

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



CONCERTATION DU
10 NOVEMBRE 2014
AU 10 JANVIER 2015

SYNTHÈSE DU BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation recommandée
par la CNDP sous l'égide d'un garant

Introduction	4
Partie 1 : Déroulement et modalités de la concertation	6
Partie 2 : Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation	8
1. La perception de la concertation	9
1.1. Une concertation largement saluée	9
1.2. Une forte demande de transparence sur les données et le mode de décision	9
1.3. L'attente de la poursuite du dialogue à l'issue de la concertation	10
2. Un projet très attendu et soutenu	10
2.1. Un projet salué par la très grande majorité des participants	10
2.2. Les objectifs du projet partagés	10
2.3. Des craintes exprimées et quelques oppositions affirmées	11
2.4. Une attention forte portée aux modalités de mise en œuvre	12
3. Des avis nombreux et argumentés sur les tracés et le choix de la station intermédiaire	13
3.1. Une station Rigollots très attendue	13
3.2. De nombreuses expressions concernant la station intermédiaire et le choix du tracé	13
3.3. Une préférence pour le terminus Val de Fontenay Est	15
3.4. Des propositions alternatives de tracés et de stations	15
4. Une attente forte de l'amélioration des transports en commun existants et de l'intermodalité avant et à la mise en service du prolongement	17
4.1. Des demandes d'amélioration immédiate des transports en commun	17
4.2. Des propositions pour une restructuration pertinente à la mise en service	17
4.3. L'amélioration de l'intermodalité attendue	18
5. Des attentes sur la mise en œuvre du prolongement	18
5.1. Des questions concernant l'impact sur le cadre de vie	18
5.2. Une demande de qualité de service du prolongement du Métro ligne 1	19
Les enseignements de la concertation	20

INTRODUCTION

Le projet présenté à la concertation

Le projet consiste à **prolonger le Métro ligne 1 à l'est**, de l'actuel terminus Château de Vincennes jusqu'à la station Val de Fontenay, **avec la création de trois nouvelles stations : la station Rigollots, une station intermédiaire (Grands Pêcheurs à Montreuil, Fontaine ou Verdun à Fontenay-sous-Bois)**. Le terminus sera localisé à **Val de Fontenay (est ou sud)**. Sur la base de ces trois nouvelles stations, **trois tracés de 4 à 5 km, entièrement souterrains**, ont été identifiés.

Le prolongement du Métro ligne 1 poursuit **trois objectifs** principaux :

- ➔ Répondre aux besoins de déplacements du territoire ;
- ➔ Accompagner le développement urbain des villes traversées ;
- ➔ Créer une liaison performante avec le réseau de transport en commun existant et à venir.

Le prolongement du Métro ligne 1 est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) pour **une réalisation avant 2030**. Le **coût des infrastructures** du prolongement est évalué à **environ 900 millions d'euros** (valeur janvier 2012), hors matériel roulant. La **maîtrise d'ouvrage** de l'ensemble du projet est assurée conjointement par **le STIF et la RATP**.

Le territoire de projet

Le prolongement du Métro ligne 1 à l'est traverse les communes de **Paris 12, Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois**. Les communes de **Rosny-sous-Bois, le Perreux-sur-Marne et Neuilly-Plaisance** sont uniquement concernées par le passage en souterrain du tunnel du métro et de l'arrière-gare à Val de Fontenay.

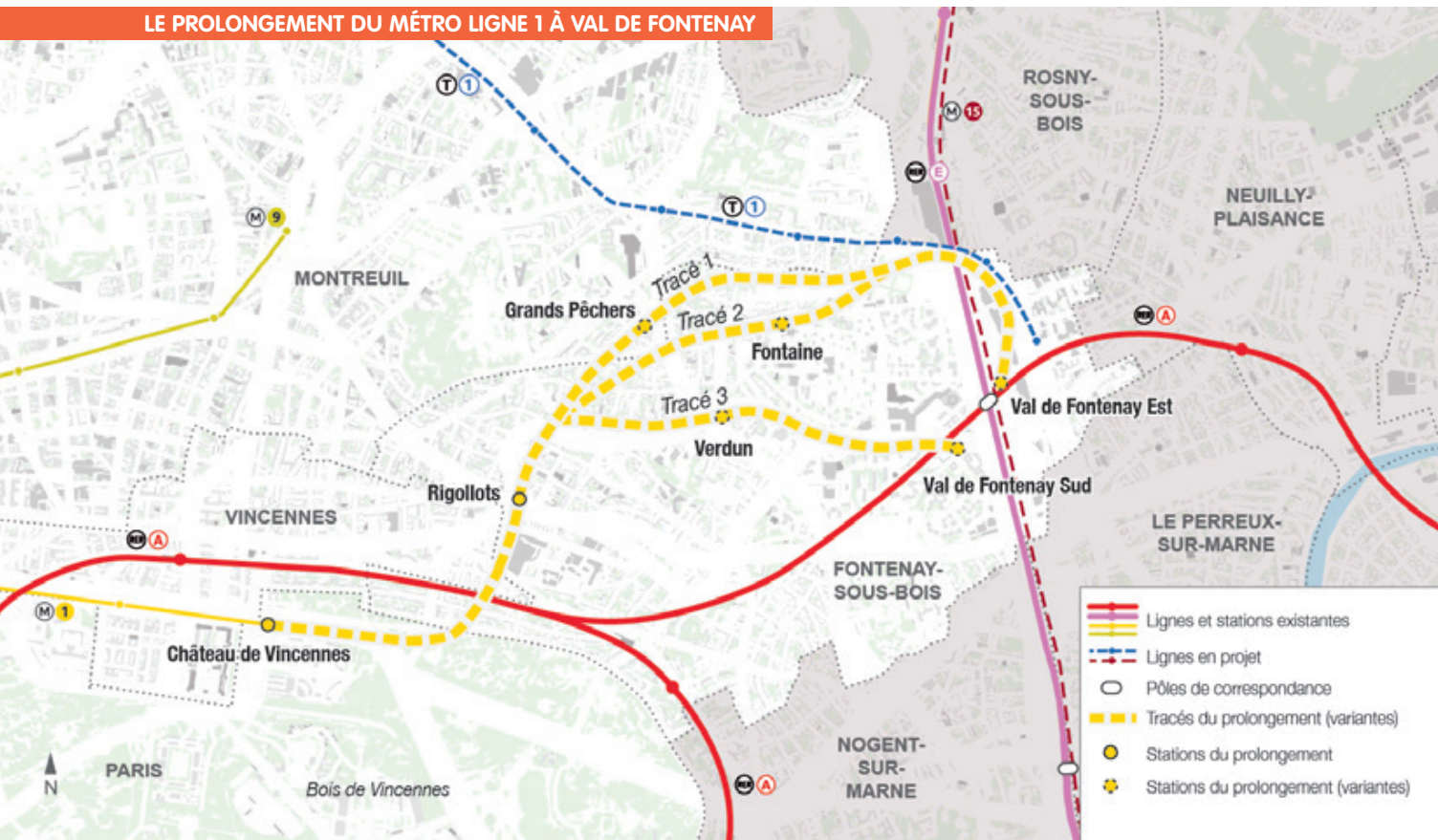
Le prolongement du Métro ligne 1 à l'est **s'insère dans un territoire dense**, qui accueille de **nombreux équipements publics**, et qui fait l'objet de projets de développement urbain et de transport en commun.

Les précédentes étapes

En décembre 2012, le STIF a engagé les études nécessaires à l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Ce dernier a été approuvé par le Conseil du STIF le 11 décembre 2013.

Le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 13 mai 2014, laquelle a décidé le 4 juin 2014 l'organisation d'une concertation recommandée avec une garante. Mme Claude BREVAN a été nommée garante de la concertation le 2 juillet 2014.

LE PROLONGEMENT DU MÉTRO LIGNE 1 À VAL DE FONTENAY



Partie 1

Déroulement et modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée du **10 novembre 2014 au 10 janvier 2015** inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils de communication ont été mis en place.

Diverses **rencontres** ont été organisées afin de permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

- ➔ Une réunion préalable avec les acteurs du territoire (élus, acteurs socio-économiques, associations), à Fontenay-sous-Bois (18 novembre 2014) ;
- ➔ Trois réunions publiques à Vincennes (24 novembre 2014), Montreuil (2 décembre 2014) et Fontenay-sous-Bois (17 décembre 2014) ;
- ➔ Une rencontre de proximité sur le marché Diderot de Vincennes (22 novembre 2014) ;
- ➔ Deux rencontres avec les voyageurs à la gare RER A et E de Val de Fontenay (13 novembre 2014) et à la station Château de Vincennes du Métro ligne 1 (9 décembre 2014).

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports :

- ➔ Un dossier d'information (30 pages) diffusé aux partenaires et mis à disposition lors des rencontres publiques ;
- ➔ Un dépliant d'information avec 135 500 exemplaires diffusés par boîtage et tractage ;
- ➔ Une campagne d'affichage dans les transports en commun et lieux de vie du territoire ;
- ➔ Des panneaux d'exposition dans les mairies et dans quelques restaurants inter-entreprises ;
- ➔ Un site Internet dédié <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr> ;
- ➔ Un compte Twitter dédié : <https://twitter.com/ProlongerL1> ;
- ➔ Des fiches thématiques accessibles sur le site Internet.

Le public a pu **s'exprimer et donner son avis** grâce à différents outils mis à sa disposition :

- ➔ Un formulaire de dépôt d'avis en ligne sur le site Internet dédié <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr> ;
- ➔ Des coupons T, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes en mairies ou lors des réunions publiques et des rencontres de terrain ;
- ➔ Des urnes pour déposer un avis disposées dans les mairies des 3 communes traversées (Fontenay-sous-Bois, Montreuil, Vincennes) ;
- ➔ Des fiches questions disponibles en réunions publiques et lors des rencontres de terrain ;
- ➔ Un compte Twitter dédié : <https://twitter.com/ProlongerL1> ;
- ➔ Des contributions envoyées par mail ou par courrier à la maîtrise d'ouvrage ou à la garante.

Tableau récapitulatif des avis recueillis pendant la concertation

Modalités d'expression des avis recueillis	Avis exprimés
Cartes T	1807
Site Internet	719
Prises de parole en réunion publique	59
Fiches question	173
Autres (contributions écrites, etc.)	177
TOTAL	2935

Partie 2

Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation

Dans la partie ci-dessous, sont différenciés les « contributeurs », qui sont les personnes ayant donné leur avis par écrit (cartes T, fiches questions, site Internet), et les « participants », qui sont les personnes ayant donné leur avis lors des réunions publiques. Les réponses de la maîtrise d'ouvrage conjointe, apparaissant dans les encadrés gris sont issues des réunions publiques et des fiches thématiques publiées au cours de la concertation.

1. LA PERCEPTION DE LA CONCERTATION

1.1. Une concertation largement saluée

Un nombre important de contributeurs évoque la concertation de **façon positive**, remerciant les maîtres d'ouvrage et la garante pour la **qualité des débats et soulignant la forte participation**. À plusieurs reprises, les **documents d'information** sont salués pour leur qualité.

1.2. Une forte demande de transparence sur les données et le mode de décision

À plusieurs reprises, des participants ont sollicité la maîtrise d'ouvrage pour avoir des **précisions méthodologiques et un accès aux sources**, sur les **modalités de calcul** des estimations de trafic et de population, ainsi que sur la prise en compte de l'ensemble des projets urbains.

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que les études de trafic sont fondées sur des données de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) de la Région Île-de-France, qui intègrent l'ensemble des projets urbains et la croissance démographique et économique du secteur d'étude. Le modèle du STIF, ANTONIN 2, appliqué à ces données, permet de savoir combien de voyageurs devront être transportés aux heures de pointe. Il se fonde sur l'observation des déplacements des Franciliens.
Voir les deux fiches thématiques « Préviation de trafic » « Les données urbaines », téléchargeable sur le site internet.

Certains contributeurs et participants ont estimé que les **documents d'information** étaient parfois **insuffisamment précis**, voire **insuffisamment neutres**.

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que ces documents sont schématiques mais les documents plus détaillés sont consultables dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), téléchargeable sur le site Internet du projet.

Plusieurs avis ont fait état de demandes d'éclaircissement sur les **estimations du coût** du projet et des différentes variantes.

» **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique que le coût kilométrique (150 à 200 millions d'euros) s'explique notamment par l'occupation des sous-sols par les réseaux divers et les fondations d'immeubles de grande hauteur qui créent des contraintes techniques très fortes.

» **La maîtrise d'ouvrage** précise qu'à ce stade des études, les différences de coût entre chaque variante de tracé proposée ne sont pas suffisantes pour être déterminantes. Sur les tracés les plus courts se trouvent des stations plus onéreuses ce qui explique que les prix totaux (tracés et stations) soient relativement similaires.

Le fonctionnement du **processus de décision** a fait l'objet de nombreuses questions et demandes de la part des participants, qui s'interrogent notamment sur les modalités conduisant au **choix du tracé**, mais également sur la personne ou l'institution qui aura à prendre la **décision finale**. Certains participants s'interrogent ainsi sur **l'objet de la concertation**, et leur **rôle** dans ce cadre. Plusieurs participants et contributeurs ont demandé des précisions sur les **critères fondant les propositions qui seront présentées aux élus du Conseil du STIF** afin qu'ils prennent leur décision sur le projet.

➤ **La garante** a rappelé que la concertation ne vise pas le consensus, mais que la décision soit bien comprise. Elle a également rappelé que le tracé n'était pas arrêté à ce stade et que les trois hypothèses restaient en débat.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique que, en accord avec les collectivités concernées, le STIF et la RATP ont une préférence pour le tracé n°1 desservant Grands Pêchers, mais que si le bilan de la concertation relève des avis massivement favorables aux autres tracés, la maîtrise d'ouvrage conjointe devra en tenir compte. Le Conseil du STIF votera sur ce qu'il retient du bilan, puis la maîtrise d'ouvrage travaillera avec les collectivités sur le projet, qui sera ensuite soumis à l'enquête publique.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** explique que la décision se fonde sur une analyse multicritères mais aussi sur le bilan de la concertation. Les élus du Conseil du STIF se prononceront sur : la pertinence de créer une nouvelle desserte, l'impact du projet pour le territoire et les aspects techniques du projet.

1.3. L'attente de la poursuite du dialogue à l'issue de la concertation

De nombreux contributeurs demandent aux maîtres d'ouvrage de **maintenir le dialogue avec les acteurs du projet** que sont les habitants et les municipalités.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** précise que, sur la base des enseignements de la concertation, elle assurera une concertation continue pour affiner le projet, en y associant les collectivités et les autres acteurs du projet.

2. UN PROJET TRÈS ATTENDU ET SOUTENU

2.1. Un projet salué par la très grande majorité des participants

Les contributeurs partagent **l'opportunité du projet**. De très nombreux avis se montrent **enthousiastes** à l'égard du projet, soulignant son **ancienneté** et **l'attente** dont il fait l'objet, principalement pour la station Rigollots.

2.2. Les objectifs du projet partagés

Les participants identifient **plusieurs objectifs** au projet de prolongement du Métro ligne 1, à la fois en termes de transport et de développement socio-économique.

En termes de transport, les objectifs identifiés par les contributeurs sont les suivants :

- ➔ **Remédier à la surcharge des transports existants** en soulageant les bus du secteur et le RER A.
- ➔ **Renforcer le maillage avec le réseau existant** (RER E, RER A, bus) **et en projet** (Tramway T1, Métro ligne 15 du Grand Paris Express). Plusieurs participants évoquent l'opportunité de créer un pôle d'échanges à l'est.
- ➔ **Réduire les temps de trajet** et ainsi gagner du temps dans les transports quotidiens.
- ➔ **Encourager le report modal** grâce à l'attractivité du prolongement du Métro ligne 1.

En termes de développement urbain et socio-économique, les objectifs identifiés par les contributeurs sont les suivants :

- ➔ **Accompagner le développement urbain des villes traversées** (notamment des quartiers Bel-Air et Grands Pêcheurs à Montreuil, et des programmes immobiliers de Vincennes et Fontenay-sous-Bois), et ainsi répondre aux besoins engendrés par la **croissance démographique** actuelle et projetée. En ce sens est soulignée la cohérence du projet avec les Contrats de Développement Territorial.
- ➔ **Accompagner et impulser le développement économique** dans les quartiers desservis, en facilitant l'accès à l'emploi et en renforçant le pôle économique de Val de Fontenay.
- ➔ **Contribuer au rééquilibrage de l'Île-de-France à l'est.**

2.3. Des craintes exprimées et quelques oppositions affirmées

Des participants craignent que le prolongement entraîne la **saturation de la ligne 1 existante**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que l'impact du prolongement sur la charge du métro dans le tronçon le plus chargé sera quasi nul, et que la charge à partir de Vincennes sera équivalente à ce qui est constaté dans les métros parisiens aujourd'hui. Par ailleurs, d'ici 2030, des projets comme le Métro ligne 15 du Grand Paris Express, permettront de décharger le RER A et le Métro ligne 1.

D'autres contributeurs craignent que le projet aggrave la situation sur **le RER A**.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique que le prolongement n'aura pas de conséquence sur la ligne A du RER, ni à la hausse, ni à la baisse.

Quelques contributeurs estiment le coût du projet **trop élevé en l'état des finances publiques**. Certains considèrent que le **territoire est suffisamment bien desservi**, qu'il n'a pas besoin de faire l'objet de tels investissements qui s'apparenteraient à du **gaspillage d'argent public**. D'autres craignent que **le coût soit au final supérieur à celui annoncé**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** précise que le projet n'impactera pas les impôts locaux. Les financements s'inscrivent dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER).

Quelques contributeurs estiment qu'il serait plus pertinent financièrement d'investir dans **d'autres projets de transports en commun** ou encore dans **l'amélioration de l'existant**, d'autant plus qu'ils considèrent que le projet **fait double-emploi avec des lignes existantes** (RER A, bus, projet de prolongement du Tramway T1).

➤ **La maîtrise d'ouvrage** précise 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 avec des financements distincts. Elle indique que des améliorations sont déjà en cours sur les lignes de bus et sur les lignes de RER. Par ailleurs, elle précise que les modes de transport apportent des offres de services différentes et le projet viendra renforcer l'offre globale de transport sur le territoire.

Enfin, d'autres redoutent que le métro soit emprunté par des populations issues des quartiers populaires, qui en **dégraderaient les conditions de sécurité et de confort**.

2.4. Une attention forte portée aux modalités de mise en œuvre

Des participants s'inquiètent des **financements disponibles** pour le projet. Plusieurs avis suggèrent que le **financement du projet** soit **inscrit au CPER**.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF** indique que le financement des études est sécurisé, car il est inscrit dans la contractualisation entre l'Etat et la Région (et sera reconduit dans le prochain Contrat de Plan Etat-Région - CPER). La phase des travaux nécessitera une nouvelle contractualisation, entre l'Etat et la Région.

Les participants et contributeurs, majoritairement **impatients** de voir le projet se réaliser, rappellent **son ancienneté** et souhaitent **connaître la raison de son retard. Ils demandent qu'il soit mis en service plus tôt qu'annoncé**. Quelques contributeurs estiment que le temps de concertation ralentit le projet, d'autres que son coût élevé empêche sa réalisation dans le temps imparti.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique 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 qu'en moyenne, une douzaine d'années est nécessaire avant la mise en service.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** précise qu'il faut 4 à 5 années de travaux pour construire une station, et que le tunnelier avance d'environ 12 mètres par jour.

Quelques contributeurs ne comprennent pas les délais de réalisation du projet, étant persuadés que les **tunnels existants menant aux ateliers de la RATP** seront empruntés par le métro prolongé. Selon eux, l'existence de ces tunnels devrait faciliter et donc accélérer la réalisation du prolongement de la ligne **jusqu'à la station de métro Rigollots**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que le tunnel existant est exclusivement réservé à l'accès aux ateliers 24h sur 24h et 7 jours sur 7, car il sert à la maintenance de la ligne 1 mais aussi aux autres lignes à pneus du réseau. Un nouveau tunnel doit ainsi être aménagé pour prolonger la ligne 1, dont la profondeur sera d'une vingtaine de mètres.

Plusieurs contributeurs demandent la **mise en place d'un phasage** pour réaliser le prolongement, souhaitant que la station Rigollots soit mise en service plus tôt que les autres.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que d'une part, d'un point de vue de trafic, le projet est peu pertinent jusqu'aux Rigollots ; le prolongement se justifie par les correspondances offertes à Val de Fontenay. D'autre part, d'un point de vue technique, il n'est pas possible de réaliser le puits d'entrée du tunnelier à proximité des Rigollots qui nécessite une grande emprise. Enfin, d'un point de vue financier, le phasage entraînerait des surcoûts liés notamment aux reprises successives des travaux.

3. DES AVIS NOMBREUX ET ARGUMENTÉS SUR LES TRACÉS ET LE CHOIX DE LA STATION INTERMÉDIAIRE

3.1. Une station Rigollots très attendue

Les avis exprimés sur le positionnement de la station Rigollots énoncent une **préférence pour l'implantation ouest**, mettant en avant :

- La nécessité d'assurer **sa visibilité** en la plaçant à un **endroit central, facile d'accès** ;
- L'intérêt de **desservir à la fois Vincennes et Fontenay-sous-Bois** ;
- La proximité des lignes de bus, ce qui favorisera **les correspondances** ;
- La possibilité **d'épargner le bâti** alentour.

Ponctuellement, des avis **favorables sont émis pour le positionnement de la station à l'est**, afin de limiter les impacts sur la circulation du bus 118 durant les travaux. Quelques participants demandent que la station comporte **plusieurs sorties**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que deux implantations sont aujourd'hui envisagées pour la station Rigollots, qui seront dans les deux cas situées au plus près du carrefour pour desservir le quartier, et que la station comportera au moins deux sorties.

3.2. De nombreuses expressions concernant la station intermédiaire et le choix du tracé

La maîtrise d'ouvrage a proposé trois stations intermédiaires à la concertation, précisant que le choix de la station intermédiaire conditionne le choix du tracé et du terminus :

- pour la station Grands Pêchers, le tracé n°1 et le terminus Val de Fontenay Est ;
- pour la station Fontaine, le tracé n°2 et le terminus Val de Fontenay Est ;
- pour la station Verdun, le tracé n°3 et le terminus Val de Fontenay Sud.

3.2.1. La station Grands Pêchers et le tracé n°1

Les nombreux participants **soutenant le tracé n°1** estiment qu'il permettrait de :

- Desservir un **secteur très peuplé et mal desservi** par les transports en commun ;
- Desservir de **nombreux équipements publics** ;
- Accompagner les efforts des **politiques publiques** de renouvellement urbain ;
- **Limiter les expropriations**, contrairement aux autres stations intermédiaires proposées ;
- Assurer des **correspondances efficaces** avec les lignes de transport existantes (RER A, RER E) et en projet (Tramway T1, Métro ligne 15) à Val de Fontenay ;
- Solliciter des **financeurs supplémentaires** (Département de Seine-Saint-Denis et Communauté d'agglomération Est Ensemble).

Des contributeurs demandent que le positionnement de la station et des sorties permette une **plus grande accessibilité depuis les quartiers Bel Air et Grands Pêcheurs**.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique que le positionnement de la station souterraine ne présage pas de celui des sorties qui seront définies en concertation avec les collectivités et seront au moins au nombre de deux.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que la zone envisagée pour la station des Grands Pêcheurs vise à desservir les quartiers Bel Air et Grands Pêcheurs. À Grands Pêcheurs, la station pourrait être construite sur le terrain libre et les accès situés au niveau des voiries.

Les **avis opposés à la station Grands Pêcheurs** estiment que :

- Le quartier va bénéficier d'autres projets de transports qui remédieront à son enclavement et aux difficultés de déplacement de ses habitants (les prolongements des lignes 11 et 9 du métro, le prolongement du Tramway T1).
- Le tracé du prolongement du Métro ligne 1 ne correspond pas aux besoins de déplacement des habitants des Grands Pêcheurs et des environs.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que les projets de prolongement des lignes 11 et 9 ne desservent pas le même secteur de Montreuil que les Grands Pêcheurs et que le prolongement du tramway T1 n'intervient pas à la même échelle de desserte.

3.2.2. La station Verdun et le tracé n°3

La station Verdun a fait l'objet d'un vœu du groupe de l'opposition municipale « Ensemble réveillons Fontenay », qui a été rejeté, et d'une pétition à l'initiative de l'association Appel pour Fontenay (avec 1200 signataires).

Les nombreux participants **soutenant le tracé n°3** estiment qu'il permettrait de :

- **Rejoindre Paris plus vite et à moindre coût**, puisqu'il serait le tracé le plus court ;
- **Améliorer le quotidien** des habitants, en recréant du lien entre les différents quartiers de Fontenay-sous-Bois ;
- Offrir une **alternative aux bus saturés**, notamment la ligne 118 ;
- Rendre le métro **accessible aux communes riveraines**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** précise que l'écart de coût entre chaque tracé est peu important. Le tracé n°3 est plus court, mais le linéaire augmente avec la réalisation de l'arrière gare au niveau de la zone d'activités du Péripole, et les coûts de réalisation des stations présentent des différences notables. Par ailleurs, la densité sera plus forte à la station intermédiaire Grands Pêcheurs qu'à Verdun. Enfin, afin de faciliter la liaison entre les quartiers desservis par le Métro ligne 1 et les quartiers riverains, un travail sera effectué sur l'offre bus qui sera progressivement réorganisée afin de répondre au mieux aux besoins de la population.

Les **avis opposés à la station Verdun** estiment que :

- Le risque d'expropriation est plus élevé pour cette station que pour les autres stations intermédiaires ;
- La station dessert un nombre insuffisant d'habitants ;
- Le tracé n°3 fait doublon avec le bus 118.

> | **La maîtrise d'ouvrage** indique qu'il n'est pas possible de déterminer exactement les acquisitions foncières à ce stade des études même s'il est certain qu'elles seront nécessaires à Verdun. L'enquête publique et l'enquête parcellaire permettront d'apporter des précisions.

3.2.3. La station Fontaine et le tracé n°2

Le nombre bien moindre de participants **soutenant le tracé n°2** estime qu'il permettrait de :

- ➔ Desservir un secteur très peuplé insuffisamment desservi par les transports en commun ;
- ➔ Proposer un « juste milieu » entre les deux autres propositions de stations intermédiaires ;
- ➔ Proposer une correspondance efficace à Val de Fontenay via l'implantation est du terminus.

3.3. Une préférence pour le terminus à Val de Fontenay Est

Des avis mettent en avant le fait que les correspondances proposées au terminus Val de Fontenay Sud dans le cadre du tracé n°3, sont moins intéressantes que celles proposées par les deux autres tracés avec une position à l'est du RER E. Aussi, des partisans du tracé n°3 demandent aux maîtres d'ouvrage de le **modifier afin qu'il rejoigne Val de Fontenay Est**.

Les très nombreux avis **en faveur du terminus à l'est** estiment qu'il permettrait :

- ➔ Des correspondances plus rapides avec les lignes de transport actuelles et en projet ;
- ➔ De proposer un accès plus facile depuis les villes limitrophes (Nogent-le-Perreux, Neuilly-Plaisance et Rosny-sous-Bois).

> | **La maîtrise d'ouvrage** précise que le terminus à Val de Fontenay Est propose de meilleurs temps de correspondances avec les RER A et E, le Tramway T1 et le Métro ligne 15 du Grand Paris Express que le terminus à Val de Fontenay Sud.

Quelques contributeurs émettent des avis favorables à un **terminus au sud** du pôle Val de Fontenay, estimant notamment que le temps de correspondance avec le RER A est surévalué par la maîtrise d'ouvrage. Ils y voient l'opportunité de relier un quartier peu desservi.

> | **La maîtrise d'ouvrage** indique que l'utilisateur souhaitant rejoindre le RER A depuis la station du Métro ligne 1 Val de Fontenay Sud, devra marcher durant 10 minutes, car les cheminements piétonniers sont longs.

3.4. Des propositions alternatives de tracés et de stations

3.4.1. Des tracés intégrant d'autres stations intermédiaires

Les avis souhaitant que d'autres stations intermédiaires soient réalisées mettent en avant les éléments suivants :

- ➔ Les distances entre les stations envisagées sont supérieures à celles du réseau existant ;
- ➔ Une station supplémentaire permettrait de desservir plusieurs zones denses du territoire.

Aussi plusieurs avis émettent les propositions suivantes :

- ➔ Desservir à la fois **Verdun** et **Grands Pêcheurs** ;
- ➔ Desservir à la fois **Grands Pêcheurs** et **Fontaine** ;
- ➔ Relier la station Château de Vincennes à Val de Fontenay Est en passant par les **trois stations intermédiaires** proposées ;
- ➔ Desservir la station de **Fontenay-sous-Bois RER**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** explique qu'afin d'offrir un temps de trajet intéressant pour les futurs usagers, il est nécessaire de conserver un espacement minimum entre les stations. De plus, les études montrent qu'une nouvelle station intermédiaire sur le tracé du prolongement n'apporterait pas de nouveaux usagers. Enfin, le coût d'une station supplémentaire est d'environ 80 à 100 millions d'euros, ce qui remettrait en cause la rentabilité du projet.

La maîtrise d'ouvrage indique également qu'un tracé desservant Fontenay-sous-Bois RER serait moins pertinent en termes de desserte puisqu'il relierait des zones disposant déjà de transports en commun en mode lourd. Par ailleurs, aller jusqu'au RER A à Fontenay-sous-Bois ralentirait considérablement la vitesse du métro, et donc allongerait le temps de parcours, pour un gain de voyageurs quasi nul.

D'autres contributeurs souhaitent que la desserte d'autres villes soit possible avec :

- ➔ une **station intermédiaire à Porte Jaune** à Nogent-sur-Marne ;
- ➔ **un prolongement jusqu'à Neuilly-Plaisance**, afin notamment de remédier à la saturation du RER A.

Quelques participants souhaitent que soit envisagé **un prolongement ultérieur** à l'est de Val de Fontenay (Nogent-sur-Marne, Neuilly-Plaisance). Une contribution propose un autre tracé pour le tunnel d'arrière gare, qui traverserait Le Perreux-sur-Marne.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** explique que les études confiées aux maîtres d'ouvrage ne prévoient pas un prolongement au-delà de Val de Fontenay, et que d'autres projets de transports menés par le STIF ou la Société du Grand Paris prévoient de desservir les secteurs au-delà de Val de Fontenay. Le tracé allant directement jusqu'à Nogent-sur-Marne, sort des objectifs actuels du projet de desservir le pôle de développement régional que constitue Val de Fontenay.

3.4.2. Des nouvelles propositions de tracés

Des contributeurs formulent les propositions suivantes allant dans le sens d'un tracé n°3 avec un terminus à Val de Fontenay Est. Le plus formalisé est le tracé appelé 1/2/3 qui a reçu le soutien de nombreux participants, et qui propose d'accéder à Val de Fontenay par le Nord.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que le tracé n°3 ne peut pas 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 du Métro ligne 1 à côté de la future station du Métro ligne 15, du fait notamment des fondations des ouvrages de l'autoroute A86 et des différents bâtiments de la zone d'activités du Périple.

Par ailleurs, la maîtrise d'ouvrage s'est engagée à réaliser une étude complémentaire pour évaluer la faisabilité de la proposition de tracé 1/2/3.

3.4.3. Réaliser d'autres projets de transport en priorité par rapport au prolongement de la ligne 1

Des participants souhaitent que d'autres projets de transports soient réalisés à la place du prolongement (notamment les prolongements des lignes 9, 11 ou 3 du métro).

➤ **La maîtrise d'ouvrage** rappelle que les autres projets du secteur en sont à des étapes d'avancement différentes mais ne sont pas remis en cause par le prolongement du Métro ligne 1.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF** estime qu'aux projets de prolongement des Métros 1 et 11, s'ajoute le prolongement de la ligne 9 inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF).

4. UNE ATTENTE FORTE DE L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN EXISTANTS ET DE L'INTERMODALITÉ AVANT ET À LA MISE EN SERVICE DU PROLONGEMENT

4.1. Des demandes d'amélioration immédiate des transports en commun

Des avis demandent que les maîtres d'ouvrage n'attendent pas la mise en service du prolongement du Métro ligne 1 pour améliorer les transports en commun existants. Ils proposent ainsi d'améliorer :

- le réseau de bus ;
- les RER (lignes A et E).

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique qu'il ne faut pas opposer les projets de court terme et de long terme. Cela ne rend pas moins nécessaire d'améliorer la situation des lignes de bus, qui se fait au fur et à mesure. Il précise que des renforts de bus sont mis progressivement en place à l'échelle de la région.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** explique travailler en permanence à l'amélioration des transports existants avec les collectivités et procède à des mesures continues de renforcement de bus. Elle indique que des améliorations sont en cours sur le RER A (amélioration du matériel roulant, mise en œuvre du schéma directeur).

4.2. Des propositions pour une restructuration pertinente à la mise en service

Des avis souhaitent que la mise en service du prolongement du Métro ligne 1 s'accompagne d'une **restructuration du réseau de bus**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que la restructuration du réseau de bus sera étudiée quelques années avant la mise en service de la ligne avec l'ensemble des parties prenantes. Elle ne peut être étudiée à ce stade du projet, car le réseau aura évolué à la mise en service du fait de renfort d'offre ou de modification de parcours.

4.3. L'amélioration de l'intermodalité attendue

Des avis souhaitent que le projet **intègre les modes actifs**, en facilitant les accès aux stations pour les cyclistes en priorité (services autour des stations, vélos à bord du métro), mais aussi pour les piétons.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que le règlement actuellement en vigueur dans le métro n'autorise pas de prendre son vélo. Le STIF développe toutefois des abris et des consignes Véligo¹. Elle explique qu'un travail sera réalisé sur les aménagements bus à proximité des stations de métro pour que les cheminements soient les plus rapides possibles.

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, confirme que toutes les stations construites actuellement prennent en compte les questions d'intermodalité (accès piéton et cycliste, accès des personnes à mobilité réduite).

Des contributeurs et participants demandent si le projet prévoit des **parcs de stationnements**, notamment **afin d'éviter la saturation des rues avoisinant les stations**.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique qu'il n'est pas prévu de créer des places de stationnement. La politique du STIF consiste à développer les rabattements en transports en commun vers Val de Fontenay.

5. DES ATTENTES SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROLONGEMENT

5.1. Des questions concernant l'impact sur le cadre de vie

La question des **acquisitions foncières** a été abordée à plusieurs reprises pendant la concertation, que ce soit au sujet de leur localisation ou à titre d'argument en faveur de la station Grands Pêchers et en défaveur de la station Verdun.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique qu'au stade des études de faisabilité, il reste des incertitudes sur les acquisitions foncières nécessaires au projet. Des risques plus importants sont identifiés pour les stations Rigollots et Verdun. L'enquête publique et l'enquête parcellaire permettront de déterminer les acquisitions foncières nécessaires avec précision. Dans tous les cas, les acquisitions foncières se dérouleront en négociation avec les propriétaires des parcelles.

Les collectivités attirent l'attention des maîtres d'ouvrage sur la nécessité de **limiter les impacts sur le cadre de vie durant le temps des travaux** (évacuation des déblais, méthodes de construction, impacts sur le Bois de Vincennes, répercussions sur la circulation).

¹ Véligo a été créé par le STIF et la Région Île-de-France pour inciter les voyageurs à utiliser leur vélo pour rejoindre les transports en commun. Ce service se traduit par l'aménagement, à proximité immédiate des entrées de gares ou stations, de consignes sécurisées et/ou d'abris en accès-libre.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que pour limiter les impacts en surface, une grande partie des travaux sera réalisée en souterrain par le tunnelier. Les stations seront, par contre réalisées depuis la surface. Des camions seront nécessaires pour évacuer les déblais, quel que soit le mode final d'évacuation choisi, qui sera étudié plus finement au moment de l'étude d'impact et de l'enquête publique. Concernant les travaux dans le Bois de Vincennes, ils supposent de créer un espace de chantier de 20 000 m², qui sera réalisé en conformité avec la réglementation environnementale et fait déjà l'objet d'un travail conjoint avec les services de la Ville de Paris pour anticiper les travaux et limiter leur impact. Une étude d'impact environnemental complète sera réalisée en vue de l'enquête publique.

Des participants ont interrogé la maîtrise d'ouvrage sur les **impacts en surface après la mise en service** (vibrations, fragilisation des sols due à la présence de carrières).

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que la profondeur du Métro ligne 1 permettra de limiter les vibrations, et qu'elle est équipée de métro sur pneus qui ont pour caractéristique de ne pas propager les vibrations du matériel roulant. Les données relatives au sous-sol et à l'hydrologie 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.

5.2. Une demande de qualité de service du prolongement du Métro ligne 1

Plusieurs avis expriment une demande de qualité du service, avec :

- **des correspondances rapides à Val de Fontenay**, notamment entre le Métro ligne 1 et le futur Métro ligne 15 du Grand Paris Express. Le pôle est perçu comme étant déjà saturé.
- une **meilleure fréquence** sur la ligne 1.
- **l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite**.
- **une tarification attractive** (zone de tarification à venir, augmentation de la tarification, demande de mise en place du billet unique métro/bus).

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique que le fonctionnement de Val de Fontenay fait l'objet d'une étude dédiée du pôle pour faire émerger un projet adapté aux flux et correspondances attendus. Actuellement, la fréquence de 105 secondes est considérée suffisante par rapport aux prévisions de trafic. La ligne 1 étant automatisée, elle sera en capacité d'offrir une fréquence supérieure si besoin, et ainsi diminuer le temps d'attente à 85 secondes entre deux rames. Pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, les trois nouvelles stations seront adaptées. Quant à la tarification, sera appliquée celle en vigueur à la mise en service

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique qu'à partir de l'automne 2015, le Pass Navigo unique sera mis en place et que la question de l'utilisation d'un ticket unique (bus + métro) est un sujet qui devra prochainement être traité au vu de la forte demande.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

Sur l'opportunité du projet et les conditions de mise en œuvre

- ➔ Un projet **très attendu et soutenu** comme en témoigne **la forte mobilisation du public** lors des réunions publiques et les nombreux avis reçus.
- ➔ Des **objectifs urbains et de mobilité** du projet partagés par les participants et des espoirs suscités par le projet en termes **d'accessibilité de territoires peu desservis par des modes lourds de transports en commun et de gains quotidiens de confort et de temps**.
- ➔ Des inquiétudes manifestées concernant **le coût du projet** et des demandes de garantie sur le **financement du projet**.
- ➔ Une forte attente pour une **mise en service du prolongement du Métro ligne 1 au plus tôt**.
- ➔ Une demande de la **poursuite des échanges avec les acteurs** pour la suite de la réalisation du projet.

Sur le tracé et les stations

- ➔ Un soutien **quasi unanime du public à la desserte du quartier des Rigollots** à Fontenay-sous-Bois et avec une préférence pour **l'emplacement ouest** de la station.
- ➔ Des **préférences divergentes exprimées pour la station intermédiaire** :
 - Une station **Grands Pêcheurs fortement soutenue en faveur du désenclavement d'un quartier dense** et peu accessible par les transports.
 - Une station **Verdun très souhaitée pour assurer la desserte efficace d'une centralité de Fontenay-sous-Bois**.
 - Une station **Fontaine moins soutenue**.
- ➔ Un fort intérêt pour **des correspondances efficaces et une bonne gestion du pôle à Val de Fontenay** avec une **préférence exprimée pour un terminus du prolongement du Métro ligne 1 à l'est du RER E** offrant une meilleure intermodalité qu'à l'ouest, notamment avec le Métro ligne 15 du Grand Paris Express, et une meilleure performance de transport.
- ➔ **Plusieurs propositions alternatives de tracés** exprimées dont **une demande d'approfondissement d'un tracé alternatif** desservant le secteur de Verdun et aboutissant au terminus Val de Fontenay Est (appelé le tracé 1/2/3).
- ➔ Des inquiétudes sur la réalisation des stations liées aux **acquisitions foncières** et les **nuisances attachées aux travaux** (impact sur la circulation et sur le cadre de vie).

Sur l'amélioration des transports en commun sur le secteur

- ➔ **Une demande forte d'amélioration de l'offre des transports existants** (bus, RER) et la **poursuite des projets de transports en commun** du secteur d'ici la mise en service du prolongement.
- ➔ Des sollicitations pour une **meilleure prise en compte des modes actifs** (vélos, piétons) dans l'accès aux stations et du **rabattement bus**.

➤ **Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.**