en particulier que :

- le public a exprimé, le plus souvent, un avis favorable sur le projet, en soulignant sa nécessité et l'urgence de sa réalisation, en souhaitant une mise en oeuvre plus rapide ;

- le maître d'ouvrage a répondu de façon précise et argumentée sur chacun des points évoqués ; de nombreux éléments de réponse, précisions, explications complémentaires ont été apportés aux demandes concernant le projet, ses éléments, et sa réalisation ;

- il a apporté également des informations utiles sur les projets connexes, dans un souci louable de large information du public ;

- il a rappelé que le projet présenté était un schéma de principe, qui sera suivi d'autres études pour la définition des caractéristiques détaillées de chaque élément de programme ;

- les inquiétudes exprimées, notamment sur les questions de cohérence et de coordination des projets, ont donné lieu à des éléments complémentaires de nature à rassurer les intervenants.

Je considère que quatre points peuvent faire l'objet d'adaptations ou d'améliorations :

- s'agissant des 3 bâtiments voyageurs qui trouveront place dans le secteur Nord-Est, il me semble souhaitable qu'une coordination très poussée soit mise en place pour assurer au mieux la prise en compte des différents enjeux : le confort et le temps de parcours des usagers des transports, la qualité architecturale des bâtiments et leur qualité en terme d'insertion urbaine, leur intérêt pour les futurs riverains, la gestion économe des sols et la maîtrise des coûts, une complémentarité des services et commerces proposés, et enfin la présence de personnel dans ces gares ;

- au sujet des lignes de bus qui desservent l'Est du secteur, et du choix dans le projet de maintenir une seule gare routière à l'Ouest, j'estime que la question des correspondances entre ces lignes de bus, existantes ou futures, et les nouveaux transports lourds, pourrait utilement faire l'objet d'évaluation et s'il y a lieu de restructuration, afin d'adapter si besoin les parcours et les arrêts des bus pour assurer les meilleures conditions d'accès aux voyageurs allant à/provenant de l'Est du pôle gare ;

- à propos de la demande, fondée, de sécurisation des quais du RER E, et compte tenu du fait qu'un élargissement des quais ne peut être envisagé, l'indispensable amélioration de la sécurité des quais prévue dans le projet doit être réalisée aussi rapidement que possible et en étroite concertation avec les usagers ;

- pour le stationnement des véhicules, des places pour des arrêts dépose-minute, pour les taxis, et pour les personnes à mobilité réduite devraient être prévues non seulement à l'Est du pôle mais aussi à proximité de la gare existante, à l'Ouest.

I-3 – Le bilan coûts-avantages du projet

Je vais enfin, dans ces conclusions, examiner les avantages et les inconvénients du projet de réaménagement du pôle gare Val-de-Fontenay, avant de me prononcer sur son caractère d'utilité publique.

1.3 .1- Les avantages du projet

* le projet présenté répond à une double nécessité ; il s'agit d'une part de remédier aux dysfonctionnements constatés, tels que la saturation des circulations entre les quais des RER A et E en heures de pointe, la saturation des quais du RER E aux heures d'affluence, pouvant être source d'insécurité, la non accessibilité aux PMR du RER E, les accès côté Est sous-dimensionnés et peu visibles ; d'autre part d'accompagner la forte augmentation du trafic prévisible dans les années à venir, du fait de l'arrivée de nouveaux moyens de transports lourds (ligne 15 Est, prolongements de la ligne 1 et du tramway T1) et du développement urbain du secteur ; la hausse de trafic est estimée à + 115 % de voyageurs supplémentaires à l'horizon 2035 ; le projet vise à répondre à ces enjeux majeurs, et correspond donc indéniablement à un impératif d'intérêt général ;

* le projet présenté paraît adapté pour répondre à ces objectifs ; il comporte une importante réorganisation des espaces ferroviaires, avec la création de deux nouveaux bâtiments à l'Est, de deux passages souterrains facilitant l'accès aux transports et les franchissements des RER A et E, le

réaménagement des espaces existants, et la requalification du bâtiment voyageurs existant ; il comprend également des aménagements pour faciliter l'intermodalité, avec le traitement des abords de l'ensemble des accès, des aménagements en faveur des déplacements des cyclistes et des piétons ; le projet, ambitieux et complexe, répond bien aux objectifs fixés ;

* le projet est largement soutenu : pendant l'enquête publique, le Conseil départemental du Val-de-Marne, la ville de Fontenay-sous-Bois, la Société publique locale Marne-au-Bois, ont fait état de leur soutien au projet ; quant au public, qui s'est exprimé nombreux, il a également émis, le plus souvent, un avis favorable sur le projet ;

* le projet accompagnera la densification et la requalification du vaste secteur Val-de-Fontenay/Alouettes, dans une dynamique urbaine induisant la réalisation d'opérations de logements et de bureaux dans ce secteur bien desservi par un grand pôle de transports en commun, et correspondant à un des objectifs généraux de l'urbanisme francilien, la densification à proximité de modes de transports structurants ;

* le projet s'inscrit dans l'évolution souhaitable du secteur des transports, vers un transport plus durable ; en favorisant le recours aux transports en commun et aux modes doux de déplacement, il contribuera à limiter les déplacements automobiles et leurs impacts négatifs, en termes de consommation énergétique, de pollution et de rejets de gaz à effet de serre.

1.3.2 – Les inconvénients du projet

* les atteintes à la propriété privée : il ressort des informations communiquées par le maître d'ouvrage que ces atteintes seront limitées, une grande majorité des emprises nécessaires au projet étant déjà de statut public ou propriété de personnes publiques ; quelques parcelles devront être acquises, pour la mise en œuvre du projet ou pour les emprises de chantier, et il y aura également des régularisations foncières pour des emprises actuellement d'usage public mais de statut privé ; les atteintes à la propriété privée apparaissent donc d'une ampleur limitée ;

* les impacts environnementaux : ils ont été analysés et décrits dans l'étude d'impact ; des mesures tendant à éviter les effets négatifs, ou à les réduire, ou à les compenser, ont été prévues.

Je signale en particulier les points suivants :

- en phase exploitation, certains effets environnementaux du projet seront positifs ; ce sera le cas pour les thématiques : contexte socio-économique, occupation des sols, sécurité, climat, réseaux routiers, transports collectifs, circulations douces, contexte urbain, espaces publics, paysage ; d'autres impacts seront faibles ou modérés, le seul impact fort étant celui concernant le stationnement ; enfin, d'autres volets de l'environnement ne seront pas affectés par le projet, compte tenu des caractéristiques du site : les continuités écologiques, les milieux naturels, les boisements et zones humides, le patrimoine monumental ou culturel ;

- il y aura d'inévitables nuisances liées aux phases de chantier ; des mesures pour les éviter ou les réduire sont prévues, telles que des prescriptions

particulières dans le cahier des contraintes environnementales et des mesures de suivi ; on relève aussi l'engagement de maintenir les accès aux logements, services et commerces, et de mettre en œuvre des mesures d'information adaptées ; on note enfin que le phasage du projet permettra d'assurer au maximum le fonctionnement du site et la continuité de l'exploitation ;

- la démarche ERC (éviter, réduire, compenser) concerne également le projet lui-même (réduction des emprises au strict nécessaire, mesures de suivi) et la phase fonctionnement (bilan, suivi) ;

* les atteintes à d'autres intérêts et les autres impacts du projet :

Le projet de réaménagement du pôle gare ne me paraît pas de nature à présenter des impacts négatifs pour d'autres intérêts publics ou privés ; je ne vois pas non plus d'éventuels inconvénients d'ordre social.

Enfin, le bilan financier de l'opération présenté dans le dossier fait état d'un coût prévisionnel global de 275 millions d'euros HT ; ce montant peut certes paraître élevé, mais l'évaluation socio-économique présentée dans le dossier fait ressortir une VAN (valeur actualisée nette) de + 10 M€ ou de + 4,1 M€ selon la méthode de calcul mise en œuvre, avec un taux de rentabilité interne de 8,4% ou de 4% ; il convient en outre de préciser que ces calculs ne prennent pas en considération l'ensemble des effets du projet, seuls les gains de temps étant monétarisés.

En conclusion de cette analyse, j'estime que le projet de réaménagement du pôle gare Val-de-Fontenay présente un intérêt général avéré, des avantages incontestables, et des impacts négatifs de faible ampleur, qui en outre pourront être, pour partie, limités ou compensés par des mesures adaptées. En conséquence son bilan apparaît largement positif.

II- Avis motivé sur la déclaration d'utilité publique de l'opération

Au terme de l'enquête publique qui s'est déroulée du 23 avril au 26 mai 2021 sur le projet de réaménagement du pôle gare Val de Fontenay, et après avoir pris en considération les éléments suivants :

- * la procédure a été conduite selon la réglementation en vigueur et les prescriptions de l'arrêté préfectoral organisant l'enquête ;*
- * l'enquête publique a été précédée de larges mesures de publicité ;*
- * la qualité du dossier préparé pour l'enquête, clair et complet, bien organisé et illustré, permettait au public de comprendre le projet, ses différents aspects et ses impacts ;*
- * quatre permanences ont permis au public de me rencontrer ;*
- * la réception du public et le recueil de ses observations ont été bien organisés, dans des conditions matérielles très satisfaisantes et sans incident ;*
- * en conséquence, l'enquête a bien atteint ses objectifs : permettre au public de prendre connaissance du projet et de formuler ses avis, remarques, interrogations ou propositions.*

Après avoir analysé les observations du public et les éléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse, et en ayant retiré les considérations suivantes :

- le public a exprimé, le plus souvent, un avis favorable sur le projet dont il a été souligné la nécessité et l'urgence, et souvent souhaité une mise en oeuvre plus rapide ;*
- le maître d'ouvrage a répondu de façon précise et argumentée sur chacun des points évoqués, et a apporté des précisions, compléments d'information et explications sur le projet ;*
- il a également tenu à apporter d'utiles précisions sur les projets connexes, avec le souci de répondre autant que possible aux nombreuses interrogations formulées sur ces projets et notamment leur calendrier ;*
- des éléments de réponse ont également permis de rassurer face à certaines inquiétudes, en particulier sur les questions de cohérence et de coordination des projets.*

Après avoir analysé les avantages et les inconvénients du projet de réaménagement du pôle gare, et en avoir dressé un bilan coûts-avantages qui s'établit ainsi :

- le projet présente des avantages évidents :*
 - Il répond à la double nécessité de remédier aux dysfonctionnements actuellement constatés du pôle (saturation des circulations entre les quais des RER A et E en heures de pointe, saturation des quais du RER E aux heures d'affluence pouvant être source d'insécurité, non accessibilité aux PMR du RER E, accès côté Est sous-dimensionnés et peu visibles) ; d'autre part d'accompagner la forte augmentation du trafic (+ 115 % de voyageurs supplémentaires à l'horizon 2035) qui sera générée par l'arrivée de nouveaux moyens de transports lourds et le développement urbain du secteur ;*

- le programme du projet comporte d'importants aménagements pour la réorganisation des espaces ferroviaires : deux nouveaux bâtiments voyageurs à l'Est, deux passages souterrains pour faciliter l'accès aux transports et les franchissements des RER A et E, la restructuration des espaces existants, dont la gare actuelle ; il comprend aussi des aménagements visant à favoriser l'intermodalité, ainsi que l'accessibilité de tous les usagers : traitement des abords et accès, mesures en faveur des déplacements cyclistes et piétons ; il s'agit d'un projet complexe, de grande ampleur, qui apparaît adapté aux objectifs visés ;

- le projet est largement soutenu, tant par les personnes publiques directement concernées (Conseil départemental du Val-de-Marne, Ville de Fontenay-sous-Bois, Société publique locale Marne-au-Bois) que par le public qui s'est exprimé lors de l'enquête publique, et a fréquemment exprimé un avis favorable sur le projet ;

- le projet accompagne la densification et requalification du secteur Val-de-Fontenay/Alouettes ; cette dynamique urbaine correspond bien à un objectif général de densification à proximité de modes de transports structurants ;

- enfin, le projet s'inscrit dans la nécessaire évolution du secteur du transport, vers un transport plus durable ; en favorisant le recours aux transports en commun et aux modes doux de déplacement, il contribuera à limiter les déplacements automobiles et leurs impacts environnementaux négatifs.

- *Le projet présente des inconvénients et impacts négatifs limités :*

- les atteintes à la propriété privée seront limitées, la majorité des emprises nécessaires au projet étant déjà de statut public ou propriété de personnes publiques ; il y aura en outre des régularisations foncières pour des emprises d'usage public mais de statut privé ; quelques parcelles privées devront également être acquises ;

- les impacts environnementaux sont également limités, notamment du fait des caractéristiques du site ; ils seront surtout constatés lors des phases de chantier ; diverses mesures tendant à éviter les effets négatifs, ou à les réduire, ou à les compenser, ont été prévues ;

- le projet ne porte pas atteinte à d'autres intérêts publics ou privés, et ne comporte pas d'inconvénients d'ordre social ;

- le coût du projet est certes élevé, mais le bilan socio-économique fait ressortir une valeur actualisée nette et un taux de rentabilité positifs, alors même que seulement une partie des apports du projet sont pris en compte dans les calculs.

- *Le bilan des coûts et des avantages du projet me paraît nettement positif, et je considère en conséquence qu'il est indéniablement d'utilité publique.*

Compte-tenu des considérations et conclusions qui précèdent, je formule les quatre recommandations suivantes :

- je recommande qu'Ile-de-France Mobilités assure une mission de coordination sur l'ensemble des bâtiments voyageurs prévus dans le secteur Nord-Est, afin de garantir leur cohérence, et d'assurer la prise en compte optimale des différents enjeux : qualité du parcours des usagers, qualité

architecturale et urbaine des bâtiments, intérêt pour les riverains, gestion économe des sols, maîtrise des coûts, complémentarité des services et commerces, présence de personnel dans ces gares ;

- je recommande qu'Ile-de-France Mobilités s'engage à procéder à des évaluations, et si besoin des restructurations, dans les parcours et arrêts des bus desservant le côté Est du pôle, afin d'adapter au mieux les correspondances des voyageurs, entre ces bus et les nouveaux transports lourds ;

- je recommande qu'Ile-de-France Mobilités réalise aussi rapidement que possible, et en étroite concertation avec les usagers, l'indispensable amélioration de la sécurité des quais du RER E ;

- je recommande qu'Ile-de-France Mobilités prévoie des places de stationnement pour la dépose-minute, pour les taxis, et pour les personnes à mobilité réduite, non seulement à l'Est du pôle mais aussi à l'Ouest, à proximité de la gare actuelle.

Et j'émet un AVIS FAVORABLE à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du pôle gare Val-de-Fontenay, sur le territoire de la commune de Fontenay-sous-Bois.

Fait au Perreux sur Marne, le 29 juin 2021

Brigitte BOURDONCLE
Commissaire enquêteur