

# 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 FOLLIOT**, 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](http://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 FOLLIOT**, 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 FOLLIOT**, STIF
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOT**, 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.

# 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.

# 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 FOLLIOT**, 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 FOLLIOT**, STIF
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOT**, 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.



# 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 FOLLIOU, 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

# 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 Pêcheurs, 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 le 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 ABEILLE, 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

# 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 Péripôle 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'utilisateur 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](#)

# 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



# 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

# Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Marne-la-Vallée et désirent 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 le 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'agira 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

# 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 Pêchers, 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<sup>ème</sup> 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.

# 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.