

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



CONCERTATION DU
10 NOVEMBRE 2014
AU 10 JANVIER 2015

BILAN DE LA CONCERTATION

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

Introduction	5
Partie 1 Déroulement et modalités de la concertation	9
Partie 2 Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation	18
1. La perception de la concertation	19
1.1. Une concertation largement saluée	19
1.2. Une forte demande de transparence sur les données et le mode de décision	20
1.3. L'attente de la poursuite du dialogue à l'issue de la concertation	24
2. Un projet très attendu et soutenu	24
2.1. Un projet salué par la très grande majorité des participants	25
2.2. Les objectifs du projet partagés	26
2.3. Des craintes exprimées et quelques oppositions affirmées	30
2.4. Une attention forte portée aux modalités de mise en œuvre	32
3. Des avis nombreux et argumentés sur les tracés et le choix de la station intermédiaire	36
3.1. Une station Rigollots très attendue	36
3.2. De nombreuses expressions concernant la station intermédiaire et le choix du tracé	37
3.3. Une préférence pour le terminus Val de Fontenay Est	49
3.4. Des propositions alternatives de tracés et de stations	50
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	56
4.1. Des demandes d'amélioration immédiate des transports en commun	56
4.2. Des propositions pour une restructuration pertinente à la mise en service	58
4.3. L'amélioration de l'intermodalité attendue	59
5. Des attentes sur la mise en œuvre du prolongement	61
5.1. Des questions concernant l'impact sur le cadre de vie	61
5.2. Une demande de qualité de service du prolongement du Métro ligne 1	64
Les enseignements de la concertation	68
Annexes	70

INTRODUCTION

Le présent bilan a pour objectif de présenter les résultats de la concertation recommandée par la Commission nationale du débat public (CNDP) au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement, menée par le STIF et la RATP du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015, sous l'égide d'une garante nommée par la CNDP, Madame Claude Brévan.

LE PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION

Le Métro ligne 1, entièrement automatique, relie La Défense à Château de Vincennes, en traversant Paris sur un axe ouest-est. 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 première station desservira le quartier des **Rigollots**. Le terminus sera localisé à **Val de Fontenay**. Pour la **station intermédiaire**, trois localisations sont envisagées : à **Grands Pêcheurs** à Montreuil, à **Fontaine** ou **Verdun** à Fontenay-sous-Bois. Sur la base de ces trois nouvelles stations, **trois tracés de 4 à 5 km, entièrement souterrains**, ont été identifiés. Le Métro ligne 1 prolongé traverserait soit le sud de Montreuil ou le nord de la commune de Fontenay-sous-Bois, pour aboutir à l'est de Val de Fontenay (tracé 1 et 2), soit passerait par le centre nord de Fontenay-sous-Bois, avec un terminus au sud de Val de Fontenay (tracé 3).

Chaque tracé a été apprécié selon les avantages et les contraintes en termes de qualité de la desserte urbaine, d'offre de transport, de faisabilité technique et des coûts d'investissement.

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.

Roulant à 30 km/heure de moyenne, le Métro ligne 1 fonctionne actuellement de 5 heure 30 depuis Château de Vincennes à 1 h 15 depuis La Défense (jusqu'à 2 h 15 les vendredis et samedis soirs et veilles de fête). Il circule avec un métro toutes les 1 minute 45 en heure de pointe et toutes les 3 à 5 minutes en heures creuses. Avec le prolongement jusqu'à Val de Fontenay, **le niveau de service du Métro ligne 1 sera tout aussi performant qu'aujourd'hui**, avec le même système automatique que la ligne existante, des portes palières aux nouvelles stations, des amplitudes horaires identiques et une même fréquence de passage de 1 minute 45 en heure de pointe.

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.

À ce stade des études et quel que soit le tracé retenu :

- ➔ Le coût du matériel roulant est estimé à 140 millions d'euros et sera financé par le STIF ;
- ➔ Le coût annuel d'exploitation est estimé à 17 millions d'euros et sera financé par le STIF.

La Région Île-de-France (70%) et l'État (30%) ont financé les études de faisabilité du projet de prolongement du Métro ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay. Le financement des études ultérieures et de la réalisation du projet sera réparti selon les parts à déterminer entre partenaires institutionnels associés.

La **maîtrise d'ouvrage** de l'ensemble du projet est assurée conjointement par **le STIF et la RATP**. En tant que pilote de l'ensemble du projet, le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, veille au respect du programme, du calendrier et des coûts. La RATP est exploitante du réseau de métro, bus, tramway et d'une partie du RER. Elle est propriétaire et gestionnaire des infrastructures de métro et d'une partie du RER.

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 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.

Implantée à Fontenay-sous-Bois en limite de Vincennes, la **station Rigollots** desservira un quartier résidentiel dense, qui se caractérise par son animation commerciale. Plusieurs équipements publics (EHPAD, Halle Roublot, gymnases et centre aquatique) ainsi qu'un centre commercial se situent à proximité. La station Rigollots bénéficiera aussi bien aux Vincennois qu'aux Fontenaisiens qui résident à proximité du carrefour.

Dans le cas où la **station intermédiaire** s'implanterait aux Grands Pêcheurs, elle desservirait une forte densité de population (200 à 300 habitants par hectare), des habitats collectifs, une zone pavillonnaire et de nombreux équipements : complexe sportif, gymnase, stades, IUT, centre commercial, parcs publics. Si elle s'implantait à Verdun, elle desservirait une zone de moyenne densité (50 à 200 habitants par hectare), quelques commerces de proximité, un gymnase et un stade, le lycée professionnel Michelet et le parc des Carrières. Enfin, si elle s'implantait à Fontaine, elle desservirait un quartier composé d'immeubles collectifs et de pavillons de moyenne densité (50 à 200 habitants par hectare).

La **station Val de Fontenay**, quelle que soit l'implantation choisie, prendra place au sein d'un pôle urbain et économique en développement, et desservira à l'ouest, une zone d'habitat collectif, le lycée Pablo Picasso, deux complexes sportifs et un centre commercial régional et à l'est des zones d'activités. Située dans un environnement urbain dense, elle sera en correspondance avec des infrastructures de transport en commun existantes (RER A, RER E) et en projet (Métro ligne 15 du Grand Paris Express, prolongement du Tramway T1).

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.

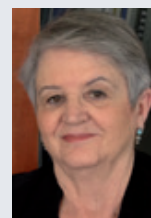
Le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 13 mai 2014, laquelle a décidé le 4 juin 2014 l'organisation d'une concertation recommandée avec une garante. M^{me} Claude BREVAN a été nommée garante de la concertation le 2 juillet 2014.

> LE RÔLE DE LA GARANTE

Les principes qui sous-tendent le rôle de la garante sont les suivants :

- > elle veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées ;
- > elle s'assure de la bonne diffusion de l'information sur le projet et sur la concertation ;
- > elle s'assure de la bonne prise en compte des expressions du public dans le bilan du maître d'ouvrage et établit elle-même un rapport qu'elle transmet à la CNDP, lequel est rendu public sur le site de la CNDP.

Son rapport est joint au bilan du STIF. Il sera approuvé par la CNDP et constituera une annexe au futur dossier de l'enquête d'utilité publique.

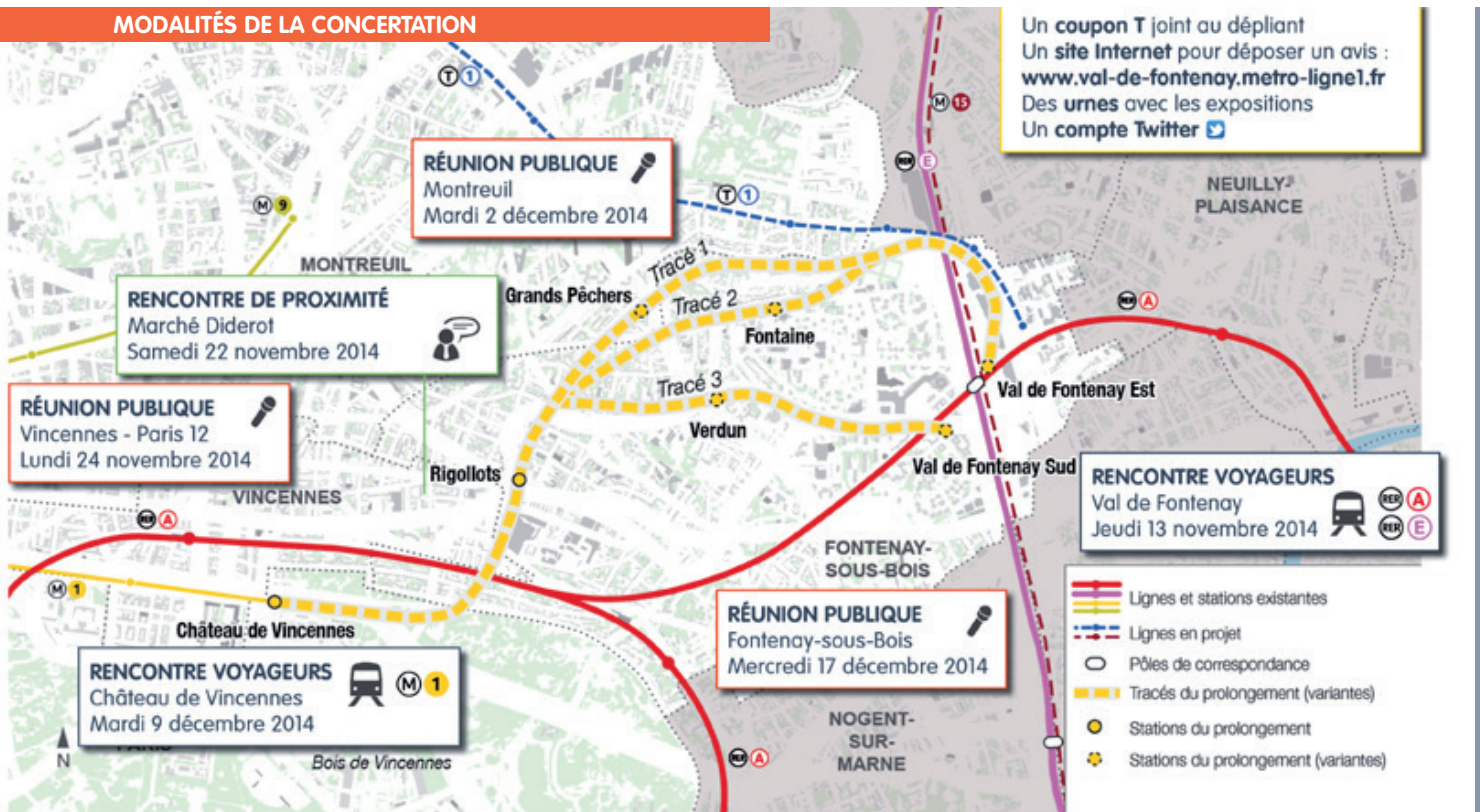


PARTIE 1

Déroulement et modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015. 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.

MODALITÉS DE LA CONCERTATION



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 E et A 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 supports¹ :

- ➔ Un dossier d'information (30 pages) ;
- ➔ Un dépliant d'information ;
- ➔ Une affiche de la concertation ;
- ➔ Des panneaux d'exposition ;
- ➔ Des fiches thématiques accessibles sur le site Internet ;
- ➔ Un site Internet : <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/> ;
- ➔ Un compte Twitter : <https://twitter.com/ProlongerL1>.

¹ Voir en annexe n°2

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 : <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) et dans des restaurants d'entreprise ;
- ➔ Des fiches questions disponibles en réunions publiques et lors des rencontres de terrain ;
- ➔ Un compte Twitter dédié : <https://twitter.com/ProlongerL1>.

➔ PRÉPARER LA CONCERTATION

La préparation de la concertation a fait l'objet de nombreux échanges entre le STIF, la RATP, leurs partenaires (la Région Île-de-France et l'État), les élus et les services techniques des collectivités concernées par le projet, et la garante.

- ➔ Une **réunion avec les élus** des communes concernées a eu lieu au STIF le 22 octobre 2014. Elle a permis de rappeler les objectifs et caractéristiques du projet et de présenter les modalités de la concertation.
- ➔ Une **page d'attente et un questionnaire sur le site Internet du projet** ont été mis en ligne du 6 octobre au 6 novembre 2014, pour permettre au public d'exprimer ses attentes sur les modalités de concertation. 186 avis ont ainsi pu être recueillis et ont permis à la maîtrise d'ouvrage d'affiner le dispositif de concertation proposé.
- ➔ Des **réunions de travail** ont eu lieu avec la garante pour échanger sur les modalités et le calendrier de la concertation. Les outils d'information sur le projet et sur la concertation lui ont également été soumis.

➔ ANNONCER LA CONCERTATION ET INFORMER SUR LE PROJET

Les modalités de la concertation et la présentation du projet ont été portés à la connaissance du public via :

- ➔ Une campagne d'affichage ;
- ➔ Le dépliant d'information ;
- ➔ Le dossier d'information ;
- ➔ Le site Internet du projet ;
- ➔ La presse nationale, régionale et locale.

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

Concertation du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

LES RENDEZ-VOUS DE LA CONCERTATION

3 RÉUNIONS PUBLIQUES Lundi 10 novembre 2014 à 19h30 Salle des Délibérations 100-110 rue de Valenciennes 75013 Paris Mardi 2 décembre 2014 à 18h30 Salle de la Nouvelle-Église 17 rue de la Nouvelle-Église 75011 Paris Mercredi 17 décembre 2014 à 19h30 Salle du Centre Méricourt 1 rue du Centre Méricourt 75012 Paris	2 RENCONTRES VOYAGEURS - Samedi 15 novembre 2014 à 10h30 - Samedi 22 novembre 2014 à 10h30 - Lieu : Gare de Fontenay-sous-Bois	1 RENCONTRE DE PROXIMITÉ Samedi 22 novembre 2014 à 10h30 Salle de la Gare de Fontenay-sous-Bois
---	--	--

POUR VOUS EXPRIMER, VOUS POUVEZ :

- venir à un rendez-vous public ou à une rencontre de proximité
- déposer votre avis dans l'une des urnes disponibles dans les mairies de Fontenay, Montreuil et Vincennes
- envoyer un coupon T par voie postale
- déposer votre avis dans l'une des urnes disponibles dans des restaurants d'entreprise

En savoir plus : www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr
 Suivez-nous sur Twitter @ProlongerL1

Logos : Île-de-France, RATP, STIF

La campagne d'affichage

Une campagne d'affichage précisant notamment les dates des rencontres publiques a été menée dès le début de la concertation dans les transports en commun, les gares et stations des réseaux RATP et SNCF du périmètre du projet (dans les RER E et A, les métros lignes 1 et 9 et les lignes de bus : 115, 116, 118, 122, 124, 127, 301, 524, 702) et les lieux de vie des villes concernées (mairie, associations, commerçants, halls d'immeuble des quartiers denses), selon 5 formats d'affiche. Au total, plus de 1350 affiches ont été distribuées.

La presse nationale, régionale et locale

Un communiqué de presse a été diffusé par le STIF à partir du 5 novembre 2014 aux médias suivants :

- ➔ Presse quotidienne nationale et éditions locales (Le Parisien, Libération, le Monde...) ;
- ➔ Presse quotidienne gratuite (20 minutes, métro...) ;
- ➔ Presse professionnelle (Ville Rail et Transports, La vie du Rail...) ;
- ➔ Presse économique (Les Echos, La tribune...) ;
- ➔ Agences de presse (AFP, Reuters...) ;
- ➔ Radios nationales et locales ;
- ➔ France 3.

Le communiqué de presse précisait les dates et les modalités de la concertation, les outils mis à la disposition du public pour s’informer et participer, et présentait le projet (caractéristiques, objectifs, calendrier et coût).

Des éléments similaires ont été adressés aux collectivités territoriales concernées qui ont repris ces informations dans leurs magazines : le Conseil général du Val-de-Marne, Fontenay-sous-Bois, Vincennes, Montreuil, Le Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, etc.

Le dépliant d’information

Un dépliant d’information à 6 volets, dont un coupon T détachable, a été diffusé à 135 500 exemplaires par des opérations de tractage et boitage sur le territoire du projet.

Il a été distribué :

- ➔ aux stations de la ligne 1 existante et à la gare de Val de Fontenay,
- ➔ au centre commercial Auchan à Val de Fontenay,
- ➔ lors de déambulations dans les quartiers d’habitat dense (Bel Air Grands Pêcheurs à Montreuil, Jean Zay et Quartier Bois Cadet à Fontenay-sous-Bois).

Il a été boité :

- ➔ à l’ensemble des habitants de Fontenay-sous-Bois et Vincennes,
- ➔ à une partie des habitants de Montreuil, des 10^e et 12^e arrondissements de Paris, de Rosny-sous-Bois, du Perreux et de Neuilly-Plaisance.

Il a été mis à la disposition du public :

- ➔ dans les hôtel de ville²,
- ➔ dans les hôtels d’agglomération³,
- ➔ aux Conseils généraux du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis,
- ➔ auprès des partenaires (Région Île-de-France et État).

Des dépliants ont également été diffusés lors des différentes rencontres avec le public, notamment lors des réunions publiques et des rencontres de terrain. Des dépliants ont été envoyés à des entreprises⁴, à des associations⁵ et chez des commerçants⁶.

Le dépliant a permis de relayer une information synthétique du projet sur le territoire concerné tout en annonçant les dates des rencontres avec le public. Il comportait un volet détachable (carte T) permettant de renvoyer gratuitement des avis sur le projet.

2 Vincennes, Montreuil, Fontenay-sous-Bois, Paris 12, Rosny-sous-Bois, Le Perreux, Neuilly-Plaisance
 3 Communautés d’agglomération Vallée de la Marne et Est Ensemble
 4 Essilor Vincennes, Auchan Val de Fontenay, Cettég Vincennes, Ubisoft Emea Montreuil, AXA Val de Fontenay
 5 Club Vincennes Entrepreneurs, ADUTEC, AMUTC, Association Métro Rigolots – Val de Fontenay
 6 70 commerces à Vincennes, 50 à Montreuil, et 269 à Fontenay-sous-Bois



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

LES OBJECTIFS DU PROJET

Aujourd'hui le Métro ligne 1, entièrement automatique, relie La Défense à Château de Vincennes en traversant Paris sur un axe ouest-est. Demain, le Métro ligne 1 sera prolongé de l'actuel terminus Château de Vincennes à la station Val de Fontenay en desservant 3 nouvelles stations.

RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS DU TERRITOIRE

Actuellement, le manque de déplacements en concertation impacte négativement la vie du territoire et dans Paris mais également vers les territoires limitrophes. Le prolongement du Métro ligne 1 assure une desserte performante et directe en zones périphériques, entre les axes de Fontenay sous Bois, Montreuil, Vincennes et Paris.

CRÉER UNE LIASON PERFORMANTE AVEC LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN EXISTANT ET À VENIR

La desserte sera en correspondance avec :

- RER D
- RER E
- Métro Paris Express
- Autoroutage du Tornyway (D10)
- Autoroutage ligne de bus

LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DES VILLES TRAVRSÉES

Le projet permet d'assurer la desserte de nouveaux quartiers urbains et d'apporter d'autres en plus avec l'accompagnement des communes qui participent au développement du secteur.

Les outils pour les voyageurs

- Des caractéristiques techniques du projet
- Des cartes de la zone de projet
- Des fiches thématiques
- Des documents relatifs aux rencontres publiques
- Des outils de concertation

Des temps de déplacements améliorés

3 stations	1 min 45
67 km	5 km

Panneaux

Site internet



Dossier d'information

Le dossier d'information

Le dossier d'information⁷, diffusé à 3 000 exemplaires, a fourni une information détaillée sur le projet. Il a été mis à disposition auprès des collectivités et des partenaires du projet. Il a été distribué lors des réunions publiques et des rencontres de terrain.

Les panneaux d'exposition

Des panneaux d'exposition⁸ ont été mis à disposition des communes, de restaurants interentreprises (RIE) à Vincennes et Montreuil, au STIF et à la RATP. Ils étaient également exposés lors des rencontres avec le public.

- Des **expositions permanentes** ont été installées dans les communes.
- Des **expositions temporaires** ont été mises en place à l'occasion de la réunion préalable, de chacune des trois réunions publiques et des rencontres de terrain.

Ces panneaux présentaient de manière synthétique le projet (caractéristiques, objectifs) et les modalités de la concertation.

Le site internet

> Un **site Internet dédié au projet** (<http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/>) a été ouvert le 6 novembre 2014. Également accessible par un flash code présent sur les documents de la concertation, il propose une information complète sur le projet et la démarche de concertation. Il a reçu 9 384 visites durant la période de la concertation, du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015.

Différents documents sont proposés en téléchargement sur le site Internet :

- les outils de présentation du projet : les outils d'information (dossier d'information et dépliant), le Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) ;
- Six fiches thématiques de 2 à 6 pages, réalisées durant la concertation, à la demande de la garante, pour apporter une information pédagogique de thématiques : les prévisions de trafic, le coût du projet, les stations, les tracés, les travaux, les données urbaines ;
- les décisions officielles : délibération du Conseil du STIF sur le DOCP, décisions de la CNDP (4 juin et 2 juillet 2014) ;
- Les documents relatifs aux rencontres publiques : comptes rendus des réunions publiques et des rencontres de terrain, diaporama des réunions publiques.

Le site a également donné la possibilité aux internautes de laisser un avis sur le projet tout au long de la concertation.

Le site reste ouvert après la fin de la concertation, donnant la possibilité à chacun de continuer à s'informer sur le projet, de consulter les documents de la concertation, ainsi que le film de la concertation, mis en ligne le 9 janvier 2015. Par ailleurs, un questionnaire a été mis en ligne du 10 février au 10 mars 2015 pour connaître et recueillir l'appréciation des participants sur les modalités et le déroulement de cette concertation.

La concertation a été annoncée sur le site Internet du projet de prolongement du Métro ligne 1, celui du STIF, de la RATP, de ses partenaires et ceux des collectivités territoriales concernées (Vincennes, Montreuil, Fontenay-sous-Bois, Neuilly-Plaisance, la Communauté d'agglomération d'Est Ensemble, les Conseils généraux de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, etc.).

7 Voir en annexe n°2.1
8 Voir en annexe n°2.4

ÉCHANGER

Afin de toucher les différents publics concernés, le STIF, en accord avec la RATP et la garante, a proposé d'organiser plusieurs types de rencontres : une réunion préalable avec les acteurs du territoire, trois réunions publiques dans les trois villes traversées, deux rencontres voyageurs et une rencontre de proximité sur un marché. Au cours de ces rencontres, des contributions écrites ont été recueillies.

> **La réunion préalable** a réuni des acteurs relais du territoire (élus, associations, acteurs socio-économiques) pour leur permettre d'échanger sur le projet avec les maîtres d'ouvrage et ses partenaires et sur l'organisation de la concertation. Cette réunion s'est déroulée le 18 novembre 2014, de 19h30 à 21h40, à l'Hôtel de Ville de Fontenay-sous-Bois. Elle a réuni une trentaine de participants. La réunion a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet.



Réunion publique de Vincennes - 24 novembre 2014

> **Trois réunions publiques d'information et de débat** ont eu lieu, dans les communes traversées. Elles ont permis aux élus, aux associations, aux acteurs économiques et au grand public de prendre connaissance du projet, et de s'exprimer sur le projet. Elles ont rassemblé 664 personnes au total.

- ➔ **À Vincennes, à l'école de l'est, le 24 novembre 2014 à 19h30**, réunissant 190 personnes environ pendant 2 heures ;
- ➔ **À Montreuil, au centre sportif Arthur Ashe, le 2 décembre 2014 à 18h30**, réunissant 240 personnes environ pendant 2 heures 40 ;
- ➔ **À Fontenay-sous-Bois, à l'école Michelet, le 17 décembre 2014 à 19h30**, réunissant 230 personnes environ pendant 2 heures 40.

Les réunions se sont déroulées en trois temps :

- ➔ Accueil des participants par le maire de la commune accueillante ;
- ➔ Présentation du projet par l'équipe projet⁹ ;
- ➔ Échanges et débat entre le public et les porteurs du projet ;
- ➔ Uniquement pour la réunion de clôture à Fontenay-sous-Bois, présentation des premiers enseignements de la concertation par la maîtrise d'ouvrage et par la garante.

La tribune était composée de représentants du STIF, de la RATP, et de Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France (sauf à Fontenay-sous-Bois le 17 décembre). Les réunions ont été animées par Claude CHARDONNET du cabinet C&S Conseils. La garante était à la tribune mais à l'écart de la maîtrise d'ouvrage.

Dans les locaux de chaque réunion publique, une exposition temporaire et une urne étaient disposées pour informer et recueillir les fiches questions et les coupons T mis à disposition sur place dans les dépliants d'information.

Chaque réunion a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et en annexe du présent bilan.

9 Voir les diaporamas disponibles sur le site Internet de la concertation



Rencontre voyageurs à la gare de Val de Fontenay - 13 novembre 2014



Rencontre de proximité au marché Diderot à Vincennes - 22 novembre 2014

> **Deux rencontres avec les voyageurs** ont été organisées à Val de Fontenay le 13 novembre 2014 et à Château de Vincennes le 9 décembre 2014. Des représentants du STIF et de la RATP sont venus à la rencontre des usagers, pour les informer sur le projet et la concertation à l'aide du dépliant d'information. Environ 5 000 dépliants ont été distribués au total. Ces rencontres ont également permis de recueillir les remarques et suggestions des usagers. Chaque rencontre voyageur a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et en annexe du présent bilan.

> **Une rencontre de proximité** auprès des habitants du territoire du projet a eu lieu sur le marché Diderot à Vincennes (situé à proximité de la future station Rigollots) le 22 novembre 2014.

Les porteurs de projet sont allés à la rencontre des habitants pour présenter le projet, répondre à leurs questions et recueillir leur point de vue sur le projet en général ainsi que sur des questions plus précises concernant leur secteur. Environ 2 500 dépliants ont été distribués.

Les stands ont accueilli une exposition temporaire ainsi qu'une urne pour recueillir les cartes T et les fiches réponses.

La rencontre de proximité a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et en annexe du présent bilan.



CONTRIBUER

Les contributions des participants ont pu prendre différentes formes : soit à l'oral par la prise de parole lors des réunions publiques, soit à l'écrit via le dépôt d'avis sur le formulaire en ligne sur le site Internet, le coupon T, les fiches questions en réunion publique, un tweet ou un courrier adressé au STIF, à la RATP ou à la garante.

> Un espace sur **le site Internet** a permis à ceux qui le souhaitent de déposer un avis auquel pouvait être associée une pièce jointe. Les avis dont les contributeurs ont autorisé la publication apparaissent sur le site. 24 documents ont été mis en pièces jointes d'avis. Au 10 janvier 2015, 719 avis ont été publiés sur le site Internet.

> **Des coupons T**, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, ont permis à chacun d'exprimer son avis sur le projet pendant la période de concertation. Les contributeurs pouvaient soit déposer leur avis dans les urnes prévues à cet effet sur les lieux d'exposition en mairies de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois et lors des rencontres, soit le renvoyer gratuitement par voie postale¹⁰. Entre le 10 novembre 2014 et le 10 janvier 2015, 1807 cartes T ont été recueillies.

> **Le compte Twitter** <https://twitter.com/ProlongerL1> a été ouvert le 7 novembre 2014 et a permis à la maîtrise d'ouvrage de poster 112 tweets, dont 82 ont été retweetés. 2 tweets-questions ont été relayés à la tribune lors de la réunion publique de Montreuil. À la clôture de la concertation, le compte avait 128 abonnés.

¹⁰ La carte T permet au contributeur de ne pas payer l'affranchissement postal, lequel est assumé par l'émetteur, le STIF.

> Des **fiches questions** étaient mises à disposition du public lors des réunions publiques et des rencontres de terrain. Au total, 173 avis ont été recueillis de cette manière : 58 en réunions publiques et 115 en rencontres de terrain.

> **14 contributions** ont également été recueillies, adressées soit en pièce jointe d'un avis sur le site Internet, soit par courrier au STIF et/ou à la garante :

Collectivités :

- ➔ le Département du Val-de-Marne
- ➔ le Département de la Seine Saint-Denis
- ➔ la Communauté d'agglomération Est Ensemble
- ➔ la Ville de Montreuil
- ➔ la Ville de Nogent-sur-Marne
- ➔ la Ville de Fontenay-sous-Bois
- ➔ Vœu de la majorité lors du conseil municipal de Fontenay-sous-Bois du 18 décembre 2014
- ➔ Vœu de l'opposition « Réveillons Fontenay-sous-Bois » lors du conseil municipal de Fontenay-sous-Bois du 18 décembre 2014

Acteur économique :

- ➔ les Chambres de Commerce et d'Industrie de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne

Associations :

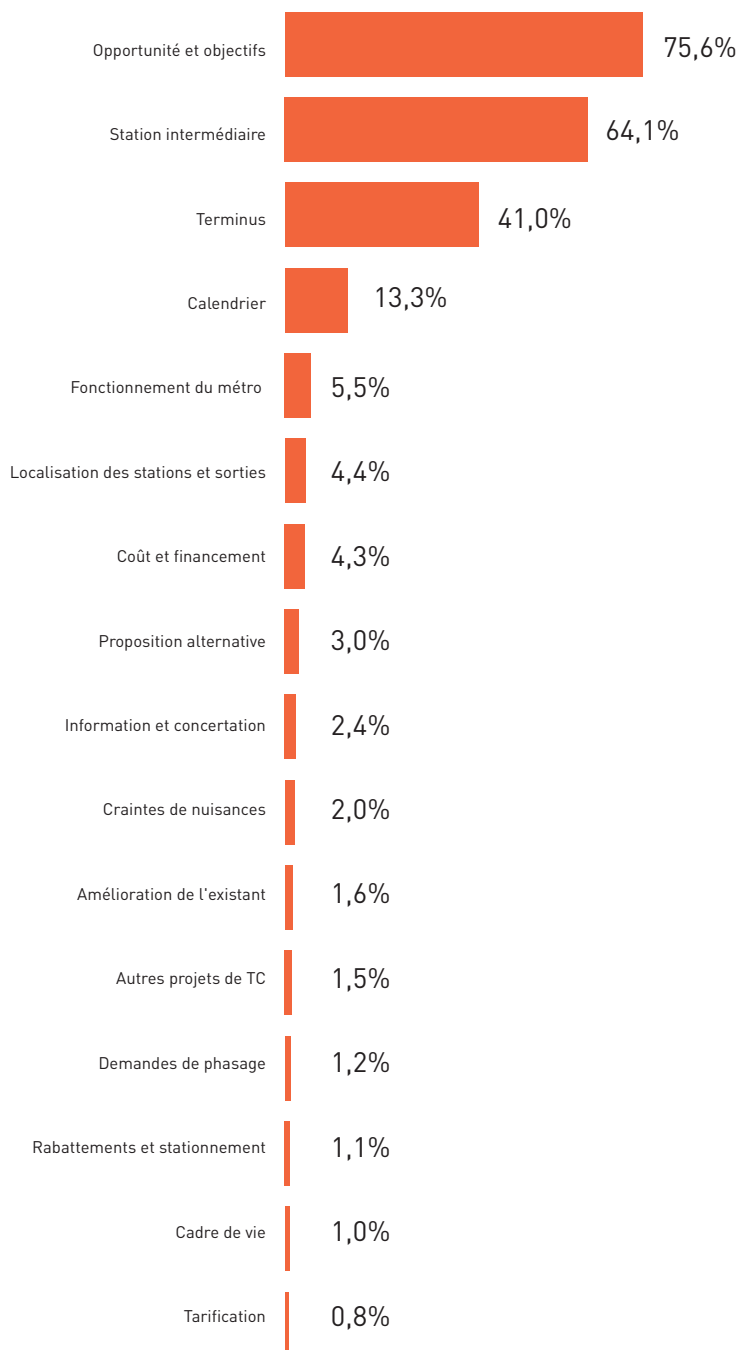
- ➔ l'association Appel pour Fontenay
- ➔ l'Association des Usagers des Transports - Île-de-France (AUT-IDF)
- ➔ l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay
- ➔ l'association Fontenay vélo
- ➔ l'association Mieux se déplacer à bicyclette – MDB

> **Une pétition** de 1 200 signatures à l'initiative de l'association Appel pour Fontenay a été remise à la garante.

Tableau récapitulatif du nombre et du type d'avis écrits et oraux recueillis pendant la concertation

Modalités d'expression des avis recueillis	Avis exprimés par écrit
Cartes T	
Cartes T renvoyées par courrier	1 600
Cartes T remises lors des rencontres de terrain	69
Cartes T remises en réunion publique	21
Cartes T déposées dans les urnes communales	117
Site Internet	
Avis déposés sur le site Internet	719
Oral	
Prises de parole en réunion publique	59
Fiches questions	
Remises en réunion publique	58
Remises lors des rencontres de terrain	115
Autres avis	
Avis déposés dans les urnes communales	163
Contributions	14
TOTAL	2 935

Répartition thématique des avis



Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

M 1

LES CHIFFRES DE LA CONCERTATION

> INFORMATION

135 500
dépliants distribués

3 000
dossiers d'information distribués

6 fiches thématiques réalisées

> PARTICIPATION

3 réunions publiques à Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois

664 participants

2 rencontres voyageurs aux stations de Val-de-Fontenay et Château de Vincennes

1 rencontre de proximité sur le marché Diderot à Vincennes

9 384
visites sur le site Internet

128
abonnés au compte twitter

> EXPRESSION

2 862 avis

719
avis sur le site Internet

59
questions ou interventions orales

1 807
avis via les cartes T du dépliant

24
contributions reçues par courrier ou par Internet

Merci de votre participation

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

PARTIE 2

Synthèse thématique des avis exprimés pendant la concertation

La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation. Ils sont regroupés par thématique selon leur occurrence. Les verbatim illustrent les propos. Non exhaustifs, ils proviennent de quatre sources : des cartes T, des prises de position en réunions publiques, des avis publiés sur le site Internet, des rencontres de terrain et enfin des contributions écrites.

Lorsque les verbatim ont été prononcés par des élus ou des représentants associatifs, le titre auquel il ou elle s'exprime est précisé.

Lorsque ce sont des paroles de citoyen, leur anonymat est respecté et la mention « un (ou des) participant(s) / contributeur(s) » est ajoutée. Sont différenciés les « contributeurs », qui sont les personnes ayant donné leur avis par écrit (cartes T, fiches question, 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

Les participants ont largement salué la qualité de la concertation, tout en formulant une demande forte de transparence sur les données et les méthodologies présentées. Plusieurs souhaitent que le dialogue se poursuive de manière régulière et continue.

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**.

« Je souhaite féliciter la maîtrise d'ouvrage pour sa transparence et la qualité des informations diffusées dont ce site web est le parfait témoin. Félicitations également à la garante des débats dont la pertinence et la justesse lors de la première réunion d'information me permettent de lui accorder toute ma confiance pour la suite de ce projet ».

L'Association Métro Rigollots - Val de Fontenay estime que :

« cette concertation apparaît comme un modèle rarement égalé (...) L'Association félicite les organisateurs de cette concertation pour la qualité de celle-ci. »¹¹.

Laurence ABEILLE, députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois, le Conseil général du Val-de-Marne et la Ville de Montreuil ont également salué l'organisation de cette concertation.

La **forte participation** dont la concertation a fait l'objet, est soulignée par de nombreux contributeurs.

¹¹ Voir en annexe n°5.13

« [Les réunions] ont rencontré un succès majeur permettant, au travers de ces rencontres, des sites internet et des supports postaux, la participation de plusieurs milliers d'habitants et d'usagers. Cette mobilisation citoyenne massive a d'ailleurs atteint un niveau inédit pour une concertation du STIF ».

« Les organisateurs (...) ont largement contribué au très grand succès rencontré, concrétisé par le nombre exceptionnel d'opinions exprimées (...) »

De même, cette participation a été saluée par le Conseil général du Val-de-Marne, la Ville de Montreuil et l'Association Métro Rigollots – Val de Fontenay.

Les **documents d'information** sont salués à plusieurs reprises pour leur qualité.

Catherine PILON, maire adjointe déléguée aux transports, aux mobilités, à la circulation et au stationnement :

« remercie les maîtres d'ouvrage pour le dossier d'information [que je] considère très pédagogique, l'intermodalité notamment est bien présentée ».

Muriel MICHON, présidente de l'association Appel pour Fontenay :

« Je souhaiterais remercier toutes les équipes du STIF qui ont participé à la conduite de cette concertation : la communication, le dossier d'information, le site internet sont de grande qualité et très facile d'accès ».

À la marge, quelques contributeurs regrettent que le **périmètre d'information** n'ait pas été conçu **plus largement**, pour intégrer les villes desservies par le Métro ligne 1, et celles voisines du Val de Fontenay, notamment **Neuilly-Plaisance**.

« Il importe de tenir des réunions hors du périmètre car c'est l'avenir de toute la ligne M1 qui se voit engagé » « Habitant Neuilly-Plaisance à moins de 600 mètres de Val de Fontenay, je m'étonne que les Nocéens soient si mal informés du projet de prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay ».

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

A plusieurs reprises, notamment au cours des réunions publiques, des participants ont sollicité de la part des maîtres d'ouvrage des précisions méthodologiques et un accès aux sources.

1.2.1. La méthodologie de calcul des estimations de trafic et de populations

Les **modalités de calcul des estimations de trafic et de population** ont fait l'objet de plusieurs questions et interventions, notamment de participants :

« Le tracé [par Grands Pêcheurs] drainera 14 000 voyageurs en zone dense en population, alors que le tracé par Fontaine en drainera 13 000 sur une zone faible en population. Comment il est possible que le tracé en zone peu dense draine presque autant de voyageurs que celui en zone dense ? ».

L'Association Métro Rigollots – Val de Fontenay demande :

« Comment a été calculée la fréquentation des voyageurs sur les différents tracés ? ».

L'Association Montreuilloise des Usagers des Transports en Commun (AMUTC) demande aux maîtres d'ouvrage de :

« mettre les études utilisées pour évaluer la fréquentation des stations sur le site Internet ».

La plupart des autres remarques à ce sujet portent sur la **bonne prise en compte par les maîtres d'ouvrage de l'ensemble des projets urbains du quartier du Plateau** de Fontenay-sous-Bois (projet d'un théâtre, quartier d'habitation Michelet, mosquée, etc.). Certains participants soulignent que le dossier d'information ne les identifie pas.

« [Je suis] surpris du peu de mouvements estimés à Verdun (7000), étant donné les futurs projets en cours à l'îlot Michelet (90 logements) ou ceux existants du quartier de la Redoute (grands ensembles). L'estimation est-elle la bonne ? » ; « [Je m]'étonne que la maîtrise d'ouvrage n'ait pas identifié de projets urbains à Fontenay-sous-Bois dans son document d'information, alors qu'un théâtre de 300 places devrait s'y implanter, un quartier d'habitation également (...) ».

Laurence ABEILLE, députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois, s'étonne que les projets urbains du secteur de Verdun ne soient pas identifiés dans le tableau multicritères.

» **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, utilisé pour l'ensemble des projets de transports franciliens depuis plusieurs années, a été appliqué à ces données pour fournir les estimations de trafic. Il permet de savoir combien de voyageurs devront être transportés aux heures de pointe et de déterminer l'offre adaptée (le mode, le nombre de places assises ou debout dans les véhicules, l'intervalle de passage, etc.). Le modèle se fonde sur l'observation des déplacements des Franciliens (l'enquête globale transports réalisée tous les 10 ans).

Au cours de la concertation, pour répondre à la demande du public sur ces sujets, également mise en avant par la garante, la maîtrise d'ouvrage a réalisé deux fiches thématiques « Prévission de trafic » « Les données urbaines », téléchargeables sur le site Internet.

1.2.2. Le degré de précision des documents d'information

Certains contributeurs et participants ont estimé que les **documents d'information** étaient parfois **insuffisamment précis**, voire **insuffisamment neutres**. Ils regrettent ainsi **l'absence d'échelle sur les cartes, l'approximation des tracés, l'absence de localisation exacte** des futures stations.

« Il faudrait donner plus de précision sur le tracé et le profil en long des variantes. Profondeur des stations, notamment «Verdun», Types d'accès, normes PMR ? » ; « La carte sans échelle est inutile. Qu'attendre de ce type de consultation ? ».

Laurence ABEILLE, députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois, regrette que :

« les documents de présentation ne présentent pas des courbes de niveau ou des vues en 3D qui permettrait de bien comprendre les trajets à pied et les aires d'influence des stations telles que calculées par la maîtrise d'ouvrage ».

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que les documents d'information de la concertation ont vocation à être schématiques et présentent des cartes qui n'ont pas la précision des plans détaillés consultables dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), téléchargeable sur le site internet.

1.2.3. L'estimation du coût du projet

À plusieurs reprises, des avis ont fait état de demandes d'éclaircissement sur les **estimations du coût** du projet et des différentes variantes, s'étonnant de leur coût équivalent malgré des longueurs différentes.

« Comment justifiez-vous le coût équivalent ou égal pour tous les tracés ? » ; « Il apparaît ahurissant d'évoquer en fin novembre 2014 une valeur d'estimation datant de 2012, nous demandons la réactualisation du prix de la dépense au plus tôt afin de cesser de tromper le public généralement peu composé d'économistes chevronnés ».

L'AMUTC estime que :

« Le coût annoncé de 900 millions d'euros correspond à 300 millions d'euros le kilomètre, c'est le coût kilométrique le plus élevé d'Europe. Comment s'explique ce coût ? ».

Concernant les conséquences du projet sur l'augmentation du versement transports, la CCI du Val-de-Marne souhaite que :

« la mesure de l'impact économique sur le financement par les entreprises soit affinée ».

» **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, indique qu'actuellement, un prolongement de ligne de métro coûte entre 150 à 200 millions d'euros le kilomètre ; c'est le cas de ce prolongement. Ce coût kilométrique 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. Les tracés sont étudiés de façon similaire en considérant, d'une part le tunnel, et d'autre part les stations. Sur les tracés les plus courts se trouvent des stations plus onéreuses. Ceci explique que les prix totaux (tracés et stations) soient relativement similaires.

1.2.4. Le rôle de la concertation dans le processus de décision

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.

Le rôle de la concertation est questionné par plusieurs contributeurs concernant la **valeur de leur avis**, étant donné que **plusieurs élus ont indiqué publiquement leur préférence pour l'un ou l'autre des tracés**.

« Soit ce débat porte sur la pertinence du prolongement de la 1, ou bien celui-ci est déjà acté et il s'agit de « choisir » un tracé sans éléments de comparaisons ».

➤ **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.

Plusieurs types d'interrogations ont porté sur les modalités de choix du tracé. Des avis interrogent la maîtrise d'ouvrage pour savoir **à qui reviendra la décision finale**.

« J'aimerais connaître le processus, pour choisir entre les trois options et de décider de lancer la réalisation » ; « Quelles sont les modalités techniques et politiques de la prise de décision finale ? ».

➤ **Pierre SERNE, Vice-président de la Région Île-de-France et Vice-président du Conseil du STIF**, souhaite signaler au public que les maîtres d'ouvrage conjoints, en accord avec l'ensemble des collectivités concernées, ont émis une préférence pour le tracé n°1 desservant la station intermédiaire des Grands Pêcheurs. Il ajoute toutefois que si le bilan de la concertation relève des avis massivement favorables aux tracés n°2 ou n°3, la maîtrise d'ouvrage conjointe devra en tenir compte. De fait, le choix interviendra après la concertation, lorsque le bilan aura été réalisé. Le Conseil du STIF votera sur ce qu'il retient de ce bilan. La maîtrise d'ouvrage travaillera ensuite avec les collectivités et les autres acteurs du projet pour affiner le projet. Celui-ci sera soumis à l'enquête publique, étape au cours de laquelle le public pourra donner une nouvelle fois son avis sur le tracé défini. Lorsque la commission d'enquête aura donné son avis sur le projet, le préfet prononcera ou non la déclaration d'utilité publique.

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. Ils demandent à la maîtrise d'ouvrage de les présenter **en toute objectivité**.

« Sur quels critères vous fondez-vous pour émettre ces avis qui éclairent le choix définitif de ces 30 membres du Conseil du STIF? Quels sont les critères prépondérants? » ; « J'espère que la maîtrise d'ouvrage présentera objectivement les critères d'analyse des tracés aux élus du Conseil du STIF, en y intégrant le tracé alternatif 1/2/3 ».

➤ **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 (définie notamment à travers les prévisions de trafic et de croissance de la population réalisées par l'IAU),
- l'impact du projet pour le territoire (les équipements existants et les projets urbains desservis, etc.)
- les aspects techniques du projet (coûts, délais, acquisitions foncières, etc.).

Un participant a également demandé :

«Quelle [était] la répartition des champs de compétences entre le STIF et la RATP ? ».

>| La maîtrise d'ouvrage indique que, par la loi relative à l'Organisation et à la Régulation des Transports Ferroviaires (ORTF) du 8 décembre 2009, le STIF et la RATP sont maîtres d'ouvrage conjoints des projets de métro, et donc pour le prolongement du Métro ligne 1. Le STIF a la prévalence dans la phase d'études amont et la RATP prend la main pour la phase opérationnelle (suite des études et travaux). Le passage de relais se fait progressivement avec un pivot au moment de la déclaration d'utilité publique.

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.

« Merci de maintenir une information régulière. La concertation lancée est très efficace pour l'instant » ; « Peut-on espérer un compte-rendu qui explique pourquoi tel projet a été choisi ? » ; « Est-ce que des informations de décisions et/ou avancement peuvent être mises en ligne par exemple dans les 4 mois ? ».

La Ville de Montreuil souhaite :

« un retour au moins annuel auprès des habitants », « que le STIF développe un suivi, un dialogue dense avec les habitants tout au long du projet, avec des allers retours d'information réguliers »¹².

La Ville de Fontenay-sous-Bois demande à être :

« associée à l'ensemble des études à engager pour assurer la tenue de l'enquête publique dans les meilleurs délais ».

Les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne souhaitent que :

« les entreprises soient informées, notamment sur les impacts des travaux sur Val de Fontenay et sur le Péripôle ».

>| 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

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. Des craintes sont toutefois exprimées par certains quant à l'impact du projet sur la situation existante des transports, sur le coût du projet, et enfin sur le risque d'insécurité lié au prolongement. Une attention forte est portée de manière générale aux capacités de financement et au calendrier du projet.

¹² Voir en annexe n°5.5

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

Des contributeurs partagent **l'opportunité du projet**.

« Il faut absolument que le projet aboutisse, un vrai soulagement pour les habitants de Fontenay et Vincennes Est » ; « Dans le cadre des déplacements des franciliens, le prolongement de la ligne de Metro n° 1 de Vincennes au Val de Fontenay est une évidence économique et sociétale dans le cadre du grand projet de La Métropole et de l'avenir de tout l'Est Parisien ».

Patrice BESSAC, Maire de Montreuil :

« Il est nécessaire de se mobiliser pour la ligne 1 ».

Laurent LAFON, Maire de Vincennes :

« Avec la concertation, le projet franchit une étape supplémentaire dans sa réalisation que j'appelle de mes vœux ».

Le Conseil général du Val-de-Marne rappelle que :

« les études confirment par ailleurs sa grande pertinence et sa forte rentabilité socio-économique »¹³.

L'association Métro Rigollots – Val de Fontenay demande que :

« tous les élus (...) impliqués dans ce projet se groupent toutes tendances politiques confondues dans une association qui constituera un groupement d'intérêt attentif au bon déroulement des étapes ultérieures du projet »¹⁴, et que « le Conseil du STIF, après avoir pris connaissance du rapport de Mme la Garante, décide de la poursuite du projet et lance les études permettant d'élaborer le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ».

L'Association des Usagers des Transports Île-de-France (AUT-IDF) :

« Approuve sans réserve les objectifs du projet de prolongement de la ligne 1 de métro de Château de Vincennes à Val de Fontenay »¹⁵.

L'association Fontenay vélo :

« À l'unanimité, émet un vœu en faveur du prolongement de la ligne 1 du métro ».

De nombreux contributeurs **soulignent l'attente** dont le projet fait l'objet depuis de nombreuses années, du fait de son ancienneté.

*« Ce projet de prolongement de la ligne 1 à l'Est est très ancien et plus que jamais justifié »
« Depuis que j'habite à Fontenay, 1967, j'entends parler de l'imminence du métro aux Rigollots !!! ».*

Jean-François VOGUET, Maire de Fontenay-sous-Bois, rappelle que la ville :

« attend [...] ce projet depuis 1934, date à laquelle le prolongement a été évoqué pour la première fois »¹⁶.

13 Voir en annexe n°5.1

14 Voir en annexe n°5.13

15 Voir en annexe n°5.12

16 Voir en annexe n°1.4

Patrice BESSAC, Maire de Montreuil, est :

« conscient que pour un certain nombre d'habitants, le prolongement de la ligne 1 est une «arlésienne», cela fait une vingtaine d'années qu'est évoquée l'amélioration des transports en commun »¹⁷.

L'association Métro Rigollots - Val de Fontenay :

« milite depuis 9 ans pour le prolongement de la ligne 1 »¹⁸.

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 (maillage, désengorgement du réseau existant, etc.) et de développement socio-économique (accompagnement des projets urbains et économiques riverains, rééquilibrage régional).

2.2.1. Des objectifs en termes de transport

Remédier à la surcharge des transports existants

Des contributeurs dénoncent la **surcharge des transports en commun** du secteur, qu'ils attribuent pour certain au dynamisme démographique, et voient dans le projet un **outil d'amélioration**, qui permettrait de soulager les **bus du secteur** et le **RER A**, voire la ligne 9.

« Cela va alléger les bus 118 et 124 qui sont souvent bloqués » ; « Le prolongement de la ligne 1 nécessaire pour désengorger la ligne A du RER saturée » ; « [le projet pourra avoir un rôle] dans le désengorgement de la ligne 9 ».

Le Conseil général du Val-de-Marne indique que :

« compte tenu de la saturation de la ligne A du RER, de la croissance forte de la fréquentation du RER E mais aussi des limites du réseau de bus dans ce secteur, le prolongement de la ligne 1 est à même de répondre à la demande de déplacements »¹⁹.

Renforcer le maillage avec le réseau existant et en projet

Des contributeurs saluent le **renforcement du maillage du réseau offert par le prolongement**, grâce à des **correspondances** efficaces avec le réseau existant (RER E, RER A, bus) et le réseau à venir (prolongement du Tramway T1, Métro ligne 15 du Grand Paris Express). Plusieurs participants évoquent l'opportunité de créer un **pôle d'échanges** à l'est.

« Il faut privilégier les tracés qui multiplient les connexions avec d'autres modes de transport : RER bien sûr, mais aussi tramway et bus » ; « Le prolongement de la ligne 1 vers des territoires en devenir est une opportunité pour créer un hub à l'est ! Connexions avec le RER A & E, l'extension du T1 et indirectement avec la ligne 11 ».

¹⁷ Voir en annexe n°1.3

¹⁸ Voir en annexe n°1.2

¹⁹ Voir en annexe n°5.1

La Communauté d'agglomération Est Ensemble estime que :

« le prolongement de la ligne 1 participera au maillage général structurant du territoire inter-communal en transports en commun lourds, contribuant ainsi à renforcer la qualité de la desserte interne au territoire (notamment grâce à sa connexion au T1 et donc à la ligne 11 prolongée qui permettent une desserte fine du territoire) et l'attractivité du territoire permettant d'engager un rééquilibrage vers l'Est »²⁰.

Les CCI de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne considèrent que :

« l'enjeu majeur de ce projet est l'interconnexion avec le réseau lourd de transport en commun existant et à venir (...) [C'est] une liaison radiale structurante participant au maillage avec les RER A et E à court terme, le prolongement à venir du T1 et la ligne 15 du Grand Paris Express à l'horizon 2030 »²¹.

L'AMUTC souligne que :

« les objectifs annoncés du projet, c'est-à-dire desservir le territoire et renforcer le maillage du réseau, sont ceux défendus par l'AMUTC depuis des années ».

L'AUT-IDF considère que :

« le projet a un intérêt local et régional par les correspondances qu'il offrira à Val de Fontenay ».

Certains avis soulignent que la création de correspondances offrira l'opportunité de choisir des itinéraires alternatifs, notamment lorsque le trafic est perturbé sur les lignes existantes.

« C'est un avantage considérable car c'est une possibilité de trajet secondaire en cas de problème sur les autres moyens d'accès à Paris. Cela permettra également de fluidifier les autres lignes lorsque le trafic est normal » ; « Il faut à mon avis qu'il y ait une correspondance entre le métro, le RER A et le RER E. Quand il y a des problèmes sur les RER (et cela se produit souvent), la correspondance avec le métro permettrait aux usagers de rejoindre Paris ».

Réduire les temps de trajet

Des contributeurs soulignent le fait que le prolongement leur fera **gagner du temps** dans leurs transports quotidiens.

*« Ça va réduire considérablement le temps du trajet de nombreux travailleurs - voyageurs » ;
« La possibilité de prendre le métro à Val de Fontenay permettrait de désengorger le RER A et de gagner du temps ».*

Pour la majorité, le gain de temps est effectif pour **rejoindre Paris**.

« Montreuil a vraiment besoin de cette station de ligne 1 pour aider les habitants du haut Montreuil à éviter le bus et ainsi réduire le temps de trajet au travail sur Paris » ; « J'espère que ce projet va se concrétiser car ça va nous aider à regagner Paris en quelques minutes ».

Pour d'autres, le gain de temps est du à la possibilité **d'éviter Paris** en favorisant des trajets de banlieue à banlieue.

20 Voir en annexe n°5.3

21 Voir en annexe n°5.10

« La liaison de la ligne 1 et du RER A en direction de Marne la Vallée / Chessy va être un gain de temps considérable pour tous les voyageurs qui prennent le métro à Saint-Mandé, et qui, habituellement, rejoignent Nation pour repartir vers Marne la Vallée / Chessy » ; « Il reste une réponse à une problématique de beaucoup de personnes obligées de passer par Paris pour se rendre en banlieue alors que c'est parfois proche de chez eux ».

Encourager le report modal

Des contributeurs mettent en avant le fait que l'attractivité du prolongement du Métro ligne 1 sera à même de favoriser le **report modal**.

« Le prolongement de la ligne 1 permettra d'offrir une alternative crédible à l'usage de l'automobile individuelle dans ce secteur où la place de la voiture est trop importante pour un territoire si proche de Paris » ; « Une bonne raison pour laisser sa voiture au garage ».

Le Conseil général du Val-de-Marne estime également que :

« le prolongement de la ligne 1 est à même de générer un transfert modal significatif au détriment de modes moins vertueux, comme en attestent les modélisations réalisées dans le cadre des études du DOCP »²².

> La maîtrise d'ouvrage précise qu'entre 8 à 9 % des voyageurs attendus par jour sur le prolongement vont abandonner leur voiture pour prendre le Métro ligne 1.

2.2.2. Des objectifs urbains et économiques

Accompagner le développement urbain des villes traversées

De nombreux contributeurs soulignent que le projet permettra **d'accompagner le développement urbain** et donc de répondre aux besoins qui seront engendrés par la **croissance démographique** projetée dans les secteurs du projet, en raison des **projets urbains** en cours actuellement. Ils évoquent la rénovation des quartiers Bel Air et Grands Pêcheurs à Montreuil, en passe d'être terminée (cf. 3.2.1), et les programmes immobiliers de Vincennes et Fontenay-sous-Bois.

« Des centaines de nouveaux habitants vont arriver dans les quartiers Grands Pêcheurs et Bel-Air d'ici quelques années. Les bus ne suffiront plus pour satisfaire le nombre de voyageurs qui ne cesse d'augmenter » ; « Les quartiers de Vincennes est et de Fontenay secteur Dalayrac se densifient avec la mise en œuvre de programmes immobiliers, ce qui va contribuer à très brève échéance à dégrader les conditions de transport qui sont déjà très mauvaises ».

Plusieurs contributeurs favorables au projet de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay estiment l'arrivée du projet d'autant plus urgente que, depuis la première fois qu'il a été évoqué, **la population a beaucoup augmenté**.

« Compte tenu de l'accroissement de population dans le quartier est de Vincennes, le prolongement de la ligne de métro 1 serait une réelle avancée » ; « Ce projet apparaît primordial pour répondre aux besoins des habitants des quartiers proches des Rigollots, en particulier qui ont connu un fort développement urbain ces dernières années ».

22 Voir en annexe n°5.1

Des contributeurs saluent l'apport du projet dans le développement du territoire, en cohérence avec le **Contrat de Développement Territorial** signé en décembre 2014.

Le Conseil général du Val-de-Marne estime que :

« cette nouvelle infrastructure est conforme aux objectifs du Contrat de Développement Territorial Paris Est entre Marne et Bois »²³.

La Communauté d'agglomération Est Ensemble considère que :

« l'effet levier que constitue l'arrivée du projet de transport pour le développement et le désenclavement de ce secteur de projets identifié dans le Contrat de Développement Territorial «La Fabrique du Grand Paris» »²⁴.

La Ville de Fontenay-sous-Bois estime que :

« cette nouvelle ligne de transport sera un élément clé pour mettre en œuvre les objectifs du Contrat de Développement Territorial « Paris Est entre Marne et Bois ».

Accompagner le développement économique

Des avis mettent en avant l'intérêt du projet pour accompagner et impulser le développement économique des quartiers qu'il desservira. Ils soulignent que le projet permettra de **faciliter l'accès à l'emploi**. Des contributeurs considèrent que le projet renforcera le pôle économique de Val de Fontenay.

« Le prolongement de la ligne 1 est essentiel pour renforcer le pôle de développement économique de Val de Fontenay car cette ligne relie Paris en parallèle du RER A » ; « Je trouve ce projet excellent, cela fera de VdF un pôle économique à l'est de Paris (à l'instar de la Défense à l'Ouest) » ; « Il rendra les quartiers plus attractifs tout en garantissant la cohésion sociale. L'économie locale sera d'autant favorisée » ; « Je suis très favorable à la prolongation du métro ligne 1 à Val de Fontenay, [notamment parce qu'il permet] de faciliter l'emploi des salariés précaires sans voiture ».

La Communauté d'agglomération Est Ensemble estime que :

« la création de cette liaison structurante radiale est primordiale pour améliorer les connexions aux pôles d'emplois de Paris et de l'ouest parisien puisqu'elle offrira un accès direct aux quartiers d'affaires de Paris et de la Défense »²⁵.

La Ville de Fontenay-sous-Bois met également en avant cet intérêt, soulignant que :

« le pôle tertiaire du Val de Fontenay poursuit son essor et ses perspectives de développement restent importantes. Le prolongement de la ligne 1 accompagne ce développement souhaité par les collectivités locales ».

> La maîtrise d'ouvrage indique que le projet a bien vocation à soutenir le pôle économique de Val de Fontenay et à desservir les emplois et les PME du secteur, même si le niveau d'étude engagé ne permet pas de préciser quel sera l'impact direct sur l'emploi.

23 Voir en annexe n°5.1

24 Voir en annexe n°5.3

25 Voir en annexe n°5.3

Contribuer au rééquilibrage de l'Île-de-France à l'est

Des collectivités locales soulignent l'intérêt du prolongement du Métro ligne 1 pour contribuer au rééquilibrage à l'est.

Le Conseil général du Val-de-Marne considère que :

« le prolongement de la ligne 1 du métro s'inscrit dans le cadre de politiques cohérentes d'aménagement du territoire et de rééquilibrage de l'est de la région »²⁶.

La Communauté d'agglomération Est Ensemble souligne que :

« ce prolongement représente une véritable opportunité pour améliorer l'accessibilité aux pôles d'emplois et d'équipements pour les habitants, améliorer l'attractivité du territoire et donc engager un rééquilibrage vers l'est »²⁷.

2.3. Des craintes exprimées et quelques oppositions affirmées

Si **la majorité des participants est favorable au projet** de prolongement du Métro ligne 1, une part non négligeable a fait part de ses craintes, qui pour certains sont des **motifs d'opposition** au projet. En premier lieu, des participants craignent que le prolongement entraîne la **saturation de la ligne existante** ; d'autres estiment **le projet trop coûteux en l'état actuel des finances publiques** (avec le risque d'une augmentation des impôts) ; d'autres enfin redoutent que le métro soit emprunté par des populations issues des quartiers populaires, qui en **dégraderaient les conditions de sécurité et de confort**.

2.3.1. La crainte d'une aggravation de la situation des transports existants par le prolongement

Plusieurs contributeurs et participants disent s'opposer au projet s'il entraîne une saturation de la ligne 1 existante.

« Quel sera l'impact du prolongement sur le fonctionnement de la ligne en termes de trafic et notamment de confort des voyageurs qui montent à Château de Vincennes ? » ; « Comment peut-on sérieusement envisager d'asphyxier complètement la ligne 1 qui est déjà bien assez saturée ».

> La maîtrise d'ouvrage explique que le Métro ligne 1 pourra absorber les nouveaux flux : à la mise en service du prolongement, le tronçon dimensionnant (c'est-à-dire le plus chargé) entre les stations Champs Elysées - Clémenceau et Franklin Roosevelt sera le même qu'aujourd'hui et l'impact du prolongement sera quasi nul. 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 Grand Paris Express, permettront de décharger le RER A et la ligne 1.

²⁶ Voir en annexe n°5.1

²⁷ Voir en annexe n°5.3

Des contributeurs craignent que le projet aggrave la situation sur **le RER A**.

« L'engorgement de la ligne A du RER va être aggravé suite à l'afflux supplémentaire de voyageurs avec la ligne 1 » ; « Le RER A est déjà bondé quand il arrive à Vincennes et tellement saturé qu'il multiplie par deux ou trois le matin son temps de trajet entre Vincennes et Châtelet. Si on prolonge la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay, nous serons alors dans le même cas ».

Laurence ABEILLE, Députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois, demande aux maîtres d'ouvrage de préciser :

« Quelles seront les conséquences du projet sur les lignes A et E du RER » et « les chiffres de report des lignes de RER vers la ligne 1 prolongée ».

> 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. Le RER A bénéficiera d'une décharge de l'ordre de 15 à 20% lors de la mise en service du Grand Paris Express. Les actions du Schéma Directeur du RER A visent également à améliorer la situation comme les 92 millions d'euros alloués le 20 novembre 2014, pour le pilotage automatique permettant d'augmenter le nombre de trains pouvant circuler à l'heure de pointe.

2.3.2. Des oppositions exprimées relatives au poids du coût du projet sur les finances publiques et les impôts locaux

Quelques contributeurs estiment le coût du projet **trop élevé en l'état des finances publiques**.

« Le coût annoncé de ce projet (900 M€) ne me semble pas compatible avec l'état calamiteux des finances publiques (tant pour l'État que pour la Région Île-de-France) » ; « Compte tenu de l'état des finances publiques, il doit être différé », car il « n'est pas prioritaire » « la Région doit faire des économies versées à un fonds de réserve avant de lancer l'opération ».

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**.

« Le RER A (3 minutes), les bus 118 et 124 suffisaient déjà. Ce projet est un gaspillage de nos impôts. Mettez Fontenay au tarif zone 2, économie = 1 milliard » ; « Je suis totalement défavorable au prolongement de la ligne 1 du Métro. La commune de Val de Fontenay est parfaitement desservie par le RER A ».

Certains craignent que **le coût soit au final supérieur à celui annoncé**.

« Coût prévisionnel : 200 millions d'euros pour 3 stations, c'est trop cher ! Ce coût au final sera forcément supérieur ! » ; « Les coûts annoncés sont assez optimistes, d'autant plus que les co-maîtres d'ouvrage ne sont pas à l'abri de difficultés techniques liées à la géologie, ce qui entraînerait une augmentation du coût ».

> La maîtrise d'ouvrage précise que le projet n'impactera pas les impôts locaux. Les financements des projets d'infrastructures dont le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay, s'inscrivent dans le cadre d'un Contrat de Plan État Région (CPER), document de programmation et de financement pluriannuels entre l'État et la Région.

D'autres 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** (cf. 3.4.2 et 4.1).

*« Il aurait été moins coûteux et plus rapide de développer les lignes de bus, plutôt que de dépenser pour ce projet un milliard d'euros, qui proviennent des impôts des contribuables » ;
« Ce projet est coûteux. Ne serait-il pas plus judicieux d'améliorer ou moderniser les moyens déjà existants ? ».*

Plusieurs contributeurs craignent enfin que le tracé du prolongement fasse **double emploi avec des lignes existantes** (RER A, bus, projet de prolongement du Tramway T1).

« Et combien coûtera aux contribuables ce projet faramineux faisant double emploi avec le RER A et les bus 118 et 124 ? » ; « Projet coûteux : tracé faisant un détour et double les tracés des T1 et RER A ».

> | 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.

2.3.3. La crainte d'une hausse de l'insécurité

Des contributeurs s'opposent au prolongement, par crainte de voir une hausse de l'insécurité et des incivilités, liés à la desserte de quartiers qu'ils estiment mal fréquentés. Cet argument a été parfois exprimé de façon particulièrement virulente.

« L'afflux de population depuis Val de Fontenay risque d'abaisser les conditions de confort et de sécurité compte tenu de la promiscuité » ; « J'ai seulement la crainte de voir certains individus en profiter pour s'amuser à dégrader ce qui jusqu'ici a été préservé ».

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

2.4.1. Le financement du projet

Des participants s'inquiètent des **financements disponibles** pour le projet.

« Sommes-nous sûr qu'il y aura assez d'argent dans les caisses pour ce prolongement en plus du Grand Paris, en plus des rénovations pour les RER, en plus des prolongements déjà décidés » ; « En dehors du Grand Paris, y a-t-il encore des fonds ? Pourquoi ne pas inclure ce prolongement dans le Grand Paris comme le prolongement de la ligne 11 ? ».

Quelques contributeurs suggèrent des solutions de financement.

« Tenir compte des temps de trajet gagnés, des économies réalisées par les utilisateurs et de la baisse de la rotation des bus (118) dans les communes de Vincennes et Fontenay dans le calcul des coûts » ; « Un partenariat Public - Privé permettrait d'accéder à des sources de financement complémentaires ».

Plusieurs avis demandent que le **financement du projet** soit **inscrit au CPER**, notamment un internaute :

« Le financement du projet doit être pris en compte par l'État et la Région. Ainsi, le financement des études doit être intégré dans le Contrat de Projets État-Région actuellement en cours d'élaboration. Ce financement devra couvrir toutes les études nécessaires jusqu'au lancement des premiers travaux ».

Le Conseil général du Val-de-Marne :

« sera extrêmement vigilant quant à l'inscription des crédits nécessaires aux études, a minima jusqu'à l'enquête publique, dans le CPER 2015-2020, actuellement en cours de négociation »²⁸.

Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois :

« sera vigilant sur la bonne réalisation de cet investissement de 900 millions d'euros hors matériel roulant ».

Laurent LAFON, maire de Vincennes :

« Une fois que le tracé sera arrêté et que les études seront réalisées, il sera temps de se poser la question du financement. Sur un sujet aussi complexe, il faut franchir les étapes progressivement, la question du financement arrivera en son temps ».

➤ **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF** indique que la question du financement intervient après qu'un accord a été trouvé sur les caractéristiques principales. Le coût prévu aujourd'hui est d'environ 900 millions d'euros. Le financement des études est sécurisé, car il est inscrit dans la contractualisation entre l'État et la Région (et sera reconduit dans le prochain Contrat de Plan État-Région - CPER). La phase des travaux nécessitera une nouvelle contractualisation, entre l'État et la Région, avec un apport complémentaire pouvant venir des collectivités, telles que les Départements ou la nouvelle entité locale qui leur aura succédé.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** précise les étapes que le projet doit franchir : la concertation, les études complémentaires et les travaux. Il indique que les plus gros besoins de financements se manifestent en phase travaux, soit entre 2020 et 2030 pour ce projet. De fait, ce sont des échéances budgétaires qui ne sont pas aujourd'hui en discussion.

2.4.2. Le calendrier

Mettre le projet en service le plus tôt possible

Les participants et contributeurs, majoritairement **impatients** de voir le projet se réaliser, rappellent **son ancienneté** (cf. 2.1.), souhaitent **connaître la raison de son retard, et demandent qu'il soit mis en service plus tôt qu'annoncé**.

« [Je m'] inquiète des délais de réalisation du projet, [...] Sont[-ils] incompressibles ? Et le cas échéant pour quelles raisons ? [Quelles sont] les étapes de financement à chaque étape du projet ? » ; « C'est un magnifique projet qui semble enfin sortir des cartons. Mais 15 ans pour faire 5 km c'est trop long !! Pourquoi un tel délai ? ».

28 Voir en annexe n°5.1

L'AUT-IDF estime que :

« afficher une mise en service en 2030 dès le stade de la concertation préalable, (...) signifie que l'ambition a diminué », et souhaite « que ce projet majeur pour les usagers de l'est parisien soit activement poursuivi et que sa date de mise en service soit affinée, avec l'objectif d'une mise en service vers le milieu de la prochaine décennie »²⁹.

Yoann RISPAL, conseiller municipal délégué aux déplacements et circulations douces à Fontenay-sous-Bois, considère que :

« 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 »³⁰.

Catherine PILON, maire adjointe de Montreuil, souligne 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 ».

Les CCI Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne alertent la maîtrise d'ouvrage sur :

« l'importance du respect du calendrier des différents projets afin d'assurer leur cohérence entre eux d'une part (interconnexions, rabattements efficaces, etc.) et avec les projets urbains d'autre part »³¹.

Quelques contributeurs estiment que le temps de concertation ralentit le projet.

*« Si vous lancez la concertation, nous n'aurons pas cette extension avant 8 à 10 ans encore » ;
« Assez de concertation, des réalisations ».*

> 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. Un temps incompressible est consacré aux études, à la concertation, à l'enquête publique, aux dévoiements de réseaux souterrains avant le début des travaux. Il précise que l'objectif est de se rapprocher le plus possible de 2025, bien que le projet étant à ses débuts, il peut connaître de nombreux aléas d'ici sa mise en service. Etant donné les mécontentements provoqués par les mises en service intervenant deux ans après les dates annoncées (ligne 14 et 12), il estime qu'il n'est pas raisonnable d'afficher un objectif plus précis et trop ambitieux.

> La maîtrise d'ouvrage complète en précisant qu'il faut 4 à 5 années de travaux pour construire une station (réalisation des murs de soutènement, passage du tunnelier, réalisation des équipements intérieurs), et que le tunnelier avance d'environ 12 mètres par jour.

29 Voir en annexe n°5.12

30 Voir en annexe n°1.4

31 Voir en annexe n°5.10

Certains participants estiment le **coût trop élevé** pour qu'il soit envisageable de réaliser le projet dans le calendrier imparté :

« Nous sommes inquiets au sujet du calendrier en voyant le coût global » ; « Je suis inquiet sur le budget nécessaire à la réalisation totale du projet. (...) on risque que le projet soit abandonné faute de financement » ; « Par ailleurs, je pense nécessaire d'envisager de commencer le tunnel depuis Vincennes (il y a de la place dans le bois). Ceci pour éviter de se retrouver, dans le cas contraire) avec un tunnel inutile si les fonds viennent à manquer » (des internautes).

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 des Rigollots**.

« Ne serait-il pas judicieux de rendre opérationnel au plus tôt l'ouverture de la station «Rigollots» dont les tunnels sont déjà existants ! » ; « Pourquoi tout ça est si long ? Pourtant on a déjà les rames jusqu'aux ateliers RATP juste à côté ».

> 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 de métro 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.

Demande de phasage du projet

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.

« Serait-il possible que la station aux Rigollots soit mise en service avant les stations suivantes qui mèneront à Val de Fontenay ? 2030 trop long, je suis pour une station aux rigollots bien avant 2025 » ; « L'ouverture de stations peut être phasée. Celle des Rigollots peut se faire rapidement ».

> La maîtrise d'ouvrage indique que le prolongement du Métro ligne 1 uniquement jusqu'aux Rigollots est peu pertinent d'un point de vue du trafic. En effet, le prolongement se justifie du fait des correspondances offertes à Val de Fontenay (RER A et E, futur Métro ligne 15 et futur prolongement du Tramway T1).
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, dans un tissu urbain très dense. Cela imposerait une réalisation du tunnel en méthode traditionnelle, beaucoup plus longue et impactant fortement le secteur pour évacuer les terres et approvisionner les matériaux.
D'un point de vue financier, le phasage entraînerait des surcoûts liés notamment aux reprises successives des travaux et aux coûts frustratoires sur les infrastructures et les systèmes, notamment les zones de maintenance rapide, de nettoyage et de garage prévues à Val de Fontenay et qu'il faudrait construire et démolir à chaque phase du prolongement.

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

La très grande majorité des participants s'exprime sur le choix de la station intermédiaire et donc du tracé entre Rigollots et Val de Fontenay. Leur préférence est souvent liée au positionnement de l'arrivée au terminus à Val de Fontenay.

La maîtrise d'ouvrage a précisé lors de la concertation, que les variantes de tracé sont presque équivalentes en termes de coût et de complexité technique, mais qu'elles se distinguent sur les aspects de mobilité et de desserte urbaine.

Sur la base de critères techniques, **les maîtres d'ouvrage conjoints, STIF et RATP, en lien étroit avec les élus du territoire, privilégient, à ce stade des études, le tracé n°1 par Grands Pêcheurs et une station terminus à Val de Fontenay Est**, du fait des bénéfices apportés en termes de mobilité et du lien entre les territoires à desservir.

Cependant, les maîtres d'ouvrage ont souhaité soumettre au public les trois variantes de tracé afin qu'il puisse exprimer son avis sur les avantages et inconvénients de chacun des tracés.

3.1. Une station Rigollots très attendue

De nombreux contributeurs ont exprimé une préférence quant à la localisation de la station Rigollots, sans toujours distinguer le positionnement de la station souterraine et des sorties en surface. La majorité des avis exprime une préférence pour la **localisation à l'ouest**.

3.1.1. Une préférence exprimée pour une implantation à l'ouest

Les avis exprimés sur le positionnement de la station Rigollots énoncent une **préférence pour l'implantation ouest**, telles que la ville de Vincennes et la ville de Fontenay-sous-Bois qui :

« exprime une préférence pour l'implantation Ouest de la station des Rigollots. Sa proximité de Vincennes et du carrefour des Rigollots permettra de desservir, avec l'aide de différents modes de rabattement, un périmètre large couvrant les quartiers des Rigollots mais aussi des Parapluies, de Pasteur-Roublot, de Vincennes Est et d'une partie de Montreuil, à proximité »³².

Les contributeurs favorables à une **implantation ouest** de la station mettent en avant :

- ➔ La nécessité d'assurer **sa visibilité** en la plaçant à un **endroit central, facile d'accès**.

« La station aux Rigollots doit être à l'ouest (au carrefour) pour un bon accès et pour être visible » ; « La station aux Rigollots doit se trouver au carrefour (...). Une station est un marqueur de territoire, elle doit être «visible» ».

- ➔ L'intérêt de **desservir à la fois Vincennes et Fontenay-sous-Bois**.

« Je suis pour l'avenue de la République car étant plus proche de Vincennes elle desservirait à la fois les Vincennois et les Fontenaisiens » ; « Par souci de cohérence et d'équité, il me paraît évident que la station des rigollots dispose d'une entrée sur ladite place afin que tous les Vincennois de l'Est puissent bénéficier de sa proximité ».

32 Voir en annexe n°5.7

- ➔ La proximité des lignes de bus, ce qui favorisera **les correspondances**.

« L'emplacement pour la station des Rigollots à l'ouest, sous l'avenue de la République, est plus proche des arrêts du 118 pour les personnes qui continueront de prendre la ligne de bus pour accéder ensuite à la ligne 1 » ; « Je souhaite que la station Rigollots se situe au niveau des rues DeFrance/République, afin d'assurer la proximité avec les changements de bus ».

- ➔ La possibilité **d'épargner le bâti** alentour.

« La station devrait se situer rue de la République, une sortie de métro n'est pas compatible avec l'étroitesse et le caractère résidentiel de la rue Eugène Martin » ; « La position à droite du carrefour présente de nombreux avantages: (...) elle impacte moins le foncier bâti avec moins d'expropriations de logements ».

3.1.2. Quelques avis en faveur d'un emplacement à l'est

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.

« Concernant le positionnement du quai au Rigollot je pense que le placer sous Eugène Martin permettrait de limiter les dérangements sur la voirie Avenue de la République » ; « Je préfère un emplacement à l'est Dalayrac/Martin, afin d'éviter une modification du trafic bus/auto qui convient bien » ; « utiliser l'infrastructure existante de la RATP rue Eugene Martin pour installer la station » .

3.1.3. Le souhait d'avoir plusieurs sorties

Quelques participants demandent que la station comporte plusieurs sorties. D'autres contributeurs souhaitent qu'un concours d'architecte soit organisé pour cette station.

➤ **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. Quelle que soit son implantation, la station comportera au moins deux sorties. 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. Les réflexions sur le positionnement définitif de la station et de ses sorties seront menées lors des études conduites pour le schéma de principe, en concertation avec les acteurs locaux et notamment les collectivités.

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 Pêcheurs, 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.

Une grande majorité des participants s'exprime sur le choix de la station intermédiaire, principalement en faveur des tracés n°1 et n°3, donc des stations intermédiaires Grands Pêcheurs et Verdun. Généralement, les partisans de l'une avancent des arguments en défaveur de l'autre.

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

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

De nombreux participants **soutiennent le tracé n°1**, qui prévoit la réalisation de la station intermédiaire à Montreuil, aux Grands Pêcheurs. Ils saluent notamment la capacité de ce tracé à désenclaver un quartier dense dont la population croît et qui fait l'objet de politiques de renouvellement urbain. Certains formulent des demandes spécifiques de desserte des quartiers et des grands équipements qui s'y trouvent. D'autres estiment que ce tracé n'est pas pertinent car il ferait doublon avec des lignes de bus.

Stéphane TROUSSEL, président du Conseil général de Seine-Saint-Denis :

« Je souhaite affirmer l'attachement du Département au tracé n°1 qui assure une desserte du plateau de Montreuil à la station Grands Pêcheurs »³³.

Le Conseil général du Val-de-Marne :

« Au regard de la population desservie, des impacts, des enjeux de financement et de l'intérêt général, le positionnement de la station dite «intermédiaire» au niveau des Grands Pêcheurs à Montreuil apparaît pertinent »³⁴.

La Communauté d'agglomération Est Ensemble :

« Alors que l'ensemble des collectivités, ainsi que le STIF et la RATP, ont fait part de leur soutien pour le tracé n°1 par Montreuil, comme étant celui qui avait le plus de sens en termes de desserte des populations et des équipements, la Communauté d'Agglomération tient également à rappeler son soutien à la réalisation du prolongement de la ligne 1 via les Grands Pêcheurs »³⁵.

La Ville de Montreuil :

« L'opportunité du prolongement de la ligne 1 dans le quartier Bel Air Grands Pêcheurs est accueillie très positivement par les habitants et la municipalité (...) La Ville de Montreuil soutient le tracé 1 Nord par les Grands Pêcheurs »³⁶.

Les CCI Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne :

« Il convient de plaider en faveur du tracé n°1, qui répond au mieux aux enjeux de développement économique de ces secteurs »³⁷.

L'association Mieux se déplacer à bicyclette (MDB) estime que le tracé n°1 permettra :

« la desserte [...] d'un territoire urbain enclavé (sans desserte de transport lourd actuelle), difficile d'accès (effet de relief du coteau) et accueillant une population plus nombreuse et plus défavorisée (ensembles de logements collectifs) ».

33 Voir en annexe n°5.2

34 Voir en annexe n°5.1

35 Voir en annexe n°5.3

36 Voir en annexe n°5.5

37 Voir en annexe n°5.10

Les CCI Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne estiment que :

« le tracé n°1 est le plus performant pour répondre [à l'enjeu de développement du pôle tertiaire Val de Fontenay] »³⁸.

Une station en faveur du désenclavement d'un quartier dense

Les **participants favorables** à la station Grands Pêcheurs estiment que la station permettrait principalement de **desservir un secteur très peuplé et peu accessible par les transports en commun**, ainsi que de nombreux équipements, mais aussi **d'accompagner les efforts des politiques publiques de renouvellement urbain**.

Desservir un secteur très peuplé dont la population va augmenter

La grande majorité des participants favorables à la station Grands Pêcheurs estime qu'elle **desservirait le plus grand nombre d'habitants**.

« Favorable au tracé 1 compte tenu du nombre d'habitants à Grands Pêcheurs ».

L'association Mieux se déplacer à bicyclette, estime que :

« [La station Grands Pêcheurs] [permettra] la desserte [...] d'un territoire urbain (...) accueillant une population plus nombreuse ».

Des contributeurs soulignent que ce **quartier déjà très peuplé**, va voir sa **population augmenter** dans les prochaines années.

« C'est un quartier situé dans un secteur amené à se développer fortement (Murs à Pêches et Haut Montreuil). » ; « Je pense qu'il est normal que ce soit le tracé 1 desservant les Grands Pêcheurs qui soit retenu étant donné l'importance de la population et des équipements concernés ».

Patrice BESSAC, maire de Montreuil, relève également que :

« Bel Air - Grands Pêcheurs est un quartier très peu desservi par les transports en commun, qui a fait l'objet de nombreuses réhabilitations ces dernières années. (...) La construction de tous ces logements représente des populations qui, demain, auront besoin de se déplacer. La densité de population est élevée et s'accroît, et a donc besoin de nouveaux de moyens de transport adaptés de type métro ou RER ».

La Communauté d'agglomération Est Ensemble souligne également que la station Grands Pêcheurs participera :

« au développement des projets à proximité notamment le Nouveau quartier urbain (NQU) des Hauts de Montreuil, qui devrait concerner un minimum de 3 000 logements et de 200 000 m² de surface de plancher (SDP) à vocation d'activités et de commerces, et qui pourrait être valorisé avec l'arrivée du prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay »³⁹.

Accompagner les efforts des politiques publiques

Des avis estiment que la réalisation de la station intermédiaire à Grands Pêcheurs serait en cohérence avec les actions des **politiques publiques** menées depuis des années dans ce secteur.

38 Voir en annexe n°5.10

39 Voir en annexe n°5.3

« L'argument le plus important à mes yeux est le désenclavement du haut Montreuil, à l'heure d'une volonté forte des politiques de la ville avec les annonces des nouveaux quartiers prioritaires ainsi que les objectifs associés, il paraîtrait aberrant alors qu'on a une opportunité concrète de ne pas désenclaver le haut Montreuil et ses quartiers » ; « [Je m']étonne de l'égoïsme de territoire des participants et demande à l'assistance de s'interroger sur qui a réellement besoin de ces types de transport, notamment pour trouver un emploi. Les populations plus défavorisées des Grands Pêcheurs devraient être prioritaires en termes de desserte ».

La Ville de Montreuil rappelle que :

« le PRUS Bel Air-Grands Pêcheurs aura représenté un investissement total de 120 millions d'euros (...) l'arrivée du métro viendrait donc couronner un important effort d'investissement public (...) la simple perspective d'un prolongement à 10-15 ans du M1 aux Grands Pêcheurs (...) permettrait de poursuivre la diversification des logements et la revalorisation du parc social »⁴⁰ et que « La desserte en métro de ce quartier est un outil de rétablissement de l'équité territoriale »⁴¹.

Les CCI de Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne estiment que :

« le métro viendrait (...) garantir la réussite [du] projet de rénovation urbaine et sociale »⁴².

Désenclaver un secteur mal desservi par les transports en commun

Les contributeurs favorables à la station Grands Pêcheurs mettent en avant le fait que ce secteur très peuplé est également celui qui est **le plus mal desservi en transports en commun**.

« Je n'ose imaginer dans 5 ans les conditions de transport pour les usagers du quartier Bel air - Grands pêcheurs et même Ruffins » ; « Je suis favorable au tracé 1. Habitante de Fontenay-sous-Bois, et être solidaire de Montreuil est important. Cela désenclaverait ce quartier ».

L'Association Mieux se déplacer à bicyclette :

« [La station Grands Pêcheurs] [permettra] la desserte [...] d'un territoire urbain enclavé (sans desserte de transport lourd actuelle), difficile d'accès (effet de relief du coteau) ».

La Communauté d'agglomération Est Ensemble :

« [la station participera au] désenclavement d'un quartier prioritaire »⁴³.

Plus à la marge est évoqué le fait que la station Grands Pêcheurs permettrait de **désenclaver le quartier des Parapluies** de Fontenay-sous-Bois.

« Nous sommes favorables au tracé 1 (Grands Pêcheurs) qui permettra de désenclaver le quartier des Parapluies de Fontenay, mal desservi par les TC à ce jour (bus 124 uniquement) et grand «oublié» des projets d'infrastructure (route par exemple...) car à cheval sur deux communes (Fontenay et Montreuil) ».

> Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF, confirme qu'une station à Montreuil permettrait aux quartiers mal desservis d'être accessibles en transports en commun.

40 Voir en annexe n°5.5

41 Voir en annexe n°5.5

42 Voir en annexe n°5.10

43 Voir en annexe n°5.3

Desservir des équipements publics

Des contributeurs favorables à la localisation de la station intermédiaire à Grands Pêcheurs soulignent la présence **d'équipements publics** importants dans le secteur, dont l'IUT, la future piscine, le collège, le centre sportif Arthur Ashe, ou le parc des Beaumonts.

« Je suis favorable au prolongement de la ligne 1, le tracé 1 semble être le plus approprié pour desservir l'université, la piscine et le collège de Montreuil et bien sûr relier la station Val de Fontenay Est existante » ; « Le prolongement suivant le tracé 1 améliorera très sensiblement l'accès au complexe sportif des Grands Pêcheurs à l'IUT et à la nouvelle piscine ».

La Ville de Montreuil estime que :

« la station Grands Pêcheurs viendra offrir au Grand Paris de nombreuses aménités : centre sportif Arthur Ashe, deux stades qui accueillent le meeting international d'athlétisme, la nouvelle piscine et son bassin extérieur, l'IUT Paris VIII, le lycée des métiers de l'horticulture et des paysages, le jardin-école animé par la Société Régional d'Horticulture de Montreuil, le Parc des Beaumonts et les Murs à Pêches pour lesquels un projet de valorisation agri-culturelle et patrimoniale est en cours »⁴⁴.

La Communauté d'agglomération Est Ensemble considère que la station Grands Pêcheurs :

« permettra l'accessibilité à de nombreux équipements tel que le centre sportif, l'IUT Paris VIII, le parc des Beaumonts, les Murs à Pêches »⁴⁵.

Limiter les expropriations

Certains contributeurs relèvent que la station Grands Pêcheurs **entraînerait peu d'expropriations**, contrairement aux autres stations proposées.

« Sa construction n'aura pas d'impact sur le bâti » ; « Il apparaît clairement que les impacts sur le foncier seraient nettement moins coûteux sur la commune de Montreuil ».

Le Conseil général du Val-de-Marne estime que :

« cette station est réalisable à ciel ouvert sans expropriations et avec un impact limité en phase chantier »⁴⁶.

Assurer des correspondances efficaces

Plusieurs contributeurs favorables au tracé n°1 mettent en avant le fait qu'il offrirait une **correspondance plus efficace avec les autres lignes de transport** existantes (RER A, RER E) et en projet (Tramway T1, Métro ligne 15 du Grand Paris Express...).

« [la station intermédiaire Grands Pêcheurs] permettra à de nombreuses personnes, dont les étudiants de l'IUT, d'accéder plus facilement à leur lieu de travail, et [de faire] un lien avec le tramway T1 qui normalement passera à proximité » ; « Le but étant de «garantir une qualité de l'intermodalité optimale», il est donc normal de privilégier les tracés n°1 et n°2, aboutissant à Val de Fontenay Est et garantissant une (vraie) correspondance entre lignes A, E et future ligne 15 ».

44 Voir en annexe n°5.5

45 Voir en annexe n°5.3

46 Voir en annexe n°5.1

L'association Mieux se déplacer à bicyclette :

« La première est la desserte plus performante du pôle de transport Val de Fontenay par l'est qui va favoriser l'usage de la ligne de métro 1, avec un plus grand potentiel de fréquentation grâce à un temps de correspondance bien plus réduit ».

La Ville de Montreuil estime que :

« le tracé 1 permet mieux que les autres avec son arrivée par l'est au pôle de Fontenay l'interconnexion avec les autres lignes de transport en commun »⁴⁷.

La Communauté d'agglomération Est Ensemble souligne que :

« la pertinence du tracé n°1 en termes de desserte et de qualité de correspondance »⁴⁸.

Solliciter un financeur supplémentaire

Quelques avis soulignent le fait qu'un tracé desservant le territoire de la Seine-Saint-Denis permettrait **d'élargir le nombre des potentiels financeurs** du projet au Département de Seine-Saint-Denis et à la Communauté d'agglomérations Est Ensemble.

« L'implication du 93 et d'une autre communauté de commune est plus sécurisant pour les financements futurs » ; « La station Grands Pêcheurs aurait un effet sur le financement car elle ferait entrer un deuxième département parmi les financeurs potentiels ».

> Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF, indique que le fait de rattacher Montreuil au projet avec la station des Grands Pêcheurs permettrait également, lorsqu'il s'agira de réunir le financement, de solliciter le Département de Seine-Saint-Denis et la Communauté d'agglomération Est Ensemble, qui compte 400 000 habitants.

Des demandes d'accès directement dans les quartiers et aux grands équipements

Plusieurs contributeurs émettent des vœux quant au positionnement de la station et de ses sorties.

« [Je] suggère une sortie avenue Ernest Renan » ; « Une station plus proche de l'entrée du parc des Beaumonts (à l'intersection de la rue Paul Doumer et de la rue Lenain de Tillemon) voire une entrée plus proche du stade (intersection de la rue Bel air Lenain de Tillemon) nous semble plus utile compte tenu de la densité de la population et de la proximité avec l'IUT, le stade et le parc des Beaumonts ».

La Ville de Fontenay-sous-Bois :

« Si le choix devait se porter sur un positionnement au niveau des Grands Pêcheurs à Montreuil, il est impératif qu'une bouche de métro se situe sur le boulevard Verdun à Fontenay-sous-Bois »⁴⁹.

Le Conseil général du Val-de-Marne :

« Si le Conseil d'Administration du STIF venait à retenir la variante de tracé desservant les Grands Pêcheurs, le Conseil général demande, aux côtés de la Ville de Fontenay-sous-Bois, qu'un accès de la station soit créé boulevard de Verdun à Fontenay-sous-Bois ».

47 Voir en annexe n°5.5

48 Voir en annexe n°5.3

49 Voir en annexe n°5.7

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**.

« La station Grands Pêcheurs doit être placée plus à l'ouest, à proximité du stade des Grands Pêcheurs. Elle serait aussi accessible au quartier du Bel Air, très peuplé » ; « On pourrait envisager ensuite de fixer les sorties aux endroits stratégiques (Avenue Ernest Renan, Carrefour du 8 Mai, Boulevard de Verdun...) ».

La Ville de Montreuil souhaite :

« obtenir une desserte fine du quartier », avec une sortie « sur la rue Lenain de Tillemont pour desservir le quartier Bel Air ; sur la rue des Petits Pêcheurs pour une desserte directe des immeubles des Grands Pêcheurs mais aussi les stades, le centre sportif, l'IUT, et plus en correspondance avec le T1 ; sur le boulevard T Sueur pour desservir les Hauts de Fontenay »⁵⁰.

L'AMUTC estime que :

« si la station est déplacée au nord, non seulement elle se trouverait au cœur des cités mais il y aurait aussi plus de place ».

Enfin, la Ville de Montreuil souhaite que la station Grands Pêcheurs soit :

« pourvoyeuse de nouveaux services qui manquent au quartier : commerces de proximité, garage vélo solidaire... La Ville de Montreuil demande que la station soit vivante et offre des services profitables à tout le quartier. La Ville sera attentive à la restitution d'un espace vert et d'un terrain de proximité aujourd'hui présents sur le terrain Pêche Mêle »⁵¹.

➤ **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. Les quais se trouvent en profondeur mais les sorties ne se situent pas obligatoirement à la verticale de la station ; les accès peuvent être déportés jusqu'aux voiries. À Grands Pêcheurs, la station pourrait être construite sur le terrain libre et les accès situés au niveau des voiries.

Des oppositions fondées sur une desserte suffisante de Montreuil par d'autres transports en commun

Les avis opposés à la station Grands Pêcheurs font valoir le fait que le quartier va bénéficier d'autres projets de transports qui remédieront à son enclavement et aux difficultés de déplacement de ses habitants.

Certains avis opposés au choix de la station intermédiaire aux Grands Pêcheurs, et favorables au choix de Verdun, estiment que ce secteur fera l'objet de suffisamment de projets de transports en commun à l'avenir, à savoir le **prolongement de la ligne 11, celui de la ligne 9**, et surtout celui du **Tramway T1 avec lequel il ferait « doublon »**.

50 Voir en annexe n°5.5

51 Voir en annexe n°5.5

« le secteur des Grands Pêcheurs va bénéficier de trois autres projets (les prolongements des lignes 11 et 9 du métro et du tramway T1), alors que rien d'autre n'est prévu à Verdun » ; « Les tracés 1 et 2 vont faire doublons avec le T1, qui sera en correspondance avec le prolongement de la ligne 11 ».

L'association l'Appel pour Fontenay souligne que :

« 3 lignes de Métro et un Tram à proximité des Grands Pêcheurs et rien à Verdun ! ».

Un participant répond à ces éléments que :

« la ligne 11 ne traverse pas à proprement parler Montreuil, car elle va à Noisy, [elle] se contentera d'effleurer les Grands Pêcheurs. Le tramway T1 concerne le haut de Montreuil ».

Enfin, certains participants estiment que le tracé du prolongement du Métro ligne 1 **ne correspond pas aux besoins de déplacement des habitants des Grands Pêcheurs et aux environs.**

« Le prolongement de la ligne 9 [est] plus utile aux habitants de Montreuil que la ligne 1, pour leurs liaisons locales »⁵².

L'association l'Appel pour Fontenay estime que :

« La demande [des habitants des Grands Pêcheurs] me semble d'être surtout reliés au centre le Montreuil ».

> La maîtrise d'ouvrage indique que le projet de prolongement des lignes 11 et 9 ne desservent pas le même secteur de Montreuil que les Grands Pêcheurs, de même que le projet de prolongement du Tramway T1 qui n'intervient, de toute façon, pas à la même échelle de desserte. Par ailleurs, afin de faciliter la liaison entre les quartiers desservis par le Métro ligne 1 et les autres quartiers de Montreuil ou de Fontenay-sous-Bois, quel que soit le tracé choisi, un travail sera effectué sur l'offre bus qui sera progressivement réorganisée afin de répondre au mieux aux besoins de la population.

3.2.2. La station Verdun et le tracé n°3

De **nombreux soutiens** à la station Verdun et au tracé n°3 se sont exprimés en évoquant **l'efficacité** de cette variante, sa **qualité de desserte** et sa capacité à améliorer le quotidien des habitants. Quelques **craintes** ont toutefois été exprimées quant aux **risques d'expropriations** et à la desserte d'un nombre insuffisant d'habitants.

Des personnalités fontenaisiennes se sont mobilisées pour encourager les habitants à exprimer leur préférence pour une station intermédiaire à Verdun. Gildas LECOQ, élu municipal de Fontenay-sous-Bois et président du groupe d'opposition « Ensemble, réveillons Fontenay » a ainsi proposé un vœu au conseil municipal, qui n'a pas été adopté, afin que :

« la station dite « intermédiaire » soit implantée sur le territoire de Fontenay-sous-Bois et de préférence à proximité de sa ligne de crête ».

L'association Appel pour Fontenay a lancé une pétition dans ce même but⁵³.

52 Voir en annexe n°1.4

53 Voir en annexe n°5.11

Un tracé n°3 et une station Verdun soutenus pour des raisons d'efficacité et de qualité de desserte

Rejoindre Paris plus vite et à moindre coût

Des contributeurs perçoivent le tracé n°3 comme étant **le plus court, et donc le plus rapide**.

« Le tracé 3 serait le plus court et le plus rapide pour rejoindre les Rigollots » ; « Ce tracé N°3 me semble le plus naturel, suivant les grands axes de circulation des bus, et le plus court aussi ».

De fait, plusieurs d'entre eux considèrent qu'il s'agit aussi du **tracé le moins coûteux**.

« Le tracé 3 me semble le meilleur : plus court, donc plus rapide et moins onéreux » ; « Je pense que le tracé 3 le plus direct est sans doute le plus facile à réaliser et le meilleur »

> La maîtrise d'ouvrage précise que l'écart de coût entre chaque tracé est peu important. Même si le tracé n°3 est plus court, le linéaire augmente avec la réalisation de l'arrière gare au niveau de la zone d'activités du Péripôle. De plus, les coûts de réalisation des stations présentent des différences notables : Verdun et Val de Fontenay Sud sont plus onéreuses que les autres stations. La maîtrise d'ouvrage précise que la densité de population est plus forte à la station Grands Pêchers qu'à Verdun.

Améliorer le quotidien des habitants

Des avis évoquent une amélioration globale de leur quotidien au cas où le tracé n°3 serait choisi. De nombreux participants estiment que le tracé n°3 permettrait de **recréer du lien entre les différents quartiers** de Fontenay-sous-Bois, notamment ceux situés à des altitudes différentes.

« le tracé propose une desserte locale utile aux Fontenaisiens qui leur permettrait d'accéder à des services et équipements municipaux (collège, mairie, stade, futur théâtre, etc.) » ; « Le tracé ligne 3 me semble particulièrement intéressant parce que situé à l'intersection du «vieux» Fontenay et de son quartier moderne, sur le «plateau». Il (...) bénéficierait à chaque Fontenaisien, quelle que soit son origine sociale ».

La pétition de l'association Appel pour Fontenay estime que :

« Tous les Fontenaisiens déplorent l'absence de cohérence de la ville et les difficultés de déplacement entre les deux parties de la ville séparées par la ligne de crête et le boulevard de Verdun. Le métro à Verdun peut unifier notre ville »⁵⁴.

Des contributeurs favorables à la station intermédiaire à Verdun mettent en avant les **difficultés du commerce local**, et estiment qu'une station permettrait d'y remédier, en facilitant l'accès des usagers.

« De plus en plus de commerces ferment dans cette zone pourtant dynamique. Cette nouvelle station de métro permettrait aussi de développer le marché de Verdun qui prend place tous les weekends » ; « Très favorable au tracé 3 qui permettra de dynamiser le commerce de proximité qui périclité de plus en plus ».

L'association Appel pour Fontenay estime qu'une station à Verdun :

permettrait un « développement urbain et économique local »⁵⁵.

54 Voir en annexe n°5.11

55 Voir en annexe n°5.11

Ce tracé est également identifié par quelques contributeurs comme permettant un meilleur accès du quartier aux **personnes à mobilité réduite**.

« Rendons le plateau enfin accessible notamment aux personnes handicapées qui ne peuvent actuellement pas l'habiter! » ; « Cette partie de Fontenay est située sur les hauteurs et donc plus difficilement accessible aux personnes âgées et aux personnes à mobilités réduites ».

Enfin, l'Association Appel pour Fontenay et un contributeur évoquent la desserte à Verdun d'un plus grand nombre d'habitants qu'à Grands Pêchers.

« Un plus grand nombre d'habitants serait desservi à Verdun (12 000) par rapport à Grands Pêchers (7500) » ; « la station Verdun [regroupe] 12380 Fontenaisiens alors que le quartier Bel Air/Grands Pêchers ne réunit que 7720 habitants »⁵⁶.

> La maîtrise d'ouvrage précise que la densité sera plus forte à la station intermédiaire Grands Pêchers qu'à Verdun.

Offrir une alternative aux bus

Certains avis estiment que le tracé n°3 desservant la station intermédiaire Verdun permettrait de soulager les lignes de bus saturées, et notamment la ligne 118, au contraire du tracé n°1 desservant la station Grands Pêchers.

« Le choix des autres tracés [que celui passant par Verdun] isolerait donc définitivement ce quartier car il ne serait donc desservi que par des bus qui sont bloqués dans les embouteillages matin et soir et qui sont bondés » ; « Verdun permettrait d'alléger le bus 118 ».

Des contributeurs pointent **l'absence de desserte en mode lourd** du secteur de Verdun :

« Je préfère que le prolongement se fasse par Verdun car l'offre de transports se limite aux bus » ; « Le tracé passant par Verdun me paraît le plus direct ».

C'est notamment un avis défendu par l'association Appel pour Fontenay, qui estime que :

« si Verdun n'est pas retenue aucune autre alternative n'est proposée à ce quartier ».

La pétition de l'association Appel pour Fontenay met en avant le fait qu'une station à Verdun :

« permettrait de proposer un transport plus confortable et plus régulier que les bus actuels »⁵⁷.

> La maîtrise d'ouvrage précise qu'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.

Rendre le métro accessible aux communes riveraines

Quelques avis estiment que la station intermédiaire à Verdun permettrait de donner l'accès à la ligne de métro à des communes riveraines.

56 Voir en annexe n°5.11

57 Voir en annexe n°5.11

« Les habitants du Fort de Nogent n'auront pas de desserte en transport en commun or Verdun constituerait une position intermédiaire entre Montreuil et Nogent » ; « Je souhaite que la station intermédiaire soit sur la ligne de crête du boulevard Verdun ou place du 8 mai 1945, car elle desservirait de fait Montreuil mais aussi Nogent »

La pétition à l'initiative de l'association Appel pour Fontenay met également en avant le fait qu'une station à Verdun :

permettrait un « accès plus rapide à Paris et aux villes voisines »⁵⁸.

Un participant estime qu'il serait :

« plus pertinent de desservir Fontenay-sous-Bois que de faire un détour par Montreuil, les liens étant plus forts entre Vincennes et Fontenay (administrations communes, lycée intercommunal), qu'entre Vincennes et Montreuil ».

Quelques craintes et réticences exprimées à l'encontre du tracé n°3 et d'une station intermédiaire à Verdun

Deux principaux arguments sont opposés au choix de la station intermédiaire à Verdun : le fait qu'elle **entraîne des expropriations**, et le fait qu'elle propose un terminus allongeant les temps de correspondances à Val de Fontenay.

Le risque d'expropriations

Des demandes de précisions ont été formulées quant aux **risques d'expropriations dans le secteur de Verdun** (localisation des parcelles impactées, calendrier).

« La station Verdun est celle qui nécessitera le plus d'expropriations » ; « Je suis farouchement opposé à la station Verdun car contrairement aux deux autres, cette option nécessitera l'expropriation de plusieurs habitants autour de la place du 8 Mai 1945 côté Est, et ceux, quel que soit l'emplacement définitif choisi ».

Quelques-uns formulent des propositions pour **réduire les expropriations** autour de la station Verdun.

« Pourquoi mettre la station du tracé 3 dans la rue Anatole France alors qu'il y a le square Michelet et plusieurs parkings autour? Ce qui permettrait de ne pas faire d'expropriations! » ; « Peut-on envisager de faire la station du côté du centre municipal de jeunesse qui sera bientôt déplacé dans l'îlot Michelet ».

La Ville de Fontenay estime que :

« l'implantation de cette station [Verdun] devra être étudiée de façon à réduire les expropriations ».

> 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 de déterminer ces éléments avec plus de précision.

⁵⁸ Voir en annexe n°5.11

La desserte d'un nombre insuffisant d'habitants

Des contributeurs soulignent que la station Verdun serait moins intéressante **car desservirait un nombre moins important d'habitants** et de potentiels usagers.

« Le trajet 3 dessert moitié moins d'habitants que les deux autres » ; « Le tracé n°3 est de loin le moins bon, avec (...) une faible population desservie [et] les estimations de trafic sont faibles ».

Quelques contributeurs estiment que **le tracé 3 fait doublon avec le bus 118**.

« Le tracé 3 et l'arrêt de Verdun, fait doublon avec le bus 118, qui mène déjà en 5 minutes à Val de Fontenay depuis l'arrêt Verdun » ; « Le tracé 3 me semble intéressant (mais) il ferait doublon avec le bus 118 ».

3.2.3. La station Fontaine et le tracé n°2

Un nombre **bien moindre** d'avis est exprimé en faveur du tracé n°2 via Fontaine. Les participants ayant fait part de leur préférence pour cette station sont principalement des habitants du secteur. Certains d'entre eux souhaitent que la station intermédiaire soit fontenaisienne ; estimant que le terminus sud est un handicap pour la station Verdun, ils choisissent Fontaine. Enfin, d'autres partisans de la station Fontaine la présente comme un « juste milieu » entre les deux autres stations intermédiaires proposées.

Desservir un secteur insuffisamment desservi par les transports en commun

Des contributeurs estiment que le secteur de Fontaine, qu'ils considèrent très peuplé, souffre comme les autres d'une saturation des bus.

« Je pense que le tracé avec la station Fontaine est le plus judicieux car intéressant une population nombreuse et sans doute plus isolée que celle qui serait desservie par les autres stations » ; « Je souhaiterais que la station intermédiaire soit située à «Fontaine» parce que les bus déjà présents ne sont pas suffisants compte tenu de la densité de la population ».

Un « juste milieu » entre les deux autres propositions de stations intermédiaires

Des partisans de la station Fontaine la présente comme étant un « **juste milieu** », un « bon compromis » entre les deux autres stations intermédiaires proposées.

« Après l'arrêt Rigollots, je souhaiterais que la ligne passe par Fontaine, ce qui permettrait de ne pas être trop éloigné du quartier des Grands Pêcheurs, ni du quartier de Verdun » ; « Je pense (...) que le trajet médian (Fontaine) pourrait être le plus judicieux car accessible par les Grands Pêcheurs comme par Verdun ».

Un tracé proposant une correspondance efficace à Val de Fontenay

Des contributeurs estiment que le tracé n°2 offre de bonnes correspondances avec les bus à Fontaine, et à Val de Fontenay (cf.3.3.).

« Le tracé n° 2, passant par la future station Fontaine, me paraît le plus opportun : correspondance «performante» avec Val de Fontenay (avec le RER notamment), sans surcharge excessive de la fréquentation de la ligne 1 du métro » ; « Le tracé n° 2 est le meilleur car il aboutit directement à Val de Fontenay Est (correspondance directe avec RER A et RER E sans avoir à marcher) ».

A l'inverse, quelques contributeurs estiment que la position géographique de la station n'est pas pertinente (proximité de Val de Fontenay, en bas de la colline) :

« Le tracé 2 présente l'inconvénient d'être trop proche de la future station Val de Fontenay Est » ;
 « Le tracé 2 n'a pour moi aucun intérêt (en bas de la butte et trop prêt de Val de Fontenay) »

3.3. Une préférence pour le terminus Val de Fontenay Est

Le choix du positionnement du terminus à Val de Fontenay, à l'est ou au sud, est conditionné par le choix des stations intermédiaires. Si le tracé dessert Grands Pêcheurs ou Fontaine, le terminus à Val de Fontenay se fera par l'est. Si le tracé dessert Verdun tel que présenté à la concertation, le terminus à Val de Fontenay se fera par le sud.

Des avis mettent en avant le fait que les correspondances proposées au terminus Val de Fontenay dans le cadre du tracé n°3, sont moins intéressantes que celles proposées par les deux autres tracés.

« Cette proposition situera la gare de la ligne 1 très éloignée du pôle de transports de Val de Fontenay, rendant difficile toutes les correspondances » ; « Il faut une ligne qui parte du RER actuel Val de Fontenay et non le sud ce serait une erreur. Les 6-7 minutes de trajet semblent peu réalisables »

Pour cette raison, des partisans du tracé n°3 demandent aux maîtres d'ouvrage de le **modifier afin qu'il rejoigne Val de Fontenay Est**, et qu'il propose les mêmes qualités de correspondance que les autres tracés. Cette proposition est développée dans la partie consacrée aux propositions alternatives (cf. 3.4).

La Ville de Fontenay-sous-Bois estime que, si la station Verdun est choisie :

« le tracé actuel devra être retravaillé de façon à ce que le temps de correspondance (...) à son terminus Val de Fontenay soit inférieur au temps prévu dans le projet actuel qui n'est pas satisfaisant »⁵⁹.

> La maîtrise d'ouvrage précise les taux de fréquentation des tracés n°1 et 2 passant par Fontaine ou Grands Pêcheurs sont supérieurs à celui du tracé n°3 passant par Verdun car ils bénéficient d'une bonne intermodalité à Val de Fontenay, compte tenu du terminus à l'est, ce qui n'est pas le cas pour le tracé n°3.

3.3.1. Une grande majorité des avis en faveur du terminus à Val de Fontenay Est

La grande majorité des avis exprimés est en faveur de **l'emplacement est** du terminus, qui permet des correspondances plus rapides avec les lignes de transport actuelle et en projet.

« Il me semble que le tracé qui arrive côté Est de la gare de Val de Fontenay est le plus pertinent car il permettra une liaison plus courte avec les RER, le T1 et le futur métro 15 » ; « Je suis pour les tracés 1 ou 2 car le terminus est situé près de la station du RER Val de Fontenay ».

Le Conseil général du Val-de-Marne s'oppose à un terminus au sud du pôle Val de Fontenay, qui :

« offre des correspondances dissuasives qui pénalisent la fréquentation du prolongement donc sa rentabilité socio-économique »⁶⁰.

⁵⁹ Voir en annexe n°5.7

⁶⁰ Voir en annexe n°5.1

Quelques contributeurs soulignent qu'un terminus à l'est du pôle Val de Fontenay serait **plus facilement accessible depuis les villes limitrophes** (Nogent-le-Perreux, Neuilly-Plaisance et Rosny-sous-Bois).

« La création d'une gare à l'est de Val de Fontenay présente l'avantage d'être facilement accessible à un plus grand nombre de riverains provenant de Fontenay mais aussi de Rosny sous-bois, du Perreux et de Neuilly Plaisance » ; « Habitant à Neuilly Plaisance, je souhaiterais vivement que la station retenue pour le tracé soit celle à l'est, car cela permettrait de désenclaver cette zone pavillonnaire, et de permettre également aux habitants de Neuilly Plaisance de profiter de la ligne 1 ».

Des avis favorables à la station Verdun souhaitent que le tracé n°3 arrive à Val de Fontenay Est (cf. 3.3.)

> La maîtrise d'ouvrage précise que le terminus à Val de Fontenay Est permet de meilleures temps de correspondances avec les RER A et E, le tramway T1 et du Métro ligne 15, que le terminus à Val de Fontenay Sud. La fréquentation des tracés n°1 et n°2 ayant pour terminus Val de Fontenay Est est ainsi estimée à 110 000 voyageurs par jour, alors que celle du tracé n°3 ayant pour terminus Val de Fontenay Sud est estimée à 60 000 voyageurs par jour.

3.3.2. Quelques avis en faveur du terminus au sud du pôle Val de Fontenay

Des contributeurs émettent des avis favorables à un terminus au sud du pôle Val de Fontenay, estimant pour l'un 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.

« Le tracé 3 me semble mieux étant à mi-chemin entre tram et RER » ; « Val de Fontenay Est est déjà desservi alors que Val de Fontenay Sud ne l'est pas » ; « l'avenue Louison Bobet est distante de seulement 100 mètres à vol d'oiseau des quais du RER A, ce qui peut se parcourir en un temps moindre que celui annoncé par les maîtres d'ouvrage ».

> La maîtrise d'ouvrage rappelle que l'entrée du RER A se situe sur le pôle Val de Fontenay, Elle indique que l'espace n'est pas suffisant pour réaliser une station sur la place du Général de Gaulle. Si l'utilisateur souhaite rejoindre le RER A depuis la station du Métro ligne 1 Val de Fontenay Sud, il lui faudra marcher durant 10 minutes, car les cheminements piétonniers sont longs.

3.4. Des propositions alternatives de tracés et de stations

Plusieurs propositions alternatives de tracés et de stations ont été formulées par les participants. La plupart visaient à suggérer **une station intermédiaire supplémentaire**. Un nouveau tracé, nommé 1/2/3 par ses promoteurs, a été proposé pour relier le secteur Verdun à une station terminus à l'est de Val de Fontenay en passant par le nord de la commune de Fontenay-sous-Bois. Il a recueilli un soutien de la part d'un certain nombre de participants y voyant une alternative crédible et pertinente. Enfin, quelques contributeurs envisagent la réalisation d'autres projets de transport en priorité par rapport à celui du prolongement du Métro ligne 1.

> La garante estime que c'est tout l'intérêt de cette concertation que de faire émerger des tracés alternatifs pour que la maîtrise d'ouvrage prenne une décision éclairée. La concertation n'élimine pas cet arbitrage final mais exige du maître d'ouvrage qu'il justifie le choix du tracé qu'il décidera de soumettre à l'enquête publique.

3.4.1. Des tracés intégrant une autre station intermédiaire

Les stations intermédiaires dans le périmètre du projet

Quelques avis soulignent que les distances entre les stations envisagées sont **supérieures à celles du réseau existant**. Certains estiment qu'une station supplémentaire serait nécessaire pour desservir les zones denses du territoire.

Des contributeurs souhaitent que le prolongement desserve deux stations intermédiaires, afin de bénéficier des avantages identifiés pour chacune d'entre elles. Pour certains, il serait préférable qu'il desserve à la fois **Verdun** et **Grands Pêcheurs**,

« L'idéal serait de fusionner tracé 1 (Grands Pêcheurs) et 3 Verdun pour désenclaver les cités Bel Air à Grands Pêcheurs et dynamiser les commerces à Verdun ! » ; Pourquoi ne pas envisager un autre tracé passant aux Grands Pêcheurs puis à Verdun, ou bien alors passant par Verdun puis allant aux Grands Pêcheurs ».

Pour d'autres, qu'il desserve **Grands Pêcheurs** et **Fontaine**.

« Je me demandais s'il était possible techniquement vis à vis du relief ou de la nature des terrains de réaliser une synthèse des tracés 1 et 2, en desservant à la fois les stations Grands Pêcheurs et Fontaine de façon à améliorer le maillage et agrandir la zone d'influence de la ligne » ; « Etant donné qu'il existe un bus reliant Rigollots-Verdun-Val de Fontenay, le tracé 1 passant par Montreuil est le plus judicieux mais pourquoi ne pas relier ensuite «Grands Pêcheurs» à «Fontaine» ce qui serait un panaché entre le tracé 2 et 3 et permettrait ainsi de desservir 2 quartiers actuellement à l'écart d'une ligne de métro ».

Un contributeur propose un tracé, reliant Château de Vincennes à Val de Fontenay Est en passant par trois stations intermédiaires : Grands Pêcheurs, Fontaine et Verdun. Réaliser deux stations intermédiaires à Fontenay-sous-Bois permettrait selon lui de doter correctement la ville et de présenter l'avantage du tracé n°3, qui était de desservir le plateau, jugé difficile d'accès, et de désengorger la ligne 118.

Des contributeurs proposent d'autres stations intermédiaires dans le périmètre du projet :

« station supplémentaire entre les Rigollots et Château de Vincennes (...) permettrait de désenclaver cette partie de Vincennes / Fontenay et améliorerait l'accès à la piscine de Vincennes » ; « Je trouve qu'une 2^{ème} station intermédiaire est nécessaire sur cet axe entre la station Rigollots et celle de Val de Fontenay ».

Une contribution propose de prolonger la ligne 1 de Château de Vincennes à Nogent-le-Perreux RER, avec deux stations intermédiaires à Fontenay-sous-Bois RER et Boulevard de Strasbourg à Fontenay-sous-Bois.

> La maîtrise d'ouvrage explique qu'afin de respecter une vitesse moyenne et donc d'offrir un temps de trajet intéressant pour les futurs usagers du prolongement du Métro ligne 1, il est nécessaire de conserver un espacement minimum entre les stations. On considère que l'aire d'influence d'une station de métro en petite couronne à un rayon de 800 m, ce qui conduirait à des inter-stations d'environ 1600 m. Entre les stations proposées actuellement, la distance est en moyenne de 1300 m. Enfin, le coût d'une station supplémentaire est d'environ 80 à 100 millions d'euros auquel il faut rajouter des surcoûts liés à la signalisation, l'énergie et à l'exploitation. En cas d'ajout d'une station intermédiaire, ce serait les mêmes usagers qui fréquenteraient les deux stations intermédiaires. Il n'y aurait donc pas une meilleure desserte, et son coût supplémentaire remettrait en cause la rentabilité du projet.

Les stations intermédiaires desservant des communes riveraines

Quelques contributeurs regrettent que la desserte de la ville de **Nogent-sur-Marne** ne soit pas prise en compte par le projet :

« Nous regrettons toutefois, que le prolongement de la ligne ne s'effectue pas dans les villes du Perreux-sur-Marne ou Nogent pour désengorger la ligne de bus 120 qui est complètement saturée en heures de pointe, même chose pour le RER A » ; « Ce sera super une fois que la ligne 1 sera jusqu'à Val de Fontenay. Mais après sera-t-il possible de faire aller jusqu'à Nogent Le Perreux ? » ; « Le prolongement Est du métro 1 à Nogent - Le Perreux présenterait plus d'atouts que celui envisagé à Val de Fontenay ».

La Ville de Nogent-sur-Marne a exprimé son souhait d'une **station intermédiaire à Porte Jaune**, entre la station Château de Vincennes et celle des Rigollots, dans un courrier au STIF daté du 29 décembre 2014⁶¹. La Ville estime que cela :

« aurait l'avantage de desservir le Bois de Vincennes ». Une adjointe au maire de Nogent⁶² met en avant l'intérêt de cette station « pour le tourisme et le développement de la banlieue », soulignant qu'elle « croi[t] savoir que les voies souterraines existent (anciennes voies du train de la bastille), et que de ce fait, cela ne coûterait pas énormément plus cher au projet ».

À la marge, quelques contributeurs souhaitent que la ligne 1 soit prolongée **jusqu'à Neuilly-Plaisance**, afin notamment de remédier à la saturation du RER A :

« Ce serait bien que la ligne soit prolongée jusqu'à Neuilly-Plaisance car le RER A est super encombré » ; « Contre, le véritable prolongement de la ligne n° 1 devrait suivre la D34 pour irriguer Le Perreux, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne ».

Quelques participants demandent que le projet de prolongement permette d'envisager la **réalisation d'un prolongement ultérieur** en direction des communes situées à l'est de Val de Fontenay (Nogent-sur-Marne, Neuilly-Plaisance) :

« [Il est] nécessaire d'envisager un prolongement supplémentaire du métro, ce qui pourrait être rendu impossible par la boucle de retournement à Val de Fontenay ».

Une contribution propose un autre tracé pour le tunnel d'arrière gare, à savoir un « tracé déplié » qui traverserait Le Perreux-sur-Marne.

Un élu nogentais demande ainsi, en réunion publique :

« [Je souhaite que] les tracés envisagés actuellement permettent des prolongements ultérieurs, notamment à Neuilly-Plaisance, qui fait l'objet d'un grand projet urbain prévoyant l'arrivée de 7500 personnes et d'entreprises ».

» La maîtrise d'ouvrage explique que les études qui ont été confiées aux maîtres d'ouvrage par les financeurs ne prévoient pas un prolongement au-delà de Val de Fontenay, ni de mesures conservatoires l'anticipant. Par ailleurs, 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 prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs, la création de la rocade du Métro ligne 15. Pour ce qui est du tracé allant directement jusqu'à Nogent-sur-Marne, sans passer par Val de Fontenay, elle précise qu'il sort des objectifs du projet de desservir ce pôle de développement régional.

⁶¹ Voir en annexe n°5.6

⁶² Avis Internet

Créer une deuxième correspondance avec le RER A en gare de Fontenay-sous-Bois

Plusieurs contributeurs souhaitent la desserte de la station Fontenay-sous-Bois sur la ligne A du RER, dans l'objectif de désengorger la branche « Boissy Saint-Léger » du RER A, mais aussi de créer une liaison avec le RER E, un second accès aux ateliers, de multiplier les correspondances, et d'améliorer la desserte des villes traversées :

« Il est dommage de n'avoir pas prévu un tracé avec correspondance avec le RER A de Fontenay-sous-Bois qui aurait eu les avantages suivants : désengorger l'autre branche du RER A, assurer une correspondance avec la ligne 1 avec l'autre branche du RER A, une liaison rapide sur l'ensemble de Fontenay-sous-Bois et vers le RER E, le remplacement du bus 124 » ; « Ne pourrait-il pas y avoir 2 terminus ? Un à la station RER Val de Fontenay, un autre à la station RER Fontenay-sous-Bois, pour qu'en bénéficient aussi les usagers de la branche Boissy St Léger ».

> La maîtrise d'ouvrage précise 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, un tracé allant jusqu'à la branche sud du RER ne permettrait pas de faire demi-tour vers la station Rigolots de façon efficace. Aller jusqu'au RER A à Fontenay-sous-Bois puis aux Rigolots ralentirait considérablement la vitesse du métro, et donc allongerait le temps de parcours, pour un gain de voyageurs quasi nul. Elle ajoute que les deux branches de RER A seront raccordées l'une à l'autre par le Métro ligne 15 du Grand Paris Express dont la mise en service est prévue à horizon 2020.

3.4.2. Des nouvelles propositions de tracés

Des contributeurs ont formulé le souhait de relier le **tracé n°3 au terminus Val de Fontenay Est**, sans pour autant formaliser une proposition de tracé alternatif. Un contributeur a proposé pour sa part un tracé appelé 1/2/3, visant à desservir Verdun en rejoignant Val de Fontenay par l'est en passant par le nord de la commune de Fontenay-sous-Bois.

Relier le tracé n°3 au terminus Val de Fontenay Est

Sans aller jusqu'à formuler une alternative formalisée de tracé, des contributeurs favorables à la station Verdun souhaitent que le terminus du tracé n°3 soit à Val de Fontenay Est :

« J'aimerais connaître les contraintes techniques qui empêchent le terminus du métro à Fontenay-Est. En effet, traverser le faisceau du RER A à priori n'est pas une contrainte car pas au même niveau de profondeur, il n'y a ni nappe phréatique ni carrière dans les environs... » ; « une solution de tracé desservant Verdun et intégrant le terminus à l'est de la station Val de Fontenay ».

> 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 Péripôle.

Le tracé 1/2/3

Le tracé 1/2/3 propose :

*« à partir de la station des Rigollots, [de prendre] le tracé 3 jusqu'à Place 8 mai 1945 (Verdun) et [de réaliser] une jonction de 500 m entre les tracés pour accéder par le Nord à Val de Fontenay » ;
« La station [intermédiaire] 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 ».*

Il a demandé en réunion publique :

« si après examen de la faisabilité du tracé alternatif 1/2/3 (dont il est l'auteur), la maîtrise d'ouvrage est en mesure de dire si le taux de fréquentation serait meilleur avec cette solution qu'avec les autres tracés ».

Cette proposition de tracé a recueilli le soutien de plusieurs avis, notamment lors de la réunion publique à Fontenay-sous-Bois le 17 décembre 2014.

« Oui à la station Verdun et au tracé de synthèse 1/2/3 proposé sur ce site le 10 décembre dernier afin de rejoindre Val de Fontenay Est » ; « Le tracé 1-2-3 suggéré lors de la Concertation du 10 décembre est une bonne synthèse des 2 tracés les plus logiques »

Par ailleurs, l'association Appel pour Fontenay souligne que ce tracé alternatif :

« offre une solution de tracé desservant Verdun et intégrant le terminus à l'est de la station Val de Fontenay ».

Une contribution similaire estime que :

« le passage par Verdun pourrait être tout à fait compatible avec une arrivée à Val de Fontenay Est. Il suffirait pour ce faire de suivre l'avenue Victor Hugo à partir de la place du 8 mai 1945 et rejoindre soit le tracé 1, soit le tracé 2 ».

La Ville de Fontenay-sous-Bois demande aux maîtres d'ouvrage d'étudier sérieusement cette alternative⁶³.

> La maîtrise d'ouvrage s'est engagée à réaliser une étude complémentaire pour évaluer la faisabilité de cette proposition.

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

De nombreux participants souhaitent que d'autres projets de transports soient réalisés à la place du prolongement. Ils évoquent notamment le tramway T1, la ligne 11, la ligne 3 et la ligne 9. L'un d'entre eux craint que le projet de prolongement du Métro ligne 1, ainsi que le projet du Grand Paris Express, ne remettent en question les prolongements attendus depuis plus longtemps.

⁶³ Voir en annexe n°5

« J'espère que tous les projets antérieurs au Grand Paris Express ne partiront pas à la trappe du fait de ce nouveau projet, projet star du Grand Paris, et que les budgets seront bien débloqués, et que l'on ne se retrouve pas à se battre au dernier moment comme pour le Tramway 1... Est-ce que les budgets ont bien été votés ? ».

D'autres propositions sont faites de manière très ponctuelle de remplacer le projet par un tramway existant (T1) ou à créer.

« Il me semble plus judicieux de prolonger la ligne T1 jusqu'à Château de Vincennes, et la ligne M1 jusqu'aux Rigollots (...) Afin de mieux irriguer le tissu urbain de Fontenay et d'éviter un coût excessif du creusement de quelques tracés » ; « Le prolongement de la L1 par un petit tram en bordure du bois de Vincennes pour desservir le Bas Fontenay et Rigollots ».

> 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. Concernant le tramway T1, le Conseil du STIF a validé en septembre 2014 les études d'avant-projet, dont la mise en service est envisagée pour 2019. Ce projet entre ainsi en phase opérationnelle. La ligne 11 est également en phase d'avant-projet, présenté au Conseil du STIF de décembre 2014. Ceci marque des avancées concrètes. Quant au Métro ligne 15 Est à Val de Fontenay, il est envisagé pour 2030.

Prolonger la ligne 9

Des contributeurs demandent le prolongement de la ligne 9 en alternative au projet présenté, ou du moins qu'il soit prioritaire en termes de calendrier de réalisation.

« Le prolongement de la ligne 9 est à considérer avec ce projet » ; « Par contre je ne comprends pas pourquoi ce projet émerge et devance celui du prolongement de la ligne 9 dont on parle depuis des dizaines d'années et serait si utile »

Le Conseil général de Seine-Saint-Denis rappelle que :

« le Département continue de soutenir le prolongement de la ligne 9 jusqu'à l'hôpital intercommunal André Grégoire afin de mailler cette ligne avec le prolongement de la ligne 11 ».

Patrice BESSAC, maire de Montreuil, a rappelé sa mobilisation pour qu'aboutisse le projet de prolonger la ligne 9, soulignant que cette ligne :

« est présente dans les débats car elle est la ligne historique de Montreuil et qu'elle relie tous ses habitants entre eux. (...) Montreuil a la chance d'avoir aujourd'hui plusieurs projets qui avancent simultanément : la ligne 11, le tramway T1, la ligne 1. (...) La création d'une association d'élus a permis l'avancement du projet de prolongement de la ligne 11. Le projet ligne 1 émerge aujourd'hui, car il s'agit d'une ancienne revendication des Fontenaisiens. [Il est nécessaire de] mettre en place une méthode similaire pour la ligne 9, c'est-à-dire, créer une association d'élus mobilisés sur le prolongement, pour mener des premières actions de lobbying. L'association doit être créée dès l'année prochaine ».

Prolonger la ligne 11

Quelques avis demandent qu'il soit préféré de prolonger la ligne 11.

« Prolongeons d'abord la 11 voire la 9 avant la ligne 1!!! » ; « Je regrette par ailleurs que la perspective du prolongement de la ligne 11 ne soit pas abordée dans le contexte des Grands Pêcheurs alors qu'elle est prévue pour 5 ans avant la 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 de ligne 1 et de ligne 11 qui passeront par Montreuil, s'ajoute le prolongement de la ligne 9, également inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et, à ce titre, programmé pour être réalisé avant 2030. Si toutes ces lignes sont prolongées, Montreuil bénéficiera d'une des dessertes en transports lourds les plus importantes de la banlieue parisienne.

Prolonger la ligne 3

Ponctuellement, des contributeurs demandent que soit prolongée la ligne 3.

« [En utilisant] la ligne 3 pour desservir le nord de Fontenay [on se laisse la possibilité] d'utiliser la ligne 1 pour desservir le sud de Fontenay et le nord de Nogent-sur-Marne » ; « Pour un budget similaire le prolongement de la ligne 3 à Val de Fontenay aurait de plus grande retombée pour le secteur que le prolongement de la ligne 1. En particulier sur la désaturation du RER A »

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 de Métro ligne 1 pour améliorer les transports en commun existants. Certains estiment que cette amélioration est prioritaire au prolongement du Métro ligne 1.

► **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 et de long terme. Il est nécessaire de prendre aujourd'hui des décisions, si l'on souhaite que le métro soit en service dans 15 ans. Ceci ne rend pas moins nécessaire d'améliorer la situation actuelle des lignes de bus, qui se fait au fur et à mesure. Les capacités de transport d'une ligne de bus et d'une ligne de métro ne sont pas comparables : une importante ligne de bus transporte environ quelques milliers de voyageurs par jour, tandis que le prolongement du Métro ligne 1 accueillera en moyenne 100 000 voyageurs par jour. Le bus reste indispensable pour la desserte locale.

4.1.1. Améliorer le réseau de bus

Des participants et contributeurs attendent une amélioration du réseau de transport en commun existant **d'ici la mise en service du prolongement** du Métro ligne 1, et notamment du réseau de bus.

« En attendant pouvez-vous renforcer le 118 et le 124 aux heures creuses ? » ; « En attendant la mise en service des projets d'envergure, il faut que des projets concrets soient rapidement mis en place » ; « Montreuil subit des dégradations depuis 20 ans, la ligne 122 avait des horaires réguliers. Il serait moins coûteux de développer des lignes de bus plutôt que de dépenser pour ce projet » ; « les longs temps d'attente au bus » ; « Les bus ne suffisent plus et laissent régulièrement des usagers sur le bord de la route car ils sont pleins » ; « augmenter la fréquence des bus »

124 » ; « Parallèlement renforcer la fréquence de passage de la ligne bus 210, celle-ci étant rapide et efficace à l'égard des usagers de / vers le quartier Clément Vienot que dessert le 118 saturé » ; « En attendant 2030, il faudrait mieux répartir les horaires de leurs départs, car après 21h l'attente est de 20 minutes à plus d'une demi-heure » ; « il serait souhaitable que les réseaux de bus soient renforcés et adaptés aux aménagements nouveaux et futurs (M1, M9, M11) » ; « Il est nécessaire de maintenir les bus, car une desserte fine est indispensable » ; « les bus 124 et 118 peuvent être améliorés en réaménageant la voirie afin d'éviter qu'ils soient bloqués, notamment rue du Château à Vincennes, ou bien en dissociant les sens aller et retour ».

Patrice BESSAC, maire de Montreuil :

« souligne que les lignes de bus sont très longues mais de nombreux trajets sont en réalité très courts. Il précise que le renfort d'offre de bus ne sert à rien tant que les problèmes d'embouteillage ne seront pas résolus par des aménagements de voirie. Cette question relève des collectivités locales ».

» **La maîtrise d'ouvrage** explique que le STIF et la RATP travaillent en permanence sur le sujet de l'amélioration des transports existants avec les collectivités et procèdent à des mesures continues de renforcement de l'offre de bus. La RATP veille quotidiennement à maintenir la régularité et la fiabilité de ses lignes de bus. Concernant la ligne 118, qui est très chargée, elle bénéficie déjà d'une fréquence élevée (un bus toutes les 4 à 6 minutes en hyper pointe) qu'il sera difficile d'augmenter, sauf à réaliser des aménagements de voirie dont la maîtrise d'ouvrage revient aux communes traversées. Pour les lignes 122 et 301, elles ont été récemment renforcées.

» **Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF**, confirme que des renforts de bus sont mis progressivement en place à l'échelle de la région. Il ajoute que les lignes 121 et 129 doivent être renforcées en articulation avec un travail sur le plan de circulation et un aménagement de la voirie. Il précise que cette mesure est travaillée en permanence entre les villes, le STIF et la RATP.

4.1.2. Améliorer les RER

Des contributeurs estiment qu'améliorer les lignes de transport existantes est préférable au prolongement du Métro ligne 1. Ils évoquent essentiellement l'amélioration des lignes de RER A et E.

« À mes yeux ce projet ne semble pas prioritaire, et d'autres problèmes liés au flux des voyageurs au quotidien pourraient être traités avant 2030 ! Moderniser les lignes du RER A, améliorer le flux du RER E, augmenter la rotation des bus pour les quartiers désenclavés... » ; « Non, pas d'accord pour le prolongement de la ligne de métro ligne 1 à Val de Fontenay. Améliorez plutôt les lignes RER A et E et les lignes de bus ».

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que des améliorations sont en cours sur le RER A, avec l'amélioration du matériel roulant (mise en place progressive de rames à deux niveaux visant un renouvellement complet du parc en 2017). De plus, le schéma directeur du RER A qui couvre plusieurs opérations vise à améliorer l'offre ainsi que la gestion des situations perturbées.

4.1.3. Améliorer le matériel roulant

Des contributeurs estiment préférable d'envisager d'améliorer le matériel roulant plutôt que de prolonger le Métro ligne 1.

« Ne vaudrait-il pas mieux investir, certes beaucoup d'argent, afin d'allonger les rames? » ;

« Merci de mettre tous les moyens pour le confort des usagers. Rames à étage, rails réparés, et surtout la ligne 1 sans attendre 2030. / Merci de tout faire pour décharger le bus 118 car souvent on ne sait pas si on peut monter ou descendre, vu le nombre de voyageurs dans le bus ».

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 Ville de Fontenay-sous-Bois demande que :

« conformément aux nombreux avis exprimés lors de la concertation, la desserte du réseau de bus sur la ville soit retravaillée. Il conviendra de faire coïncider l'offre de bus avec les trois stations de la ligne 1 du métro. Le réseau de bus assurera alors une liaison efficace nord-sud au minimum entre le tramway T1, les Grands Pêchers, le boulevard de Verdun, l'Hôtel de Ville de Fontenay, le quartier du Fort et Nogent-sur-Marne. Cette liaison pourrait être préfigurée par la restructuration du réseau de bus liée à l'arrivée du tramway T1 suite à l'amendement déposé par Christian FAVIER lors du Conseil d'Administration du STIF du 1er octobre 2014 ».

Le Conseil général du Val-de-Marne estime que :

« quelle que soit la variante de tracé retenue, la restructuration du réseau de bus devra permettre aux habitants des quartiers fontenaisiens (...) de Montreuil et de Vincennes Est de rejoindre aisément la station des Rigollots. Dans le secteur de la station intermédiaire, le réseau de bus devra assurer une liaison efficace Nord-Sud entre le tramway T1, les Grands Pêchers, le boulevard de Verdun, l'Hôtel de Ville de Fontenay et Nogent-sur-Marne (...) nous souhaitons qu'une réflexion anticipée de restructuration du réseau de bus puisse être conduite par les collectivités et le STIF ». Il estime que la réorganisation du réseau de bus sera « l'alternative tant attendue à la saturation de la ligne de bus RATP 118 qui a fait l'objet de multiples remarques et prises de paroles lors de cette concertation »⁶⁴.

Plusieurs contributeurs évoquent la restructuration du réseau de bus qui devra intervenir concomitamment avec l'arrivée du prolongement du Métro ligne 1.

Le participant ayant proposé le tracé 1/2/3 estime 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 ».

Une contribution propose de nouveaux tracés pour les lignes de bus 524, 118, 124 et 210, après la mise en service du prolongement du Métro ligne 1.

64 Voir en annexe n°5.1

► **La maîtrise d'ouvrage** indique que la restructuration du réseau de bus est étudiée quelques années avant la mise en service de la ligne avec l'ensemble des parties prenantes (les maîtres d'ouvrage, les collectivités et les usagers). Elle ne peut l'être à ce stade d'avancement du projet, car le réseau aura évolué à la mise en service du fait de renfort d'offre ou de modification de parcours. La maîtrise d'ouvrage précise que la restructuration du réseau de bus consiste à :

- > limiter les doublons avec la nouvelle ligne de métro,
- > renforcer les lignes de bus vers les stations de métro afin d'organiser les rabattements,
- > répartir dans d'autres secteurs celles qui seront devenues moins utiles pour maintenir une desserte locale fine.

Les lignes de bus ne seront pas pénalisées par le prolongement du Métro ligne 1, car les deux modes présentent des enjeux de desserte complémentaires. Dans l'attente de cette restructuration, la maîtrise d'ouvrage continuera de travailler en continu sur le sujet de l'offre de bus avec les collectivités.

4.3. L'amélioration de l'intermodalité attendue

4.3.1. Les modes actifs

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

« Il est nécessaire de prévoir pour toutes les stations des voies d'accès et des infrastructures pour les circulations douces » ; « Besoin impératif d'aménagements sécurisés piétons, cyclables (pistes, parkings couverts) de façon concertée. » ; « Favorable au projet si des stations vélib sont créées » ; « Penser aux zones de stationnement 2 roues Vélos/Motos à proximité de toute la gare Val de Fontenay. Il en manque cruellement Quartier des Alouettes (quartier en plein développement)».

La Ville de Montreuil estime qu'il :

« serait intéressant que soit étudié finement les services de stationnement de vélo sécurisé auprès de la station (y compris stationnement de vélo électrique), le développement de Vélib sur le plateau et les services de garages de réparation de vélo en station ». Elle suggère également de « permettre le transport de vélo à l'intérieur des rames à partir de la station Saint-Mandé afin de permettre aux habitants du plateau de descendre en vélo sur Paris mais de remonter la pente en métro et continuer sur le plateau en vélo ».

Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois :

« souhaite que la création de nouvelles stations ne s'accompagne pas d'un afflux trop important de voitures, et demande que le réseau de bus et les modes alternatifs soient développés en conséquence [...] La Ville (...) accompagnera l'arrivée du métro par la mise en œuvre d'aménagements pour le rabattement des modes actifs en appelant des cofinancements correspondants »⁶⁵.

L'association Mieux se déplacer à bicyclette :

« Le projet devra veiller à la facilité des accès piétons et cyclistes à proximité des nouvelles stations et comporter des dispositions en faveur du stationnement de longue durée des cyclistes : arceaux avec abris à vélos comme dans les stations de métro existantes et enclos Véligo pour le pôle de Val de Fontenay »⁶⁶.

➤ **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 Véligo⁶⁷, en collaboration avec les collectivités, pour s'assurer que les utilisateurs du futur métro puissent rejoindre les stations en vélo. Cela est prévu par le Schéma Directeur du stationnement vélos en gare et station du STIF.

➤ **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, avec notamment Véligo, qui est un dispositif de stationnement sécurisé pour les vélos, mais également dans la conception des stations. Celles-ci prennent en compte à la fois l'accès piéton, celui des personnes à mobilité réduite en situation de handicap, mais également celles se déplaçant avec difficulté.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** explique qu'un travail sera réalisé sur les aménagements bus à proximité des stations de métro pour que les cheminements soient les plus efficaces possible entre les deux, c'est-à-dire rapides et accessibles. La question de la façon dont les bus passent à proximité d'une station de métro sera l'un des principaux points de réflexion de la restructuration au moment de la mise en service du futur métro.

4.3.2. Les places de stationnement et les parkings relais

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

*« Le stationnement est déjà sur-saturé à VDF avez-vous prévu des parkings ou autre ? » ;
« Des stationnements seront prévus à proximité des stations ? afin d'éviter que l'afflux de voyageurs sature le stationnement des résidents du voisinage ».*

Quelques contributeurs s'inquiètent des conséquences de la fréquentation des stations de métro sur le stationnement alentour :

« [Nécessaire de délivrer] pour les Fontenaisiens et sur toute la commune de cartes de stationnement et pour les autres de paiement parcmètres, [afin d'éviter un apport en stationnement journalier de voitures externes à proximité des bouches des stations du métro] ».

La Ville de Fontenay-sous-Bois partage cette préoccupation liée au stationnement, et souhaite ainsi :

« attire[r] l'attention du maître d'ouvrage pour que sa réalisation prenne en compte au plus juste l'impact en termes de circulation et de stationnement sur ce quartier »⁶⁸.

⁶⁶ Voir en annexe n°5.15

⁶⁷ 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.

⁶⁸ Voir en annexe n°5.7

A l'inverse, un participant s'oppose à la construction de parcs de stationnement, dans une :

« logique de dissuasion de l'emploi de l'automobile individuelle ».

> La maîtrise d'ouvrage indique qu'il n'est pas prévu de créer des places de stationnement à Val de Fontenay, à l'instar de l'ensemble des projets de transports en commun dans les zones denses de petite couronne. 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

5.1.1. Limiter les acquisitions foncières

La question des acquisitions foncières a été posée à plusieurs reprises dans le débat : elle a fait l'objet de questions **concernant les secteurs potentiellement concernées**, et a été avancée comme **argument en faveur de la station Grands Pêcheurs** et en **défaveur de la station Verdun** (cf.3.2).

Des contributeurs et participants demandent ainsi des précisions sur les expropriations :

« Je risque d'être exproprié, je souhaite savoir quand la maîtrise d'ouvrage prendra une décision sur le tracé et en conséquence, s'il est pertinent que j'engage des travaux de réfection de ma toiture » ; « Y aura-t-il des expropriations de bâtiments et d'immeubles d'habitation à prévoir ? Sont-elles déjà précisées ? Où peut-on consulter ce dossier ? ».

Des avis invitent la maîtrise d'ouvrage à faire attention aux **modalités d'implantation des stations** :

« Ne pas négliger l'impact foncier des puits d'aération, notamment si des expropriations sont nécessaires » ; « la maîtrise foncière de ce terrain [d'implantation des projets ligne 1 et ligne 15 Est] est un enjeu criant (...). Il doit être envisagé également une acquisition à court-terme par la puissance publique pour garantir la faisabilité foncière de ces deux projets ».

Le Conseil général du Val-de-Marne indique qu'il :

« privilégiera le scénario impliquant le moins d'expropriations », et demande à « être associé aux études, au regard notamment de sa qualité de gestionnaire de voiries (avenue de la République, route de Stalingrad, rue Dalayrac) ».

La Ville de Fontenay-sous-Bois demande à ce que :

« si la station Verdun est choisie, l'implantation soit « étudiée de façon à réduire les expropriations ».

La Ville de Montreuil souhaite que :

« les expropriations soient limitées, anticipées et discutées [soulignant que] des expériences récentes dans les études sur le prolongement de la ligne M11 montrent que cela est possible »⁶⁹.

⁶⁹ Voir en annexe n°5.5

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique qu'au stade des études de faisabilité, il reste des incertitudes sur les acquisitions foncières nécessaires au projet. Il est impossible de réaliser les travaux sans aucune conséquence sur le tissu environnant. Des risques plus importants sont identifiés pour les stations Rigollots et Verdun qui présentent peu d'espaces non bâtis, que pour les stations Grands Pêcheurs et Fontaine. 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.

5.1.2. Les impacts pendant les travaux

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**.

Ainsi, la **Ville de Fontenay-sous-Bois** estime :

« nécessaire de réduire au maximum (...) les nuisances liées au chantier, aux Rigollots et sur le Plateau ».

L'évacuation des déblais

Des contributeurs interpellent la maîtrise d'ouvrage concernant les **modalités d'évacuation des déblais**.

« Les impacts environnementaux négatifs liés à la phase chantier du projet [doivent être] réduits au maximum », estimant que « les orientations actuelles sont bonnes, la proximité de l'A 86 étant une chance pour l'évacuation des déchets, elle limitera considérablement les traversées dans les villes des poids-lourds ».

Le Conseil général du Val-de-Marne estime que :

« concernant l'arrière-gare, le choix du tracé devra tenir compte de l'impact local des déchets issus du tunnelier et de l'approvisionnement du chantier »⁷⁰.

Des contributeurs suggèrent des modalités alternatives à la route.

« Déplier » la boucle d'arrière-gare « devrait permettre, en passant sous Le Perreux, d'atteindre les bords de La Marne d'où les déblais pourraient être évacués en toute discrétion par la voie d'eau »

L'association Métro Rigollots – Val de Fontenay demande s'il a été envisagé :

d'« évacuer les déblais par la Marne », car cela « permettrait de réduire le nombre de camions sur les routes ».

Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois, suggère d'utiliser la voie ferrée Paris-Bâle.

Les méthodes de construction

Suite aux nombreuses questions sur les acquisitions foncières, et suite aux imprécisions concernant la différence entre le positionnement de la boîte et celui des sorties, **la garante a demandé en réunion aux maîtres d'ouvrage de préciser des données techniques concernant la construction des stations**.

⁷⁰ Voir en annexe n°5.1

Un participant en réunion publique demande :

« quel sera le devenir du tunnelier après les travaux », suggérant qu'il soit utilisé « pour réaliser le prolongement de la ligne 9 ».

➤ **La maîtrise d'ouvrage** précise qu'une station en souterrain fait 100 mètres de long, 25 à 30 mètres de large, et se situe à 25 mètres de profondeur. L'espace nécessaire pour réaliser les travaux s'élève à environ un demi-hectare, il comprend notamment une base de vie et l'espace suffisant pour que les camions puissent circuler. L'espace autour du tunnelier doit également être suffisant pour éviter les fondations des bâtiments de grande hauteur alentours. Le tunnelier avance de 12 mètres par jour et permet de limiter les impacts en surface, puisque les déblais sont sortis au niveau du puits d'entrée à Val de Fontenay. Une fois les travaux réalisés, le tunnelier pourra être mobilisé pour un autre tunnel en France ou en Europe. Le choix du tunnelier sera fait dans quelques années, au moment des marchés travaux.

Le Bois de Vincennes

Quelques contributeurs s'interrogent sur les impacts des travaux sur le Bois de Vincennes. Ils demandent à la maîtrise d'ouvrage d'apporter des précisions sur les répercussions de ces travaux :

« Nous nous inquiétons des impacts des travaux au niveau de la lisière nord du Bois (autour de la station Château de Vincennes). Ils seront potentiellement très impactants pour l'environnement naturel du Bois et pour les nombreuses habitations limitrophes » ; « Quid du Bois de Vincennes ? ».

➤ **La maîtrise d'ouvrage** explique que les travaux dans le Bois de Vincennes supposent de créer un espace de chantier de 20 000 m². Le chantier 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.

La circulation

Les CCI de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne demandent aux maîtres d'ouvrage d'être vigilants aux :

« répercussions des travaux » notamment à la « coupure de circulation dans le cas de la construction d'une station souterraine à Montreuil Grands Pêcheurs sur un tissu commercial déjà fragile »⁷¹.

➤ **La maîtrise d'ouvrage** indique qu'il est envisagé de réaliser l'ensemble des stations depuis la surface. Pour réaliser un tel projet, 5 à 6 années de travaux sont nécessaires auxquelles s'ajoutent deux années de travaux de déviation des réseaux concessionnaires. 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, qui est également intégrée à l'étude d'impact. Des camions seront nécessaires pour évacuer les déblais, que ce soit pour les apporter jusqu'à la Marne et utiliser un mode fluvial ou directement dans la zone de traitement des déblais. Des zones de stockage des camions pour limiter les trajets pourront être créées. Cette question sera étudiée plus finement au moment de l'étude d'impact et de l'enquête publique.

71 Voir en annexe n°5.10

5.1.3. Les impacts lors de la mise en service

Les impacts en surface

Plusieurs contributeurs s'inquiètent des **répercussions que pourrait avoir le projet** en termes de **vibrations**.

« Qu'en est-il des vibrations dues au passage des rames ? » ; « Le forage du tunnel m'inquiète au niveau de l'impact que cela pourrait avoir sous nos maisons ».

Les CCI de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne demandent qu'une :

« vigilance [soit] portée aux répercussions des travaux (vibrations notamment) sur un tissu commercial déjà fragile »⁷².

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que le Métro ligne 1 sera situé entre 20 et 25 mètres de profondeur, en respect des distances réglementaires, permettant de limiter les vibrations pour les riverains tant en phase de construction que d'exploitation. De plus, la ligne 1 est équipée de métro sur pneus qui ont pour caractéristique de ne pas propager les vibrations du matériel roulant.

Des contributeurs et participants ont interrogé la maîtrise d'ouvrage sur la **prise en compte de spécificités hydrogéologiques** du territoire, notamment sur la **présence de carrières**. Ils craignent que les travaux fragilisent les terrains.

« Fontenay est une ville qui présente des carrières et faire passer un métro pourrait déstabiliser des terrains déjà instables » ; « La définition des trois tracés présentés a-t-elle pris en compte l'impact hydrogéologique, étant donné les spécificités du territoire ? ».

» **La maîtrise d'ouvrage** indique que les données nationales hydrogéologiques ont été prises en compte dès le début des études et qu'elles permettent de donner un niveau d'information suffisant pour présenter des tracés techniquement faisables. Une fois le tracé arrêté, des sondages pourront être réalisés en complément tout au long du parcours.

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

5.2.1. Faciliter les correspondances à Val de Fontenay

De nombreux avis estiment que l'intérêt principal du projet de prolongement du Métro ligne 1 à l'Est est de créer de nouvelles correspondances.

Parmi eux, certains s'interrogent sur la façon dont elles seront traitées à Val de Fontenay, doutant de la **capacité** de ce pôle à accueillir de nouveaux voyageurs, puisqu'ils l'estiment **dès à présent saturé**. Ils demandent à la maîtrise d'ouvrage de traiter les correspondances avec attention, en évitant notamment **qu'elles soient trop longues**.

72 Voir en annexe n°5.10

« Quelle sera la capacité de Val de Fontenay à accueillir autant de voyageurs alors qu'à l'heure de pointe du matin les quais des RER E et A sont déjà saturés ? » ; « Je tiens à souligner la petitesse de la gare face à l'ampleur des projets qu'elle devra accueillir. Les couloirs risquent d'être bondés. Il faudrait donc pouvoir l'agrandir, surtout concernant les escaliers qui mènent du RER E au RER A ».

L'AUT-IDF estime :

« problématiques » les correspondances entre le RER A et le RER E, et considère 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 ».

Plusieurs collectivités se sont positionnées sur ce point, demandant aux maîtres d'ouvrage de travailler la qualité des correspondances au pôle Val de Fontenay, notamment dans le cadre de l'étude de pôle initiée par le STIF.

Le Conseil général du Val-de-Marne considère que :

« l'intermodalité devra (...) être travaillée finement, au sein de l'étude de pôle initiée par le STIF mais aussi dans sa conception même des lignes 1 et 15 du métro ».

La Ville de Fontenay-sous-Bois estime que :

« la qualité et l'efficacité de l'intermodalité au Val de Fontenay est primordiale », aussi demande-t-elle au STIF de « prendre en compte cette problématique lors de l'étude de pôle [qu'il initie], mais aussi dans la conception même des lignes 1 et 15 du métro »⁷³. Elle précise qu'elle compte « interpeller la Région et l'État afin que le financement des adaptations de ce pôle majeur figure au CPER 2015-2020 ».

La Ville de Montreuil estime également que :

« la qualité des correspondances dépend de la qualité de ce pôle »⁷⁴.

> La maîtrise d'ouvrage indique que le sujet du fonctionnement de Val de Fontenay dépasse le projet de prolongement du Métro ligne 1 et fait l'objet d'une étude dédiée du pôle pour faire émerger un projet adapté aux flux et correspondances attendus. Ce projet aura probablement plusieurs phases. L'étude en est au stade du diagnostic, et est menée en partenariat avec la Ville de Fontenay-sous-Bois.

Plusieurs contributeurs mettent l'accent sur la nécessité de rapprocher au maximum le Métro ligne 1 prolongée et le futur Métro ligne 15 du Grand Paris Express, afin de faciliter les correspondances.

« Comme la moitié du trafic de correspondance à partir de la ligne 1 irait vers la future ligne 15 selon les études, il convient effectivement de rapprocher le plus possible ces 2 stations (la 1 et la 15), ce qui est proposé à Val de Fontenay Est pour les tracés 1 et 2. » ; « Ce projet d'extension me permettra de prendre la ligne 1 à Val de Fontenay, mais pour cela il faut que la correspondance RER E et future ligne 15 soit immédiate avec la ligne 1. » ; « concernant l'articulation de la station de la ligne 1 Val de Fontenay avec celle de la ligne 15, il apparaît indispensable (...) que le premier maître d'ouvrage en présence sur l'un des deux projets, réalise l'ensemble du génie civil de la station commune [juxtaposées ou superposées] aux lignes 1 et 15 du métro ».

⁷³ Voir en annexe n°5.7

⁷⁴ Voir en annexe n°5.5

Le Conseil général du Val-de-Marne rappelle :

« La forte synergie entre les projets des lignes 1 et 15 de métro et l'enjeu de l'accélération de leurs calendriers pour pallier à la saturation des RER A et E ». Dans cette idée, il demande que « l'ensemble des mesures nécessaires soient prises pour la réalisation concomitante du génie civil des stations de la ligne 1 et 15 à Val de Fontenay, qu'elles soient superposées ou juxtaposées »⁷⁵.

> La maîtrise d'ouvrage précise qu'à la station Val de Fontenay, la moitié des usagers qui utiliseront la ligne 1 proviendront de la ligne 15. Le fait que deux stations des lignes 1 et 15 soient côte à côte rend la correspondance très intéressante pour les usagers.

Quelques contributeurs demandent si le prolongement prévoit la création de correspondances avec le Tramway T1.

« Pourquoi ne pas créer une station commune ligne 1 et T1 à Montreuil ? » ; « Y a-t-il sur le parcours tracé 1 et tracé 2 une jonction avec le T1 ? ».

Des contributeurs évoquent la nécessité de réaliser un passage piéton sous l'A86, qui devra également être pris en charge par le premier des maîtres d'ouvrage des lignes 15 et 1.

« On ne doit pas chercher à simplifier la correspondance ligne 1 - RER A, mais les autres. Il manque donc au projet actuel de gare Fontenay sud un passage souterrain vers le sud du quai du RER E ».

5.2.2. Fréquence

Des avis estiment la fréquence trop faible, notamment au regard du projet de prolongement, et demandent si le projet sera l'occasion **d'augmenter la fréquence de la ligne**. Certains évoquent le fait que le prolongement permettra d'augmenter la fréquence à 85 secondes. (cf. 2.2.).

« La fréquence trop petite par rapport au nombre d'utilisateur de cette ligne » ; « Est-ce que les garages 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 ? » ; « La ligne 1 prolongée permettra aussi à la ligne 1 tout entière de voir sa qualité de service améliorée par la possibilité, intrinsèquement liée au prolongement, d'exploiter toute la ligne 1 avec une fréquence de 85 secondes entre deux rames » ; « Le prolongement constituerait une opportunité de décharge de la partie Est de l'actuelle ligne 1 grâce au passage à 85 secondes entre deux rames, aujourd'hui impossible ».

> La maîtrise d'ouvrage indique que les infrastructures ont été dimensionnées pour accueillir l'ensemble des rames que le système automatique permettrait de mettre en service. Actuellement, la fréquence qui s'élève à 105 secondes est considérée comme suffisante par rapport aux prévisions de trafic. La ligne 1 étant automatisée, elle sera en capacité d'offrir une fréquence supérieure si le besoin est avéré : le temps d'attente entre les rames pourrait être diminué à 85 secondes.

⁷⁵ Voir en annexe n°5.1

5.2.3. Assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

La question de l'accessibilité du métro aux personnes à mobilité réduite a été abordée à de plusieurs reprises.

« Il faudrait une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite au niveau des bouches de sortie » ; « À l'occasion du prolongement de la ligne, il conviendrait de mettre la totalité de la ligne en accessibilité pour les personnes en situation de handicap ainsi que pour tous ceux ayant des problèmes de mobilité ».

> La maîtrise d'ouvrage indique que les trois nouvelles stations seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

5.2.4. La tarification

Des contributeurs évoquent la tarification, s'interrogeant notamment sur la zone de tarification à laquelle appartiendra le projet. D'autres demandent une évolution des zones de tarification Navigo.

« Il faudra mettre Fontenay en zone 1 car il n'y aura que ceux qui auront le Navigo ou bien les tickets spéciaux pour les autres zones qui pourront y aller » ; « Ne pourrait-on considérer tout Vincennes en zone 2 en attendant le miracle de l'arrivée du métro ? ».

D'autres encore craignent que le coût des transports augmente.

« J'espère que les prix de la carte Navigo ne subiront pas d'augmentation » ; « Les tarifs doivent être raisonnables et mêmes attractifs, pour encourager l'abandon du trajet individuel en voiture beaucoup trop polluant ».

À plusieurs reprises est évoquée la question du billet unique pour effectuer une correspondance métro / bus.

« Est-ce que le billet unique entre le métro et les bus sera prochainement mis en place ? » ; « Favoriser le ticket unique et pas cher entre métro, RER et bus, pour développer les transports en commun ».

> La maîtrise d'ouvrage indique qu'il n'y aura pas de tarification spéciale, mais que s'appliquera celle en vigueur à la mise en service du prolongement.

> Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF, explique 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.**

ANNEXES

**ANNEXE 1 - LES COMPTES RENDUS DES RENCONTRES PUBLIQUES**

- 1.1 - La réunion avec les acteurs du territoire
- 1.2 - La réunion publique à Vincennes
- 1.3 - La réunion publique à Montreuil
- 1.4 - La réunion publique à Fontenay-sous-Bois
- 1.5 - La rencontre voyageurs à la gare de Val de Fontenay
- 1.6 - La rencontre voyageurs à la station Château de Vincennes
- 1.7 - La rencontre de proximité sur le marché Diderot à Vincennes

ANNEXE 2 - LES OUTILS D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION

- 2.1 - Le dossier d'information
- 2.2 - Le dépliant
- 2.3 - L'affiche
- 2.4 - Les panneaux d'exposition

ANNEXE 3 - LE SUPPORT DE PRÉSENTATION DES RÉUNIONS PUBLIQUES

- 3.1 - Le diaporama

ANNEXE 4 - LES FICHES THÉMATIQUES

- 4.1 - Le coût
- 4.2 - Les données urbaines
- 4.3 - Les stations
- 4.4 - les tracés
- 4.5 - Les travaux
- 4.6 - Les prévisions de trafic

ANNEXE 5 - LES CONTRIBUTIONS DES INSTITUTIONS ET ASSOCIATIONS

- 5.1 - Le Département du Val-de-Marne
- 5.2 - Le Département de la Seine Saint-Denis
- 5.3 - L'Extrait du registre des délibérations du conseil communautaire d'Est Ensemble
- 5.4 - La contribution de la Communauté d'agglomération d'Est Ensemble
- 5.5 - La Ville de Montreuil
- 5.6 - La Ville de Nogent-sur-Marne
- 5.7 - La Ville de Fontenay-sous-Bois
- 5.8 - Le vœu de la majorité lors du conseil municipal de Fontenay-sous-Bois du 18 décembre 2014
- 5.9 - Le vœu de l'opposition « Réveillons Fontenay-sous-Bois » lors du conseil municipal de Fontenay-sous-Bois du 18 décembre 2014
- 5.10 - Les CCI de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne
- 5.11 - L'association Appel pour Fontenay
- 5.12 - L'association des Usagers des Transports - AUT
- 5.13 - L'association Métro Rigollots - Val de Fontenay
- 5.14 - L'association Fontenay vélo
- 5.15 - L'association Mieux se déplacer à bicyclette - MDB

ANNEXE 6 - LA DÉLIBÉRATION DU STIF APPROUVANT LE DOCP ET LES MODALITÉS DE CONCERTATION DU 11/12/2013**ANNEXE 7 - LE COURRIER D'INFORMATION SUR LES MODALITÉS DE CONCERTATION DU 4/12/2013****ANNEXE 8 - LE COURRIER DE SAISINE DE LA CNDP PAR LE STIF DU 13/05/2014****ANNEXE 9 - LES DÉCISIONS DE LA CNDP**

- 9.1 - La décision de la CNDP sur le mode de consultation du public du 4/06/2014
- 9.2 - La décision de la CNDP sur la nomination d'un garant du 2/07/2014