

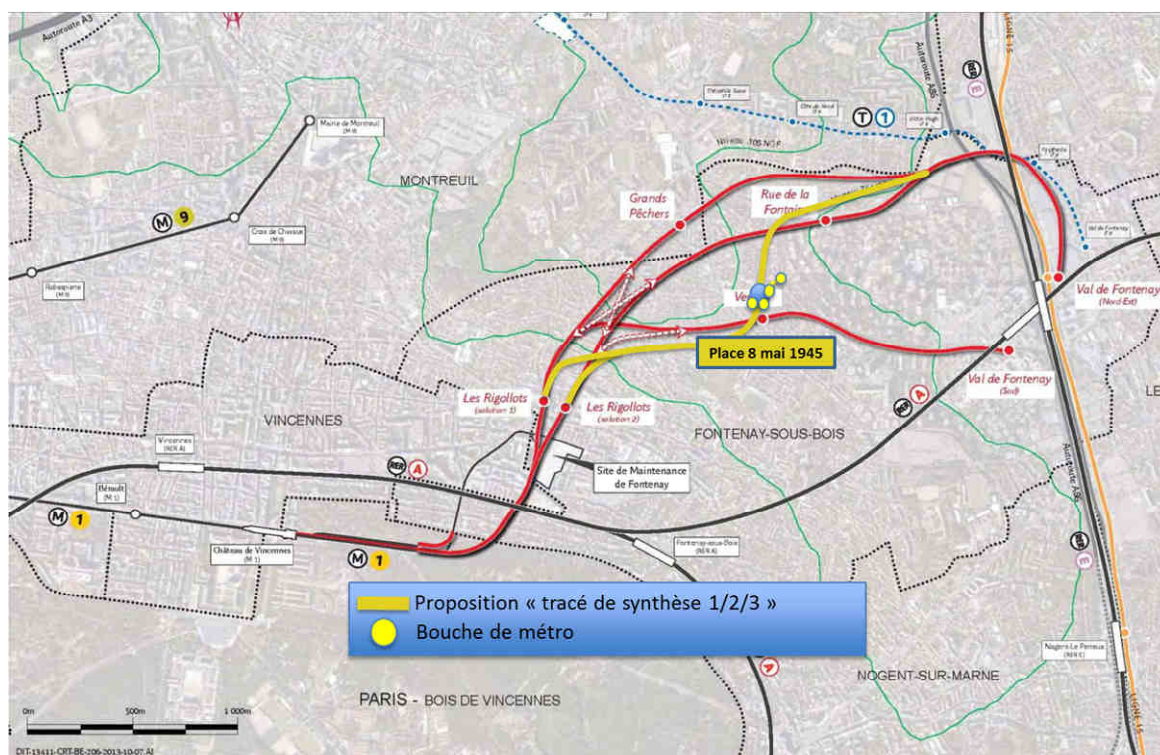
Proposition d'une variante: le « tracé de synthèse 1/2/3 »

Le dossier de concertation relatif à la prolongation du métro 1 propose au public trois tracés différents entre les stations Rigollots et Val de Fontenay. Le STIF favorise le tracé 1 avec une station « Les Grands Pêcheurs » et semble - par le choix d'un raccordement différent à Val de Fontenay - disqualifier le tracé 3 avec une station à Verdun.

La concertation a comme but de faire réagir le public et d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet pour construire des solutions partagées; par exemple sur le site internet dédié au projet ¹ ou lors des réunions publiques dont celle de Fontenay-sous-Bois qui aura lieu **le 17 décembre 2014 à 19h30 à la salle de l'Ecole Michelet, 1 rue Alfred de Musset.**

Aujourd'hui, le dossier de concertation du STIF permet de formuler une proposition alternative aux trois tracés proposés dans le dossier, le « tracé de synthèse 1/2/3 », avant la décision finale du STIF sur un seul tracé qui sera soumis à enquête publique.

A partir de la station des Rigollots, la variante prend le tracé 3 jusqu'à Place 8 mai 1945 (Verdun) et réalise une jonction de 500m entre les tracés pour accéder par le Nord à Val de Fontenay. Le métro se situe en dessous de l'avenue de la République et de l'avenue Victor Hugo. La station se situe sur l'avenue Victor Hugo entre la place du 8 mai 1945 et Anatole France avec une des quatre bouches de métro donnant sur rue Alfred de Musset/rue Guizot. Le plan ci-dessous montre le tracé de la présente proposition:



¹ <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/la-concertation/je-donne-mon-avis/>

Le « tracé de synthèse 1/2/3 » regroupe et complète les nombreux avantages des 3 tracés présentés dans le dossier du STIF car il :

- ***se raccorde sur l'arrivée privilégiée à Val projetée des tracés 1 et 2 afin de garantir la meilleure liaison intermodale et la rentabilité du projet (contrairement au tracé 3 par le sud),***
- *dessert un point stratégique du plateau qui s'inscrit dans le réseau RER-tram-bus et de circulation douce situé entre le fort de Rosny et le fort de Nogent,*
- *relie, enfin, les 3 quartiers de Fontenay-sous-Bois, séparés par la colline et subissant les fortes difficultés de liaison de transport actuelles : voir diagnostic de la révision du PLU de Fontenay-sous-Bois daté du 1^{er} octobre 2014 ² et le rapport précédent de décembre 2009 soulignant les cloisonnements et la connexion difficile au niveau de la ligne de crête.*
- *crée une sortie vers l'Ouest du quartier des Larris (7600 habitants) au niveau de la rue Alfred de Musset, celle-ci étant réalisée avec un très faible dénivelé entre les quais et la sortie. Contrairement au tracé 2, la station ne pénalise pas la desserte bus,*
- *se situe en dessous de la voirie Avenue République et Avenue Victor Hugo avec rayons de courbure importants minimisant le temps de trajet et des pentes douces,*
- *s'adapte sur les deux variantes de station aux Rigollots,*
- *n'a pas d'impact foncier (pas d'expropriation), n'a pas de d'impact sur les fondations de grands immeubles existants et n'est pas dans la zone de la carrière,*
- *permet d'envisager un déroulement efficace du chantier (station avec accès aux points de sortie de la ville, possibilités de contournement de la zone)*

Le « tracé de synthèse 1/2/3 » se situe dans la zone d'étude présentée dans le dossier du STIF, mais les caractéristiques de cette proposition changeront les indicateurs de la grille d'évaluation du STIF (DOCP, tableau 12, page 117/139) : le nombre d'habitants desservis³, le taux de fréquentation, le gain de temps de trajet, report de la voiture sur le métro...

Ainsi, le dossier du STIF indique que le tracé 2 génère un flux de voyageurs de 107 000 par jour (DOCP, page 104, versus 112 000/jour aux Grands Pêchers) grâce à son raccordement par le nord à Val de Fontenay et grâce à la forte densité de population des Larris.

On conclut que les usagers du quartier des Larris qui descendraient à la station « Les Fontaines » dans le cas du tracé 2 se reporteront sur la bouche de métro situé rue Alfred de Musset/rue Guizot de cette nouvelle proposition.

Ainsi, le cumul de usagers venant des Larris, du boulevard Verdun, de Nogent (par bus) et du plateau en générale va dépasser le celui des tracés 1, 2 et 3 présentés dans le dossier STIF (en particulier celui du tracé 3, pénalisé par le choix de raccordement par le sud). Le « tracé de synthèse 1/2/3 » sera donc très attractif pour tous les usagers.

² http://www.fontenay-sous-bois.fr/fileadmin/fichierpdf/Urbanisme/2014_10_01_Synthese_diagnostic_finale

³ DOCP, page 90: A 2030, « ... le nombre d'habitants et d'emplois (à 800m) non desservis par un mode de transport lourd (RER, métro, tramway) est estimé à 34 600 à la station Verdun, 16 200 à la station Grands Pêchers et 17 900 à la station Fontaine. »

1. Pourquoi le « tracé de synthèse 1/2/3 » par République - Victor Hugo ?

- **Principe de cohérence du transport dans la vie quotidienne**

Toute ville a besoin d'avoir des moyens de transport qui relient ses quartiers à son centre.

Ainsi, l'Hôtel de Ville, le centre administratif, les centres culturels (Maison pour tous Gérard Philippe, Médiathèque, cinéma le Kosmos, salle de spectacle Jacques Brel, le dansoir, le bowling et d'autres établissements culturels), le parc des carrières et les équipements sportifs de Fontenay **sont disjoints des quartiers**.

Le collège Joliot Curie (pour mémoire l'Ouest de Fontenay n'a pas de collège), l'école et le lycée professionnel Michelet sont éloignés de certains élèves et ces distances provoquent une surcharge des bus et des chassés croisés en voiture pour les sorties d'école. Le centre du Plateau anime également un marché 2 fois par semaine au niveau du boulevard Verdun.

Le nombre de places de stationnement à Fontenay-sous-Bois sont en constante diminution sur la commune, invitant les habitants à développer le déplacement doux avec une plus faible empreinte environnementale, les laissant aussi en face d'une desserte bus plus que problématique et d'un relief du plateau plutôt accidenté.

Dans la même logique, le quartier les Grands Pêcheurs de Montreuil aura besoin, en plus du tram T 1, et le métro 11 d'un raccordement du quartier des Pêcheurs/Bel Air vers le centre de Montreuil avec le prolongement du métro 9.

- **Fontenay-sous-Bois en a besoin d'une station sur le plateau, et la ville la mérite !**

Vincennes et Fontenay-sous-Bois se mobilisent pour le prolongement du métro 1 depuis 1934 (enquête d'utilité publique favorable). Le projet de prolongement a été repris par plusieurs études techniques dans les années 1980 et 1990, puis a été soutenu par une association dédiée depuis 9 ans.

La « marche jaune » a parcouru le trajet du futur métro 1 en juin 2012 à partir du Domaine du Bois, passant par Verdun jusqu'à Val de Fontenay.





Pour la population de Fontenay-sous-Bois, une station en haut du plateau est certainement le tracé naturel du prolongement du métro 1. C'est un avis que le processus de concertation pendant 2 mois ne pourra guère mesurer à sa juste valeur, et ce malgré la qualité du support d'étude et de communication du STIF ainsi que les réunions de concertation.

- **Fontenay-sous-Bois a du potentiel**

Des Plans Local d'Urbanisme (PLU) de plusieurs communes, dont celui de Fontenay-sous-Bois, sont actuellement en cours de révision au regard de l'évolution de la ville et du Grand Paris. Un diagnostic environnemental complet qui présente le potentiel et les contraintes du territoire de Fontenay-sous-Bois a été élaboré pour notre commune⁴. Malheureusement, le dossier de concertation ne le prend pas suffisamment en compte.

A titre, d'exemple, l'îlot Michelet proche de Verdun est en phase de concertation publique (première réunion le jeudi 11 décembre à 20h à l'école Michelet !!) et Fontenay structure des zones d'activités à Val de Fontenay, avec la préoccupation d'un moindre impact environnemental. De plus, l'habitat et les modes de vie évolueront dans le cadre de la (future) loi sur la transition énergétique et de la mise en place du Grand Paris.

⁴ http://www.fontenay-sous-bois.fr/fileadmin/fichierpdf/Urbanisme/2014_10_01_Synthese_diagnostic_finale

- La station du « tracé de synthèse 1/2/3 » constitue un axe stratégique et rend cohérent le réseau des transports lourds (tram 1, métro 9 et RER) et la desserte fine de la population et des lieux de travail

Le schéma ci-dessous illustre l'emprise des futures lignes de transport sur le territoire du plateau et de Fontenay Est en référence à quelques distances de parcours :



Un réseau de transport collectif bus devrait relier perpendiculairement les stations du transport sur rail et relier Nogent sur Marne, Fontenay-sous-Bois Plateau, Montreuil Bel air et Montreuil centre. Ainsi, le plateau serait relié à la sous-préfecture de Nogent, le tribunal et à l'hôpital.

Le quartier des Larris, situé au sud des «Fontaines », bénéficie dans la nouvelle proposition d'un accès direct au niveau du carrefour rue Alfred de Musset. Il est à rappeler que le quartier des Larris a une densité de population (200 habitants par ha sur tout le quartier) qui dépasse largement celles des autres zones analysées dans le dossier qui fait référence aux chiffres au « droit de la station » et au rayon de 800m (DOCP, page 80).

A est à rappeler aussi que le flux de voyageurs sur la ligne indiqué pour le tracé 2 avec 107 000 par jour (DOCP, page 104, versus 112 000 par jour sur le tracé 1) se verra augmenté, pour le «tracé de synthèse 1/2/3 » par le flux additionnel venant du boulevard Verdun, de Nogent (par bus et vélo) et du plateau en général.

Cette liaison forte sur l'axe du plateau, permet aux habitants des Grands Pêcheurs de rejoindre le T1, la ligne 1 et la ligne 9 (prolongement prévu aux Murs à Pêches en 2030 selon le SDRIF, demande forte des Montreuillois exprimée le 2 décembre 2014 avec applaudissements, et soutenue par leur maire). Ceci donne un double accès à la fois à Paris et à Val de Fontenay, sans enfreindre le prolongement de la ligne 9 (troisième accès vers Paris) plus utile aux habitants de Montreuil que la ligne 1, pour leurs liaisons locales.

Les réunions publiques à Vincennes et Montreuil ont montré qu'il serait souhaitable que le dossier de l'enquête publique du prolongement de la ligne 1 intègre également les contours d'un projet de réseau de bus en cohérence avec les futurs moyens de transport sur rail ; par exemple le T1, le M11 et le M9 à Montreuil ainsi que le Métro 1 à Fontenay-sous-Bois.

La circulation douce est possible sur le plateau compte tenu du faible dénivelé et des aménagements de rue (villas, ...) et la densité de trafic routier va diminuer avec l'arrivée du métro 1.

Enfin, l'introduction à court terme du Navigo unique et, à terme, du billet Métro/Bus facilitera les transferts entre le transport collectif lourd et léger.

2. La faisabilité technique du tracé « 1/2/3 » par République - Victor Hugo

Le « tracé de synthèse 1/2/3 » s'inscrit dans la zone d'étude du STIF et se réalise par un accès à Val par le Nord et les critères techniques du STIF peuvent être satisfaits : rayon de 300 mètres de diamètre permettant de satisfaire une vitesse de pointe de 80 km/h, inclinaison comprise entre 0,5% et 4,5%, alignement droit pour les stations.

L'aménagement se situe principalement sous la voirie publique sans passer sous des immeubles et permet d'obtenir des rayons de courbure supérieurs à 400m à 500m. Des rayons de courbures toujours supérieurs à 600 m ou 700 m pourraient être obtenus en optimisant le tracé hors des voiries actuelles. Le tracé se situe également en dehors de la zone des carrières souterraines. Une légère sur-profondeur de la station pourrait être envisagée compte tenu du fait qu'une partie du flux d'usagers emprunte le passage souterrain vers le quartier des Larris.

Dans l'hypothèse où le tunnel se situerait à 20 m de profondeur minimum (pour éviter bruit et risque de mouvement des sols), la pente sur le tracé République- Victor Hugo peut être limitée à moins de 3,5 %, par exemple comme suit :

- Carrefour des Rigollots : altitude 64 m - station à 44 m,
- Carrefour République Danton : altitude 86 m - métro à 66 m,
- Carrefour du 8 mai 1945 : altitude 103 m – station à environ 83 m,
- Bouche de métro « Les Larris » : altitude 85 m,
- Av Victor Hugo rue Emile Zola : altitude 88 m - métro à 68 m,
- Rue Jean Moulin : altitude 69 m - métro à 48m.

L'ouverture sur le quartier Les Larris s'effectue avec un dénivelé **de moins de 5 m** et une distance d'environ 90 mètres. La bouche de métro se situant au carrefour rue Alfred de Musset et rue Guizot - sans aucune expropriation - du fait des terrains municipaux vides importants à cet endroit.

3. La station « place 8 mai 1945 »

La station intermédiaire se situe entre la place du 8 mai 1945 et le croisement rue Anatole France/rue Jean Jaurès et avenue Victor Hugo, sans impact foncier. Ce tronçon d'environ 110 mètres est entouré de bâtiments de 2 à 3 étages. La chaussée est en faible dénivelé avec un rayon de courbure supérieur à 400 mètres. A part la circulation assez dense, le boulevard Verdun est un lieu approprié pour les festivités, les marchés et le commerce.

Vue de la place 8 mai 1945 vers l'avenue Victor Hugo :



Vue de la station avec ses 4 bouches de métro, dont une en souterrain vers les Larris:



Deux bouches de métro sont situées de chaque côté de l'avenue Victor Hugo en direction de la place 8 mai 1945, une est située rue Anatole France et une quatrième donne sur le passage souterrain au niveau des Larris en parcours à faible dénivelé.

Des stations de bus peuvent facilement se „greffer“ sur ce noeud stratégique du Plateau qui relie les trois routes départementales.

Compte tenu de la largeur de la départementale avenue Victor Hugo, la RATP adaptera sa technique de construction aux conditions des lieux, la partie de l'avenue vers la place 8 mai 1945 étant plus étroite que la partie sur le carrefour Anatole France/Victor Hugo, pour accueillir convenablement la largeur des rails et des quais (environ 15m) avec les les sorties en bout de quai, ce qui peut avoir un impact sur le coût de construction de la station même. Un rayon de courbure (déjà important) étant situé juste après la station en direction de Val (donc avec les rames à faible vitesse), le confort des usagers n'est pas impacté.

En termes de chantier, la station 8 mai 1945 est située sur une voie départementale D 243 qui fait partie du réseau secondaire. Sa circulation assez limitée et, elle dispose de différentes possibilités de contournement de trafic routier.

Aussi, grâce aux deux avenues, la D 243 avenue Victor Hugo et la D 143 du réseau principal avenue Maréchal Joffre, l'accès presque direct à la sortie de ville (A86) permet d'optimiser le transport du chantier et par conséquent minimiser l'impact sur la zone.

Enfin, un tronçon de Victor Hugo qui jouxte le chantier peut servir de plateforme de chantier et, de plus, différentes zones libres sont disponibles dans les environs (exemple: la future bouche de métro les Larris rue Alfred Musset et rue Guizot).



Schéma indicatif de la zone proche



Vue sur la Victor Hugo après la station

Des mesures compensatoires sont à prévoir pour les riverains et pour le remplacement des arbres sur l'avenue Victor Hugo.

Pistes de réflexion : il serait envisageable d'apaiser la rue Anatole France pour un accès riverains exclusivement et de créer des équipements vélo/Vélib, voire Autolib avec des bornes de recharge (voir initiative de la loi de la transition énergétique).

Cette voie pourrait également s'intégrer dans un schéma de circulation douce vers Joliot Curie, l'Hôtel de Ville, le Parc des Carrières et d'autres destinations de la ville.

4. Rappel des questions :

- ➔ Quels seraient les nouveaux indicateurs de la grille d'évaluation du projet de prolongation pour le « tracé de synthèse 1/2/3 » qui passerait par l'avenue de la République et l'avenue Victor Hugo pour rejoindre Val de Fontenay par le Nord et qui disposerait d'une station sur la place du 8 mai 1945 ?
- ➔ Quel serait l'aménagement de la station place 8 mai 1945 et de ses environs, et comment se déroulerait la phase chantier : bouche de métro « les Larris », circulation douce dans le quartier, mesures compensatoires ... ?
- ➔ Comment s'articulerait un réseau de bus sur un axe perpendiculaire aux moyens de transport lourd (RER, tram 1, métro 1, métro 9) reliant ces modes au niveau de la crête, c'est à dire Montreuil, Rosny Nogent et Fontenay-sous-Bois ?

Site internet du STIF pour donner son avis sur le projet :

<http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/la-concertation/je-donne-mon-avis/>

The screenshot shows the website interface for the public consultation on the Metro Line 1 extension to Val de Fontenay. The page features a yellow header with the project title and dates (10 novembre 2014 - 10 janvier 2015). Below the header is a navigation menu with icons for 'PROJET', 'STATIONS', 'LA LIGNE 1 DEMAIN', 'CONCERTATION', and 'LES DOCUMENTS D'INFORMATION'. The main content area is titled 'Donner votre avis sur le projet' and includes a brief description of the consultation form. The form fields are: 'Lieu de résidence' (a dropdown menu currently showing 'Paris'), 'Autre commune' (a text input field), 'Lieu de travail' (a text input field), and 'Utilisez-vous les transports en commun ?' (radio buttons for 'oui' and 'non').