

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



REUNION PUBLIQUE A l'école Michelet, Fontenay-sous-Bois Le 17 décembre 2014 à 19h30

La réunion a duré 2 heures 40 et a accueilli 234 participants.
23 interventions ont eu lieu depuis la salle.

Intervenants

Le STIF et la RATP, co-maîtres d'ouvrage

- **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- **Mickaël FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- **Ugo LANTERNIER**, RATP, directeur de l'agence de développement territorial du Val-de-Marne
- **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet

Garante de la concertation

- **Claude BREVAN**, garante de la concertation, nommée par la Commission nationale du débat public

Animation de la réunion

- **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils

Documentation disponible

- Le dépliant du projet de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay avec carte T
- Le dossier d'information sur le de prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay
- L'exposition sur le prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay
- Une urne pour le recueil des avis

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

Déroulement de la réunion

1. Ouverture

- Mot d'accueil par **Jean-François VOGUET**, maire de Fontenay-sous-Bois
- Présentation du déroulement de la réunion par **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils
- Présentation du rôle du garant par **Claude BREVAN**, garante de la concertation

2. Présentation du projet

- Présentation du projet en bref par **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- Présentation des objectifs du projet par **Mickaël FOLLIOU**, STIF, chef de projet
- Présentation du prolongement pas à pas par **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet
- Présentation de la synthèse des tracés par **Mickaël FOLLIOU**, STIF
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOU**, STIF
- Présentation du niveau de service de la ligne 1, par **Ugo LANTERNIER**, RATP, directeur de l'agence de développement territorial du Val-de-Marne
- Présentation de la mise en œuvre du projet par **Denis GIRARD**, RATP
- Conclusion de la présentation par **Ugo Lanternier**, RATP et **Alexandre BERNUSSET**, STIF

3. Temps d'échange avec les participants

4. Clôture de la réunion

- Premiers enseignements de la concertation pour la maîtrise d'ouvrage par **Alexandre BERNUSSET**, STIF, directeur adjoint des projets d'investissement
- Premiers enseignements de la concertation par **Claude BREVAN**, garante de la concertation

1. Ouverture

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

Jean-François VOGUET salue les participants qu'il se réjouit de voir si nombreux. Il se félicite de la tenue de cette réunion et de la décision de prolonger la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay. Il rappelle qu'il s'agit d'une revendication des fontenaisiens depuis 1934.

Il estime que Fontenay-sous-Bois sera extrêmement bien desservie en transports en commun, avec les RER E et A, et les projets à venir de ligne 15, du tramway T1 et de ligne 1 aux Rigollots, dans le secteur de Verdun et à Val de Fontenay. Il constate que chaque fontenaisien sera à moins de 10 minutes d'un moyen de transport moderne et rapide, ce qui permettra de conforter le développement économique de la commune.

Il revient sur les trois tracés en discussion, alertant sur la nécessité de réduire au maximum le nombre d'expropriations et les nuisances liées au chantier, aux Rigollots et sur le Plateau. Il souhaite également que la création de nouvelles stations ne s'accompagne pas d'un afflux trop important de véhicules, et demande que le réseau de bus et les modes alternatifs à la voiture soient développés en conséquence. Il se déclare enfin attentif à ce que le positionnement du terminus à Val de Fontenay facilite les correspondances.

Il rappelle que la décision revient au STIF et demande, dans le cas où l'option Grands Pêchers serait retenue, que soit étudiée une sortie de la station dans l'axe de Verdun, au plus près de Fontenay-sous-Bois.

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

Claude BREVAN indique que son rôle est de garantir la transparence des débats et de s'assurer que chacun a le droit à la parole, que des réponses apportées aux questions qui sont posées dans la mesure où des éléments de réponse sont disponibles, ce qui a été respecté jusqu'ici par la maîtrise d'ouvrage qui a montré beaucoup de bonne volonté et de transparence dans ses réponses.

Elle évoque les nombreux avis publiés sur le site Internet, dont certains très courts s'apparentent davantage à un vote pour un tracé, et invite les participants à argumenter leurs positions pour pouvoir engager un débat, aller au-delà du référendum. Ainsi le maître d'ouvrage pourra prendre une décision éclairée à l'issue de la concertation.

2. Présentation du projet

Voir diaporama mis en ligne sur le site Internet du projet : <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/documentation/>

3. Temps d'échange avec le public

Murielle MICHON, présidente de l'association « Appel pour Fontenay » salue les travaux de l'association Métro Rigollots-Val de Fontenay et prend parti pour une station intermédiaire à Verdun plutôt que Grands Pêchers. Elle estime que :

- Les deux stations desserviraient une population qui a aujourd'hui l'obligation de prendre le bus pour rejoindre le RER. Pour autant, le secteur des Grands Pêchers 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.
- Le projet vise à accompagner le développement urbain du territoire desservi. Or, Fontenay-sous-Bois a besoin de relier les deux versants de la ville pour que les habitants du quartier des Alouettes, par exemple, puissent venir au parc des Carrières et bénéficier des commerces du secteur de Verdun. Elle s'étonne par ailleurs 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, des équipements : la synagogue, la mosquée et une école et un collège-lycée (440 élèves) et que le boulevard Verdun constitue un axe de communication fondamental.
- Un plus grand nombre d'habitants serait desservi à Verdun (12 000 habitants) par rapport à Grands Pêchers (7500 habitants), selon des données qu'elle a collectées sur Internet.

Elle conclut en renvoyant au tracé alternatif 1/2/3 qui a été déposé sur le site Internet de la concertation, et qui offre une solution de tracé desservant Verdun et intégrant le terminus à l'est de la station Val de Fontenay. Elle informe la garante qu'une pétition a récolté 1200 signatures en une semaine en faveur de cette alternative, qu'elle circulera jusqu'au 10 janvier avant de lui être transmise.

Jean-Simon MEYER, ancien président de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay rend hommage à l'actuelle présidente et interroge la maîtrise d'ouvrage sur la nature des critères (facilité des travaux, qualité des correspondances, typologie du secteur d'implantation d'une station, PLU, prévision de fréquentation, expropriations...) sur lesquels elle se fonde pour présenter son avis sur le projet aux élus du Conseil du STIF afin qu'ils prennent leur décision. Il demande à la garante si, en tant que représentante de l'Etat, elle connaît la position du Ministère des Transports qui est le premier financeur. Enfin, il souhaite connaître les modalités techniques et politiques de la prise de décision finale.

• Les critères de décision du tracé et des stations

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que la décision du tracé se prend suite à une analyse multicritères que le bilan de la concertation va permettre d'actualiser. Les trois principaux thèmes sur lesquels les élus sont amenés à se prononcer sont :

- la pertinence de créer une nouvelle desserte (définie notamment à travers les prévisions de trafic qui s'appuient sur les données de population et d'emplois de l'IAU,
- l'impact du projet pour le territoire (les équipements existants et les projets urbains desservis, etc.),
- les aspects techniques (coûts, délais, expropriations, etc.).

Tous ces éléments ont été analysés et figurent dans le Document d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), document soumis à validation des élus du Conseil du STIF

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

- Le [Document d'objectifs et de caractéristiques principales \(DOCP\)](#) pages 117
- [La Fiche thématique sur les données urbaines](#)

Claude BREVAN, garante, rappelle qu'elle ne représente pas l'Etat mais la Commission nationale du débat public (CNDP), qui est une autorité administrative indépendante, et qu'elle n'a pas d'avis à rendre sur le projet.

Elle se dit étonnée de l'importance des expressions en faveur d'une station intermédiaire à Verdun, qui n'apparaissait pas comme le choix privilégié des élus en préalable à la concertation, et 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 de tracé qu'il décidera de soumettre à l'enquête publique. Elle explique que si la concertation peut faire évoluer le projet en fonction de la concertation, ce n'est pas toujours possible et précise que les études préalables ont été réalisées avec sérieux.

Une habitante de Fontenay-sous-Bois demande si la définition des trois tracés présentés a pris en compte l'impact hydrogéologique, étant donné les spécificités du territoire.

Une habitante de Vincennes se dit plus favorable à un emplacement ouest de la station Rigollots. Elle estime par ailleurs que le projet est essentiel pour renforcer le pôle de Val de Fontenay et demande si les appels d'offres liés au projet intégreront des critères de proximité pour bénéficier aux entreprises locales, et des clauses d'insertion. Elle souhaite enfin avoir une estimation du nombre d'emplois créés par le projet, au vu de son coût de 900 millions d'euros.

Un riverain de la station Verdun craint d'être exproprié et souhaite savoir quand la maîtrise d'ouvrage prendra une décision sur le tracé car il veut être fixé avant d'engager des travaux de réfection de sa toiture.

- **Les impacts hydrogéologiques**

Denis GIRARD, RATP, 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. De manière générale, les tracés présentés, sont techniquement faisables (carrières, tunnelier,...).

- **Les retombées économiques du projet**

Ugo LANTERNIER, RATP, explique que le projet a bien vocation à accompagner le développement du pôle Val de Fontenay et à desservir les emplois et PME du secteur. Il indique que le niveau d'étude engagé ne permet pas de dire quel sera l'impact direct sur l'emploi à ce stade. Mais, le projet a un impact positif économiquement. Il présente l'exemple du tramway T7 pour lequel la maîtrise d'ouvrage avait mis en lien les entreprises qui ont des clauses sociales et les acteurs de l'emploi, en amont de la phase travaux. Il s'engage à noter dans le bilan de la concertation cette attente sur la proximité et les clauses sociales.

- **Les acquisitions foncières**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique qu'il n'est pas possible de déterminer exactement les acquisitions foncières aujourd'hui, même s'il est certain qu'il y a un risque à Verdun. Il affirme que la décision sur le choix du tracé devrait intervenir au premier semestre de l'année prochaine, les élus du Conseil du STIF se prononceront sur la base du bilan de la concertation.

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

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

Le président de la mosquée Es-Salem prend position pour une station intermédiaire à Verdun, qui permettrait aux fidèles de Vincennes de fréquenter sa mosquée. Il demande si des stationnements seront prévus à proximité de la station Val de Fontenay, afin d'éviter que l'afflux de voyageurs sature le stationnement des résidents du voisinage, notamment le quartier Jean Zay. Il s'inquiète également de la capacité du pôle 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.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois demande 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.

Un membre du Conseil de quartier de l'Hôtel de Ville à Fontenay-sous-Bois se dit surpris du peu de trafic estimé à Verdun (7000 voyageurs à l'HPM), étant donnés les futurs projets en cours à l'îlot Michelet (90 logements) ou ceux existants du quartier de la Redoute (grands ensembles). Il voudrait être sûr que l'estimation est la bonne.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois trouve difficile d'accéder aux éléments techniques dont dispose la maîtrise d'ouvrage pour affirmer si la population des Grands Pêcheurs sera plus importante dans les années à venir, mais estime que les documents de la maîtrise d'ouvrage donnent une part excessive au développement de Montreuil alors même que les 4000 habitants du Plateau ne figurent sur aucune carte. Il relève que les habitants de la Redoute et du Fort de Nogent n'auront pas de desserte en transport en commun et que Verdun constituerait une position intermédiaire entre Montreuil et Nogent. Il 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. Il 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 dont il rappelle l'intérêt.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois estime que le bâtiment du Service Municipal de la Jeunesse, dont la nouvelle vocation n'a pas encore été décidée par la Ville, ferait une sortie de station formidable pour Verdun.

- **Le tracé alternatif**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que la maîtrise d'ouvrage a commencé à examiner le tracé 1/2/3. Sa première analyse, bien qu'elle ne constitue pas une décision, est que ce tracé oblige le métro à suivre des courbes prononcées et compliquées.

Denis GIRARD, RATP, précise que l'analyse de la maîtrise d'ouvrage n'a pas pu être du même niveau de détail que les autres tracés en quelques semaines. Toutefois, à ce stade, et en ayant essayé d'intégrer toutes les contraintes, l'équipe projet n'a pas trouvé de tracé réalisable (le rayon de courbure ne permettrait pas de le construire au tunnelier), ni réussi à déterminer une implantation de station possible (à plat et alignement droit sur 120 m minimum). Il rappelle qu'un tracé de métro ne peut pas être qu'une succession de droites et de rayons mais des courbes complémentaires sont à intégrer pour respecter les règles de tracés de voies. Ce tracé présente également des problèmes de pentes, supérieures aux capacités du matériel roulant. Il rappelle enfin, que les conditions de réalisation du métro ont beaucoup évolué en 100 ans.

- **La qualité de la desserte**

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle que quel que soit le positionnement de la station intermédiaire, elle bénéficiera à l'ensemble du territoire. La maîtrise d'ouvrage travaillera à la restructuration des bus autour des stations pour le rabattement le plus efficace possible.

Il ajoute au sujet du quartier de la Redoute et du Fort de Nogent qu'un vœu a été voté par le Conseil du STIF pour qu'une ligne de bus desserve le quartier et qu'une suite lui sera donnée.

- **Les prévisions de trafic et d'évolution de la population**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que la maîtrise d'ouvrage tient compte des données de population et d'emploi qui incluent les projets en cours et des schémas de transport et applique un modèle pour obtenir ces résultats. Ce modèle s'appuie, en outre, sur des enquêtes des déplacements franciliens et prend par exemple en compte l'âge et le taux de motorisation des riverains des stations en projet ce qui explique notamment la fréquentation plus élevée estimée à la station Grands Pêcheurs.

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

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

- **Le dimensionnement de Val de Fontenay**

Alexandre BERNUSSET, STIF, explique que le STIF est tout à fait conscient de la problématique de Val de Fontenay. Le sujet du fonctionnement de Val de Fontenay dépasse le projet de prolongement de la ligne 1 et fait l'objet d'une étude dédiée du pôle pour faire émerger un projet adapté aux flux et correspondances attendus. 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.

- **Le stationnement**

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

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

Une habitante de Fontenay-sous-Bois suggère de créer une station supplémentaire au niveau des zones denses du territoire. Elle remet en cause l'objectivité du document de présentation du projet qui met trop en avant la préférence pour le tracé par Grands Pêcheurs. Elle constate que ce tracé 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. Elle demande comment il est possible que le tracé en zone peu dense draine presque autant de voyageurs que celui en zone dense, et suppose donc que la zone dense dispose d'alternatives.

Un habitant de Vincennes, qui a assisté aux 3 réunions publiques, retient qu'il est 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. Il distribue un plan (proposant une alternative composée de deux stations intermédiaires et d'un prolongement de la ligne 9 jusqu'à Val de Fontenay).

Un habitant de Val de Fontenay s'inquiète de la capacité de la station à absorber les 5000 salariés de la Société Générale qui arriveront en 2016. Il demande si le prolongement de la ligne 1 pourrait intervenir plus tôt pour éviter la saturation de la station.

Un participant demande si le prolongement aura une tarification spéciale, en référence à ce qui avait été appliqué à l'origine pour le prolongement à la Défense. Il s'étonne que les discussions portent sur les tracés alors que l'application de modèles « urbanisme-transport » similaires à ceux utilisés pour le Grand Paris aurait permis de donner davantage d'objectivité et de limiter des questions liées au lieu d'habitation de chacun. Il estime par ailleurs qu'une quinzaine d'emplois seront créés par million d'euros dépensés, donc pour un projet à hauteur d'un milliard, environ 15 000 emplois temporaires devraient être créés pendant le chantier.

- **Une station intermédiaire supplémentaire**

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

- **La saturation de Val de Fontenay**

Ugo LANTERNIER, RATP, indique que la RATP a échangé avec la Société Générale avant son implantation. Leurs salariés venant principalement de l'ouest de Paris et circulant à des horaires de bureaux, utiliseront des lignes sur lesquelles il reste de la capacité.

- **Taux de fréquentation des stations Fontaine et Grands Pêcheurs**

Mickaël FOLLIOU, STIF, explique que les taux de fréquentation de ces stations sont similaires, bien que Fontaine se situe dans une zone peu dense, car la fréquentation de la ligne passant par Fontaine

bénéficie de l'intermodalité forte et de la position de la station Val de Fontenay Est, ce qui n'est pas le cas de la station Verdun.

- **Niveau de desserte des Grands Pêcheurs**

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

- **Tarifification**

Alexandre BERNUSSET, STIF, affirme qu'il n'y aura pas de tarification spéciale pour le prolongement du Métro ligne 1, mais que s'appliquera celle qui sera en vigueur à la mise en service du prolongement.

- **Modèles de trafic**

Alexandre BERNUSSET, STIF, explique que l'équipe projet a travaillé sur les modèles de transport appliqués à tous les projets à ce stade des études, et que des modèles économiques ne pourraient être utilisés que pour les étapes suivantes lorsqu'il s'agira d'établir le TRI (taux de rentabilité interne).

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

➤ La [Fiche thématique sur les prévisions de trafic](#)

- **Tracés alternatifs**

Alexandre BERNUSSET, STIF, relève d'autres tracés que le tracé 1/2/3, proposés pendant la concertation :

. Un tracé allant directement jusqu'à Nogent-sur-Marne sans passer par Val de Fontenay, qui sort des objectifs actuels du projet d'assurer des correspondances à Val de Fontenay et de desservir ce pôle de développement régional.

. Un tracé proposait d'aller jusqu'à Fontenay-sous-Bois RER puis aux Rigollots : la pertinence de desserte est moins évidente car il irait dans une zone déjà desservie par le RER. Quant au fait de permettre une jonction entre les deux branches du RER A, elle existe déjà à Vincennes et existera à termes avec la ligne 15 du Grand Paris Express.

Denis GIRARD, RATP, constate les mêmes causes et les mêmes effets sur le plan technique pour la proposition d'aller directement jusqu'à Fontenay-sous-Bois RER, avec un allongement de 1500 mètres du tunnel et la création d'une station supplémentaire.

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

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

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

Un habitant de Fontenay-sous-Bois se réjouit de l'avancée de ce projet et souhaite savoir quand la position de la station sera actée aux Rigollots, étant donné qu'il serait potentiellement impacté par son insertion boulevard Eugène Martin.

Un habitant du Perreux-sur-Marne exprime son soutien en faveur du projet et demande s'il implique la suppression des bus 114, 118 ou 124. Il s'oppose au tracé 1 car il estime que Montreuil bénéficiera déjà des lignes 9 et 11 prolongées.

Une habitante de Fontenay-sous-Bois relaie l'inquiétude liée au stationnement avenue Victor Hugo.

Une habitante de Vincennes s'inquiète des délais de réalisation du projet, demande s'ils sont incompressibles et le cas échéant pour quelles raisons. Elle souhaite aussi connaître les étapes de financement à chaque étape du projet. Elle insiste enfin sur la saturation actuelle du bus 118.

Claude BREVAN, garante, demande de préciser le temps de construction d'une station.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois s'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. Il estime pour sa part que les populations plus défavorisées des Grands Pêcheurs devraient être prioritaires en termes de desserte.

Un participant souhaite avoir l'assurance que le tracé 1/2/3 sera étudié avec le même niveau de détail que les autres.

Un participant estime que la cohérence est possible entre le prolongement de la ligne 1 attendu à Fontenay-sous-Bois et le prolongement de la ligne 9 qui a été le seul applaudi à la réunion publique de Montreuil. Il trouve surprenant que la maîtrise d'ouvrage ne parvienne pas à trouver un emplacement de stations et des rayons de courbure viables pour le tracé 1/2/3.

Laurence ABEILLE, députée de la circonscription de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay, salue l'organisation de cette concertation décisive dans le processus de décision et rend hommage au travail de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay. Elle rappelle son attachement au projet et 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. Elle estime par ailleurs étonnant que sur le tableau multicritères présenté par la maîtrise d'ouvrage, il soit indiqué « non identifiés » pour la ligne mentionnant les projets urbains du secteur de Verdun.

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots – Val de Fontenay, se réjouit que les élus et les habitants se mobilisent tous en faveur du projet. Elle rappelle qu'un tel projet est fait pour s'inscrire dans la durée, et qu'en conséquence, il faut que les choix faits soient les meilleurs possibles.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, évoque deux thèmes cités dans les avis envoyés et qui n'ont pas été abordés en réunion publique :

- L'impact du prolongement sur le fonctionnement de la ligne 1 en termes de trafic et notamment de confort des voyageurs qui montent à Château de Vincennes ;
- L'augmentation éventuelle des impôts locaux.

- **L'emplacement de la station Rigollots**

Alexandre BERNUSSET, STIF indique que des études supplémentaires seront nécessaires pour mieux mesurer les enjeux d'une position à l'ouest ou l'est, notamment fonciers. Ces études auront lieu avant l'enquête publique.

- **Les bus**

Mickaël FOLLIOT, STIF, explique que la restructuration des bus vise à limiter les doublons avec la nouvelle ligne, à maintenir une desserte locale fine et à garantir un rabattement vers les nouvelles stations. L'objectif est que la restructuration des bus bénéficie à la desserte du territoire, en lien avec ses évolutions. Cette réorganisation sera étudiée dès le schéma de principe et décidée environ 2 ans avant la mise en service du prolongement.

- **Calendrier**

Alexandre BERNUSSET, STIF, liste les étapes à franchir : la concertation, les études complémentaires, 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. Ceci se prévoit étape par étape. Il ajoute que le Protocole Etat-Région dispose d'une enveloppe de 125 millions d'euros dédiée aux études des différents projets de transport en commun, dont la ligne 1 fait partie.

- **La construction des stations**

Denis GIRARD, RATP, indique 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). Il précise que le tunnelier avance d'environ 12 mètres par jour, pour 7 kilomètres à réaliser.

- **L'étude du tracé 1/2/3**

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise qu'il faut un an pour mener des études aussi détaillées que celles réalisées sur les trois tracés présentés à la concertation, donc qu'il est difficile de garantir le même niveau d'études pour le tracé 1/2/3. Pour autant, les maîtres d'ouvrage s'engagent à le regarder

avec sérieux dans les mois qui viennent, en mobilisant les experts nécessaires pour déterminer sa faisabilité.

- **Relief du territoire**

Alexandre BERNUSSET a rappelé que les stations Grands Pêchers et Verdun se situent à peu près à la même altitude sur le haut du Plateau, tandis que Fontaine se trouve en bas. Il estime dès lors cohérent d'avoir une station avant la colline (Rigollots), une sur le plateau (Grands Pêchers ou Verdun) et une après (Val de Fontenay).

- **Le niveau de confort sur la ligne 1 prolongée**

Mickaël FOLLIOT, STIF, indique que les prévisions de trafic réalisées confirment que la ligne 1 pourra absorber les nouveaux flux, à l'image du tronçon dimensionnant, c'est-à-dire le plus chargé, situé entre les stations Champs Elysées - Clémenceau et Franklin Roosevelt .A la mise en service du prolongement, le tronçon le plus chargé 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 aujourd'hui entre Nation et Porte de Vincennes. Il ajoute que la ligne 1 étant automatisée, elle sera en capacité d'offrir une fréquence supérieure si le besoin est avéré.

Alexandre BERNUSSET, STIF, ajoute qu'à l'horizon 2030, des projets comme la ligne 15 du métro, qui sont intégrés à ces prévisions, permettront de décharger le RER A et la ligne 1.

- **Fiscalité locale**

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

4. Conclusion

- **Les premiers enseignements de la concertation pour la maîtrise d'ouvrage**

Alexandre BERNUSSET, STIF, revient sur les principales thématiques abordées lors de la concertation, qui ont bien été entendues par la maîtrise d'ouvrage et auxquelles elle a cherché à apporter des réponses :

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

- **Les premiers enseignements de la concertation pour la garante**

Claude BREVAN relève le très grand intérêt qui s'est manifesté pour cette concertation sur un projet d'amélioration du quotidien, mais aussi structurant. Cela relève le grand intérêt du public pour le fonctionnement des transports et de la ville.

Elle se dit toutefois frappée par « l'esprit de clocher » qui s'est exprimé parfois à Fontenay-sous-Bois, moins à Montreuil, et de manière moins glorieuse à Vincennes, avec des avis opposés au projet par crainte d'être « envahis ». Elle estime que les projets de transport en commun doivent pouvoir passer outre ces égoïsmes locaux.

Elle identifie quelques frustrations sur :

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

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

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

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, clôt la réunion en indiquant aux participants qu'ils peuvent continuer d'adresser leurs avis et contribution sur le site internet du projet jusqu'au 10 janvier 2015.