

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



REUNION PUBLIQUE A Montreuil, le 2 décembre 2014 à 18h30

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

Les **maîtres d'ouvrage, RATP et STIF**, ont présenté le projet de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay, qui a été suivi par un **temps d'échange avec le public**. 22 interventions ont eu lieu depuis la salle.

La réunion a duré 2 heures 40 et rassemblé 243 participants.

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

- **LES TRACÉS**

De nombreux participants se sont prononcés en faveur du tracé 1 (Rigollots – Grands Pêchers – Val de Fontenay Est), dont le Conseil général de la Seine Saint-Denis, le maire de Montreuil, Patrice BESSAC, et l'Association montreuilloise des usagers des transports collectifs (AMUTC).

- **LES STATIONS**

Plusieurs participants ont évoqué le positionnement de la station Grands Pêchers, estimant préférable de la rapprocher des grands ensembles de Bel Air et des Grand Pêchers. Un de ces participants souhaite qu'à défaut, une sortie soit réalisée à cet endroit. L'AMUTC considère qu'un emplacement en limite de la zone pavillonnaire fait perdre des usagers possibles.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France : La localisation de la station souterraine ne présage pas de celle des sorties du métro. Une phase de concertation sera menée avec la ville pour définir au mieux la localisation des sorties, qui seront au moins deux à chaque station.

Le STIF : La station Grands Pêchers doit être construite sur un terrain suffisamment spacieux pour que le tunnelier puisse effectuer des girations sans être gêné par les fondations des immeubles, ce qui garantira des tracés efficaces. Le tracé envisagé permet de desservir les quartiers Bel Air et Grands Pêchers, ainsi que les zones pavillonnaires.

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

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

- **LES ACQUISITIONS FONCIÈRES**

Plusieurs participants ont demandé des précisions sur les expropriations, l'un d'entre eux se référant à un document recensant les emprises foncières concernées par le T1 à Val de Fontenay pour demander quelles étaient les emprises concernées par la ligne 1. Un membre de l'ASB 11 affirme que la station Verdun est celle qui nécessitera le plus d'expropriations.

Le STIF :

- Le projet est au stade des études de faisabilité, ce qui ne permet pas de délimiter les emprises foncières exactes nécessaires. La station Grands Pêchers présenterait des enjeux fonciers très faibles, tandis que la réalisation de la station Verdun nécessiterait l'acquisition de parcelles. L'enquête publique et l'enquêtes parcellaire permettront de déterminer ces éléments avec précision.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France :

- 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, il est donc normal de connaître précisément les parcelles concernées, car une étude parcellaire a été réalisée.
- Un projet de métro, construit en souterrain, nécessite moins de parcelles qu'un tramway, en surface.

• **L'ACCESSIBILITÉ DES STATIONS**

Un participant a demandé si le projet prévoyait de développer les circulations douces, estimant nécessaire de prévoir des voies d'accès et des infrastructures pour l'ensemble des stations. Une autre personne a demandé si des accès pour les personnes à mobilité réduite étaient prévus dans le projet.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France : Toutes les stations construites actuellement prennent en compte les questions d'intermodalité :

- Elles proposent Véligo, un dispositif de consigne sécurisée pour les vélos,
- Elles sont conçues pour prendre en compte l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Le STIF : Il s'attachera à rendre les stations du projet accessibles aux personnes à mobilité réduite, et à y développer Véligo.

• **LES BUS**

Plusieurs participants ont demandé que les transports en commun existants soient améliorés en attendant l'arrivée du projet de prolongement du métro ligne 1 à Val de Fontenay.

De nombreux participants ont notamment abordé la question de la desserte en bus. Ils ont évoqué les longs temps d'attente et un sentiment de dégradation de la qualité des transports en commun depuis 20 ans. Un participant estime qu'il aurait été moins coûteux et plus rapide de développer les lignes de bus, plutôt que de dépenser un milliard d'euros pour le projet.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France :

- Les projets de court et long terme ne doivent pas être opposés. Il faut prendre aujourd'hui des décisions, si l'on souhaite que le métro soit en service dans 15 ans.
- Pour améliorer la circulation des bus, il est également nécessaire de procéder à des aménagements de voiries, qui font l'objet d'échanges continus entre les villes et le STIF.
- 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.

Le STIF :

- L'offre bus sera restructurée 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 associera les différentes collectivités.

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.

La RATP :

- Les bus du secteur desservent Val de Fontenay, et sont très chargés. Le prolongement de la ligne 1 offrira une desserte à Val de Fontenay, avec une capacité de charge bien supérieure à celle d'un bus. Le projet aura donc un effet positif sur la charge des bus, notamment dans la direction de Val de Fontenay.
- Sans attendre la réalisation de ces projets de mode lourd, un travail quotidien 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.

• **LES RER A ET E**

L'engorgement de la ligne A du RER a été évoqué, notamment par une participante qui craint de le voir s'aggraver avec l'afflux supplémentaire des voyageurs de la ligne 1 prolongée. Une autre participante regrette que les rames du RER soient toujours surchargées.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France :

- Le prolongement n'aura pas de conséquence sur la ligne A du RER, car les tracés sont parallèles.
- Le RER A bénéficiera d'une décharge de l'ordre de 15 à 20% lors de la mise en service de du Grand Paris Express.

- La ligne A va bénéficier des actions du schéma directeur auquel, le 20 novembre, 92 millions d'euros ont été alloués, pour notamment une automatisation 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.

• LES AUTRES PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN

Plusieurs participants ont évoqué d'autres projets de transport, souhaités ou programmés. Patrice BESSAC, maire de Montreuil, a ainsi évoqué le prolongement de la ligne 11 et du tramway T1, en remerciant les Montreuillois mobilisés à l'appel des maires. Un participant, souhaitant l'arrivée prochaine du tramway T1, a demandé si l'opposition du maire de Noisy-le-Sec ne risquait pas de porter atteinte au projet. L'AMUTC rappelle que le projet de tramway T1 n'a pas de financement, contrairement à la ligne 11, bien qu'il en soit à un stade d'étude plus avancé que cette dernière.

Le prolongement de la ligne 9 a été évoqué à plusieurs reprises, notamment par Patrice BESSAC qui a invité à créer dès 2015 une association d'élus mobilisés à ce sujet afin de mener les premières actions de lobbying. Un participant a jugé ce projet plus intéressant que celui de la ligne 1.

Une participante rappelle que les Montreuillois se sont prononcés en faveur de plusieurs projets, mais qu'aucun n'a été réalisé, et qu'aucun ne prévoit de rejoindre le centre-ville de Montreuil.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France :

- Montreuil disposera d'ici quelques années des lignes 11 et 9 prolongées, ainsi que du tramway T1. Si le tracé 1 est retenu, la ligne 1 passera également par Montreuil.

- La mise en service du tramway T1 est prévue en 2019. Le projet avance, les travaux des concessionnaires vont prochainement débuter. Le maire de Noisy-le-Sec n'a pas un droit de veto sur le projet.

Le STIF :

- Le Conseil du STIF a validé en septembre 2014 les études d'avant-projet du T1, dont la mise en service est envisagée pour 2019, et dont les financements seront mis en place prochainement dans le cadre du le Contrat de Plan Etat-Région. La ligne 11 est en phase de validation de l'avant-projet, qui sera présenté au Conseil du STIF de décembre 2014. Ceci marque des avancées concrètes. La ligne 15 Est à Val de Fontenay est envisagée pour 2030.

• LE COUT ET LE CALENDRIER DU PROJET

Plusieurs participants, dont l'AMUTC, ont demandé des précisions sur le coût du projet, en s'étonnant notamment qu'il soit équivalent pour chacun des tracés. L'AMUTC s'est étonnée des délais de réalisation du projet.

La RATP : A ce stade des études, les différences de coût entre chacun des tracés ne sont pas suffisamment importantes 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.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France : Actuellement, un prolongement de ligne de métro coûte entre 150 et 200 millions d'euros le kilomètre. Cela s'explique notamment par l'occupation progressive des sous-sols par les réseaux divers et les fondations d'immeubles de grande hauteur qui créent des contraintes techniques très fortes. Avant les travaux, un temps incompressible doit être consacré aux études, à la concertation, aux dévoiements de réseaux souterrains...

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

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

• LES TRAVAUX ET LES NUISANCES

Un participant demande des précisions sur les nuisances sonores et les vibrations.

Claude BREVAN, la garante, demande quelle est 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 RATP :

- Au moment des travaux, les principales nuisances sonores seront liées au passage des camions.
- La méthode du tunnelier limite les nuisances, car les travaux se déroulent à 20 mètres sous terre.
- Le métro roule sur pneu, ce qui limite la propagation des vibrations.
- Une station 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 est environ d'un demi-hectare. 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 fondations des constructions existantes.
- Le tunnelier avance de 12 mètres par jour et ne provoque aucun impact en surface.
- Les travaux contraignants dureront deux ans et 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](#)

• LA CONCERTATION

Un participant s'est étonné que la concertation propose trois tracés alternatifs, craignant que l'objectif soit de soumettre uniquement cette dimension au public. Il estime que les tracés de la plaquette sont erronés car trop approximatifs. Un autre participant a également demandé si la décision du tracé ne pourrait pas être citoyenne. Une personne a aussi souhaité des précisions sur le processus décisionnel.

Le STIF :

- Les images des tracés présentés dans les documents sont schématiques, ils n'ont pas le degré de précision de plans détaillés. Le Document d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) contient des éléments plus précis.
- Une autre réunion de concertation est prévue à Fontenay-sous-Bois le 17 décembre.
- A l'issue de la concertation, un bilan est réalisé, sous contrôle de 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 pour choisir le tracé se baseront sur les études de trafic, la qualité de la desserte, l'impact foncier et les avis émis durant la concertation.
- La concertation est une étape obligatoire, prévue par la réglementation. La décision - qui tient compte des avis - appartient toutefois aux élus du Conseil du STIF.

Toute l'information sur les plans plus détaillés est accessible sur le site internet

- Le [Document d'objectifs et de caractéristiques principales \(DOCP\)](#)

Claude BREVAN, la garante, indique que les textes réglementaires actuellement en vigueur ne permettent pas d'organiser des référendums à une échelle locale.

• LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Un participant demande ce que deviendra le tunnelier après les travaux, Un autre participant demande s'il est exact que le tunnel de la ligne 9 est déjà prolongé.

La RATP :

- Une fois les travaux réalisés, le tunnelier sortira à Val de Fontenay, puis pourra être mobilisé pour un autre tunnel en France ou en Europe.
- A la connaissance de la maîtrise d'ouvrage, il n'y a pas de tunnel sur la ligne 9, il doit plutôt s'agir d'une arrière-gare, qui existe dans toutes les stations de métro pour permettre de retourner les trains.

- **LA TARIFICATION**

Les participants ont demandé des précisions sur la tarification dans le secteur, demandant quelle sera la zone de tarification du projet et, que le billet unique entre le métro et les bus soit prochainement mis en place.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France :A partir de l'automne 2015, le passe Navigo unique sera mis en place.. La question de l'utilisation d'un ticket unique est intégrée aux prochaines réflexions tarifaires.