

... pour le prolongement à l'Est de la ligne

1



Siège social : 155 rue Edouard Maury- 94120 Fontenay-sous-Bois
ca@metroauxrigollots.fr
site : metro-rigollots-valdefontenay.fr

Association « Métro Rigollots – Val de Fontenay »

Enquête publique unique portant sur le projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien de la station « Château de Vincennes » à la station « Val-de-Fontenay »

Contribution

Introduction

La présente contribution à l'enquête publique du prolongement de la ligne 1 du métro parisien est portée par l'Association « Métro Rigollots – Val de Fontenay » et se structure en cinq parties :

- Partie I : L'Association « Métro Rigollots – Val de Fontenay » et ses activités
- Partie II : Analyse du dossier
- Partie III : Déroulement de l'enquête publique
- Partie IV : Propositions et attentes de l'Association
- Partie V : Conclusion

L'Association s'est attachée à présenter ici des observations documentées, fondées sur des éléments du dossier et étayées par des arguments techniques ou factuels.

« J'aime apprendre, partager, tant qu'il y a de l'échange, il y a de l'espoir. »
(Grand Corps Malade / Je dors sur mes deux oreilles)

Table des matières

Introduction	2
Table des matières	3
Partie I. L'Association « Métro Rigollots – Val de Fontenay »	4
I.1. Historique et vie de l'Association.....	4
I.2. Activités résumées de l'association.....	4
Partie II. Analyse du dossier et observations	7
II.1. Les pièces du dossier	7
II.2. L'avis de l'Autorité environnementale.....	7
II.3. L'avis du SGPI	8
II.4. Les enjeux pour les habitants.....	8
II.5. Les thématiques particulières.....	10
Partie III. Déroulement de l'enquête	16
III.1. Les permanences	16
III.2. Les réunions publiques	16
III.3. Les registres	16
III.4. La pétition « Touche pas à mon bois ».....	16
III.5. Associations reconnues d'utilité publique	18
Partie IV. Propositions et attentes de l'Association	20
IV.1. Sur le contenu du projet.....	20
IV.2. Phase d'études d'avant-projet	20
IV.3. Compensations environnementales.....	20
IV.4. Avant le commencement des chantiers	20
IV.5. Pendant le chantier.....	21
IV.6. Mise en service et exploitation.....	21
Partie V. Conclusion.....	22
Annexes	23

Partie I. L'Association « Métro Rigollots – Val de Fontenay »

I.1. Historique et vie de l'Association

L'Association « Métro Rigollots – Val de Fontenay » a été fondée le 21 octobre 2005 à Fontenay-sous-Bois (nom originel « Métro aux Rigollots »).

Tout au long de la deuxième moitié du XXème siècle, le réseau parisien a été prolongé vers la banlieue. En ce qui concerne la ligne 1, le prolongement envisagé dès 1933 n'a jamais été concrétisé malgré plusieurs séries d'études, par exemple 1983 et 1995.

L'idée des membres fondateurs de l'Association était tout simplement d'accompagner l'Autorité organisatrice des transports pour que, dès que possible, le prolongement de la ligne 1 du métro à l'Est puisse être planifié et réalisé, comme cela vient d'être réalisé pour la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen (décembre 2020), pour la ligne 4 à Bagneux (janvier 2022) ou le sera prochainement pour les lignes 12 à Aubervilliers (mai 2022) et 11 à Rosny Bois-Perrier (décembre 2023).

En 2008, lors de son Assemblée Générale, l'Association réaffirme que son but est d'agir pour l'arrivée du métro à Carrefour des Rigollots. Par la suite, elle se montre également favorable à un prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val-de-Fontenay ce qui permet de donner une dimension régionale au projet avec une hausse très significative de la fréquentation.

L'Association compte 1500 adhérents et sympathisants et tient régulièrement ses Assemblées Générales auxquelles sont conviés les adhérents et les élus du territoire. Son conseil d'administration comprend actuellement 17 membres élus. Elle est membre de l'AUT / FNAUT Île-de-France, branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports.

Le président actuel est M. Sylvain BLANQUET, un ingénieur agricole habitant à Vincennes.

Contrairement à d'autres associations de soutien (p.ex. pour la promotion du prolongement de la ligne 9 et de la ligne 11) qui ont été créées à l'initiative d'élus locaux, notre Association a été créée par de simples citoyens engagés et se trouve clairement indépendante de tout parti politique.

I.2. Activités résumées de l'association

Depuis 2005, l'Association a œuvré avec constance à la réalisation de son objectif. Elle a veillé à entretenir des relations avec l'ensemble des élus, des maires aux parlementaires, afin d'échanger des informations sur l'avancée du projet et, le cas échéant, relancer lorsque le projet marquait le pas.

Les principaux événements que l'Association a organisé ou auxquels elle a participé sont listés ci-après :

- Mai 2006 : Grande chaîne humaine (plus de 300 participants et élus) entre Vincennes et Fontenay-sous-Bois (symbole du rapprochement des deux villes par le métro)
- Chaque année : Participation à la Journée des associations de Vincennes le 1^{er} samedi du mois de septembre puis à la Brocante des Rigollots à Fontenay-sous-Bois fin septembre (tenue d'un stand)
- Automne 2007 : Concours de Dessin (participation de 150 petits Fontenaysiens et Vincennois) suivi d'une exposition (symbole d'un métro pour les générations futures)
- Automne 2010 : Contribution aux travaux préparatoires du Grand Paris Express (rédaction d'un cahier d'acteurs dans le cadre du débat public)

- Juin 2012 : Marche jaune à travers Fontenay-sous-Bois, depuis la place Jean-Spire Lemaître jusqu'à Val-de-Fontenay RER en passant par le Carrefour des Rigollots, pour symboliser la volonté de prolonger le métro jusqu'à Val-de-Fontenay
- De 2014 à 2017 : Organisation d'un événement festif annuel « Métrofolies » permettant de réunir adhérents, élus et tout public ; un spectacle public gratuit a été réalisé alternativement à Vincennes et à Fontenay-sous-Bois avec de nombreux artistes locaux
- Automne 2014 : Concertation publique organisée sous l'égide de la CNDP ; participation aux trois réunions publiques ; production d'une contribution écrite (cf. Pièce I – Annexes 1 – annexe 5 du c/r)
- 2016 : Participation aux manifestations de l'association « Orbival » (le projet « Orbival » est devenu la ligne 15) puis à l'enquête publique sur la ligne 15 Est ; production d'une contribution écrite soulignant la nécessaire coordination du projet avec celui de prolongement de la ligne 1 ; participation au baptême du premier tunnelier de la ligne 15 à Champigny-sur-Marne en 2018
- Février – Mars 2017 : Concertation sur le réaménagement de la gare Val-de-Fontenay
- Septembre 2017 : La 1.000ème adhérente est remerciée chaleureusement par l'Association et les élus ; lancement de la pétition « Pour les transports de l'Est parisien : mobilisons-nous »
- Décembre 2017 : Envoi au Ministre des Transports, à la présidence d'Ile de France Mobilités et à la direction de la RAPT du recueil d'une pétition ayant recueilli plus de 2000 signataires et dont l'objet était : « *Pour les transports de l'Est Parisien : MOBILISONS-NOUS* »
- Avril – Mai 2021 : Participation à l'enquête publique sur le pôle-gare Val-de-Fontenay ; production d'une contribution écrite
- Novembre 2021 : Participation à la manifestation (marche depuis les Grands-Pêchers jusqu'au Carrefour des Rigollots avec environ 500 participants) réclamant la tenue de l'enquête publique



Chaîne humaine 2006



Marche jaune 2012



Concertation publique 2014/15



Journée des associations 2017



Enquête publique 2022

Partie II. Analyse du dossier et observations

La Partie II présente notre analyse du dossier soumis à enquête publique et nos commentaires sur les différentes pièces du dossier et des thématiques choisies.

Nous les mettons en contexte avec d'autres informations qui viennent notamment de la concertation publique, des habitants, élus et opposants ainsi que des avis déposés sur le registre numérique.

II.1. Les pièces du dossier

Le dossier, mis en ligne deux jours et demi avant le début de l'enquête le 31 janvier 2021, était constitué de 21 fichiers pour un total d'environ 1900 pages.

L'Association se félicite de la qualité et de l'exhaustivité des pièces présentées mais se permet de formuler deux commentaires généraux :

- Le guide de lecture est beaucoup trop succinct et ne permet pas réellement de s'y « retrouver » dans le dossier ;
- Dans le même esprit, un moteur de recherche par mots-clés aurait été précieux.

II.2. L'avis de l'Autorité environnementale

L'Association se félicite que l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) ait été rendu public au mois de mai 2021, très en amont du dossier final déposé par IdFM, tout en regrettant que cet avis ait été formulé en référence à une version du dossier du maître d'ouvrage qui n'a jamais été rendue publique.

En rendant public son rapport dès son achèvement (contrairement au rapport du SGPI), l'Ae a permis aux citoyens et à leurs associations de se l'approprier et, le cas échéant, de le confronter à d'autres expertises.

L'Association avait bien noté le caractère de l'avis rendu par l'Ae (voir encadré p2) :

« (...) Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité ».

L'Association avait bien compris que l'avis de l'Ae prenait la forme d'une série de recommandations auxquelles le maître d'ouvrage se devait de répondre. L'Association a d'ailleurs pris connaissance avec grand intérêt de ses réponses publiées dans le dossier d'enquête.

Plusieurs dizaines d'observations déposées sur le registre dématérialisé ont relayé des informations erronées diffusées par certains collectifs et par la presse sur le caractère « négatif », « critique » ou même « sévère » de l'avis de l'Ae et se sont gardées de commenter les réponses du maître d'ouvrage.

L'Association estime que la commission d'enquête ne devrait pas tenir compte de telles observations.

Enfin, l'Association a noté qu'aucune recommandation de l'Ae ne portait directement sur les questions faunistiques ou de biodiversité. Là encore, elle considère que les observations alarmistes et outrancières sur ces questions ne devraient pas être prises en compte par la commission d'enquête.

II.3. L'avis du SGPI

Contrairement à l'avis de l'Autorité environnementale qui a été rendu public en mai 2021, celui du SGPI – ainsi que la contre-expertise associée – ne le sont qu'à l'occasion de la publication du dossier d'enquête le 31 janvier 2022. Dans ces conditions et sur des questions aussi complexes que l'évaluation socio-économique, les citoyens et les associations n'ont guère eu le temps de s'approprier ces documents, de consulter des personnes compétentes et de formuler des observations pertinentes à cet égard.

L'avis du SGPI n'a pas été publié. Mais les médias, de même que les collectifs opposés au projet, ont fait état depuis plusieurs mois de son caractère défavorable, ce qui a nui incontestablement à la réputation du projet et a provoqué des dépôts nombreux d'avis négatifs sur le registre de l'enquête sans argumentation.

Si l'indépendance de l'Ae est garantie par des textes communautaires et la législation nationale, celle des experts mandatés par le SGPI ne l'est en aucune façon. Aucune information n'est donnée sur le profil de ces experts et les garanties d'indépendance qu'ils présentent.

Le SGPI a émis un avis défavorable au projet **mais l'autorité hiérarchique dont il dépend, en l'occurrence le Premier ministre, a communiqué son soutien au projet en novembre 2021**. L'Association estime que cette contradiction, incompréhensible par les citoyens et accentuée par le fait que la lettre de soutien du Premier ministre ne fait pas partie du dossier d'enquête, a nui à la sérénité de l'enquête. **Cette lettre a finalement été rendue publique sur le registre dématérialisé sous le n°3004.**

Enfin, sans remettre en cause l'expérience et la compétence propres du fonctionnaire, en l'occurrence du Secrétaire général pour l'investissement, qui a émis l'avis défavorable à ce projet qui concerne l'Est francilien, on ne manquera pas de noter qu'il est, depuis 2008, un élu municipal d'une commune de l'Ouest francilien. A ce titre, il est, directement concerné par le projet de la ligne M15 Ouest. On note également qu'il est le maire de cette commune depuis 2020. On peut s'interroger sur l'existence d'un conflit d'intérêt (même s'il a quitté son poste depuis) car il a été souligné par le maître d'ouvrage lors de la réunion publique du 10 février qu'il y avait une forme de concurrence entre les projets de transports en Région Île-de-France.

Pour toutes ces raisons, l'Association considère que la commission d'enquête ne devrait pas tenir compte des observations s'appuyant essentiellement sur l'avis de la SGPI ou sur des éléments de la contre-expertise qu'il a diligentée.

II.4. Les enjeux pour les habitants

Le projet constitue un enjeu majeur pour près de 230.000 habitants et 105.000 emplois (INSEE 2016) sur un territoire qui représente un bassin de vie et économique très dynamique de l'Est francilien.

Le projet dessert des secteurs en forte évolution, à forte densité de population notamment à Montreuil et également à Vincennes ainsi qu'à forte densité d'emplois à Fontenay-sous-Bois (+75%, INSEE 2016, IPR 2035).

Le projet s'inscrit dans le volet numéro 5 de la planification du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) répondant aux objectifs suivants :

- Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains ;
- Développer un réseau de métro maillé ;
- Consolider, relier et densifier le pôle d'échange majeur de Val-de-Fontenay ;
- Urbaniser et organiser le renouvellement urbain des territoires de l'Est Francilien.

L'Association est particulièrement sensible au caractère solidaire du projet en tant qu'il favorise l'égalité sociale et territoriale, qu'il contribue au rééquilibrage Est-Ouest de la Région Île-de-France et qu'il s'attaque à une forme d'assignation à résidence qui caractérise certains quartiers de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Rien ne sert en effet de développer des zones d'emploi (p.ex. à Val-de-Fontenay) et des équipements publics de culture, de sport (p.ex. le centre de tennis Arthur Ashe à Montreuil) ou d'enseignement (p.ex. l'IUT de Montreuil, ainsi que le lycée international à Vincennes-Est) s'il n'est pas possible d'y accéder dans de bonnes conditions.

Le réseau de bus fait face pour certaines lignes à des situations de congestion routière et atteint parfois la limite de capacité en raison d'une forte fréquentation. Le dossier caractérise la desserte du territoire avec des temps d'attente élevés (pièce B - page 26) en fonctionnement, ces temps d'attente étant majorés lors de situations plus perturbées. Cette situation explique les contraintes exprimées sur le registre dématérialisé.

Les aménagements de pistes cyclables sont peu nombreux et discontinus (pièce E –308). Aucun itinéraire cyclable structurant régional n'est proposé le long de l'axe du prolongement de la ligne 1, en raison du relief du secteur. En effet, ils connaissent les mêmes difficultés d'adaptation que les bus avec une voirie particulièrement exigüe. Le seul aménagement cyclable structurant se situe entre Vincennes et Nogent-sur-Marne (dans le bois). Aussi, même si l'accidentologie DRIA en 2019 n'indique pas d'accident mortel sur la dernière période (il y en a eu les années précédentes), on peut considérer que le déplacement par vélo est dangereux et contraignant. Le projet permettra de favoriser l'utilisation du vélo en proposant des vélo-parkings.

Les dénivelés parfois importants rendent particulièrement difficile le déplacement pour des personnes à mobilité réduite. Le projet permettra de prendre en compte le besoin de stationnement-minute spécifique auprès des stations.

L'absence de transport lourd explique que 28% des déplacements sont effectués en voiture ainsi qu'un taux de motorisation élevé avec 67% à Fontenay-sous-Bois, 52% à Montreuil et 73% à Neuilly-Plaisance.

Le réseau routier présente un taux de saturation très élevé avec en particulier les bouchons sur la A86, le boulevard Périphérique et les autoroutes A3, A4 et A86 mais également sur le réseau routier secondaire (cf. avenue de Nogent et avenue de Paris à l'heure de pointe).

Les émissions et concentrations de polluants atmosphériques dépassent ponctuellement les objectifs de qualité. Le bruit routier est surtout présent notamment auprès de la RD120 à l'ouest et de l'autoroute A86. Les impacts sonores de la RD143, de la RD240 au niveau du carrefour des Rigollots et de la RD41, RD42 au niveau de Grands Pêcheurs sont importants et peu de zones situées entre les futures stations sont relativement épargnées par le bruit routier.

Les préoccupations de santé et les craintes sur la qualité de l'air se sont exprimées sur la plate-forme dématérialisées (voir notamment n°1266, 1325, 1822, 2557 et de nombreux autres).

Concernant l'effet du télétravail dans la zone concernée par le projet, il convient de rappeler que ses habitants ne sont pas toujours éligibles au télétravail, ce qui s'est confirmé pendant la crise sanitaire.

La fréquentation du projet de la portion de ligne projetée est de 95 000 personnes par jour ou 27,6 millions de voyageurs par an. La fréquentation à Val-de-Fontenay avec 8600 entrants/sortants à l'heure de pointe concerne pour les trois quarts des passagers en correspondance avec un autre mode de transport collectifs (RER A et E, Ligne 15 Est du Grand Paris Express, tramway T1). Le projet verra aussi une fréquentation de 3.800 usagers aux Rigollots et 3.100 à Grands Pêcheurs.

En plus de l'aspect de maillage et fiabilisation du réseau de transport, le projet apportera notamment un gain de temps de plus de 20 minutes pour le secteur Grand Pêcheurs et 10-20

minutes pour le secteur Rigollots en heure de pointe. Le gain annuel pour les usagers est estimé à 3,5 millions d'heures économisées.

TRAJET	AUJOURD'HUI (SOURCE : VIANAVIGO)	EN SITUATION DE REFERENCE HORIZON 2035 (AVEC LA LIGNE 15 Est)	EN SITUATION DE PROJET HORIZON 2035 (AVEC LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1)
GRANDS PECHERS → GARE DE LYON	35 min (Bus 301 et RER A)	35 min (Bus 301 et RER A)	15 min (Métro 1)
GRANDS PECHERS → CRETEIL L'ECHAT	60 min (Bus 301, RER A, Métro 1 et 8)	40 min (Bus 301, Métro 15)	20 min (Métro 1 et 15)
LES RIGOLLOTS → FRONT POPULAIRE (CAMPUS CONDORCET)	55 min (Bus 118, RER E et Bus 239)	45 min (Bus 118, Métro 15 et 12)	35 min (Métro 1, 15 et 12)
LES RIGOLLOTS → NOISY- CHAMPS (CAMPUS DESCARTES)	30 min (Bus 118, RER A)	30 min (Bus 118, RER A)	25 min (Métro 1, RER A)
LES RIGOLLOTS → PANTIN	40 min (Bus 118, RER E)	35 min (Bus 118, RER E)	30 min (Métro 1, RER E)

Tableau 9 – Gains de temps et d'accessibilité générés par le prolongement de la Ligne 1 à Val de Fontenay (Source : IDFM)

(Extrait pièce E – page 24)

Avec 115 000 voyageurs quotidiens actuellement, la gare de Val-de-Fontenay est le premier pôle de transports collectifs de l'Est Parisien accueillant les lignes A et E du RER ainsi qu'une dizaine de lignes de bus. Compte tenu des dysfonctionnements de cette gare et en vue du doublement du trafic dans les années à venir (du fait de l'arrivée de la ligne 15 Est et du T1), le réaménagement du pôle Val-de-Fontenay, la restructuration des réseaux de bus et le projet de prolongement de la ligne 1 du métro sont une nécessité absolue.

Nous notons également une amélioration du service de la ligne 1 du métro avec une fréquence de 95 secondes en heure de pointe grâce à 12 rames supplémentaires et une arrière-gare plus capacitaire suite au prolongement.

II.5. Les thématiques particulières

II.5.1. Le tracé du projet dans le Bois de Vincennes

Plusieurs dizaines d'observations déposées sur le registre électronique évoquent une alternative basée sur l'utilisation d'un tunnel situé à l'arrière-station « Château de Vincennes » servant de desserte au centre de maintenance situé à Fontenay-sous-Bois. Certaines de ces observations exigent également une « contre-expertise indépendante » sur cette alternative de tracé.

L'Association souhaite rappeler que cette question a fait l'objet d'études antérieures et a été abordée lors de la concertation publique de 2014 / 2015, organisée sous l'égide de la CNDP. Tout le monde s'accorde à dire que cette concertation s'est déroulée dans de bonnes conditions avec une large participation citoyenne (voir compte-rendu - partie 1 Déroulement et modalités – p17). Lors de la concertation (voir compte-rendu - partie 2 Synthèse thématique des avis – p35), il a été indiqué que l'utilisation de cette voie n'était pas envisageable pour des raisons techniques et organisationnelles (voie unique, virages serrés, utilisation pour le centre de maintenance etc.). De plus, les normes actuelles pour le métro ne sont plus celles d'il y a un siècle.

Aucune partie prenante ne s'est manifestée à l'époque pour contester ce point technique ou apporter des compléments d'information.

Lors de la réunion publique le 10 février 2022, IdFM a rappelé la nécessité de maintenir ce tunnel dans sa fonction actuelle exclusivement et l'a même qualifié de « colonne vertébrale » pour la maintenance des métros sur pneu de l'ensemble du réseau francilien.

Dans l'hypothèse de l'utilisation de ce tunnel pour le prolongement, et à supposer même que la circulation du métro M1 soit compatible avec l'activité de maintenance de la RATP sur la commune de Fontenay-sous-Bois, on peut s'interroger sur le point d'arrivée du tunnelier et les conditions – ou non – de son évacuation.

On a du mal à imaginer les impacts de la sortie d'un tunnelier au Nord des ateliers de maintenance de la RATP dans une zone de très forte densité urbaine. On a également du mal à imaginer les conséquences économiques et écologiques d'une solution consistant à abandonner le tunnelier à son point d'arrivée en sous-sol dans le Bois de Vincennes.

L'Association considère que les demandes de contre-expertise sur l'utilisation de ce tunnel existant sont clairement dilatoires : sur une question qui a déjà été abordée et étudiée pendant des années, elles ne visent qu'à mettre fin au projet proposé.

II.5.2. La localisation des stations « Les Rigollots » et « Grands Pêchers »

Nous avons pris note de l'implantation pour la station « Les Rigollots » à proximité de l'avenue de la République. Le choix d'emplacement nous semble approprié compte tenu de tous les éléments fournis.

Nous avons également pris note de l'implantation pour la station « Grands Pêchers » qui minimise l'impact sur des emprises foncières privées.

Nous avons bien noté une certaine inquiétude quant aux représentations visuelles des bâtiments et l'usage annexe des deux stations. L'Association a pris bonne note de l'information du maître d'ouvrage qu'il s'agit de vues d'intention montrant le potentiel volumétrique et que l'usage défini par la RATP se limite au rez-de-chaussée, les autres paramètres étant définis en concertation avec les municipalités concernées.

Nous renvoyons aux attentes formulées dans la partie IV.

II.5.3. L'emplacement du Centre de Dépannage de Trains (CDT)

L'Association a pris connaissance de l'emplacement du centre de dépannage des trains retenu à Fontaine du Vaisseau sur Neuilly-Plaisance dans une zone d'activités établie dans un tissu d'habitations et d'entreprises.

Nous avons noté la justification de ce choix : le raccourcissement de 1.500 mètres du tunnel de l'arrière gare et la suppression de deux ouvrages annexes à la demande des financeurs (Etat et Région). Comme le chantier présentera une nuisance pour les riverains, le dossier indique que l'emprise sera reconvertie à la fin des travaux selon les souhaits de la collectivité. Nous avons entendu que des analyses et discussions pour le relogement temporaire prévisible des entreprises impactées ont déjà été amorcées dès 2021.

Nous renvoyons aux attentes formulées dans la partie IV.

II.5.4. L'analyse socio-économique

L'Association a pris note des réponses apportées par IdFM à la recommandation n°23 de l'Ae ainsi qu'à l'avis du SGPI.

Les documents fournis dans le dossier d'enquête publique sont frustrants pour le public dans la mesure où il apparaît que les méthodes d'établissement des évaluations socio-économiques ne prennent pas en compte toutes les externalités – positives ou négatives – du projet et réduisent leur analyse à une durée de vie supposée de 30 ans seulement, ce qu'admettent les contre-experts mandatés par le SGPI.

Les mêmes documents reflètent très largement des querelles d'experts entre « la méthode francilienne » et « la méthode de l'instruction ministérielle » avec une variété de paramètres qui diffèrent. De telles querelles n'ont pas leur place dans une enquête publique sur un projet identifié et ne permettent pas aux citoyens de se prononcer en connaissance de cause.

Plus généralement, une enquête publique ne peut en aucun cas être le lieu où l'on serait tenu d'arbitrer entre deux visions prospectives sur les mobilités du futur, en l'occurrence celle d'IdFM qui projette la croissance de la fréquentation des transports en commun à son rythme historique des vingt dernières années et celle, plus malthusienne, qui envisage un « découplage » entre cette croissance et la croissance économique.

Il nous semble seulement légitime de se poser la question de savoir si « la méthode de l'instruction ministérielle » tient suffisamment compte des spécificités de la Région Île-de-France (dynamique respective du PIB et de la démographie). La prise en compte de la méthode ministérielle semble particulièrement pénalisante pour l'évaluation du projet qui se situe dans une zone dense et diminue la rentabilité affichée du projet.

Une évaluation socio-économique sur un tel projet, établie suivant des méthodes plus ou moins exhaustives et objet de querelles d'expert, n'a pas grand intérêt si elle est présentée isolément. Au contraire, elle ne prend tout son sens que si elle est présentée à côté d'autres évaluations socio-économiques établies suivant les mêmes méthodes : elle peut alors éclairer le public sur l'intérêt relatif du projet par rapport à d'autres. Un tel comparatif n'est pas présenté dans le dossier. Le maître d'ouvrage l'a d'ailleurs reconnu lors de la réunion publique du 10 février 2022.

Nous rappelons que le projet « Pôle Gare Val-de-Fontenay » vient d'être déclaré d'utilité publique par l'autorité préfectorale au vu, notamment, du rapport et des conclusions de la commissaire enquêtrice après l'enquête publique qui s'est déroulée en mai 2021. Ce projet, dont l'évaluation socio-économique avait reçu un avis favorable du SGPI, prend en compte le prolongement de la ligne 1 du métro à l'horizon 2035. Il convient également de rappeler que des « mesures conservatoires » ont déjà été engagées pour près de 20 millions d'euros pour articuler le chantier de la ligne 15 Est avec le projet. De la même façon, le projet de prolongement de la ligne 1 du métro n'a de sens que s'il aboutit à Val-de-Fontenay.

L'Association, à l'occasion de l'enquête publique sur le « Pôle Gare Val-de-Fontenay », avait déploré que les deux projets ne soient pas été traités en même temps. Tout ceci est difficilement compréhensible, tout comme la cohérence des deux avis du SGPI. Il faut rappeler que le prolongement de la ligne 1 du métro transportera sur le tronçon de 5 kilomètres 95 000 passagers par jour et constitue par conséquent un élément **absolument essentiel** pour le transport radial à l'Est de Paris.

L'Association note enfin que les contre-experts ne mettent pas en cause l'utilité publique du projet mais évoquent une hypothèse d'un report du début du chantier. L'un de leurs arguments consiste à prétendre que cela pourrait conduire à une baisse des coûts de construction en référence à la tension actuelle dans le secteur du BTP. S'il est incontestable qu'une telle tension existe actuellement du fait des appels d'offres du GPE, rien ne permet de dire qu'elle va perdurer au-delà de l'échéance du début des travaux de prolongement de la ligne 1 du métro.

II.5.5. Le bilan « carbone »

On a pu constater, sur le registre dématérialisé et lors des réunions publiques, un fort intérêt sur la question du bilan « carbone ». L'Association souhaite ici mettre en perspective l'impact du projet en termes de gaz à effet de serre (GES) et apporter une critique technique à l'étude.

A la demande de l'Ae, le maître d'ouvrage a repris l'évaluation des consommations énergétiques et des émissions de GES. Ainsi, le dossier indique que « *le projet entraîne une augmentation des émissions de 198 tCO₂e pour la première année de mise en service en*

2035. Sur la durée d'évaluation, le projet entraîne une augmentation des consommations d'environ 3.300 tCO_{2e} » (cf. pièce I, annexes-2, p.149).

L'Association souhaite rappeler que le sujet du bilan « carbone » est un sujet très politique et multifactoriel. Les objectifs nationaux sur le climat se mêlent aux contraintes réglementaires et à la réalité, notamment en termes de renouvellement de la flotte automobile.

En premier lieu, l'Association souhaite rappeler quelques chiffres pertinents :

- Le secteur des transports terrestres en Île-de-France représente environ 13 Mt en 2012 (pièce E – chap.4 – p357) ; le transport routier pèse, en Seine-St-Denis et Val-de-Marne, environ 2.3 Mt en 2012 (pièce E – chap.4 – fig.323 et 324) ;
- Un seul aller-retour Paris-New-York effectué par un avion Boeing B777-300 ER d'Air France chargé à 85% représente 400 t d'émission de GES (soit environ 1 t par passager, source éco-calculateur DGAC).

Ces deux chiffres suffisent à démontrer le poids infime du projet par rapport aux enjeux de la transition écologique en Île-de-France.

Deuxièmement, à titre indicatif, il est possible de monétariser l'impact du projet par année d'exploitation selon un prix de marché du carbone (voir par exemple <https://ember-climate.org/data/carbon-price-viewer/> pour les quotas européens et anglais) ; avec une hypothèse confortable de 100 euros / tonne, on aboutit à une valeur d'environ 20.000 euros pour l'année 2035. C'est un chiffre sans aucun rapport avec le coût des transports en Région Île-de-France.

La présentation, et la mise en exergue par certains collectifs, de chiffres aussi faibles (p.ex. 198 t pour 2035) ne fait que brouiller l'appréciation du citoyen et le détourner des véritables enjeux environnementaux, comme socio-économiques, du projet.

En dernier lieu, l'Association souhaite souligner les biais de calcul du bilan carbone présent dans le dossier et s'appuyant sur des modèles normatifs :

- L'hypothèse de transition du parc de véhicules particuliers vers l'électrique est très volontariste dans la mesure où elle reste soumise à la pérennité de subventions publiques et ne tient absolument pas compte du profil socio-économique particulier des populations de la banlieue Est de Paris ;
- Le progrès technologique raisonnablement imaginable sur le matériel roulant du métro et l'éclairage en sous-sol, en termes de réduction de consommation électrique, n'est pas pris en compte ;
- La décongestion routière, qui pourrait être très significative même avec un report modal modéré, n'est pas prise en compte ;
- D'autres effets connexes, comme la réduction de l'étalement urbain, ne sont pas pris en compte.

En conclusion, l'Association ne peut que s'étonner de la façon dont la problématique du bilan « carbone » a été présentée pour un projet qui interagit avec l'ensemble des moyens de transport de la Région Île-de-France et ne peut que s'interroger sur deux points concernant cet aspect de l'enquête :

- une vision du dossier strictement limitée à l'impact d'un prolongement de ligne de 5 kilomètres et 3 stations (à rapporter à 225 kilomètres et 300 stations pour l'ensemble du réseau – hors RER) ;
- une communication purement émotionnelle de certains collectifs (cf. mise à jour du 31 janvier 2022 du collectif « Touche pas à mon bois » enjoignant sans explications techniques à la critique du bilan « carbone » du projet).

Ces deux facteurs n'ont en aucun cas contribué à éclairer les citoyens sur les enjeux de la mobilité urbaine au XXIème siècle et à les sensibiliser sur l'évolution nécessaire des comportements individuels.

II.5.6. Le Bois de Vincennes

La question du Bois de Vincennes focalise la majorité des observations défavorables au projet.

Tout d'abord, en tant que participante active à la concertation publique de 2014 / 2015, l'Association croit utile de rappeler que l'impact sur le Bois (Bilan de la concertation publique, annexe 2 – p75) et le raccordement à l'arrière-station « Château de Vincennes » (annexe 3 – p107) ont été traités. En particulier, la localisation du puits de sortie du tunnelier en lisière du Bois est présentée de façon explicite. Aucun collectif ni aucune association n'a cru bon, à l'époque, d'exprimer des préoccupations à cet égard (cf. Pièce I – Annexes 1 – annexe 5 du c/r).

Au niveau du dossier soumis à l'enquête publique en 2022, l'Association note que la Commission interdépartementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (la CIPENAF qui réunit l'autorité préfectorale, des élus et des associations) a rendu **un avis favorable à l'unanimité** sur le projet. Elle a souligné que l'impact des travaux était essentiellement temporaire et limité à la durée du chantier. Elle a noté que :

« seuls subsisteront des ouvrages techniques dont la surface très modeste, de l'ordre de 200 m², ne porteront pas atteinte à la vocation récréative et paysagère du site. »

L'Association note également que la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites de Paris (CDNPS – formation « sites et paysages » qui réunit également l'autorité préfectorale, des élus et des associations) a rendu un **avis favorable à la majorité**.

L'Association constate que le maître d'ouvrage a répondu de façon substantielle aux trois recommandations (n° 9, 10 et 11 sur 24) de l'Ae qui portent sur les questions de déboisement / reboisement (cf. pièce I - Annexe 2 p111 et suivantes).

Le dossier soumis à l'enquête comporte ainsi des éléments très précis sur :

- La protection des boisements non défrichés sur l'emprise du chantier, notamment de l'arbre remarquable répertorié par la Ville de Paris ;
- Les mesures de compensation environnementale et forestière accompagnées de chiffres : pour une surface de chantier de 1,4 hectare dont une partie correspond à la surface de la voirie avenue de Nogent (pièce E – page 153), entre 4,2 et 7 hectares seront reboisés c'est-à-dire entre trois et cinq fois plus ;
- La justification des surfaces d' « Espaces boisés classés » qui seront déclassés mais qui pourront être reclassés à l'issue des travaux dans le cadre du PLU de la Ville de Paris. A ce titre, la réponse du maître d'ouvrage à la recommandation n°11 de l'Ae indique bien que l'emprise retenue « couvre l'intégralité des besoins en emprises travaux réalisés en surface, mais aussi en sous-sol ». Pour autant, cette zone n'est pas nécessairement impactée en surface comme l'a confirmé le maître d'ouvrage en réunion publique (p.ex. la zone verte dans le plan en pièce E – page 153 avec un ouvrage « réalisé en méthode traditionnelle » à des profondeurs de 8 à 24m).

En ce qui concerne **les impacts du chantier**, l'Association souhaite appeler l'attention sur une analyse du CGEDD du Ministère de l'écologie (rapport n° 006777 – 01 Novembre 2009 – p.76) :

« Le Bois de Vincennes n'a donc pas vraiment connu une sédimentation mais plutôt une succession d'époques qui gommaient l'essentiel des traces des précédentes et ont laissé des marques inégalement profondes dans la forme et la physionomie du Bois. Les héritages sont de trois natures : séquelles liées à un lourd passé d'occupation militaire, création de paysages artificialisés par Alphand et morcellement du bois par une politique de concession de terrains

que ce soit à des fins privées ou publiques. L'évolution des paysages a donc peu à peu dessiné une mosaïque d'espaces et d'ambiances, parfois peu cohérentes entre elles. Du parc de chasse au parc de promenade, en passant par les champs de manœuvres, que reste-t-il du Bois de Vincennes ? »

Il apparaît ainsi d'évidence que le Bois de Vincennes d'une surface totale de 995 hectares nécessite un entretien régulier compte tenu de sa fréquentation actuelle (11 millions de visiteurs / an) et, le cas échéant, pour répondre à un événement climatique (p.ex. la tempête de 1999 qui a nécessité de reboiser environ 200 hectares), sanitaire (p.ex. la mineuse du marronnier) ou pour s'adapter au changement climatique (choix d'essences plus résistantes comme le préconisent plusieurs communications de l'ONF). Par exemple, en bordure de l'avenue de Nogent, on peut voir actuellement quatre secteurs de reboisement entièrement déboisés et clôturés (48.84006 N 2.45509 E et 48.83769 N 2.46596 E). De telles opérations concernent annuellement environ plusieurs centaines d'arbres abattus et remplacés par la Ville de Paris.

L'Association note également que :

- L'architecture retenue du double-tunnel avec boîte d'entonnement est justifiée par des contraintes opérationnelles et techniques : l'arrière-station de « Château de Vincennes » doit rester en service tout au long du chantier tout comme le tunnel de maintenance vers l'atelier RATP de Fontenay-sous-Bois ; par ailleurs, la nécessité de sortir le tunnelier à cet endroit dans le bois semble inévitable ;
- Les mesures de compensation sont substantielles mais le dossier manque des précisions, au stade actuel de l'étude, sur la localisation, les essences et le calendrier de plantation.

L'Association déplore la communication déployée par certains collectifs qui a suscité bon nombre d'observations non justifiées ou non fondées sur le registre électronique. Cela concerne les points suivants :

- Les impacts sur la biodiversité et la faune qui seraient soi-disant « irréversibles » : ces impacts sont analysés en détail dans le dossier et n'ont fait l'objet d'aucune recommandations de l'Ae ;
- L'ampleur du déboisement qui correspondrait à un « massacre » ou à un « saccage », voire à un « déboisement total » : ces termes sont bien sûr outranciers et le dossier comporte des plans très précis des emprises de travaux, un chiffrage précis des surfaces déboisées et la description des mesures de compensation ;
- Les impacts de la tranchée ouverte qui seraient « insupportables » et « irréversibles » : la plus grande partie de cette tranchée sera creusée sur l'emprise de l'avenue de Nogent, là où, tous les matins et tous les soirs, passent des centaines et des centaines de voitures ; par ailleurs, cette tranchée sera recouverte après travaux ;
- L'impossibilité pour des arbres de repousser au-dessus d'un tunnel : c'est oublier qu'en Région francilienne, il existe des zones boisées implantées au-dessus de zones évidées en sous-sol (la Promenade Richard Lenoir dans le 12^{ème} arrondissement de Paris au-dessus du canal Saint-Martin, le Bois de Meudon au-dessus du RER C en tunnel sur plus de 3 km, la forêt de Saint-Germain au-dessus de l'A14 en tunnel sur plusieurs kilomètres,...), sans oublier le Bois de Vincennes au-dessus de l'actuelle arrière-station « Château de Vincennes » à très faible profondeur.

Enfin, l'Association a pris bonne note des demandes formulées lors de la réunion du 10 février et la confirmation donnée par IdFM / RATP lors des réunions du 15 et du 24 février en ce qui concerne l'enfouissement du poste de redressement. L'Association a également noté une forte demande pour décaler les nouvelles infrastructures (OA1 et OA2) en les écartant au maximum des habitations.

Partie III. Déroulement de l'enquête

III.1. Les permanences

L'Association a pu être présente lors de multiples permanences et a pu constater une mise à disposition des dossiers et une participation relativement importante des habitants.

III.2. Les réunions publiques

L'Association remercie la Commission d'enquête d'avoir pris l'initiative d'organiser des réunions publiques, malgré les contraintes sanitaires. Nos membres ont pu y assister en nombre. En ce qui concerne celle du 10 février, celle du 15 février comme celle du 24 février, nous avons pu apprécier :

- La qualité des présentations de la maîtrise d'ouvrage ;
- Le déroulé bien maîtrisé de l'ordre du jour ;
- La relative bonne tenue des phases questions / réponses avec des propositions de la maîtrise d'ouvrage.

Nous avons malheureusement regretté l'absence de représentants de la Ville de Paris, alors que la problématique du Bois de Vincennes constituait un point important de l'ordre du jour.

III.3. Les registres

III.3.1. Registres « papier »

Les registres papier étaient présents en mairie comme indiqué sur l'arrêté inter-préfectoral. L'Association regrette toutefois de ne pas avoir eu accès à l'ensemble des observations déposées en mairie.

III.3.2. Registre dématérialisé

Outre l'utilisation du moteur de recherche proposé par la plate-forme Publi-légal, l'Association s'est attaché à utiliser ses propres outils pour analyser le registre dématérialisé. C'est ainsi que nous avons pu dénombrer près de deux cents observations reprenant littéralement (au mot près) un avis précédent et près de quatre-vingts observations totalement erronées (fondées par exemple sur un supposé avis négatif ou critique de l'Ae).

Sur la thématique du Bois de Vincennes qui apparaît dans plusieurs centaines d'observations, l'Association déplore la répétitivité de certains mots ou expressions, dont certains particulièrement outranciers (voir précisions ci-après).

III.4. La pétition « Touchepasamonbois »

L'Association souhaite commenter les actions de communication d'un collectif nommé « Touchepasamonbois ». Nous estimons en effet que, tant sur la forme que sur le contenu, certaines de ces actions ont perturbé la sérénité de l'enquête, notamment sur la problématique du Bois de Vincennes qui, légitimement, focalise les préoccupations de bon nombre de citoyens concernés par le projet.

En ce qui concerne **l'utilisation d'une pétition préalable** à une enquête publique, le collectif « Touchepasamonbois » en a lancé une en octobre 2021 à l'adresse des élus dans l'anonymat le plus complet, les initiateurs de la pétition ne s'étant pas constitués en association. Le support de cette pétition est la plate-forme « change.org » qui, contrairement à ce que laisse penser le suffixe internet, est une société commerciale qui exploite les données personnelles des pétitionnaires et qui relève essentiellement de la législation américaine.

Aucune information ne permet de garantir que les plus de 60.000 signatures obtenues (dont 55.000 en quatre semaines) ne l'ont pas été, en tout ou partie, par des procédés automatiques. En tout état de cause, ce chiffre est absolument sans rapport avec le nombre d'observations défavorables sur le thème du Bois de Vincennes déposées sur la plate-forme dématérialisée.

L'Association tient à dénoncer le procédé totalement déloyal consistant à inviter des personnes à s'exprimer sur un projet avant que le dossier d'enquête publique ne soit finalisé et publié. Le collectif ne pouvait même pas s'appuyer sur la seule publication de l'avis de l'Ae en mai 2021 pour informer les personnes concernées puisque cet « avis » est en fait une suite de recommandations auxquelles le maître d'ouvrage est tenu de répondre dans le dossier d'enquête. Il convient aussi de noter qu'environ 62 000 signataires s'étaient inscrits avant la date d'ouverture d'enquête, ces personnes pouvant être contactées par les initiateurs de la pétition par la suite.

Sur le **contenu de la communication**, la méthode employée par le collectif relève systématiquement de la manipulation.

Dans la première version de la pétition (cf. annexe 1.1), on peut noter :

- L'utilisation de mots ou expressions visant à susciter des réactions émotionnelles (« massacre », « saccage », « des milliers d'arbres abattus », « transformation en no man's land », « dommages irréremédiables »,...);
- L'emplacement erroné du chantier, indiqué comme se trouvant « entre le parc floral et le lac de Minimes » situé à plus de 500 mètres du chantier projeté ;
- La diffusion d'information non étayées (« large partie du tunnel à ciel ouvert », « emprise du chantier estimée à 20.000 m² déboisés et partiellement bétonnés ») ;
- La focalisation sur des leurres (l'existence d'une solution alternative pour l'arrière station « Château de Vincennes », la construction de lignes de tramway, l'augmentation de la capacité du RER A).

A l'occasion des mises à jour de la pétition (cf. annexes 1.2, 1.3 et 1.4), le ressort émotionnel est encore utilisé (« attaque massive », « contribution au réchauffement climatique ») et l'appréciation sur le bilan « carbone » n'est pas étayée. Ainsi, aucune mention positive n'est faite au sujet des mesures compensatoires du projet.

La diffusion de tracts dès le mois de novembre 2021 (cf. annexes 1.5 et 1.6) utilise des procédés analogues :

- Mise en scène de la gare RER E de la Porte Maillot sans préciser que les volumes d'excavation de cette gare qui accueillera des trains de 300 mètres de long à 30 mètres de profondeur sont **considérablement plus élevés** que ce qui est envisagé pour la ligne 1 dans le Bois de Vincennes avec l'ouvrage d'entonnement et le tunnel de raccordement Sud ;
- Schématisation laissant croire à un déboisement systématique sans caractériser clairement les différentes zones du chantier.

Plus généralement, il est systématiquement fait silence de la concertation qui s'est déroulée en 2014 / 2015 sous l'égide de la CNDP et dont les réunions publiques s'étaient tenues à Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Montreuil et où la situation des ouvrages dans le Bois de Vincennes avait été abordée.

Cette communication orientée semble avoir atteint son objectif et a permis de multiplier sur le registre dématérialisé des observations répétitives. Ainsi nous avons pu décompter plus de 1.300 avis (sur les 6.000 premiers) comportant soit le mot « poumon », soit des mots dérivant de « épargner », soit des mots dérivant de « destruction » ou « détruire », ou encore l'expression « revu et modifié ».

L'Association estime que ces observations, fondées non pas sur le dossier soumis à l'enquête mais sur les injonctions du collectif, n'ont en aucune façon contribué au débat.

Par les éléments présentés ci-avant, l'Association démontre que le collectif « Touchepasamonbois » n'a pas souhaité participer sérieusement à l'enquête (étude du dossier suivie d'observations argumentées) mais plutôt perturber celle-ci.

III.5. Associations reconnues d'utilité publique

L'Association regrette que deux associations reconnues d'utilité publique et bénéficiant d'un rescrit fiscal pour les dons qu'elles reçoivent (LPO et FNE) aient une communication aussi mal maîtrisée et restent sans réaction face à des informations manipulées. Alors qu'elles font dûment partie de Commissions administratives (CDNPS et CIPENAF – cf. pièces I Annexes 2) qui ont rendu un avis favorable au projet, certaines observations déposées sur la plateforme font état du contraire. Il s'agit notamment de l'observation n°5765 qui produit un avis défavorable de la LPO fondé sur des informations erronées (« déboisement définitif », « avis négatif de l'Autorité environnementale »,...) alors que cette association est membre de la CIPENAF avec voix délibérative et que cette commission s'est prononcée à l'unanimité en faveur du projet.

Partie IV. Propositions et attentes de l'Association

Ayant évalué globalement les avantages et les inconvénients du projet, l'Association se prononce clairement pour la déclaration de son utilité publique dans les meilleurs délais et pour son inscription au prochain Contrat de plan État-Région.

Notre premier vœu est la mise en service au plus tôt du prolongement et nous souhaitons également exprimer certaines attentes pour les prochaines étapes.

IV.1. Sur le contenu du projet

L'Association souhaite l'application systématique du principe « Éviter – Réduire – Compenser ». En particulier, nous souhaitons :

- que le maître d'ouvrage procède à une revue des ouvrages annexes et justifie la prise en compte – ou non – des demandes d'amélioration qui ont été exprimées lors de l'enquête publique, notamment l'enfouissement du poste de redressement dans le Bois de Vincennes ;
- que les communes de Fontenay-sous-Bois et de Montreuil précisent les grandes lignes des aménagements envisagés sur l'emprise des stations « Les Rigollots » et « Grands Pêchers » ;
- que les autorités publiques et le maître d'ouvrage engagent au plus tôt l'enquête parcellaire ;
- que la Ville de Paris précise ses intentions quant au reclassement des zones déclassées du Bois de Vincennes à l'issue du chantier ;
- que le maître d'ouvrage et la Ville de Paris s'engagent sur le calendrier et la localisation des mesures de compensation environnementales. Il nous semble à ce titre pertinent de reprendre les propositions émises lors de la réunion publique du 15 février 2022, sur la mise en place des compensations forestières dans le Bois de Vincennes et dès le démarrage des phases d'avant-projet.

IV.2. Phase d'études d'avant-projet

L'Association souhaite être associée à un suivi régulier des études d'avant-projet. Un échange semestriel avec le maître d'ouvrage nous semblerait approprié.

Nous souhaitons que le maître d'ouvrage intègre la meilleure pratique dans le cadre du développement durable en matière d'intégration vélo dans les stations et d'accessibilité PMR.

IV.3. Compensations environnementales

L'Association souhaite être associée, avec les collectivités concernées, à l'élaboration et au suivi des mesures de compensation environnementale (localisation, concept paysager et forestier, essences utilisées, ...).

IV.4. Avant le commencement des chantiers

L'Association souhaite être associée, avec les collectivités concernées et les collectifs de riverains, aux instances de préparation des chantiers (planning du chantier, emprises, localisation des bases-vie, plans de circulation automobile et bus, mesures d'atténuation des nuisances, ...).

IV.5. Pendant le chantier

L'Association souhaite être associée, avec les collectivités concernées et les collectifs de riverains, aux instances de suivi des chantiers (information des parties prenantes, évacuation et stockage des déblais, efficacité des mesures d'atténuation des nuisances, ...).

IV.6. Mise en service et exploitation

Au cours des trois premières années d'exploitation, l'Association souhaite être tenue régulièrement informée des statistiques de fréquentation de la ligne et des nouvelles stations ainsi que des améliorations technologiques apportées, notamment en matière de bilan « carbone ».

Partie V. Conclusion

Nous sommes mobilisés pour le projet de prolongement de la ligne 1 du métro depuis plus de seize années. Ce projet correspond à une attente forte de la population des communes de Fontenay-sous-Bois, Montreuil et Vincennes.

Nous nous inquiétons de la saturation des moyens de transport existants.

Nous soutenons la mise en place d'un moyen de transport lourd qui sera plus performant après le prolongement avec des rames complémentaires et des temps d'attente réduits à 95 secondes en heure de pointe.

Nous croyons au désenclavement des quartiers Parapluies, Pasteur, Rigollots, Plateau, Victor-Hugo et Les Larris à Fontenay-sous-Bois, Grands Pêchers, Bel-Air, Ruffins, Théophile Sueur, Montreau et Le Morillon à Montreuil, Diderot et domaine du Bois à Vincennes ainsi qu'à la nécessité d'offrir à leurs habitantes et habitants de nouvelles opportunités.

De même, nous croyons à la nécessité d'accompagner le développement économique et urbain de la banlieue Est et du secteur de Val-de-Fontenay en particulier en s'appuyant sur la stratégie globale d'offre de transport du Grand Paris.

Nous pensons que le présent projet représente une opportunité pour revaloriser certains secteurs du Bois de Vincennes.

Comme l'ensemble des élus locaux, départementaux et régionaux ainsi que les parlementaires concernés, l'Association est convaincue que l'utilité publique doit être prononcée et que le projet doit avancer sans délai supplémentaire.

L'enquête publique qui vient de se dérouler du 31 janvier au 2 mars 2022 était très attendue après la concertation publique de 2014 / 2015.

D'une façon générale, nous estimons que nos sympathisants ont eu l'opportunité d'exprimer leurs points de vue lors des permanences, des réunions publiques et sur le registre dématérialisé. Nous remercions infiniment toutes celles et tous ceux qui se sont engagés depuis de longues années et ont fait valoir leur opinion.

Nous remercions sincèrement Monsieur le Président de la Commission d'Enquête et les commissaires enquêteurs d'avoir su préserver la sérénité et le bon déroulement de l'enquête publique malgré un climat parfois passionné.

Nous remercions la maîtrise d'ouvrage pour la qualité et l'exhaustivité du dossier soumis à l'enquête.

Nous vous remercions pour la prise en compte de cette contribution.

Annexes

Annexe 1.1. Pétition « touchepasamonbois » sur change.org

https://www.change.org/p/anne-hidalgo-touche-pas-à-mon-bois-c847313f-428b-4093-... Rechercher

change.org Lancer une pétition Mes pétitions Parcourir les pétitions Nous soutenir Se connecter

Pétition Commentaires Mises à jour

Touche pas à mon Bois



58594 ont signé. Prochain objectif : 75000 !

Quand elle atteindra 75000 signatures, cette pétition deviendra l'une des plus signées sur Change.org !

Patrice ALAKIAN a signé la pétition il y a 37 minutes
Clotilde ALAKIAN a signé la pétition il y a 48 minutes

Collectif Touche pas à mon Bois a lancé cette pétition adressée à Anne Hidalgo (Maire de Paris) et à 3 autres

Non au massacre du bois de Vincennes dans le cadre du prolongement de la ligne 1 du métro parisien

Le projet de prolongement de la ligne 1 du métro va bientôt être définitivement adopté : l'enquête publique va avoir lieu courant 2022. Or, le tracé retenu et les modalités de construction menacent de mutiler irrémédiablement le bois de Vincennes.

Les promoteurs du projet ont décidé de creuser le puit de sortie du tunnelier et une large partie du tunnel à ciel ouvert, dans le bois de Vincennes. **L'emprise du chantier dans le bois est estimée à 20 000 m2 (la superficie d'environ 100 terrains de tennis) qui vont être déboisés et partiellement bétonnés.** Des milliers d'arbres, dont certains plus que centenaires, vont être abattus ! Malgré l'engagement de reboiser (partiellement) postérieurement aux travaux, les dommages seront irrémédiables. Aucun de nous ne reverra de son vivant le bois tel qu'il est aujourd'hui.

Prénom
Nom de famille
E-mail
Fontenay-sous-bois, 94120 France

Oui ! Dites-moi si cette pétition est victorieuse et comment je peux en aider d'autres
 Non. Je ne veux pas être informé.e si cette pétition ou une autre progresse.

Signez cette pétition

J'accepte de partager mon nom et mon adresse e-mail avec Collectif Touche pas à mon Bois, afin d'être informé.e des campagnes menées par cette organisation.
 Ne pas faire apparaître mes nom et commentaire sur cette pétition

Nous traitons vos renseignements personnels conformément à notre [Politique d'utilisation des données](#) et à nos [Conditions d'utilisation](#).

Sans parler des nuisances engendrées par des travaux extrêmement bruyants et polluants prévus pour durer au moins 8 ans, impliquant l'excavation de milliers de tonnes de terre du bois de Vincennes, qui transformeront en no man's land l'une des zones de loisir et de promenade préférée des franciliens, entre le parc floral et le lac des minimes.

Le Bois de Vincennes, foyer d'une inestimable réserve de biodiversité, est un site classé du patrimoine naturel. Qu'à cela ne tienne, il est déjà prévu de lever toutes ces interdictions et de le sacrifier au nom « de l'utilité publique du projet » !

Pourtant, de nombreuses alternatives existent qui permettraient de sauver notre bois de Vincennes : utiliser la ligne déjà existante à l'arrière gare du château de Vincennes qui relie le terminus actuel à la station de maintenance de Fontenay-sous-Bois, privilégier une ligne de tramway au parcours plus flexible, ou plus simplement investir les 1,5 milliards d'euros du projet dans la modernisation du RER A qui suit exactement le même parcours que la ligne 1 en plus rapide !

Si vous souhaitez sauver le bois de Vincennes, signez cette pétition afin d'envoyer un message à nos responsables politiques, et notamment la maire de Paris dont dépend le bois de Vincennes, pour qu'ils suspendent sans attendre ce projet, afin d'étudier sereinement des alternatives qui épargneront le bois de Vincennes.

Le bois de Vincennes, c'est une immense bouffée d'oxygène, un lieu de promenade et de jeux pour nos enfants, une forêt où l'on aime se perdre et se retrouver, un lieu chargé d'histoire où Saint Louis rendait la justice sous un chêne... Sauvons le !

Collectif « Touche pas à mon Bois »



Lancez votre propre pétition

La personne qui a lancé cette pétition a décidé d'agir. Ferez-vous la même chose ?

Lancer une pétition

change.org [Lancer une pétition](#) [Mes pétitions](#) [Parcourir les pétitions](#) [Nous soutenir](#)

Touche pas à mon Bois

[Pétition](#) [Commentaires](#) [Mises à jour](#)

Mises à jour récentes

Cette pétition n'a pas encore de mise à jour

Annexe 1.2. 1^{ère} mise à jour le 31 janvier 2022 de la pétition « touchepasamonbois »

https://www.change.org/p/anne-hidalgo-touche-pas-a-mon-bois-c847313f-428b-4093-bcc8-a6837a9c6637/u/30143237

change.org Lancer une pétition Mes pétitions Parcourir les pétitions Nous soutenir Se connecter

Touche pas à mon Bois
64 k soutiens

MISE À JOUR SUR LA PÉTITION

Ecrivons un mail pour sauver le bois de Vincennes!

Collectif Touche pas à mon Bois

31 JANV. 2022 —
Le Bois de Vincennes vous remercie : nous sommes plus de 62 000 à avoir signé la pétition !

Malheureusement, les responsables en charge du projet de prolongement de la ligne 1 du métro ne veulent pas tenir compte de cette pétition et ont décidé de soumettre le projet à une enquête publique sans l'aménager pour préserver le Bois de Vincennes.

Nous vous proposons d'envoyer un mail à l'enquête publique pour défendre le Bois de Vincennes. Il suffit d'écrire un message pour refuser le déboisement massif et demander de modifier le projet afin de préserver au maximum le Bois de Vincennes, à l'adresse mail suivante :

prolongement-ligne1-metro-val-de-fontenay@enquetepublique.net

Le texte du mail peut être, par exemple : « Dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 1, je m'oppose au déboisement du Bois de Vincennes et demande que le projet soit revu et modifié pour préserver le Bois ». Ou alors simplement dire pourquoi vous aimez le bois de Vincennes!

Parce que le Bois de Vincennes est le jardin de ceux qui n'en ont pas, mobilisons-nous !

Collectif Touche pas à Mon Bois

PS : Si vous voulez consulter le dossier du projet, voici le lien vers le site de l'enquête publique : [ici](#)

Vous y découvrirez notamment qu'en plus de constituer une attaque massive au Bois de Vincennes, le bilan carbone du projet est négatif : sur 30 ans, Ile de France Mobilité estime que le projet entraîne une augmentation des consommations d'environ 3300 tonnes de CO2 qui contribueront au réchauffement climatique !

63 671 ont signé. Prochain objectif : 75 000 !

Quand elle atteindra 75 000 signatures, cette pétition deviendra l'une des plus signées sur Change.org !

Prénom
Nom de famille
E-mail

Oui ! Dites-moi si cette pétition est victorieuse et comment je peux en aider d'autres

Non. Je ne veux pas être informé.e si cette pétition ou une autre progresse.

Signez cette pétition

J'accepte de partager mon nom et mon adresse e-mail avec Collectif Touche pas à mon Bois, afin d'être informé.e des campagnes menées par cette organisation.

Ne pas faire apparaître mes nom et commentaire sur cette pétition

Nous traitons vos renseignements personnels conformément à notre [Politique d'utilisation des données](#) et à nos [Conditions d'utilisation](#).

Annexe 1.3. 2^{ème} mise à jour le 11 février de la pétition « touchepasamonbois »

https://www.change.org/p/anne-hidalgo-touche-pas-a-mon-bois-c847313f-428b-4093-bcc8-a6837a9c6637/u/30143237

change.org Lancer une pétition Mes pétitions Parcourir les pétitions Nous soutenir Se connecter

< Touche pas à mon Bois
64 k soutiens

MISE À JOUR SUR LA PÉTITION

Car le Bois de Vincennes est le jardin de ceux qui n'en ont pas, mobilisons-nous !

Collectif Touche pas à mon Bois

11 FÉVR. 2022 —
Plus que 3 semaines pour sauver les arbres !

Pour faire entendre notre voix et défendre le bois dans le cadre de l'enquête publique en cours, **il suffit d'écrire un message pour refuser le déboisement massif** et demander de modifier le projet afin de préserver au maximum le Bois de Vincennes à l'adresse mail suivante :

prolongement-ligne1-metro-val-de-fontenay@enquetepublique.net

Le texte du mail peut être, par exemple : « Dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 1, je m'oppose au déboisement du Bois de Vincennes et demande que le projet soit modifié afin d'épargner le Bois », et peut-être expliquer en plus pourquoi on aime le bois de Vincennes!

Collectif Touche pas à Mon Bois

PS : Si vous voulez consulter le dossier du projet, voici le lien vers le site de l'enquête publique : <http://prolongement-ligne1-metro-val-de-fontenay.enquetepublique.net/>

Vous y découvrirez notamment qu'en plus de constituer une attaque massive au Bois de Vincennes, le bilan carbone du projet est négatif : sur 30 ans, Ile de France Mobilité estime que le projet entraîne une augmentation des consommations d'environ 3300 tonnes de CO2 qui contribueront au réchauffement climatique !

63 671 ont signé. Prochain objectif : 75 000 !

Quand elle atteindra 75 000 signatures, cette pétition deviendra l'une des plus signées sur Change.org !

Prénom

Nom de famille

E-mail

Oui ! Dites-moi si cette pétition est victorieuse et comment je peux en aider d'autres

Non. Je ne veux pas être informé.e si cette pétition ou une autre progresse.

Signez cette pétition

J'accepte de partager mon nom et mon adresse e-mail avec Collectif Touche pas à mon Bois, afin d'être informé.e des campagnes menées par cette organisation.

Ne pas faire apparaître mes nom et commentaire sur cette pétition

Nous traitons vos renseignements personnels conformément à notre [Politique d'utilisation des données](#) et à nos [Conditions d'utilisation](#).

Annexe 1.4. 3^{ème} mise à jour le 22 février de la pétition « touchepasamonbois »

Ne manquez rien ! Laissez-nous vous envoyer d'autres campagnes intéressantes. Vous pouvez vous désabonner à tout moment.

Oui, je veux être au courant

change.org

Lancer une pétition Mes pétitions Parcourir les pétitions Nous soutenir

< Touche pas à mon Bois

65 k soutiens

MISE À JOUR SUR LA PÉTITION

Plus que 10 jours pour sauver les arbres du bois de Vincennes !

Collectif Touche pas à mon Bois

22 FÉVR. 2022 —

Nous sommes 64 000 à avoir signé la pétition pour préserver le bois de Vincennes, mais les responsables du projet de métro refusent toujours de le modifier pour épargner le bois.

Aidez-nous à protéger le Bois : envoyez simplement un message à l'enquête publique pour refuser le déboisement massif à l'adresse mail suivante :

prolongement-ligne1-metro-val-de-fontenay@enquetepublique.net

Le texte du mail peut être, par exemple : « Dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 1, je m'oppose au déboisement du Bois de Vincennes et demande que le projet soit modifié afin d'épargner le Bois de Vincennes », et expliquer en plus pourquoi on aime le bois de Vincennes.

Et si vous voulez faire plus, rejoignez-nous pour une promenade familiale sur la zone menacée du bois de Vincennes samedi prochain (26 février), organisée avec les associations ARBRES et le Groupe National de Surveillance des Arbres. Georges Feterman, spécialiste reconnu des arbres, nous fera découvrir la richesse de la flore. RDV à 14h20 au métro château de Vincennes, sortie 6 côté bois, ou à 14h30 au « vieux manège du bois de Vincennes ».

Collectif Touche pas à Mon Bois

Regardez notre petite vidéo en cliquant : [ici](#)

64 756 ont signé. Prochain objectif : 75 000 !

Quand elle atteindra 75 000 signatures, cette pétition deviendra l'une des **plus signées** sur Change.org !

Adrian MEIER France

Je signe parce que... (optionnel)

J'accepte de partager mon nom et mon adresse e-mail avec Collectif Touche pas à mon Bois, afin d'être informé.e des campagnes menées par cette organisation.

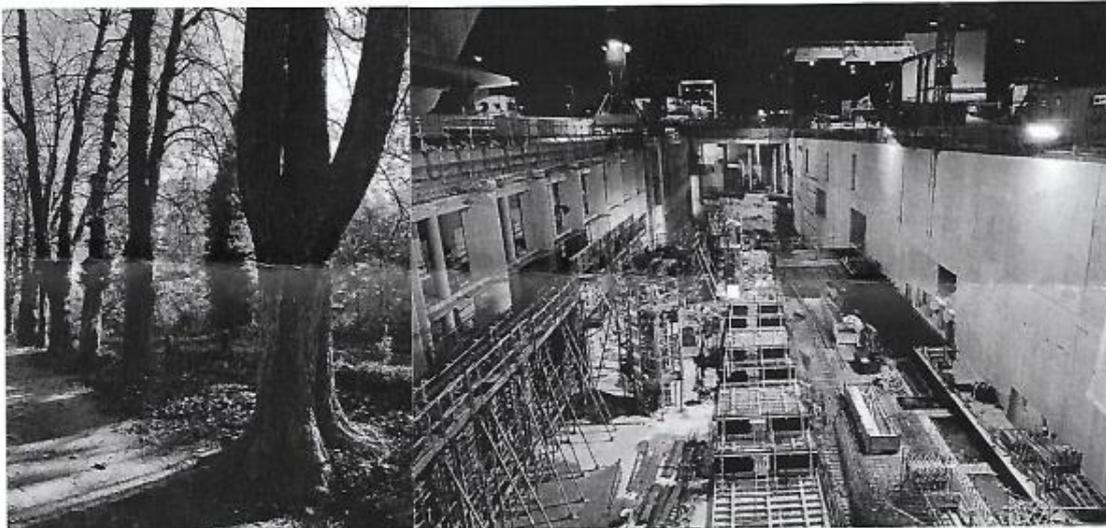
Ne pas faire apparaître mes nom et commentaire sur cette pétition

🔒 Signez cette pétition

Annexe 1.5. Tractage et affichage au mois de novembre 2021

Sauvons le Bois de Vincennes !
Arbres abattus, bétonnage !
Tranchées à ciel ouvert !
Près de 20 000 m² déboisés !
8 ans de travaux !

Prolongement de la ligne 1 vers Val de Fontenay –
TROUVONS D'AUTRES SOLUTIONS !!



Préserveons notre patrimoine irremplaçable !!

Facebook : <https://www.facebook.com/groups/935282237063105>

Twitter « Touche pas à mon Bois de Vincennes » @TpambVincennes

Instagram @toucheapasamonboisdevincennes

Signer et faire signer la pétition : <https://www.change.org/toucheapasàmonbois>
ou scanner le QR code avec votre smartphone



La presse en parle !

Plus de 55 000 signatures en moins de 4 semaines !

Collectif « Touche pas à mon Bois de Vincennes »

Sauvons le Bois de Vincennes !
Arbres abattus, bétonnage !
Tranchées à ciel ouvert !
Près de 20 000 m² déboisés !
8 ans de travaux !

Prolongement de la ligne 1 vers Val de Fontenay –
TROUVONS D'AUTRES SOLUTIONS !!



Préservez notre patrimoine irremplaçable !!

Facebook : <https://www.facebook.com/groups/935282237063105>
 Twitter « Touche pas à mon Bois de Vincennes » @TpambVincennes
 Instagram @toucheapasamonboisdevincennes

Signer et faire signer la pétition : <https://www.change.org/toucheapasamonbois>
 ou scanner le QR code avec votre smartphone



La presse en parle !
 Plus de 55 000 signatures en moins de 4 semaines !

Collectif « Touche pas à mon Bois de Vincennes »

Collectif des Riverains « Touche pas à mon Bois »

Prolongement de la ligne 1 = Massacre du bois de Vincennes
le long de l'Avenue de la Dame Blanche et de l'Avenue Foch

Chers voisins,

Le prolongement de la ligne 1 du métro va bientôt être définitivement adopté : l'enquête publique va avoir lieu courant 2022. Or, le tracé retenu et les modalités de construction menacent de mutiler irrémédiablement le bois de Vincennes.

A ce stade du projet, il est prévu de réaliser le long de l'avenue de la Dame Blanche et de l'avenue Foch, à ciel ouvert :

- le puits de sortie du tunnelier, un immense « trou » de plusieurs milliers de mètres carrés,
- une grande tranchée dans le bois pour le raccordement à la ligne existante,
- la construction d'un poste de redressement électrique (bâtiement d'environ 120 m² et 7 m de haut) générant ondes, vibration et bruit

L'emprise du chantier dans le bois est estimée à 20 000 m². (la superficie d'environ 100 terrains de tennis qui vont être déboisés et partiellement bétonnés). Des milliers d'arbres vont être abattus au sein du bois de Vincennes qui est un site classé. L'allée de marronniers le long de l'avenue de la Dame Blanche sera très largement détruite, ainsi que les chânes centenaires du bois. Malgré l'engagement de réboiser partiellement aux travaux, les dommages seront irréversibles. Aucun de nous ne reverra de son vivant le bois tel qu'il est aujourd'hui. Le projet prévoit en outre de « déclasser » plus de 60 000 m² au sein du bois de Vincennes (lassant ainsi la possibilité d'éterniser encore les dommages au bois) !

Le chantier va être titanesque, durera plus de 8 ans, et générera jour et nuit de très fortes nuisances (bruit, circulation d'engins de chantier, poussière, vibration, pollution) pour les riverains et les promeneurs. Sans parler des dangers sur les maisons et immeubles du fait des vibrations.

Le projet doit être définitivement adopté lors de l'enquête publique, initialement prévue fin 2021 mais qui a été reportée à 2022 suite à des réserves formulées par l'Autorité Environnementale. Passé la déclaration d'utilité publique, il ne sera plus possible de modifier le projet.

Si nous voulons sauver le bois de Vincennes, que pouvons-nous faire pour nous mobiliser ?

Signer et faire signer notre pétition :
<https://www.change.org/toucheapasamonbois>

- Adhérer à notre groupe Facebook « Touche pas à mon Bois de Vincennes »
- En parler le plus largement possible autour de nous, notamment à tous ceux qui aiment le bois de Vincennes et veulent le préserver
- Faire entendre nos voix lors des réunions d'enquête publique qui se tiendront dans les mairies de Fontenay-sous-Bois et Vincennes (les horaires des permanences seront indiqués sur les sites des mairies)
- Mobiliser tous les relais que nous connaissons qui pourraient alerter l'opinion et nous aider sur les impacts environnementaux de ce projet

Si vous souhaitez nous rejoindre ou échanger, rendez-vous sur le groupe Facebook :
 « Touche pas à mon Bois de Vincennes »

La Direction

Annexe 1.6. Tractage et affiches au mois de janvier 2022

Sauvons le Bois de Vincennes !

**Arbres abattus, bétonnage, 8 ans de travaux !
Tranchées à ciel ouvert : près de 20 000 m² déboisés !
60 000 m² du Bois déclassés !**

Plan de repérage des chênes
dans la future zone de travaux de prolongement de la ligne 1
(superposition du schéma de principe des zones de chantier et de déboisements PréVies extéat (à l'appui de l'Autorité Environnementale))

Décembre 2021

Participons à l'enquête publique pour dire non au saccage du bois de Vincennes !

- Ecrire un mail à l'enquête publique pour refuser le déboisement massif et demander de modifier le projet afin de préserver au maximum le Bois de Vincennes, à l'adresse mail suivante : prolongement-ligne1-metro-val-de-fontenay@enquetepublique.net (à ne faire qu'à partir du 31 janvier, début de l'enquête publique)
- Se rendre en mairie pour écrire vos observations sur le registre prévu à cet effet (à Vincennes : 2^{ème} étage, salle des commissions, à Fontenay : direction de l'urbanisme, 6 rue de l'ancienne Mairie)
- Se rendre à la réunion d'information qui se tiendra mardi 15 février, à 19h30, au Gymnase Léo Lagrange à Fontenay-sous-Bois
- Se rendre à une permanence de l'enquête publique afin de parler aux responsables de l'enquête publique. Les dates et lieux des permanences sont sur le site de l'enquête publique (scannez le QR code =>)

Collectif « Touche pas à mon Bois de Vincennes »

Notre site internet : <https://toucheapasamonboisdevincennes.fr> (QR code=>)

Notre groupe Facebook : <https://www.facebook.com/groups/935282237063105>

Notre pétition : <https://www.change.org/toucheapasàmonbois>