

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



REUNION PUBLIQUE

Au centre sportif Arthur Ashe, Montreuil

Le 2 décembre 2014 à 18h30

La réunion a duré 2 heures 40 et a accueilli 243 participants.
22 interventions ont eu lieu depuis la salle.

Intervenants

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

- **Pierre SERNE**, vice-président en charge des transports et des mobilités de la Région Île-de-France et vice-président du Conseil du STIF
- **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 (CNDP)

Animation de la réunion

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

Documentation disponible

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

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

Déroulement de la réunion

1. Ouverture

- Mot d'accueil par **Patrice BESSAC**, maire de Montreuil
- Mot introductif par **Pierre SERNE**, vice-président de la Région Ile-de-France
- Présentation du déroulement de la réunion par **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils
- Présentation du rôle du garant par **Claude BREVAN**, garante de la concertation

2. Présentation du projet

- Présentation du projet en bref par **Alexandre BERNUSSET**, STIF, Directeur adjoint des projets d'investissement
- Présentation des objectifs du projet par **Mickaël FOLLIOT**, STIF, chef de projet
- Le prolongement pas à pas par **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet
- Présentation de la synthèse des tracés par **Mickaël FOLLIOT**, STIF
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOT**, STIF, et **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

1. Ouverture

Accueil par Patrice BESSAC, maire de Montreuil

Patrice BESSAC souhaite la bienvenue au centre sportif Arthur Ashe, qui accueille des sportifs des villes environnantes, et qu'il espère voir continuer à se développer. Il remercie les 8 000 Montreuillois mobilisés à l'appel des maires autour du prolongement de la ligne 11 et du tramway T1. Cette mobilisation a contribué à mettre en lumière l'est parisien, qui est, selon lui, peu desservi en transport collectif de type RER ou métro. Cette mobilisation réjouit également, selon lui, le STIF et la RATP, car elle manifeste l'attachement du territoire à ce que les projets se réalisent.

Il est conscient que pour un certain nombre d'habitants, le prolongement de la ligne 1 est une « arlésienne », soulignant que cela fait une vingtaine d'années qu'est évoquée l'amélioration des transports en commun. Néanmoins, il estime nécessaire de se mobiliser pour la ligne 1, soulignant qu'il s'agit d'une excellente occasion pour renforcer considérablement l'offre de transport collectif. Il évoque l'horizon de réalisation à 2030, précisant que la mobilisation actuelle vise à travailler pour les générations futures.

Patrice BESSAC souligne que Bel Air - Grands Pêchers est un quartier très peu desservi par les transports en commun, qui a fait l'objet de nombreuses réhabilitations ces dernières années. Aujourd'hui, ces quartiers subissent la contradiction entre une population croissante et des moyens de transports notoirement inadaptés, qui sont, selon lui, un frein au développement social et économique. La rénovation de Bel Air, dont la fin des travaux est prévue pour 2016, représente un investissement de 120 millions d'euros. Elle a consisté en la rénovation de près de 1000 logements sociaux, la démolition de 300 logements sociaux d'habitats dégradés, la reconstruction de 200 logements sur site, et de 100 logements hors sites, ainsi que de 250 logements neufs diversifiés. 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 transports adaptés de type métro ou RER.

Il souligne qu'une grande majorité des actifs montreuillois travaille en-dehors de la ville, ce qui est dû à l'organisation de l'Ile-de-France, qui a conduit à un déséquilibre entre les implantations d'emplois, plutôt à l'ouest, et celle des logements, plutôt à l'est.

L'arrivée de la ligne 1 du métro à Montreuil, à travers son tracé 1, permettrait un accès facilité au futur pôle de transport de Val de Fontenay, aux correspondances qu'il offre avec le Tramway T1, le RER A, le RER E et la ligne 15 Est du Grand Paris Express. La station Grands Pêchers permettrait à Montreuil de magnifier ses atouts et ainsi de devenir plus attractive. Il évoque l'IUT, le parc des Beaumonts, le site historique des Murs à Pêches. L'arrivée d'une station est l'occasion d'un nouveau dynamisme commercial, l'arrivée d'entreprises, de services à la population, dont les quartiers ont besoin. En

annonçant les délais de construction, à savoir 10 à 15 ans, les édiles ont conscience de travailler pour les générations futures, mais il estime que cela relève de leur responsabilité.

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

Pierre SERNE estime que le prolongement du Métro ligne 1 est attendu par les populations, comme le montre la participation importante à la concertation. Il rappelle qu'il était déjà évoqué dans les années 1930, et qu'actuellement il entre dans une phase concrète.

Il indique avoir fait partie des premiers acteurs à suggérer que le projet pouvait envisager une station à Montreuil, ce qui permettrait de relier les quartiers mal desservis par les transports en commun. L'idée de réaliser une station intermédiaire est progressivement apparue, ainsi que celle d'en envisager une à Montreuil. D'un point de vue financier, cette évolution du projet permet d'ajouter aux financeurs potentiels le Département de la Seine-Saint-Denis et la communauté d'agglomération Est Ensemble.

Pierre SERNE souligne l'impressionnante ampleur de la concertation, qui a recueilli 1350 avis au 2 décembre, ce qu'il estime être le signe d'un très grand intérêt. Les avis font état d'une forte approbation et d'une grande attente, même si des inquiétudes sur le financement et le calendrier sont évoquées.

Il rappelle que les derniers projets de prolongement de lignes de métro ont été réalisés en une douzaine d'années, ce qui signifie pour la ligne 1 un horizon à 2030. Il souligne que l'objectif sera de se rapprocher le plus possible de 2025.

Plusieurs projets seront réalisés d'ici la mise en service de la ligne 1 prolongée. Dans un premier temps, à cet horizon, la ligne 11 sera arrivée à Montreuil, car une nouvelle convention de financement de 65 millions d'euros est actée et, et sera présentée au Conseil du STIF le 10 décembre. Il y a également le tramway T 1. De plus, le STIF est très attentif à maintenir la qualité de l'offre bus dans les quartiers où il n'y a pas encore de mode lourds. Régulièrement, des renforts d'offre sont réalisés. Il rappelle que les villes concernées et la Région ont fait part de leur intérêt prioritaire pour le tracé 1, ce qui ne signifie pas que le tracé est choisi. Le tracé qui sera retenu ne le sera qu'au terme de la concertation, dont un bilan sera réalisé. Le Conseil du STIF se prononcera sur la base de ce bilan.

- **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 s'assurer du respect des principes de la concertation, ce qui est le cas de la maîtrise d'ouvrage pour le projet de prolongement de la ligne 1. Ces principes sont les suivants :

- La transparence, qui signifie que le maître d'ouvrage ne cache rien ;
- L'équivalence du droit à la parole ;
- L'argumentation des avis.

Un autre de ses rôles est de relayer les questions du public lorsqu'une réponse n'est pas suffisamment complète. Elle souligne que les maîtres d'ouvrage ont élaboré à sa demande des fiches disponibles sur Internet (<http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/documentation/>) notamment sur les calculs des chiffres de fréquentation.

Elle remarque que les questions posées en réunions publiques diffèrent de celles posées sur Internet ou via les coupons T. Elle indique que les avis montrent peu d'oppositions au projet, que celles-ci sont essentiellement dues aux personnes vivant à Vincennes qui souhaitent pouvoir s'asseoir et n'ont pas envie de partager leur ligne. Certains avis s'inquiètent des financements et des fonds publics.

Elle a demandé aux maîtres d'ouvrage de répondre à des questions posées sur Internet ou par coupons T, concernant l'ouverture progressive de la ligne, la possibilité ou non de combiner les tracés, l'amélioration de l'existant. Elle constate que peu de questions sont formulées sur l'emplacement précis des stations. Des questions sur les expropriations possibles sont posées, mais elles sont très marginales. Elle indique être à disposition du public pour relayer éventuellement ses demandes.

2. Présentation du projet

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

- Présentation du projet en bref par **Alexandre BERNUSSET**, directeur adjoint des projets d'investissement
- Présentation des objectifs du projet par **Mickaël FOLLIOT**, STIF, chef de projet
- Le prolongement pas à pas par **Denis GIRARD**, RATP, chef de projet
- Présentation de la synthèse des tracés par **Mickaël FOLLIOT**, STIF
- Présentation des atouts pour les voyageurs par **Mickaël FOLLIOT**, STIF et **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**
- Conclusion de la présentation par **Ugo Lanternier**, RATP et **Alexandre BERNUSSET**, STIF

3. Temps d'échange avec le public

Une habitante de Montreuil, s'étonne de voir deux tracés sur les trois proposés ne pas passer par Montreuil. Elle aurait trouvé plus intéressant de prolonger la ligne 9 à Val de Fontenay. Elle regrette que le centre de Montreuil soit desservi uniquement par des bus, qu'elle juge inconfortables.

Un habitant de Montreuil, est favorable au tracé 1. Il aurait été préférable selon lui de positionner la station Grands Pêchers entre les grands ensembles de Bel air et des Grands pêcheurs, au niveau du carrefour rue des Grands Pêchers / rue Lenain de Tillemont. Il souhaite qu'à défaut, une sortie soit réalisée à cet endroit.

René MEHEUX, vice-président de l'Association montreuilloise des usagers des transports collectifs de l'Est parisien (AMUTC), indique que l'AMUTC est tout à fait favorable au tracé 1. Il souligne que le coût annoncé de 900 millions d'euros correspond à 300 millions d'euros le kilomètre, ce qu'il estime être le coût kilométrique le plus élevé d'Europe. Il demande aux maîtres d'ouvrage comment s'expliquent ce coût et les délais, soulignant que la ligne 1 entre la Porte de Vincennes et la Porte Maillot a été construite en 18 mois en 1900. Il s'étonne que les délais soient si longs alors que les moyens techniques ont évolué.

- **La desserte de Montreuil**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, indique que la ville disposera d'ici quelques années de deux lignes de métro prolongées, à savoir la ligne 11 et la 9, et d'une ligne de tramway, le T1. La réunion de ce soir pour objet de présenter le prolongement de la ligne 1, qui envisage une station à Montreuil. Il rappelle que pendant longtemps, le prolongement de la ligne 1 concernait uniquement Vincennes et Fontenay-sous-Bois. Si le tracé 1 est retenu, la ligne passera par Montreuil, qui deviendra une des rares villes de banlieue à disposer de trois lignes de métro et d'une ligne de tramway.

- **Les sorties des stations**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, rappelle que la localisation de la station souterraine ne présage pas de celle des sorties. Une phase de concertation sera menée avec la ville pour définir au mieux la localisation des sorties, qui seront deux *a minima*.

- **Les coûts et les délais**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, indique qu'actuellement, un prolongement de ligne de métro coûte de 150 à 200 millions d'euros le kilomètre. Cela 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. Le contexte a beaucoup évolué depuis l'époque où se construisaient les premières lignes de métro, à ciel ouvert. Aujourd'hui, un métro est extrêmement complexe à construire dans des villes denses. Il estime que ces constructions ne sont pas plus rapides ailleurs. Il rappelle qu'avant même le début des travaux, un temps incompressible doit être consacré aux études, à la concertation, à l'enquête publique, aux

dévoiements de réseaux souterrains... De plus, les recours possibles des citoyens est bien plus fréquent qu'auparavant. Cet aléa juridique peut ajouter 2 à 3 ans au temps du projet.

Claude BREVAN souhaite connaître la surface moyenne nécessaire pour construire une station, le temps de construction de la boîte de la station, ainsi que la vitesse du tunnelier.

- **La station**

Denis GIRARD, RATP, indique qu'une station en souterrain fait 100 mètres de long, 25 à 30 mètres de large, et se situe à 25 mètres de profondeur. Il souligne que l'espace nécessaire pour réaliser les travaux s'élève quant à lui à environ un demi-hectare, car il comprend notamment une base de vie et qu'il faut un espace suffisant pour que les camions puissent circuler. Ceci explique la contrainte du terrain pour déterminer l'emplacement de la station. L'espace autour du tunnelier doit également être suffisant pour éviter les fondations des bâtiments de grande hauteur alentours. Ainsi, la localisation de la station est un compromis entre un site permettant une desserte pertinente du quartier, et la possibilité de faire passer le tunnel en épargnant les constructions existantes. 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. Il précise que moins le tracé est droit, moins le métro pourra aller vite. Il souligne que réaliser le tunnel avec un tunnelier est la solution la plus rapide et la moins coûteuse. Il rappelle que, pour les voyageurs, le tunnel fait 5 km, mais qu'en comptant l'arrière gare il fait presque 7 km.

- **Durée des travaux**

Denis GIRARD, RATP, indique que les travaux contraignants dureront deux ans, qui seront suivis de trois années pour équiper les stations.

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

➤ [La Fiche thématique sur les travaux](#)

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, lit une contribution écrite de la salle, qui soutient le tracé 1 et qui suggère de placer la station Grands Pêcheurs davantage à l'est, de manière à être accessible au quartier de Bel Air très peuplé.

Daphné SANDROS PONS, directrice de l'aménagement et du développement au Conseil général de Seine Saint-Denis, confirme l'intérêt du Département pour le projet de prolongement de la ligne 1 et en particulier son tracé par Grands Pêcheurs, car il viendrait compléter les projets de transports dans le Département ; il permettrait de désenclaver une population très dense et d'offrir un accès en métro à l'IUT de Montreuil, un équipement important pour le Département et l'Est parisien.

Un habitant de Vincennes, demande si le projet a prévu de développer la circulation douce. Il estime nécessaire de prévoir pour toutes les stations des voies d'accès et des infrastructures.

Une habitante de Montreuil, demande quelle sera la zone de tarification du projet, si le billet unique entre le métro et les bus sera prochainement mis en place. Elle souligne qu'actuellement, se rendre à Paris en transports en commun est très cher, aussi est-il préférable pour beaucoup d'utiliser la voiture, ce qui contribue à accroître la pollution. Elle demande donc qu'en attendant la mise en service des projets d'envergure, des projets concrets soient rapidement mis en place.

- **La tarification**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, indique qu'à partir de l'automne 2015, le passe Navigo unique sera mis en place. Il souligne que la question de l'utilisation d'un ticket unique (bus et métro) est intégrée aux prochaines réflexions tarifaires, car elle fait l'objet d'une demande forte. Cela représenterait, cependant, un manque à gagner de plusieurs millions par an ; un financement sera à définir.

- **Modes actifs (vélo, marche à pied)**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, confirme que toutes les stations construites actuellement prennent en compte les questions d'intermodalité, notamment *via* 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.

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme que le STIF s'attachera à développer les consignes et abris vélos sécurisés Véligo sur les stations. La question de l'intermodalité est très importante pour le STIF, car il doit s'assurer que les utilisateurs du futur métro puissent rejoindre les stations en bus, en vélo ou à pied.

- **Bus**

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme qu'un travail sera réalisé sur les aménagements bus à la proximité de la station pour que les cheminements puissent se faire entre les arrêts de bus et les stations de métro soient les plus courts possible.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, lit trois contributions écrites de la salle:

- Un avis exprime une préférence pour le tracé 1 ;
- Un avis demande des précisions sur les expropriations ;
- Un avis demande des précisions sur les nuisances sonores et les vibrations.

- **Les acquisitions foncières**

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle que le projet se situe au stade des études de faisabilité, ce qui ne permet pas de délimiter les emprises foncières exactes nécessaires. Il est, néanmoins, possible de préciser les implantations présentant les plus forts enjeux. Ainsi à Grands Pêcheurs, les enjeux fonciers sont très faibles. A Verdun, il serait nécessaire d'acquérir des parcelles. L'enquête publique et l'enquête parcellaire permettront de déterminer ces éléments avec précision.

- **Les nuisances**

Denis GIRARD, RATP, indique qu'au moment des travaux, les principales nuisances seront liées au passage des camions pour la réalisation des stations. Il indique que la méthode du tunnelier limite les nuisances, car les travaux se déroulent à 20 mètres sous terre. Lorsque le métro fonctionnera, les immeubles ne subiront pas de nuisances car le tunnel passe très en-dessous des fondations, pour éviter les vibrations. De plus, la ligne 1 roule sur pneus, ce qui limite la propagation des vibrations.

Un habitant de Montreuil demande si des accès pour personnes à mobilité réduite sont prévus dans le projet. Par ailleurs, il s'interroge sur le devenir du tunnelier après les travaux. Il suggère de l'utiliser pour réaliser le prolongement de la ligne 9.

Une habitante de Montreuil est favorable au tracé 1, qui permettra d'offrir des moyens de transport efficaces dans un quartier qui dispose uniquement de bus. Elle rappelle que les Montreuillois se sont prononcés en faveur du prolongement des lignes 9, 11, et du T1, mais qu'aucun n'a été réalisé. Elle regrette qu'aucun de ces projets ne prévoient de rejoindre le centre-ville de Montreuil, qui dispose d'équipements attractifs. Elle demande ce qu'il est prévu en matière de transport en commun dans Montreuil et regrette les longs temps d'attente des bus.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois est favorable au projet qu'il estime urgent. Il rappelle avoir émis une proposition alternative lors de la réunion de Vincennes, précisant qu'il communiquera plus tard son argumentaire. Il s'étonne que la concertation propose trois tracés alternatifs aux populations, craignant que l'objectif soit de soumettre uniquement cette dimension aux objections et propositions du public. Il indique qu'en examinant de plus près le tracé présenté sur la plaquette, il s'est aperçu que les tracés étaient erronés, trop approximatifs. Il souligne ainsi que le plan présente une imprécision d'1 km sur le positionnement de la station de Fontenay-sous-Bois et RER.

Une habitante de Fontenay-sous-Bois indique ne pas avoir de préférence pour l'un des tracés. Elle estime néanmoins qu'il serait bon pour Montreuil d'avoir une station aux Grands Pêcheurs. Elle demande des précisions sur le processus décisionnel.

- **La représentation des tracés sur les documents d'information**

Alexandre BERNUSSET, STIF, précise que les images des tracés présentés dans les documents sont schématiques, ils n'ont pas le degré de précision de plans détaillés. En revanche, des documents présentant plus précisément les tracés sont disponibles sur le site, dans le Dossier d'Objectifs et de

Caractéristiques Principales. Il indique que les co-maîtres d'ouvrage sont disposés à entendre les éléments concernant sa proposition de tracé alternatif, et d'y apporter des réponses.

Toute l'information sur les plans plus détaillés est accessible sur le site internet

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

- **Le processus de décision**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que le projet est actuellement en phase de concertation jusqu'au 10 janvier 2015. Durant cette période, la maîtrise d'ouvrage prend note des avis et recueille les différentes positions sur les tracés. A l'issue de la concertation, un bilan est réalisé, en liaison avec la garante. Sur la base de ce bilan, les élus du Conseil du STIF se prononcent sur des orientations à donner à la suite du projet. Les critères de décision relèvent du trafic, de la desserte, de l'impact foncier et des avis émis durant la concertation. Il rappelle que la concertation ne s'apparente pas à un vote.

Claude BREVAN confirme que la concertation n'est pas un vote et que la décision finale revient aux maîtres d'ouvrage. Elle rappelle l'importance d'argumenter son avis, car, bien que la maîtrise d'ouvrage ait indiqué avoir une préférence pour un des tracés, des arguments peuvent émerger des échanges, montrant qu'un autre tracé est plus pertinent. Argumenter son avis est une condition nécessaire à la qualité du débat et à la prise de décision éclairée.

- **L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite**

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme que les trois nouvelles stations seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

- **Le tunnelier**

Denis GIRARD, RATP, indique qu'une fois les travaux réalisés, le tunnelier sera acheminé à Val de Fontenay, puis 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.

- **L'offre globale de transport du secteur**

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle quels sont les projets du secteur, et précise leur état d'avancement. Le Conseil du STIF a validé en septembre les études d'avant-projet du T1, dont la mise en service est envisagée pour 2019. Ce projet entre ainsi en phase opérationnelle. Les financements seront mis en place dans les semaines à venir, dans le cadre du le Contrat de Plan Etat Région. La ligne 11 est également en phase de validation de l'avant-projet, qui sera présenté au Conseil du STIF de décembre. Ceci marque des avancées concrètes. La ligne 15 Est à Val de Fontenay est envisagée pour 2030.

- **La desserte future du centre de Montreuil**

Alexandre BERNUSSET, STIF, confirme que la ligne 1 n'a pas pour objectif de desservir le centre de Montreuil, qui est en revanche concerné par le prolongement de la ligne 9. Pour relier le centre de Montreuil aux quartiers desservis par le futur prolongement de la ligne 1, un travail sera effectué sur les lignes de bus. En parallèle du prolongement du métro, l'offre bus sera progressivement réorganisée afin de répondre au mieux aux besoins de la population et la relier aux nouvelles stations de métro. La restructuration sera en place lors de la mise en service du projet. Le travail préparatoire sera engagé avant la mise en service du prolongement et associera les différentes collectivités.

- **L'amélioration de l'offre actuelle à Montreuil**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique que pour améliorer l'offre actuelle, la RATP et le STIF procèdent à des mesures continues de renforcement de l'offre bus. Ainsi, les lignes 122 et 301 ont été récemment renforcées.

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, affirme que la ligne 121 doit être renforcée ainsi que la ligne 129. C'est pourquoi, il faut l'articuler avec un travail sur le plan de circulation. Il confirme que renforcer l'offre est l'une des mesures permettant d'améliorer le service, mais qu'elle n'est pas suffisante lorsque la circulation est difficile. Aussi, une autre mesure consiste à aménager la voirie. Cette mesure est travaillée en permanence entre les villes et le STIF. Il estime que, tant que l'ensemble des bus ne circuleront pas en site propre, il y aura des problèmes de circulation. Néanmoins, créer des sites propres dans toute l'Ile-de-France serait idéal mais compliqué.

Ugo LANTERNIER, RATP, souligne que les bus du secteur rabattent également à Val de Fontenay, et qu'ils sont actuellement très chargés. Il souligne qu'un métro a une capacité de charge bien supérieure à celle d'un bus, le prolongement aura donc un effet positif, puisqu'il offre une desserte à Val de Fontenay.

Il indique que, sans attendre la réalisation de ces projets de mode lourd, un travail régulier est mené pour travailler à l'amélioration de l'existant. La RATP veille quotidiennement à maintenir la régularité et la fiabilité de ses lignes de bus. Il note néanmoins les nombreuses questions portant sur le réseau de desserte quotidienne en bus.

Patrice BESSAC, maire de Montreuil, indique que la ligne 9 est présente dans les débats car elle est la ligne historique de Montreuil et qu'elle relie tous ses habitants entre eux. Il souligne que Montreuil a la chance d'avoir aujourd'hui plusieurs projets qui avancent simultanément : la ligne 11, le tramway T1, la ligne 1. Il invite à se souvenir de la façon dont ces projets ont avancé : 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 invite à 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.

Il indique que lorsque la ville sollicite des renforts d'offre, la RATP et le STIF répondent que c'est inutile tant que les problèmes d'embouteillage ne seront pas résolus par des aménagements de voirie. Cette question relève de la responsabilité des collectivités locales. La balle est dans le camp de la Région d'Ile-de-France, du STIF, de la RATP et de Montreuil pour faire avancer les projets de BHNS [Bus à Niveau de Service] ou les TCSP [Transport en Commun en Site Propre]. Il souligne que les lignes de bus sont très longues, mais que de nombreux trajets sont en réalité très courts.

Une habitante de Montreuil n'accepte pas d'attendre 15 ans pour que des améliorations soient mises en place. Elle estime que Montreuil subit une dégradation des transports en commun depuis 20 ans, soulignant qu'auparavant, la ligne 122 avait des horaires réguliers. Selon elle, 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. Elle évoque ensuite l'engorgement de la ligne A du RER, qu'elle craint de voir aggravé suite à l'afflux supplémentaire de voyageurs avec la ligne 1.

Emmanuel DUREST, membre de l'ASB 11, rappelle que la station Verdun est celle qui nécessitera le plus d'expropriations. Il invite les participants à réfléchir à cette question dès à présent. Il estime que prévoir une station aux Grands Pêchers relèverait de l'équité entre Fontenay-sous-Bois et Montreuil. Il précise également que la ligne 11 ne traverse pas à proprement parler Montreuil, car elle va à Noisy. La ligne 1 se contentera d'effleurer les Grands Pêchers et le tramway T1 concerne le haut de Montreuil. Néanmoins, ce n'est pas négligeable de permettre à Montreuil d'avoir davantage de transports en commun. Il souligne que seule la ligne 9 permettrait de rejoindre le centre-ville. Il suggère de faire en sorte que la ligne 9 rejoigne la ligne 11 pour aller vers Rosny 2 et donc permettre un maillage avec les RER.

Une habitante de Montreuil estime que la population qui serait desservie par le tracé 1 est plus importante que celle desservie par le tracé passant à Verdun.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, lit des questions posées sur twitter :

- Comment justifiez-vous le coût équivalent ou égal pour tous les tracés ?
- Pourquoi la décision du tracé ne serait-elle pas citoyenne ?

• L'amélioration de l'existant

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, souhaite que ne soient pas opposés les projets de court et 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 bus

Pierre SERNE vice-président de la Région Ile-de-France, n'a pas connaissance d'une ligne de bus sur laquelle on aurait supprimé des courses. Il confirme que des renforts sont mis progressivement en place à l'échelle de la région, comme le prouvent l'achat de bus et l'embauche de chauffeurs. De plus,

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 mille 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.

- **L'effet de la ligne 1 sur la charge de la ligne A du RER**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, indique que le prolongement n'aura pas de conséquence sur la ligne A du RER, ni à la hausse, ni à la baisse, car les tracés sont différents. De plus, le RER A bénéficiera d'une décharge de l'ordre de 15 à 20% lors de la mise en service du Grand Paris Express. Le RER A va aussi bénéficier des actions du schéma directeur auquel, le 20 novembre 2014, 92 millions d'euros ont été alloués, pour notamment un pilotage automatique permettant d'augmenter le nombre de trains. D'ici à deux ans, l'ensemble de la ligne A sera dotée de rames à deux étages, dont la capacité sera de 40% supérieures aux rames actuelles. A ce jour 1 200 000 voyageurs l'empruntent chaque jour, ce qui en fait la ligne la plus chargée d'Europe.

Il estime que si la ligne 1 prolongée passe par Montreuil, elle s'ajoute à la ligne 11 qui desservira l'hôpital. A ces projets s'ajoutent le prolongement de la ligne 9, également inscrit au Schéma directeur de la Région Ile-de-France 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.

- **L'impact foncier**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, estime que l'exemple du prolongement de la ligne 11 illustre l'utilité de l'enquête publique, lors de laquelle, la mobilisation locale a permis de limiter les acquisitions foncières. Il rappelle que les maîtres d'ouvrage tiendront compte de l'impact foncier dans le choix du tracé. Si le tracé passe par Verdun, un impact fort sur le tissu pavillonnaire est à prévoir.

- **La densité de population desservie par le tracé 1 Alexandre BERNUSSET, STIF**, confirme que la population desservie par le tracé 1 sera plus importante que celle desservie par le tracé 3, notamment parce que la densité sera plus forte à la station intermédiaire Grands Pêchers qu'à Verdun.

- **Le coût**

Denis GIRARD, RATP, indique que les maîtres d'ouvrage estiment qu'à ce stade des études, les différences de coût entre chacun des tracés ne sont pas suffisamment importantes pour être déterminantes. Il souligne que 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 similaires.

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

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

- **La concertation**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique qu'actuellement la concertation est une étape obligatoire, prévue par la réglementation permettant de prendre en compte les avis. Au regard du bilan, les élus du Conseil décideront des conditions de poursuite.

Claude BREVAN suppose que la question sur le vote citoyen doit faire référence au référendum. Aujourd'hui, les textes ne permettent pas d'organiser des référendums à une échelle locale. Vient tout d'abord la concertation, puis le choix qu'arrêtera le STIF, puis l'enquête publique. A ce moment, la commission d'enquête émettra un avis. Lors de l'enquête publique, le maître d'ouvrage devra justifier le tracé retenu. L'objet des concertations n'est pas d'obtenir un consensus, mais que la décision soit bien comprise.

Un habitant de Montreuil souhaite l'arrivée du tramway T1. Il demande quel est le degré de certitude concernant l'arrivée du tramway T1, compte-tenu de l'opposition du maire de Noisy-le-Sec.

Un habitant de Montreuil a entendu dire que le tunnel de la ligne 9 était déjà prolongé ; il souhaite savoir si c'est exact.

Georges BERTRAND, de l'**Association montreuilloise des usagers des transports collectifs de l'Est parisien (AMUTC)**, estime nécessaire d'organiser une nouvelle réunion, car de nombreuses personnes ne se sont pas exprimées. Il souhaite que la tribune s'exprime moins longtemps. Il estime que les arguments principaux en faveur de la station Grands Pêcheurs sont que la station dessert une zone plus dense et que le tracé propose une meilleure correspondance à Val de Fontenay. Néanmoins, il estime que choisir l'emplacement en limite de la zone pavillonnaire fait perdre des usagers possibles. Selon lui, si la station est déplacée au nord, non seulement elle se trouverait au cœur des cités mais il y aurait aussi plus de place. Il indique enfin ne pas être rassuré concernant le prolongement du tramway T1, car il ne fait pas l'objet de financement, contrairement à la ligne 11, bien qu'il en soit à un stade d'études plus avancé que cette dernière. Il en demande les raisons.

Un habitant de Montreuil s'étonne de l'existence d'un plan cadastral semblant basé sur un chiffrage très précis des emprises foncières concernées par le tramway T1, bien qu'il ait entendu dire que les emprises foncières n'étaient pas définies. Il demande des précisions à la maîtrise d'ouvrage.

Une habitante de Montreuil demande quels seront les nouveaux tarifs du passe Navigo pour les seniors. Elle regrette que les rames du RER soient toujours surchargées et que des bus tombent en panne. Elle indique enfin entendre parler du prolongement de la ligne 9 depuis 40 ans.

- **Le tunnel de la ligne 9**

Ugo LANTERNIER, RATP, estime qu'il s'agit sans doute d'une arrière-gare, qui existe dans toutes les stations de métro pour permettre de retourner les trains.

- **Les réunions publiques**

Alexandre BERNUSSET, STIF, indique qu'une réunion publique a eu lieu à Vincennes et qu'une troisième réunion publique ouverte à tous aura lieu à Fontenay-sous-Bois le 17 décembre, à l'école Michelet et permettra de nouvelles expressions du public.

- **La localisation de la station**

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle que la zone envisagée pour la station des Grands Pêcheurs doit prendre en compte les questions de giration pour rendre les tracés efficaces. Le tracé envisagé permet de desservir les quartiers Bel Air et Grands Pêcheurs, ainsi que les zones pavillonnaires.

- **Le bus 122**

Ugo LANTERNIER, RATP, indique que les pannes de bus ne constituent pas la part la plus importante des irrégularités. L'offre de la ligne 122 n'a pas été réduite dans les dix dernières années. Il s'engage à vérifier ces points et à poursuivre les améliorations.

- **Le tramway T1**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, confirme que la mise en service du tramway T1 est prévue en 2019. Il confirme que le maire de Noisy-le-Sec a déposé un recours ; s'il gagne, le projet sera ralenti, mais non arrêté. Le projet avance : les travaux des concessionnaires vont prochainement débuter. Le maire de Noisy-le-Sec n'a pas un droit de veto sur le projet.

- **Les acquisitions foncières**

Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France, rappelle que le prolongement de la ligne 1 et celui du tramway T1 n'en sont pas au même stade d'avancement. Le T1 va prochainement entrer en phase travaux, aussi est-il normal de connaître précisément les parcelles concernées, car une étude parcellaire a été réalisée dans le cadre de l'enquête publique. Pour la ligne 1, il n'est pas possible à ce stade, d'avoir un tel niveau de précision. Quand le tracé sera validé, un travail fin sera réalisé pour déterminer les parcelles qui seront impactées par les sorties. Il précise qu'un projet de métro nécessite moins de parcelles qu'un tramway, en surface.

Claude BREVAN est frappée par l'importance des questions concernant le fonctionnement actuel des transports. Elle estime utile d'envisager d'y consacrer un travail spécifique en dehors de la concertation. Elle estime qu'il s'agit d'un enjeu-clé pour la crédibilité même du projet de prolongement de la ligne 1.

Conclusion

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

- L'attente forte de réalisation du projet ;
- La demande d'améliorer l'existant, soulignant que 15 ans est une échéance lointaine ;
- La demande d'améliorer la desserte du centre de Montreuil ;
- L'attente d'amélioration de l'offre de circulations douces ;
- La clarification du système de décision (la procédure, les acteurs, critères) ;
- La localisation des sorties et la superficie des stations ;
- Le coût du projet ;
- L'ensemble de l'offre de transport du territoire, y compris les difficultés que rencontre actuellement le projet de prolongement du tramway T1.

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

Alexandre BERNUSSET remercie les participants de leur présence et de leurs questions. Il annonce que la prochaine rencontre se tiendra à Fontenay-sous-Bois le 17 décembre, 19h30, à l'école Michelet. Il précise que le compte-rendu de la réunion sera prochainement mis en ligne sur le site Internet.