

REUNION PUBLIQUE A Fontenay-sous-Bois, le 17 décembre 2014 à 19h30

La réunion a été ouverte par **Jean-François VOGUET**, maire de Fontenay-sous-Bois. Elle a ensuite été introduite par **Claude BREVAN**, garante de la concertation, nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP), qui 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**. 23 interventions ont eu lieu depuis la salle.

La réunion a duré 2 heures 40 et rassemblé 234 participants.

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

• LES TRACÉS

De nombreux participants, dont l'association « Appel pour Fontenay » qui a mis en ligne une pétition sur le sujet, se sont prononcés en faveur d'un tracé qui desservirait le secteur de Verdun. Plusieurs participants se sont ralliés à la proposition de tracé alternatif 1/2/3 (qui a été déposée sur le site Internet de la concertation) consistant à relier une station intermédiaire dans le secteur de Verdun à un terminus à Val de Fontenay Est. Ils ont d'ailleurs souhaité que la maîtrise d'ouvrage étudie davantage ce tracé alternatif 1/2/3. Un participant a proposé un tracé alternatif, dont il a distribué le plan lors de la réunion publique, avec deux stations intermédiaires. Au cours de la réunion publique, les maîtres d'ouvrage ont également listé les autres propositions de tracés alternatifs recueillies sur le site internet :

- Un tracé allant directement jusqu'à Nogent-sur-Marne sans passer par Val de Fontenay.
- Un tracé allant jusqu'à Fontenay-sous-Bois RER puis aux Rigollots

Enfin, un participant s'est étonné de ce qu'il a nommé « l'égoïsme de territoire » des participants et a estimé que les populations plus défavorisées des Grands Pêcheurs devraient être prioritaires en termes de desserte.

Le STIF et la RATP :

. Une première analyse du tracé 1/2/3, n'a pas permis, dans le temps imparti, d'identifier de tracé ou d'emplacement de station intermédiaire possible respectant les réglementations pour la construction d'un métro. A première vue, ce tracé nécessiterait des rayons de courbure trop contraignants, notamment pour y faire passer le tunnelier en phase chantier. Ce tracé sera toutefois étudié plus finement dans les mois qui viennent, en mobilisant les experts nécessaires pour déterminer sa faisabilité.

. Le tracé allant jusqu'à Nogent-sur-Marne sans desservir Val de Fontenay, pôle de développement régional, sort des objectifs du projet.

. Le tracé allant jusqu'à Fontenay-sous-Bois RER puis aux Rigollots est redondant en termes de desserte (zone déjà desservie par le RER, jonction entre les deux branches du RER A qui est effective à Vincennes). Par ailleurs, cela nécessiterait un allongement de 1500 mètres de tunnel et la création d'une station supplémentaire.

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

- [La fiche thématique sur les tracés](#)

- **LES CRITÈRES D'ANALYSE DES TRACÉS ET DE DECISION**

De nombreux participants se sont interrogés sur les critères d'analyse des tracés et de la manière dont ils sont présentés aux élus du Conseil du STIF pour choisir le tracé définitif. Des participants se sont étonnés des résultats des estimations de l'évolution de la population et des trafics. Des participants, dont Laurence ABEILLE, députée EELV de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay, ont reproché aux documents de présentation du projet de ne pas avoir recensés les projets urbains de Fontenay-sous-Bois, lesquels pourraient justifier une implantation de la station intermédiaire à Verdun et de ne pas montrer de courbes de niveaux sur les visuels présentés. Un participant s'est aussi interrogé sur la prise en compte des impacts hydrogéologiques. Un participant s'est demandé pourquoi la maîtrise d'ouvrage n'a pas utilisé les mêmes modèles que ceux du Grand Paris pour éviter la discussion sur les tracés en fonction des intérêts communaux.

Claude BREVAN, garante, note que plusieurs interventions mettent en doute les hypothèses d'évolution démographique faites par la maîtrise d'ouvrage. Elle estime qu'il ne devrait pas y avoir débat sur des données qui sont publiques et demande donc à la maîtrise d'ouvrage d'apporter des éléments de précision sur la méthodologie de comptage de la population et ses évolutions.

Le STIF :

. La décision du tracé se prend suite à une analyse multicritères que le bilan de la concertation va permettre d'actualiser. Les trois principaux thèmes sur lesquels les élus sont amenés à se prononcer sont i) la pertinence de créer une nouvelle desserte (définie notamment à travers les prévisions de trafic qui s'appuient sur les données de population et d'emplois de l'IAU, ii) l'impact du projet pour le territoire (les équipements existants et les projets urbains desservis, etc.), iii) les aspects techniques (coûts, délais, expropriations, etc.).

. Ces éléments figurent de façon détaillée dans le Document d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), document soumis à validation des élus du Conseil du STIF.

. Un modèle de prévision de trafic est appliqué pour obtenir les propositions de tracés et de stations. Il tient compte des populations et emplois à horizon de mise en service du projet et donc de l'impact des projets en cours. Il s'appuie également sur les déplacements franciliens et prend en compte notamment l'âge et le taux de motorisation des riverains des stations.

. Le taux estimé de fréquentation des stations Grands Pêcheurs et Fontaine est similaire bien que cette dernière se trouve en zone peu dense, car elle bénéficie de l'intermodalité forte de la station Val de Fontenay.

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

La RATP :

. Les données nationales hydrogéologiques ont été prises en compte dès le début des études. Elles permettent de donner un niveau d'information suffisant pour présenter des tracés techniquement faisables. Une fois le tracé arrêté, des sondages pourront être réalisés en complément tout au long du parcours.

Toute l'information sur l'analyse multicritères est accessible sur le site internet

- Le [Document d'objectifs et de caractéristiques principales \(DOCP\)](#) page 117

Toute l'information sur les évolutions urbaines et les prévisions de trafic est accessible sur le site internet

- [La Fiche thématique sur les données urbaines](#)
- [La Fiche thématique sur les prévisions de trafic](#)

Toute l'information sur l'impact hydrogéologique est accessible sur le site internet

- Le [Document d'objectifs et de caractéristiques principales \(DOCP\)](#) page 25

• LES STATIONS

Deux participants ont indiqué préférer l'emplacement ouest de la station Rigollots, plus centrale sur le carrefour. Plusieurs participants ont suggéré la réalisation d'une station intermédiaire supplémentaire. Un participant a proposé d'utiliser l'ancien bâtiment du Service Municipal de la Jeunesse pour réaliser la station Verdun.

Le STIF :

. Quel que soit le positionnement de la station intermédiaire sur le plateau, elle bénéficiera à l'ensemble du territoire.

. Une station intermédiaire supplémentaire ne serait pas pertinente en termes de trafic, dans la mesure où les aires d'influence des stations (d'un rayon de 800 mètres pour les stations de métro, de 1000 mètres pour le RER) se recouperaient, elles desserviraient donc les mêmes personnes. Le coût supplémentaire d'une telle station remettrait en cause la rentabilité du projet, et allongerait les temps de parcours entre Rigollots et Val de Fontenay.

Claude BREVAN, garante, demande que soit calculé le temps de parcours supplémentaire induit par une station intermédiaire supplémentaire.

• LES ACQUISITIONS FONCIÈRES

Plusieurs participants ont demandé des précisions sur les acquisitions foncières à Verdun et aux Rigollots, et notamment sur l'échéance à laquelle les informations seront définitives.

Le STIF

. Aux Rigollots, des études supplémentaires seront nécessaires pour mieux mesurer les enjeux d'une position à l'ouest ou à l'est, notamment foncières. Ces études auront lieu avant l'enquête publique, avec des résultats disponibles dans les prochaines années.

A Verdun, il n'est pas possible de déterminer exactement les acquisitions foncières à ce stade du projet, même s'il est certain qu'il y a un risque.

. La décision sur le choix du tracé devrait intervenir au premier semestre de l'année prochaine, les élus du Conseil du STIF se prononceront sur la base du bilan de la concertation.

Toute l'information sur station est accessible sur le site internet

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

• VAL DE FONTENAY

Plusieurs participants se sont inquiétés de la potentielle saturation de Val de Fontenay du fait de tous les projets de transport programmés en correspondance au niveau du pôle et de la venue prochaine des 5000 salariés de la Société Générale. Un participant a souhaité savoir si des stationnements seraient prévus à Val de Fontenay.

Le STIF :

. Le STIF est tout à fait conscient de la problématique de Val de Fontenay. Le sujet du fonctionnement de Val de Fontenay dépasse le projet de prolongement de la ligne 1 et fait l'objet d'une étude dédiée du pôle pour faire émerger un projet adapté aux flux et correspondances attendus. L'étude en est au stade du diagnostic, et est menée en partenariat avec la Ville de Fontenay-sous-Bois.

. Il n'est pas prévu de créer des places de stationnement à Val de Fontenay, tout comme il n'est pas prévu d'en créer sur l'ensemble des projets du STIF dans les zones denses de la petite couronne. La politique du STIF consiste à développer les rabattements en transports en commun.

La RATP :

. Un échange a eu lieu avec la Société Générale avant son implantation. Leurs salariés venant principalement de l'ouest de Paris et circulant à des horaires de bureaux, ils utiliseront des lignes sur lesquelles il reste de la capacité.

- **LES BUS**

Quelques participants ont abordé la question de la desserte en bus, craignant leur suppression avec la mise en service du prolongement ou pointant leur saturation actuelle.

Le STIF :

. Le travail de restructuration des bus autour des stations vise le rabattement le plus efficace possible. Il s'agit ainsi de limiter les doublons avec la nouvelle ligne, de maintenir une desserte locale fine et de garantir un rabattement vers les nouvelles stations, en lien avec ses évolutions. Cette réorganisation sera initiée environ 2 ans avant la mise en service du prolongement.

- **LES AUTRES PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN**

Plusieurs participants ont évoqué d'autres projets de transport, indiquant notamment que les prolongements à venir des lignes 9 et 11 du métro et du tramway T1 à Montreuil, justifiaient une implantation de la station intermédiaire à Verdun plutôt que Grands Pêcheurs.

Le STIF :

. Le projet de prolongement de la ligne 11 dessert un autre secteur de Montreuil que les Grands Pêcheurs. De même, le prolongement de la ligne 9 est prévu au SDRIF avec deux possibilités de terminus, à Hôpital ou aux Murs à Pêche vers le T1, donc assez loin du territoire de projet. Il n'y a pas d'opposition entre Montreuil et Fontenay-sous-Bois, il s'agit de desservir les habitants de Montreuil, comme ceux de Fontenay-sous-Bois.

- **LE FINANCEMENT ET LE CALENDRIER DU PROJET**

Une participante a demandé des précisions sur le financement et le calendrier du projet. Une question posée hors réunion publique a été relayée, sur l'impact du projet sur les impôts locaux.

Le STIF :

. Le projet n'impactera pas les impôts locaux, étant donné que les financeurs sont l'Etat et la Région en phase de réalisation ; les usagers, l'impôt du versement transport et les Départements et la Région en phase d'exploitation.

. Le projet doit franchir plusieurs étapes : la concertation, les études complémentaires, les travaux. Les plus gros besoins de financements se manifestent en phase travaux, soit entre 2020 et 2030 pour ce projet. De fait, ce sont des échéances budgétaires qui ne sont pas aujourd'hui en discussion. Ceci se prévoit étape par étape. Le Protocole Etat-Région dispose d'une enveloppe de 125 M€ dédiée aux études des différents projets de transport en commun, dont la ligne 1 fait partie.

- **LA TARIFICATION**

Un participant s'est interrogé sur une éventuelle tarification spéciale du projet.

Le STIF :

. Il n'y aura pas de tarification spéciale pour le prolongement du Métro ligne 1 ; s'appliquera celle en vigueur à la mise en service.

- **LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES**

Une participante a souhaité connaître les retombées économiques du projet et les possibilités d'intégrer des critères de proximité et des clauses d'insertion aux appels d'offres liés au projet.

La RATP :

. Le projet a vocation à accompagner le développement du pôle de Val de Fontenay et à desservir les emplois et PME du secteur. Il n'est pas possible de dire quel sera l'impact direct sur l'emploi à ce stade des études. Mais le projet a un impact positif économiquement.

. L'expérience du tramway T7 a permis de mettre en lien les entreprises qui ont des clauses sociales et les acteurs de l'emploi, en amont de la phase travaux.

. Cette attente sur la proximité et les clauses sociales dans les appels d'offres liés au projet sera relevée dans le bilan de la concertation.

- **LES TRAVAUX**

Claude BREVAN a demandé de préciser la durée de construction d'une station et la vitesse du tunnelier.

La RATP

. Il faut 4 à 5 années de travaux pour construire une station. Le tunnelier avance d'environ 12 mètres par jour pour 7 km de tunnel à réaliser.

- **LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET**

Une demande a été relayée sur le niveau de confort futur de la ligne 1 existante à Château de Vincennes.

Le STIF :

. La charge à partir de Vincennes sera équivalente à ce qui est constaté aujourd'hui entre Nation et Porte de Vincennes, ce qui correspond à la situation des métros parisiens. La ligne 1 étant automatisée, elle sera en capacité d'offrir une fréquence supérieure si le besoin est avéré. A l'horizon 2030, des projets comme la ligne 15, qui sont intégrés à ces prévisions, permettront de décharger le RER A et la ligne 1.

- **LA CONCERTATION**

De très nombreux participants dont Laurence ABEILLE, l'Association Métro Rigollots – Val de Fontenay et le maire de Fontenay-sous-Bois se sont félicités de la tenue de cette concertation et de la mobilisation du public.

Les premiers enseignements de la concertation

Pour la maîtrise d'ouvrage, STIF et RATP :

Les principales thématiques abordées lors de la concertation, ont bien été entendues par la maîtrise d'ouvrage auxquelles elle a cherché à apporter des réponses :

- L'opportunité du projet qui a suscité beaucoup d'enthousiasme.
- Le calendrier et le financement.
- L'amélioration de l'existant en parallèle et même avant la mise en service du prolongement du Métro ligne 1.
- Les autres projets en cours sur le territoire (T1, lignes 11 et 9...).
- Le tracé et les stations avec : i) aux Rigollot la question du positionnement de la station ii) pour la station intermédiaire une préférence exprimée soit pour Grands Pêcheurs soit pour Verdun, Fontaine étant moins privilégiée, iii) à Val de Fontenay l'enjeu du maillage et des correspondances.
- Le fonctionnement du métro prolongé (position des sorties des stations, fonctionnement de la ligne existante), les rabattements (restructuration des bus et rabattement vélo),
- Le chantier et les nuisances potentielles (vibrations, camions)
- La tarification.
- Les processus de concertation et de décision.

Pour la garante :

Elle relève le très grand intérêt qui s'est manifesté pour cette concertation sur un projet d'amélioration du quotidien, mais aussi structurant. Elle se dit frappée par l' « esprit de clocher » qui s'est exprimé dans les différentes villes et estime que les projets de transport en commun doivent pouvoir passer outre ces égoïsmes locaux.

Elle identifie quelques frustrations sur :

- Les hypothèses de fréquentation, de trafic : elle demande que cela soit précisé d'ici le 10 janvier 2015, date de clôture de la concertation.
- Le tracé alternatif 1/2/3 : elle demande qu'il soit instruit à charge et à décharge, de sorte que personne ne puisse penser que l'analyse a été biaisée.

Elle attend enfin que la maîtrise d'ouvrage précise rapidement quelle sera l'ampleur des acquisitions foncières si la station Verdun est retenue. Elle indique que la concertation continuera après la décision du STIF et jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Elle conclut en félicitant la maîtrise d'ouvrage pour le très bon travail effectué, - sincère et transparent - et se dit persuadée qu'elle continuera sur cette voie.