

Compte-rendu de la réunion du 14 avril 2016

STIF – RATP - Association « Métro Rigollots- Val de Fontenay »

Participants :

- Mickaël FOLLIOT STIF, chargé de projet métro
- Christophe DENIAU STIF Adjoint au Chef de la Division Projets Ferroviaires et Pôles
- Mme Hélène LAMBERT STIF chargée des relations avec les associations d'usagers,
- Mme Lucie CHATENET STIF, Chargée de mission information et concertation
- Mme Sandrine ARTIS STIF, chef de la division Pôle information et concertation
- Mme Zeldia BELOW RATP-DIT - Etudes, Stratégies et Modélisation
- Eric GABORIAUD RATP-MOP, Resp. MOA développement des infrastructures
- Marc VIVIEN RATP, Resp. de l'Agence de développement territorial pour le Val de Marne
- Monique ABRAHAM Association Métro Rigollots-Val de Fontenay, présidente,
- Bernard GOBITZ Association Métro Rigollots-Val de Fontenay, vice-président,
- Adrian MEIER et Bernard ABRAHAM, membres de l'Association Métro Rigollots-Val de Fontenay.

Le STIF et la RATP présentent l'avancement du projet de prolongement à l'Est de la ligne de métro n°1. Voir diaporama de présentation remis en réunion.

Au niveau du STIF, les personnes travaillant sur le projet lors de la concertation sont les mêmes dans cette nouvelle phase d'étude, et côté RATP, Eric GABORIAUD prendra la suite de Denis Girard, lors du Schéma de principe.

Le processus prévoit un dispositif d'information en continu au public, cette réunion en fait partie.

Le STIF prévoit une newsletter mi-mai pour les personnes ayant déposé un avis sur le site de la concertation publique et ayant accepté qu'on les contacte par ce moyen (environ un millier).

Etudes préliminaires

Au moment du bilan de la concertation le 8 juillet 2015, le STIF a décidé d'approfondir les études de faisabilité du tracé 1 passant par la station intermédiaire Grands Pêchers et du tracé alternatif passant par le secteur de Verdun et permettant un terminus à Val de Fontenay Est. Le 8 octobre 2015, le Conseil du STIF a donc décidé de financer les études (5,5MEuros) jusqu'à l'enquête d'utilité publique incluse. En mars 2016, un marché (« marché public ») a été conclu par le STIF et la RATP en vue d'élaborer le schéma de principe et le dossier d'enquête publique.

Dans la Maîtrise d'ouvrage conjointe entre les 2 établissements, le STIF est prévalent jusqu'à l'Enquête d'Utilité Publique-DUP, puis la RATP prendra le relais.

L'étude actuelle porte principalement sur le choix des 2 possibilités de stations intermédiaires, l'ajustement des tracés en conséquence et sur les prévisions de trafic associées pour un rendu fin juin :

- Aux Grands Pêcheurs, la station se ferait à ciel ouvert, à Verdun la RATP étudie la réalisation d'une station limitant les impacts sur le territoire (selon différentes méthodologies constructives : soit à ciel ouvert soit en tranchée couverte). Pour l'option Verdun, des sondages géotechniques ont été initiés en mars 2016. La méthode constructive employée pour la station Grands Pêcheurs ne nécessite pas la réalisation de nouveaux sondages à ce niveau d'étude.
- Les recherches portent également sur les lots des réseaux concessionnaires (ERDF, eau, télécom...) : il n'y a pas a priori d'infaisabilité majeure.
- L'étude se fait en lien avec l'IAU IdF (Institut d'aménagement et d'Urbanisme de l'Île de France) pour affiner les projections de population, d'emplois et de trafic, en fonction des mutations prévues dans les territoires.
- Les études intègrent d'ores et déjà l'aménagement des stations vis-à-vis des risques incendie et de l'accès aux PMR (personnes à mobilité réduite).
- Aucun choix n'a été établi pour les deux variantes aux Rigollots, les études seront affinées dans le cadre de la réalisation du Schéma de principe.
- L'analyse sera « multi-critères » similaire au dossier présenté en concertation publique.

Choix de tracé

Le choix du tracé passant par « Grands Pêcheurs » ou « Verdun » est prévu à l'**automne 2016** selon un processus qui n'est pas encore déterminé. Ce processus sera explicite et le choix sera éclairé sur la base d'éléments d'analyses les plus complets possibles. En effet, le STIF signale que la situation avec deux variantes après une concertation publique est une première et que la procédure interne STIF/RATP est donc particulière.

Suite au choix de tracé, le STIF et la RATP élaboreront jusqu'à fin 2017 le **Schéma de Principe et dossier d'enquête publique**.

A savoir : les études approfondies sur le positionnement des deux variantes de la station Les Rigollots, permettront de retenir une variante à l'issue du Schéma de principe.

Le STIF s'engage à informer l'Association dès que le processus relatif au choix du tracé sera défini, ainsi que sur le choix du tracé.

Dossier d'enquête publique

Au vu du retour d'expérience sur les autres projets, la Préfecture du Val de Marne (94) devrait être celle qui coordonnera (avec les autres départements) l'Enquête d'Utilité Publique relative au prolongement de la ligne 1.

L'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay est prévue pour 2018, à l'issue de l'approbation par le Conseil du STIF du schéma de Principe et du dossier d'enquête publique.

Depuis la fin de l'année 2015, le travail s'effectue en liaison étroite avec la Société du Grand Paris, qui est Maître d'ouvrage pour la ligne 15 Est, pour permettre de prendre toutes les mesures conservatoires nécessaires à la réalisation des deux projets.

A noter que l'un des enjeux majeurs est actuellement le Projet de Pôle à Val de Fontenay qui prévoit le réaménagement des gares de RER, métro, Tram et bus, à différents horizons.

Pour le projet du Pôle, il s'agit d'un dossier séparé qui fera l'objet d'un DOCP, et d'une Concertation (en 2017) avant l'Enquête Publique de la Ligne 1. Le dossier administratif du prolongement de la ligne 1 intégrera les éléments du DOCP de ce Pôle.

Le STIF indique qu'une bonne synchronisation des études L1-L15 Est est nécessaire pour rendre possible la réalisation concomitante des deux projets.

A noter, l'ampleur des chantiers de métro à Val de Fontenay, par la présence probable de 2 entrées tunneliers pour la 15 Est et 1 entrée pour la ligne 1. Le STIF indique qu'il y a une vidéo intéressante sur internet concernant le chantier de la ligne 12, permettant de comprendre la réalisation d'une station à ciel ouvert en environnement urbain dense.

La question environnementale du Bois de Vincennes ne serait pas apparue à la Concertation publique. Les études environnementales seront approfondies dans le cadre de l'étude d'impact permettant de définir les mesures d'évitement, de réduction, et de compensation relatives à l'impact généré par la réalisation du projet.

Commentaires de l'association

Les représentants de l'association indiquent :

- leur soutien pour accompagner le projet, le STIF et la RATP,
- leur déception du rallongement des nouveaux délais d'étude annoncés aujourd'hui par rapport aux objectifs fixés lors de la concertation publique début 2015, d'une part pour l'ouverture de l'enquête d'utilité publique du prolongement, initialement prévue en 2017, et d'autre part pour la date prévue d'ouverture effective du prolongement de la ligne 1, initialement projetée à 2025. En effet, la « boîte » de la station qui accueillera les quais de la ligne 1 et de la ligne 15 à Val de Fontenay pourrait être terminée dès 2025. Et la ligne 1 serait déjà bien utile et rentable sans la ligne 15 (vu la surcharge du RER A). En outre, le couplage envisagé de plusieurs projets d'infrastructure nécessite l'adhésion du public, adhésion qui est acquise jusqu'à présent pour le prolongement de la ligne 1.
- leur souhait d'éviter des interventions préjudiciables vis-à-vis du projet, notamment au moment du choix du tracé et au moment de l'Enquête Publique. En particulier, la présentation de perspectives de travaux nuisibles à la circulation de tous les jours pourrait influencer l'avis positif exprimé jusqu'à présent.
- qu'à proximité du carrefour des Rigollots, il existe une importante copropriété (3 immeubles-tours) et que les commerces situés à droite de l'avenue de la République (N°

pairs) font partie de cette copropriété ainsi que les parkings en plein air situés le long de la rue Eugène Martin (N° impairs). Cette copropriété sera donc concernée quel que soit le choix de l'emplacement de la station.

- qu'une gare de terminus à Val de Fontenay se terminant près de la Marne aurait permis une évacuation des déblais par voie fluviale. Le STIF et la RATP ont expliqué qu'il n'a pas été identifié dans les zones pavillonnaires du Perreux-sur-Marne des parcelles et des voiries permettant l'insertion d'une base chantier pour l'insertion d'un tunnelier.
- qu'il serait utile de contacter les associations de cyclistes de Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Montreuil de façon à étudier les meilleures implantations pour les parkings à vélo.

En conclusion, il semble nécessaire d'avoir un dossier administratif robuste et complet pour que le projet franchisse avec succès les étapes à venir, en particulier vis-à-vis du choix du tracé définitif qui sera sans retour en arrière, conformément aux explications de la garante de la concertation, et vis-à-vis de l'intégration du prolongement de la ligne 1 dans le complexe du pôle de Val de Fontenay.

L'association remercie le STIF et la RATP de l'organisation de cette réunion, ainsi que de toutes les informations et explications fournies.