

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



REUNION AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

A l'Hôtel de Ville de Fontenay-sous-Bois

Le 18 novembre 2014 à 19h30

La réunion a duré 2h10 et a accueilli 31 participants.
20 interventions ont eu lieu depuis la salle.

La réunion avec les acteurs du territoire a réuni sur invitation des élus, des représentants du monde économique et associatif. Le STIF et la RATP, co-maîtres d'ouvrage du projet, ont ainsi répondu aux attentes formulées par les acteurs clés du territoire sur le projet et la concertation. Cette réunion a permis de créer un échange direct et initial en préalable des trois réunions publiques à venir.

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 FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- **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 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

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Déroulement de la réunion

1. Ouverture

- Mot d'accueil par **Jean-François VOGUET**, maire de Fontenay-sous-Bois
- 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 de la mise en œuvre du projet par **Denis GIRARD**, RATP
- Conclusion de la présentation par **Alexandre BERNUSSET**, STIF

3. Temps d'échange avec les participants

4. Clôture de la réunion

1. Ouverture

- **Mot d'accueil par Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois**

Jean-François VOGUET se réjouit de la tenue de cette première réunion de concertation, à laquelle le STIF et la RATP ont convié différents acteurs du territoire. Il indique que cette réunion marque le lancement d'un projet attendu par la Ville depuis 1934, date à laquelle le prolongement a commencé à être évoqué. Au fur et à mesure des années, des associations se sont développées, notamment l'association métro Rigollots-Val de Fontenay, et des élus se sont mobilisés.

Cette réunion va permettre d'échanger sur les différents tracés et sur les engagements concernant la réalisation du projet. Il estime que cette réunion est un événement important, et espère que celle du 17 décembre à Fontenay-sous-Bois, avec la population, sera un succès. Les Fontenaisiens considèrent comme une évidence l'ouverture d'une station aux Rigollots. Avec le temps l'idée de prolonger à Val de Fontenay s'est répandue.

- **Mot introductif par Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France**

Pierre SERNE confirme que le prolongement est évoqué depuis 1934, et qu'il a longtemps été considéré comme étant un "serpent de mer". Il se réjouit qu'à force de persévérance et de volontarisme politique le projet voie le jour, et estime que le consensus politique dont le projet fait l'objet a probablement joué un rôle d'accélérateur.

Il indique que le projet est aujourd'hui engagé. Il estime que le lancement de la concertation publique est un signe très fort, y compris pour une partie de la population qui doutait encore de la réalisation effective il y a quelques semaines. Depuis l'ouverture de la concertation le 10 novembre, 571 avis ont été reçus par le STIF, ce qu'il estime être un retour inédit, et montre l'ampleur de l'attente du territoire. Il considère possible de recevoir des milliers de retours sur cette concertation. Il se réjouit qu'une concertation publique recueille de nombreux avis, et précise qu'elle va durer jusqu'au 10 janvier.

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Pierre SERNE rappelle que la réunion de ce soir est destinée aux acteurs locaux, et qu'elle sera suivie de trois réunions publiques, une dans chaque ville concernée.

Il souligne que le STIF a tenu à ce que la concertation revête des formes nouvelles, afin de permettre à tous de participer : des rencontres sont ainsi organisées dans les gares autour du projet et sur les marchés, afin d'aller à la rencontre de la population pour recueillir son avis. Le STIF met en place depuis quelques années ces rencontres, qui permettent de toucher différents publics.

Il indique qu'il s'agit d'une « vraie » concertation, qu'aucun choix n'a été fait en amont. Il souligne que le rôle de la garante est de rappeler les maîtres d'ouvrage à l'ordre s'ils ont tendance à vouloir influencer les choix.

Il confirme que le financement des premières études des prolongements des lignes 1, 9 et 10, contenu dans une enveloppe d'environ 125 millions d'euros, est sécurisé, car est inscrit au protocole entre l'Etat et la Région, et sera repris tel quel dans le prochain Contrat de Projet Etat-Région (CPER). Pour la phase travaux, il sera nécessaire de construire des conventions de financement *ad hoc*. Il précise enfin que le budget adopté à l'Assemblée Nationale ce jour comprend des ressources nouvelles pour la Région. .

- **Présentation du déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET, C&S Conseils**
- **Présentation du rôle du garant par Claude BREVAN, garante de la concertation**

Claude BREVAN indique que le rôle de garant est de veiller au respect des règles de la concertation, qui sont :

- La transparence de l'information et des débats ;
- L'équivalence des participants ;
- L'argumentation des avis.

Son rôle consiste aussi à s'assurer en amont de la concertation que l'information est complète (documents pédagogiques et accessibles à tous) et permet d'atteindre le maximum de personnes concernées. C'est dans cette perspective qu'a été prise la décision d'ouvrir un compte twitter pour la concertation. Elle souligne à ce propos que le nombre d'avis sur le site Internet est déjà très élevé.

Son rôle est également de s'assurer que le maître d'ouvrage répond dans la mesure du possible aux questions qui lui sont posées, et de garantir que la concertation sera ouverte, sincère, et que toutes les options seront examinées avec le même sérieux. Elle rappelle que chacun a le droit de s'exprimer, et indique se tenir à disposition de l'ensemble des participants.

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

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**
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOT**
- Présentation de la mise en œuvre du projet par **Denis GIRARD**
- Conclusion de la présentation par **Alexandre BERNUSSET**

3. Temps d'échange avec le public

Claude BREVAN, garante de la concertation, demande que soit précisée la différence entre les notions de station et d'émergence. Elle estime cette précision importante, notamment pour la station Rigollots.

Denis GIRARD, RATP, confirme que deux implantations sont envisagées pour la station Rigollots, mais que les entrées et sorties de métro seront dans les deux cas situées au plus près du carrefour pour desservir le quartier.

Interventions du public

Patricia RAUDIER, vice-présidente de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay, demande si les stations compteront une ou plusieurs émergences.

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay, demande comment les maîtres d'ouvrage ont estimé la fréquentation des voyageurs sur les différents tracés. Elle souhaite également savoir s'ils ont envisagé d'évacuer les déblais par la Marne, ce qui permettrait de réduire le nombre de camions sur les routes.

Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois, souligne la possibilité d'utiliser également la voie ferrée de la ligne Paris - Bâle.

Bernard GOBITZ, vice-président de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay, demande si les garages qui seront installés dans le prolongement du tunnel à Val de Fontenay permettront de garer des rames supplémentaires pour améliorer le service de la ligne 1 en augmentant la fréquence. Il souligne que le prolongement avait aussi été présenté comme étant un projet d'amélioration de la ligne 1.

• Les sorties des stations

Denis GIRARD, RATP, indique que chaque station comptera au minimum deux sorties. Les stades

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



ultérieurs des études permettront de définir précisément leur implantation. Actuellement, l'ensemble des sorties possibles n'a pas encore été étudié.

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que les réflexions sur le positionnement des sorties seront menées lors des études conduites pour le schéma de principe, en concertation avec les acteurs locaux.

- **Les déblais**

Denis GIRARD, RATP, souligne que malgré la proximité de la Marne, il sera nécessaire d'utiliser des camions pour relier le puits du tunnelier au fleuve. Il n'est pas possible de dire actuellement s'il est plus opportun que les camions rejoignent la Marne ou directement la zone de traitement des déblais. La question sera étudiée finement au moment de l'étude d'impact, lors de l'enquête publique.

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que le cadre du Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC) s'applique à cette étape, et que l'ensemble des réflexions s'y attachant entrent dans le cadre de l'étude d'impact. Il souligne que les remarques des participants permettent aux maîtres d'ouvrage d'avancer dans la conduite du projet.

- **Les garages du métro**

Denis GIRARD, RATP, confirme que les infrastructures ont été dimensionnées pour accueillir l'ensemble des rames que le système automatique permettrait de mettre en service. Les systèmes automatiques de la ligne 1 permettraient en effet de diminuer à 85 secondes le temps d'attente entre chaque rame. Actuellement, la fréquence, qui s'élève à 1 minute 45, est considérée comme suffisante par rapport au trafic.

- **Les chiffres de fréquentation**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que pour calculer les chiffres de fréquentation, le STIF applique un modèle qui est utilisé pour l'ensemble des projets franciliens depuis plusieurs années. La comparaison des chiffres de fréquentation à la mise en service, avec ceux des estimations préalables montre que le modèle est fiable.

Claude BREVAN demande que soit précisé à quel degré de détail la concertation préalable pourra aboutir sur la question de la localisation des stations, en présentant a minima les hypothèses envisagées.

Concernant l'évacuation des déblais, elle estime nécessaire de préciser en quoi consiste le Plan Régional d'Evacuation des Déchets, soulignant que la phase chantier entraîne de nombreuses nuisances pour les riverains.

Elle demande également d'expliquer comment est construit le modèle de prévision de trafic, en précisant les paramètres pris en compte, les hypothèses d'évolution, etc.

- **Les chiffres de fréquentation**

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que les simulations de trafic portent à horizon de réalisation du prolongement, en tenant compte des projets qui seront alors en service. Les hypothèses d'évolution sont basées sur des données de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France, souligne que le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France évalue à environ 7% l'augmentation des déplacements à horizon 2020, par rapport à 2011. Elle tient compte de l'augmentation de la population, des emplois, de la réalisation des projets urbains et de l'augmentation de l'utilisation des transports en commun. L'Institut

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France base ses modèles d'évolution sur des chiffres de l'INSEE notamment. Il précise que ces chiffres s'inscrivent dans un contexte de stabilité.

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](#)

Dominique LE BIDEAU, 1^{ère} adjointe au maire de Vincennes et conseillère générale du Val-de-Marne - canton de Vincennes-Est, indique que Vincennes est concernée depuis 1935 par le prolongement, qui devait initialement s'arrêter aux Rigollots. La Ville se réjouit pour les habitants de Fontenay-sous-Bois que le prolongement aille au-delà. Elle précise que la population attend avec impatience la réalisation du projet. Elle s'interroge sur l'emplacement de la station Rigollots et se réjouit de savoir qu'il y aura une concertation avec la municipalité pour connaître l'emplacement des sorties des stations.

Liliane PIERRE, vice-présidente du Conseil général du Val-de-Marne - canton de Fontenay-sous-Bois-Ouest, souligne que les hypothèses d'évolution du territoire intègrent également des données en lien avec le Contrat de Développement Territorial, ainsi que les études menées au niveau du Conseil général concernant la réalisation de nouveaux collèges, et les logements induits par le Grand Paris. Ces données permettent d'avoir une vision globale du développement. Elle souligne que l'installation de la Société Générale à Fontenay-sous-Bois laisse penser que de nouveaux habitants viendront s'installer dans la ville. Elle estime bénéfique de réaffirmer le financement des études, car cela donne de la crédibilité au projet dans une période de baisse importante des dotations territoriales. Elle demande si les maîtres d'ouvrage peuvent être plus précis dans la localisation de la station des Rigollots.

Georges BERTRAND, Association montreuilloise des usagers des transports collectifs de l'Est parisien (AMUTC), est satisfait de la tenue de cette réunion. Il souligne que les objectifs annoncés du projet, à savoir desservir le territoire et renforcer le maillage du réseau, sont ceux défendus par l'AMUTC depuis des années.

Il est très satisfait d'entendre la garante dire que l'ensemble des informations sera partagé, et que tous les avis pourront être formulés. A ce sujet, il estime qu'il faudrait que le dossier d'information soit plus précis. Il estime que le site Internet de la concertation est difficile d'accès, que les documents ne sont pas aisément accessibles, et demande que le dossier d'information soit disponible en téléchargement sur le site.

Il regrette que la carte du diaporama présenté ce soir ne soit pas plus précise, et souhaiterait que les plans précis soient partagés, afin de permettre à chacun de mieux comprendre le projet, notamment pour la station Grands Pêcheurs.

Il souhaite enfin que les études utilisées pour évaluer la fréquentation des stations soient mises à disposition sur le site, ainsi que des éléments financiers permettant de comprendre le coût du projet.

Claude MALLERIN, conseiller municipal délégué aux transports à Fontenay-sous-Bois, précise que le terme technique « émergences » renvoie aux « bouches » de métro. Il estime qu'éviter d'employer un langage trop technique permettra aux participants de poser ces questions dans le débat. Il demande que les maîtres d'ouvrage indiquent s'il est possible d'avoir deux sorties de métro ou davantage. Il estime qu'à la station des Rigollots, il est possible de prévoir deux sorties de métro.

- **Les sorties des stations**

Denis GIRARD, RATP, confirme que chaque station comprendra au moins deux sorties.

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



- **Le coût du projet**

Denis GIRARD, RATP, indique que les coûts sont globalement similaires pour chaque tracé. A ce stade des études, les aléas sont de l'ordre des 20%, c'est pourquoi, il n'est pas apporté davantage de précision dans les documents d'information à destination du grand public

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

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

- **L'information sur le projet**

Alexandre BERNUSSET, STIF, prend bonne note des améliorations à apporter au site Internet. Il propose d'y travailler pour identifier ces points d'amélioration. Les données les plus détaillées, comme les plans pour chaque station, sont accessibles dans le Document d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), lui-même téléchargeable sur le site Internet, comme l'ensemble des documents (dépliant, DOCP, dossier d'information).

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

➤ Rubrique « [Les documents d'information](#) »

Claude BREVAN estime que les études très détaillées ne sont pas accessibles à tous, car elles sont très techniques. Elle demande s'il serait possible que les maîtres d'ouvrage réalisent des fiches sur certains points. Ces fiches pourraient proposer des informations d'une complexité intermédiaire entre le DOCP et le dossier d'information synthétique, et pourraient être disponibles sur le site. Elles pourraient traiter notamment des questions de modélisation des prévisions de trafic.

Elle demande si les maîtres d'ouvrage auront choisi l'un des tracés et auront déterminé le positionnement de la station à Val de Fontenay à l'issue de la concertation préalable. Elle demande s'il sera possible au sortir de la concertation préalable d'indiquer la localisation de la station des Rigollots. Elle estime que les maîtres d'ouvrage sont en mesure de présenter les contraintes potentielles de manière détaillée.

Elle souligne qu'au moment de l'étude d'impact, les maîtres d'ouvrage devront expliquer les raisons pour lesquelles les deux autres tracés n'ont pas été retenus.

- **Les résultats attendus de la concertation**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique qu'un bilan sera réalisé à l'issue de la concertation. Ce bilan servira de base aux élus du STIF pour se prononcer sur le choix du tracé retenu. Il confirme que l'objectif de la concertation est de choisir un tracé, soulignant qu'il est impossible de conserver les trois tracés dans les études ultérieures.

Concernant la localisation de la station Rigollots, il indique que des études plus détaillées concernant l'impact sur le foncier doivent être réalisées préalablement à la décision entre la localisation à l'Est ou à l'Ouest. L'objectif de la concertation préalable pour cette station est d'entendre les participants. Dans le cadre de la concertation continue, le STIF et la RATP reviendront vers les élus pour déterminer la localisation de la station au cours des études de schéma de principe.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France, précise que le projet peut évoluer tant que la déclaration d'utilité publique n'a pas été prononcée. Il cite l'exemple du prolongement de la ligne 11 à Rosny Bois Perrier, qui prévoyait avant l'enquête publique la destruction de 14 parcelles pour réaliser la station La Boissière ; au sortir de l'enquête publique, 13 parcelles sur les 14 envisagées n'étaient plus à détruire.

Il rappelle que la concertation préalable est le premier temps de dialogue, et que seule la déclaration d'utilité publique fige le projet.

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Patricia BAUDIER, vice-présidente de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay, demande si des expropriations seront réalisées à Fontenay-sous-Bois.

Bernard GOBITZ, vice-président de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay, rappelle que son association est favorable au projet, et qu'elle se réjouit de le voir avancer. Il propose aux co-maîtres d'ouvrage de leur transmettre un document élaboré par l'association listant les préoccupations des riverains afin que des éléments de réponse soient préparés. Concernant la phase des travaux, il estime que répondre aux participants que cette phase s'inscrit dans le cadre légal serait une mauvaise réponse, de nature à les mécontenter.

Claude BREVAN confirme qu'il serait intéressant de préciser la durée des chantiers pour chaque site.

Yoann RISPAL, conseiller municipal délégué aux déplacements et circulations douces à Fontenay-sous-Bois, remercie le STIF et la garante pour la tenue de la réunion de ce soir, qu'il estime être une heureuse innovation, puisqu'elle consiste à rassembler les acteurs afin de permettre à la population de s'exprimer davantage lors des réunions publiques à venir.

Il confirme que les attentes sont nombreuses sur le projet, et souligne l'important besoin de pédagogie qui permettrait de remédier aux fausses informations qui circulent. Il souligne ainsi que les habitants de Fontenay-sous-Bois ont cru pendant longtemps que les infrastructures existantes pouvaient être réutilisées. De nombreux Fontenaisiens ne savent pas que le métro, rejoignant Val de Fontenay, est à présent d'envergure régionale. Il estime que les propos introductifs des maîtres d'ouvrage lors des réunions publiques seront déterminants pour faire comprendre que le projet a évolué.

Il estime heureux que le projet en soit seulement au stade du DOCP, car cette phase est suffisamment souple pour intégrer les demandes de la population. Annoncer aujourd'hui l'emplacement de telle ou telle station comporte le risque de décevoir. Il estime nécessaire d'être prudent en se contentant de proposer des hypothèses.

Yoann RISPAL conseille de souligner devant les usagers de la station Val de Fontenay qu'une étude de pôle est menée, qui vise à étudier les améliorations envisageables. Il estime très important que les Fontenaisiens comprennent que l'amélioration de l'existant est un des axes d'intervention du STIF. Il estime cet aspect d'autant plus important que le pôle Val de Fontenay est d'ores et déjà saturé, et ce avant l'arrivée du prolongement du tramway T1, de la ligne 15 du Grand Paris Express et de la ligne 1 prolongée.

Il souligne également que la ligne 15 apparaît à la population comme acquise. Rappelant son horizon de réalisation à 2030, il estime que les élus se doivent d'accélérer le calendrier.

A propos de la réalisation de la ligne 1, il souligne que les habitants ne savent pas tous ce qu'est le Schéma Directeur de la Région Île-de-France. Ainsi, lorsqu'est annoncé un « horizon de réalisation SDRIF 2030 », les habitants comprennent que la ligne 1 sera réalisée en 2030. Cet horizon est trop lointain pour eux, même s'ils ont conscience que construire un métro prend du temps. Il souhaite qu'un horizon techniquement réaliste soit proposé, à savoir 10 ans, et rappelle que le STIF et les financeurs sont attendus sur cette question.

Il indique que la réunion publique de Fontenay-sous-Bois aura lieu le 17 décembre à 19h30 à l'école Michelet, et que la Ville mettra un car à disposition des habitants des Rigollots, puisqu'il n'existe pas de liaison directe depuis ce quartier jusqu'au lieu de réunion.

Yoann RISPAL demande enfin que les maîtres d'ouvrage annoncent clairement qu'ils ne reviendront pas vers les habitants avant 2 ou 3 ans.

Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois, partage les propos de Yoann RISPAL. Il souligne que les élus des villes sont très sensibilisés au projet de prolongement de la ligne 1. La population et les élus sont de plus en plus sensibilisés à l'intérêt général. Il rappelle s'être positionné sur la nécessité de prolonger le métro jusqu'à Val de Fontenay, indiquant que cela donnait de la cohérence du point de vue régional, et qu'arrêter le métro aux Rigollots n'était pas satisfaisant d'un

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



point de vue économique et du point de vue du maillage. Il indique s'être rapidement rapproché de Montreuil sur cette question, car il estime plus intéressant de passer par Montreuil, du point de vue de la fréquentation, de l'économie et de la desserte. Il est conscient que ces arguments peuvent entrer en contradiction avec ceux de certains habitants de Fontenay-sous-Bois, mais estime nécessaire de mettre en avant ces éléments dans l'argumentation.

Il considère qu'après la période de satisfaction de la population à voir ce projet très populaire aboutir, des inquiétudes et contestations vont émerger. Il estime donc nécessaire d'être le plus transparent possible, notamment sur la question des expropriations.

Jean-François VOGUET souligne que la question des expropriations concerne la station des Rigollots autant que celle de Verdun, qui est également située dans un quartier dense. Aussi souhaite-il connaître les méthodes de construction de la station : sera-t-elle creusée ou réalisée en souterrain ? Il souligne que ces méthodes n'ont pas les mêmes conséquences sur le foncier et donc sur les expropriations.

Il estime qu'une fois le tracé retenu, il sera nécessaire d'être très précis sur la question des sorties de métro et d'évacuation des déblais.

Il est nécessaire selon lui de donner toutes les garanties sous peine de créer des difficultés, alors même qu'il s'agit d'un projet qu'il estime formidable pour la population, le développement des villes, le développement économique, et l'amélioration des transports. Il évoque ainsi les difficultés des utilisateurs de la ligne A du RER et ceux du bus 118.

Pour finir, il estime que des réponses devront être apportées à la question du devenir des lignes de bus.

Catherine PILON, adjointe au maire déléguée des transports et déplacements à Montreuil, estime également qu'annoncer une mise en service en 2025 susciterait davantage d'enthousiasme, d'autant que cette date semble réaliste au regard de projets déjà en service. Pour cette raison, elle souhaite que la date de 2025 soit annoncée dans les prochaines réunions publiques.

Elle alerte sur la méfiance dont font l'objet les projets de transports en commun à Montreuil. Les difficultés rencontrées par les projets dans cette ville (prolongement de la ligne 11 du métro, prolongement du T1), expliquent que certaines personnes sont désabusées.

Elle estime que passer par Grands Pêcheurs serait un très bon choix, soulignant que ce quartier a fait l'objet de 15 ans de rénovation urbaine et qu'il a bénéficié d'importants investissements publics. Choisir la station Grands Pêcheurs serait selon elle très positif pour le quartier, qui pourrait alors être considéré comme étant définitivement sorti de la géographie prioritaire des quartiers en politique de la ville.

Elle remercie les maîtres d'ouvrage pour le dossier d'information qu'elle considère très pédagogique, soulignant que l'intermodalité est bien présentée. Elle suggère de compléter les données d'intermodalité avec les temps de trajet en voiture, afin de montrer à quel point le projet sera positif pour le territoire. Elle suggère également de présenter les équipements qui seraient desservis, car la concertation pourrait être l'occasion pour les participants de découvrir des équipements structurants.

Elle rappelle que le Métro ligne 1 prolongé montera sur le plateau, et qu'il serait utile de pouvoir embarquer son vélo à bord, ce qui est actuellement impossible dans Paris. Elle estime qu'il serait très profitable que la ligne 1 innove à ce sujet, en proposant un wagon réservé aux vélos, à partir de Saint-Mandé par exemple. Elle souligne que cette pratique aurait sans doute l'avantage de soulager les bus.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France, rappelle qu'en moyenne, une douzaine d'années est nécessaire avant la mise en service, ce qui conduirait pour la ligne 1 à une mise en service aux environs de 2026-2027. Il rappelle toutefois que le projet en est à ses débuts, et qu'il peut connaître de nombreux aléas d'ici sa mise en service. Il évoque les mécontentements que provoquent les mises en service intervenant deux ans après les dates annoncées (ligne 14, ligne 12). Aussi, il ne

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



considère pas raisonnable d'afficher un objectif plus précis et trop ambitieux. Il ne considère pas 2030 comme étant l'objectif, car en réalité, l'objectif est de mettre le projet en service plus tôt.

Claude BREVAN abonde dans le sens de Pierre SERNE, soulignant avoir présidé trois débats publics sur des projets autoroutiers, qui connaissent tous à présent des retards importants. Elle estime qu'annoncer des dates qui ne peuvent être tenues entraîne un très grand scepticisme sur les projets dans la population. Elle estime que la proposition faite par les maîtres d'ouvrage est plus raisonnable.

• Les acquisitions foncières et les nuisances des travaux

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme que l'objectif des maîtres d'ouvrage est bien la transparence sur l'ensemble des aspects, le partage des connaissances disponibles à ce stade. Il reste des incertitudes, notamment sur le positionnement exact des impacts fonciers. A ce stade, les maîtres d'ouvrage peuvent seulement dire s'il y a des risques d'acquisitions foncières sur telle ou telle station.

Denis GIRARD, RATP, rappelle que les stations Rigollots et Verdun se situent en secteur dense. Les maîtres d'ouvrage estiment à ce stade que les constructions des stations nécessiteront des acquisitions foncières. Celles-ci se dérouleront en négociation avec les propriétaires des parcelles. Il rappelle qu'une station faisant environ 100 m de long, 25 à 28 mètres de large, et 20 à 25 m de profondeur, il est impossible de réaliser les travaux sans aucune conséquence sur le tissu environnant. Il indique que, plus les travaux seront facilités, moins ils seront longs. Faciliter les travaux signifie recourir potentiellement à des emprises foncières importantes. Ceci sera étudié au moment de l'étude d'impact. Actuellement, il est envisagé de réaliser l'ensemble des stations depuis la surface. Concernant les nuisances, notamment liées à la gestion des déblais, des zones de stockage des camions pour limiter les trajets pourront être créées. Il souligne que pour réaliser un tel projet, 5 à 6 années de travaux sont nécessaires, auxquelles s'ajoutent environ deux ans de travaux de déviation des réseaux concessionnaires (réseaux EDF, GDF, réseaux télécom, etc.), ainsi que les phases administratives.

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que les stations Rigollots et Verdun présentent des enjeux fonciers plus importants que celles des Grands Pêcheurs et de Fontaine. Il confirme que les travaux seront visibles sur l'ensemble des stations, car elles seront réalisées depuis la surface, ainsi que sur les zones d'entrée et de sortie du tunnel. L'entrée du tunnel se situera à Val de Fontenay, la sortie dans le Bois de Vincennes, à proximité de la limite avec Fontenay-sous-Bois. Ces zones de travaux seront visibles, et vont nécessiter d'évacuer les déblais. Il précise que la zone la plus importante est l'entrée du tunnel, car c'est le puits de sortie des déblais.

Toute l'information sur l'implantation des stations est accessible sur le site internet

- [Rubrique « Stations »](#)
- Le [Document d'objectifs et de caractéristiques principales \(DOCP\)](#) (suivre le lien), page 85, 2^{ème} partie « La présentation du prolongement - 2. Description des stations »

• La place du vélo

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que le règlement actuellement en vigueur dans le métro n'autorise pas à prendre son vélo, En revanche, le STIF entend mettre en œuvre le schéma directeur vélo, en développant des abris et des consignes Véligo, en collaboration avec les collectivités, pour développer l'intermodalité. Ceci est pris en charge par le projet.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France, souligne que le Club des Villes et Territoires Cyclables, dont plusieurs participants à la réunion de ce soir sont membres, travaille à faire évoluer les pratiques. Aussi, il estime envisageable que les choses aient évolué sur cette question d'ici la mise en service de la ligne 1, tel que l'embarquement de son vélo à certaines heures de la journée.

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay, estime qu'il serait intéressant d'associer à ces réflexions les associations de vélo à Montreuil, à Vincennes et à Fontenay-sous-Bois.

Liliane PIERRE, vice-présidente du Conseil général du Val-de-Marne - canton de Fontenay-sous-Bois-Ouest, souligne que durant des années, la mobilisation sur le projet visait à obtenir le prolongement du métro aux Rigollots. Maintenant que le projet a évolué, qu'il est plus ambitieux et concerne davantage d'usagers, elle estime nécessaire de le présenter comme étant en lien avec les autres projets de transports, tels que le tramway T 1 et la ligne 15 du métro, et de souligner qu'il ne s'agit plus du même projet. Ceci permettrait d'expliquer son coût plus élevé et le temps de réalisation plus long. Elle estime intéressant de valoriser cet aspect de l'évolution du projet.

Yoan RISPAL, conseiller municipal délégué aux déplacements et circulations douces à Fontenay-sous-Bois, conseille de préparer la réponse à la question « pourquoi avez-vous complexifié le projet ? », estimant que la réponse est que « le projet ne se serait jamais fait s'il s'arrêtait aux Rigollots », pour des raisons techniques, financières et de trafic. Il estime également nécessaire d'explicitier la question de la charge, car les habitants craignent que la ligne 1 soit saturée avec le projet. Il estime que le prolongement permettra d'améliorer l'ensemble de la ligne grâce à l'augmentation de la fréquence à 85 secondes.

Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois, ajoute avoir entendu une autre thématique à propos du tramway T1, qui est celle de la crainte de voir des « loubards » de Montreuil utiliser le métro.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France, indique que la ville de Paris, et surtout la mairie du 12^e arrondissement, sont vigilants concernant le Bois de Vincennes. Il estime nécessaire qu'elles expriment leurs préoccupations durant la concertation, et se propose de le rappeler à la mairie du 12^e arrondissement au cours d'une rencontre prochaine.

Claude BREVAN est frappée dans certaines concertations ou débat, par certains avis publiés sur les sites Internet, qui craignent le changement sociologique des territoires concernés. Elle estime nécessaire d'être vigilant face à la possibilité d'interventions diffamatoires et infamantes en réunions publiques.

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay souligne qu'aux heures de pointe, on ne constate aucun trouble causé par des jeunes.

Olivier HUSSENOT, Chargé de mission transports, voirie, déplacements, espaces verts et environnement au cabinet de la maire du 12^e arrondissement, confirme que la mairie du 12^e arrondissement s'exprimera sur la question du Bois de Vincennes, que ce soit dans le cadre de la concertation ou au cours de la rencontre avec Pierre SERNE. Il confirme les inquiétudes de la Mairie sur le Bois de Vincennes, relatives à l'impact du projet. Il souligne la préoccupation quotidienne de la mairie du 12^e sur chaque mètre carré du Bois, et évoque le respect de la charte du Bois, auxquelles l'ensemble des communes concernées sont attachées. Il estime que la mairie de Paris s'exprimera également.

Jean CUVILLIER, chargé de mission déplacements auprès du Président du président de la Communauté d'agglomération de la Vallée de la Marne et de la ville du Perreux-sur-Marne, attire l'attention des maîtres d'ouvrage sur la nécessité de ne pas négliger l'impact foncier des puits

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



d'aération. Selon lui, lorsque les habitants découvrent que des puits sont prévus, ils s'inquiètent de leur localisation. L'espace concerné n'est certes pas aussi important que celui d'une station, mais si des expropriations sont nécessaires, cela peut créer des conflits. Il estime que 7 ou 8 puits seront nécessaires sur ce projet, ainsi qu'un autre peut-être sur les garages. Il invite les maîtres d'ouvrage à anticiper cette question pour être en mesure de faire des propositions.

Catherine LAINE, Responsable de la Mission Consultative à la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) du Val-de-Marne, rappelle que la CCI a déjà été rencontrée au mois de mai, et rappelle les points de vigilance exprimés concernant l'impact et les éventuelles interactions du financement du prolongement de la ligne 1 sur le calendrier de réalisation du Grand Paris Express. Elle souhaite que la mesure de l'impact économique sur le financement par les entreprises soit affinée et que les entreprises soient informées, notamment sur les impacts des travaux sur Val de Fontenay et sur le Péripole.

Claude BREVAN demande si certaines cartes T demandaient la tenue de réunions spécifiques avec les entreprises.

Anne DESCOS, STIF, indique que l'information sur la concertation a été diffusée auprès des entreprises du territoire, et qu'un certain nombre a accepté de diffuser le dépliant d'information. Plusieurs de ces entreprises ont été conviées à la réunion ce soir.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France, rappelle que les mécanismes de financement de la Région et du Grand Paris Express sont distincts. Les lignes du Grand Paris Express sont financées par la Société du Grand Paris, qui dispose de ses propres mécanismes de financement, tandis qu'un prolongement de ligne métro relève du droit commun. Le financement sera essentiellement contractualisé entre la Région et l'Etat.

Marc PELISSIER, président de la Fédération nationale des associations des Usagers des transports (FNAUT) d'Île-de-France, soutient ce projet qui revêt selon lui un intérêt local, mais également régional par les correspondances qu'il offrira à Val de Fontenay.

Il souligne que la qualité des correspondances à Val de Fontenay est un point essentiel : les prévisions de trafic du prolongement montrent clairement l'influence de la qualité des correspondances sur les trafics. Il estime qu'il serait intéressant de disposer d'éléments sur la part des correspondances entre la ligne 1 prolongée et le RER A, le RER E, le T1 et la Ligne 15 Est. Il serait également intéressant de dire selon lui, dans le cas où la ligne 15 Est serait livrée après la ligne 1, dans quelle mesure cela jouera sur la fréquentation de la ligne 1 prolongée. Il souhaite disposer d'éléments précis sur l'origine des usagers, mode par mode.

La préoccupation de son association porte sur la désaturation du pôle Val de Fontenay, notamment pour les correspondances entre le RER A et le RER E, qui sont problématiques.

L'association plaide pour un calendrier réaliste, mais estime qu'il doit être également volontariste. Il estime que si l'on affiche une mise en service en 2030 dès le stade de la concertation préalable, cela signifie que l'ambition a diminué. Il compare avec la ligne 15 Sud, qui a fait l'objet d'un débat en 2010 : elle est annoncée pour 2020, avec un coût de 5 milliards et 32 km de ligne. Le prolongement de la ligne 1 représente 5 km, mais nécessiterait 15 ans. Il estime nécessaire d'accorder les calendriers, et ne pas annoncer dès le départ un calendrier aussi lointain.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France, indique que le projet sera réalisé avant 2030, car il est inscrit au SDRIF qui lui-même prend fin en 2030. Il estime qu'annoncer une année précise à ce stade serait peu réaliste, et souligne que, le projet, ne faisant pas l'objet d'oppositions ni de difficultés techniques majeures, il est possible d'espérer une réalisation avant 2030.

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay estime

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



nécessaire d'évoquer également la question des nuisances liées aux déviations de la circulation.

4. Conclusion

- **Les principales préoccupations exprimées pendant la réunion, par Claude CHARDONNET**

- Les « bouches » de métro ;
- La phase chantier (durée, gestion déblais, nuisances) ;
- Les prévisions de trafic et la façon dont elles sont élaborées ; les éléments constituant le modèle. A ce sujet, Claude BREVAN a invité le STIF à davantage de pédagogie ;
- Le coût, en saluant le fait que le financement des études est sécurisé ;
- Le souhait d'accéder plus facilement aux données du projet (partager sur le site les différentes études du projet) ;
- L'importance de la précision des informations délivrées ;
- La demande adressée à la maîtrise d'ouvrage de travailler à la préparation de réponses aux préoccupations de ceux qui sont critiques vis-à-vis du projet, listées par l'association Métro-Rigollots ;
- Le calendrier et l'échéance du projet.

- **Les points d'attention à retenir par les maîtres d'ouvrage, par Claude BREVAN, garante**

- Le chantier est une problématique essentielle, car elle concerne deux types de publics : ceux qui vont bénéficier du prolongement sans avoir subi les désagréments du chantier, et ceux qui vont subir les nuisances du chantier. Elle estime important de préciser ce qui pourra rendre les nuisances supportables, et pour cela, d'en dire davantage sur l'organisation du chantier de métro.
- Concernant la demande d'accès aux sources, elle suggère que, si une dizaine de personnes sont intéressées à pouvoir mieux comprendre les prévisions de trafic, il serait opportun d'organiser des ateliers spécifiques sur cette thématique. Cela éviterait que le public soit frustré, et les participants à ces ateliers pourraient servir de relais auprès du reste de la population.

- **Les prochaines étapes de la concertation et du projet, par Alexandre BERNUSSET, STIF**

Alexandre BERNUSSET remercie les participants de leur présence, et assure que les maîtres d'ouvrage ont bien noté les points de vigilance exprimés. Il annonce la prochaine rencontre, qui aura lieu le samedi 22 novembre au marché Diderot de Vincennes, et la prochaine réunion publique qui aura lieu le lundi 24 novembre à Vincennes également.

www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr