



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

Novembre 2021

LE PROJET ET LE BOIS DE VINCENNES

LA PRESERVATION DU BOIS DE VINCENNES, UN ENJEU IMPORTANT BIEN IDENTIFIE PAR LES MAÎTRES D'OUVRAGE

L'arrière gare de l'actuelle station de la Ligne 1 du Métro « *Château de Vincennes* » se situe sous le Bois de Vincennes, en lisière de l'avenue de Nogent, à faible profondeur. Il est ainsi matériellement impossible de contourner le Bois pour réaliser le prolongement.

Les travaux au sein du Bois, zone naturelle et patrimoniale protégée, font l'objet, depuis les premières études du projet, de recherches approfondies pour limiter au maximum leur emprise notamment sur les espaces végétalisés.

Les maîtres d'ouvrage ont retenu dans ce cadre **un ensemble de mesures de réduction et de compensation aux travaux dans le Bois.**

- ⇒ **Ces mesures sont présentées dans l'étude d'impact intégrée au dossier d'enquête publique.**
- ⇒ **Ce dossier pourra être consulté par le public qui sera invité à s'exprimer sur le projet lors de l'enquête publique à venir.**
- ⇒ **Ces mesures continueront d'être affinées dans les prochaines étapes du projet sur la base d'études de conceptions du projet plus détaillées.**

POURQUOI PROLONGER LE METRO ?

Île-de-France Mobilités assure, conjointement avec la RATP, la maîtrise d'ouvrage du projet de prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay.

Avec trois nouvelles stations, ce prolongement permettra de mieux desservir une partie des communes de Fontenay-sous-Bois et de Montreuil, en plus de renforcer la robustesse du réseau de transport par un maillage performant. Il assurera une correspondance avec les RER A et E, la future ligne 15 du Grand Paris Express et le tramway T1 à la station Val de Fontenay. Avec 95 000 voyageurs attendus par jour sur ce prolongement, le projet apportera une alternative fiable et confortable à la voiture et contribuera ainsi à l'objectif de développement durable de l'Île-de-France.

LES TRAVAUX, DANS LE BOIS

Pour limiter les effets sur le Bois, les maîtres d'ouvrage ont privilégié au maximum la réalisation des travaux depuis le sous-sol. Cependant, l'arrière gare actuelle n'est pas assez profonde pour réaliser tous les travaux liés au raccordement au tunnel existant en souterrain. Ils seront donc réalisés selon deux manières :

- La majeure partie des travaux sera réalisée directement **depuis le sous-sol** pour environ 1,7 ha, sans aucune incidence en surface, par creusement traditionnel.
- L'autre partie sera réalisée **à ciel ouvert**, c'est-à-dire depuis la surface, sur environ 1,4 ha pour une voie de raccordement à l'arrière gare actuelle et un ouvrage d'entonnement qui fera office de puits de sortie du tunnelier.

Les travaux sur ce secteur dureront 4 ans au plus, avec des nuisances limitées pour les riverains et les usagers du parc car la plupart des travaux seront réalisés en souterrain ou sous tranchée couverte*. L'insertion de ces emprises chantiers sera finement travaillée en lien avec le paysage environnant et s'accompagnera d'une signalétique et d'informations adaptées pour les usagers du parc et les riverains.

**Dans la partie réalisée à ciel ouvert, une fois l'accès en profondeur réalisé, une dalle recouvrira l'espace pour que les travaux se poursuivent dessous.*

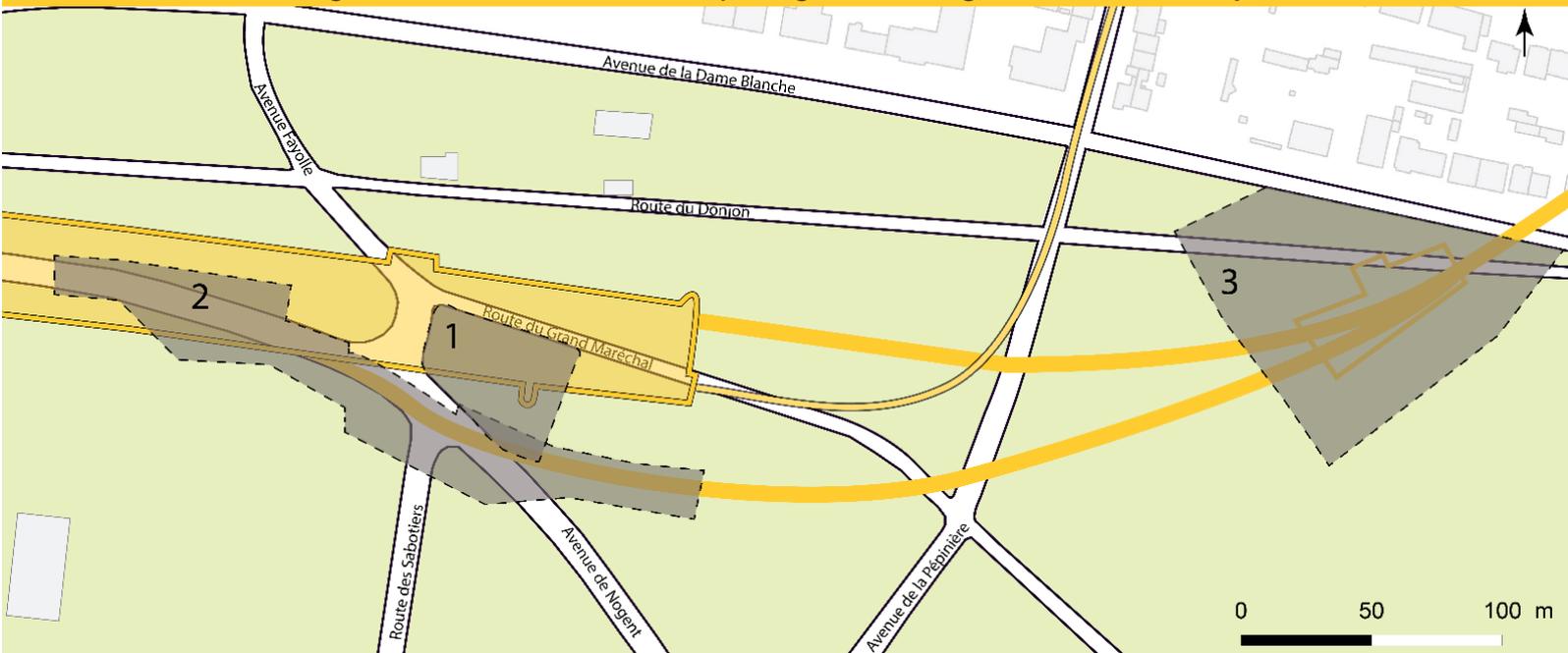
⇨ **0,8 ha de de bois et 0,2 ha d'alignement d'arbres sur les 1,4 ha de travaux à ciel ouvert, feront l'objet d'un déboisement. Le reste de la surface correspond à de la voirie et de la pelouse.**

⇨ **Aucun arbre remarquable n'est identifié dans la zone de chantier à ciel ouvert. Un diagnostic précis de chaque arbre sera réalisé afin d'éviter tous ceux ayant un caractère remarquable.**

⇨ **Les arbres aux abords des chantiers seront strictement protégés pour empêcher toute dégradation.**

⇨ **Durant toute la durée des travaux, un ingénieur écologue s'assurera que l'ensemble des dispositions prises pour la protection des arbres sont respectées.**

Raccordement de l'arrière gare du Château de Vincennes au prolongement de la ligne 1 : zoom sur les emprises chantiers en surface



Ouvrages souterrains du M1 historique

- Ouvrage existant de l'arrière-gare Château de Vincennes
- Accès à l'Atelier de Maintenance des Trains

Ouvrages souterrains créés pour le prolongement du M1

- Voies souterraines depuis l'arrière-gare
- Ouvrage souterrain d'entonnement

Emprises chantiers en surface

- 1 - Base vie en surface (1700m²)
- 2 - Emprise chantier à ciel ouvert pour une voie de raccordement (4800 m²)
- 3 - Emprise chantier à ciel ouvert pour l'ouvrage d'entonnement, les puits de sortie du tunnelier et les ouvrages techniques (7200m²)

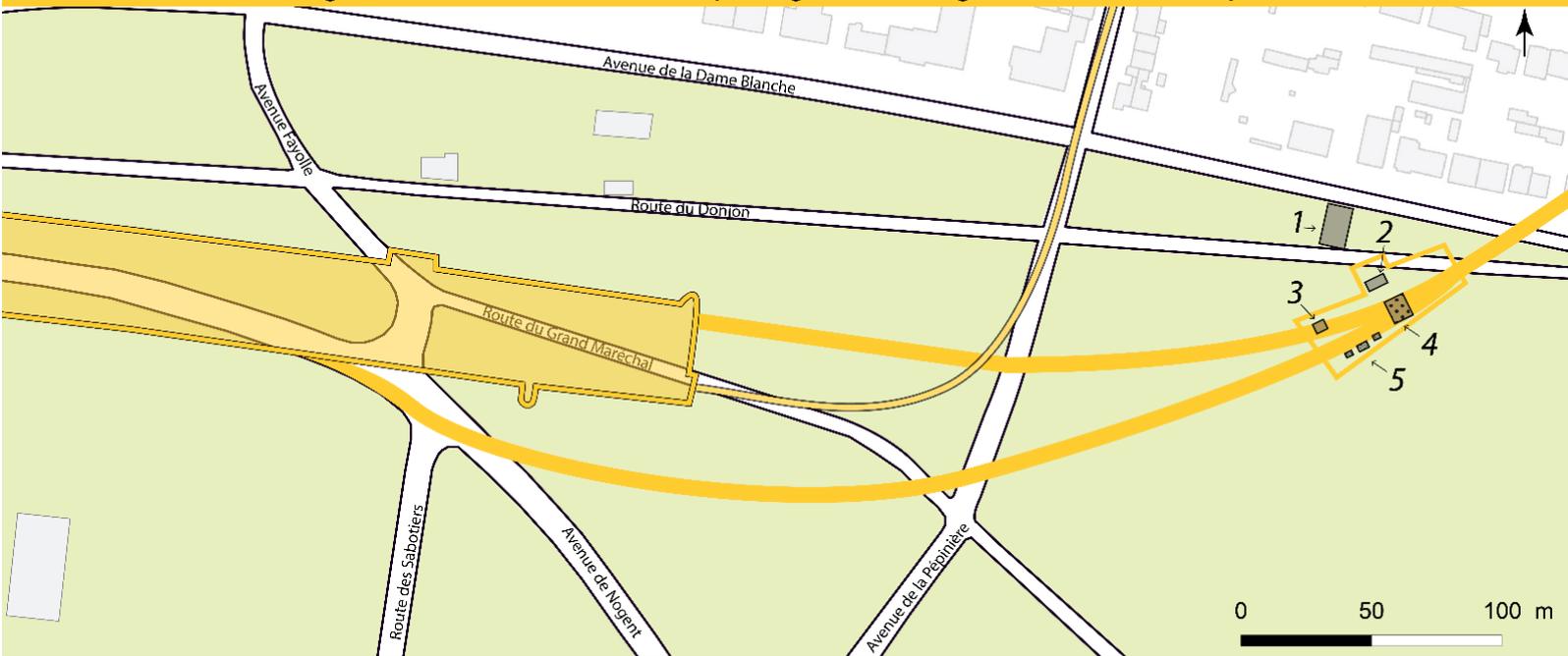
LE BOIS APRES LES TRAVAUX

Les ouvrages techniques prendront place en frange de l'avenue de la Dame Blanche et correspondront à un poste de redressement pour l'alimentation électrique du métro et des trappes et grilles en surface pour des accès secours et la ventilation du tunnel.

Les ouvrages techniques feront l'objet d'un travail fin d'intégration paysagère et architecturale.

- ⇒ **A la fin du chantier, tous les espaces naturels impactés par les travaux seront revégétalisés à l'exception d'environ 200 m² pour des ouvrages techniques indispensables au métro.**
- ⇒ **Le type de végétalisation des espaces et l'ambiance paysagère seront définis en concertation avec tous les partenaires concernés par le Bois**
- ⇒ **Les déboisements donneront lieu à des compensations écologiques correspondant à au moins 3 fois la surface concernée.**

Raccordement de l'arrière gare du Château de Vincennes au prolongement de la ligne 1 : zoom sur les emprises définitives en surface



Ouvrages souterrains du M1 historique

- Ouvrage existant de l'arrière-gare Château de Vincennes
- Accès à l'Atelier de Maintenance des Trains

Ouvrages souterrains créés pour le prolongement du M1

- Voies souterraines depuis l'arrière-gare
- Ouvrage souterrain d'entonnement

Emprises définitives en surface des ouvrages techniques du M1

- 1 - Poste de redressement (120 m²)
- 2 - Trappe pour accès pompier (6 m²)
- 3 - Trappe technique (5 m²)
- 4 - Grilles ajourées de ventilation (20 m²)
- 5 - Grilles de 1 m² dont la position reste à définir