

Direction des transports, de la voirie
et des déplacements
Service Transports et Etudes Générales
Affaire suivie par
Mikaël PENDUFF
courriel : mikael.penduff@valdemarne.fr
tél. : 01 49 56 55 95
fax : 01 49 56 53 59
DTVD/STEG n°2015 -

Monsieur Jean-Paul HUCHON
Président du Syndicat des Transports
d'Ile-de-France
41, rue de Châteaudun
75009 Paris

Créteil, le - 8 JAN. 2015

Objet : Avis du Conseil général du Val-de-Marne dans le cadre de la concertation préalable relative au prolongement de la ligne 1 du métro au Val-de-Fontenay.

Monsieur le Président,

La concertation sur le projet de prolongement de la ligne 1 du métro au Val de Fontenay est en cours sous l'égide du STIF, maître d'ouvrage des études de DOCP, et s'achèvera le 10 janvier 2015.

Avant toute chose, je tiens à souligner la large participation et l'engouement populaire suscité par ce projet qui se sont vérifiés par le nombre conséquent de personnes présentes à chacune des trois réunions publiques organisées et par le volume considérable des avis émis, à niveau inédit pour une concertation préalable organisée par le STIF. Je me félicite de cette mobilisation citoyenne et soutiens l'action ancienne et pugnace des élus locaux et de l'association « Métro Rigollots - Val-de-Fontenay ».

Je salue l'organisation de ce temps de concertation exemplaire ainsi que Madame Claude BREVAN, garante de la Commission Nationale du Débat Public, dont les qualités et l'écoute ont permis un échange constructif et serein avec les participants.

La présente concertation confirme le très grand intérêt de la population, des élus, des acteurs économiques et associatifs pour ce projet. Les études confirment par ailleurs sa grande pertinence et sa forte rentabilité socio-économique. A propos de l'économie du projet, je serai extrêmement vigilant quant à l'inscription des crédits nécessaires aux études, a minima jusqu'à l'enquête publique, dans le Contrat de Projets Etat-Région 2015-2020, actuellement en cours de négociation.

Le prolongement de la ligne 1 du métro s'inscrit dans le cadre de politiques cohérentes d'aménagement du territoire et de rééquilibrage de l'est de la Région. Le pôle tertiaire du Val de Fontenay poursuit son essor et ses perspectives de développement restent importantes, notamment sur le secteur du Péripole. Le prolongement de la ligne 1 accompagne ce développement prôné par le SDRIF et

souhaité par les collectivités locales. Cette nouvelle infrastructure est conforme aux objectifs du Contrat de Développement Territorial Paris Est entre Marne et Bois validé le 12 décembre 2014.

Le prolongement de la ligne 1 s'inscrit également au sein d'un réseau de transports régional. En effet, compte tenu de la saturation de la ligne A du RER, de la croissance forte de la fréquentation du RER E mais aussi des limites du réseau de bus dans ce secteur, le prolongement de la ligne 1 du métro est à même de répondre à la demande de déplacements et à générer un transfert modal significatif au détriment de modes moins vertueux, comme en atteste les modélisations réalisées dans le cadre des études du DOCP.

La ligne 1 prolongée répondra aux besoins en déplacements au sein de l'Est parisien mais aussi vers et depuis Paris. Elle sera l'alternative tant attendue à la saturation de la ligne de bus RATP 118 qui a fait l'objet de multiples remarques et prises de parole lors de cette concertation. Je note par ailleurs que le prolongement de la ligne 1 permettra le passage de la fréquence de la ligne à 85 secondes ce qui constituera une amélioration sensible de la capacité et de la qualité de service de l'ensemble de la ligne 1 et de son million de passagers quotidien.

Concernant le tracé et le positionnement des stations, à ce stade des études et de la concertation, les questionnements soulevés par certains avis doivent trouver une réponse. Le Département sera attentif aux éléments de réponse qui seront apportés par la maîtrise d'ouvrage mais se place résolument dans une approche globale du réseau de transport public à l'échelle du bassin de l'Est parisien.

Dans ce cadre, l'élément le plus important est de conforter le maillage du réseau lourd dans l'est parisien autour du pôle du Val-de-Fontenay qui en est son nœud majeur. Il convient donc de rappeler la forte synergie entre les projets des lignes 1 et 15 de métro et l'enjeu de l'accélération de leurs calendriers pour pallier à la saturation des RER A et E, notamment après prolongement de ce dernier vers l'ouest. La qualité et l'efficacité de l'intermodalité au Val-de-Fontenay est donc primordiale et plaide pour les tracés arrivant par l'Est, le tracé arrivant au Sud du pôle offrant des correspondances dissuasives qui pénalisent la fréquentation même du prolongement donc sa rentabilité socio-économique. L'intermodalité devra donc être travaillée finement, au sein de l'étude de pôle initiée par le STIF mais aussi dans la conception même des lignes 1 et 15 du métro.

A ce sujet, le positionnement sur l'emprise dite du Péripole est optimale pour l'intermodalité, le développement urbain en cours et projeté sur le secteur et au regard des synergies indispensables avec la ligne 15 du Grand Paris Express. Le Conseil général demande que l'ensemble des mesures nécessaires soient prises pour la réalisation concomitante du génie civil des stations des lignes 1 et 15 du Val-de-Fontenay, qu'elles soient superposées ou juxtaposées. La réalisation de telle ou telle ligne ne doit en rien entraver le calendrier de l'autre. De plus, l'ensemble des mesures conservatoires doivent être prises dès à présent afin de garantir la réalisation de ces deux projets, y compris des mesures liées à la maîtrise foncière. Ce scénario permettra également de rééquilibrer et d'ouvrir le pôle à l'Est et réaliser le lien entre l'Est et l'Ouest du pôle, tel que prévu dans le DOCP de la ligne Orange (devenue ligne 15 Est).

Concernant l'arrière-gare, le choix du tracé devra tenir compte de l'impact local de l'évacuation des déchets issus du tunnelier et de l'approvisionnement du chantier. Par ailleurs, la longueur de cette arrière-gare implique une expertise fine afin d'identifier ce qui relève du projet de prolongement de la ligne et du passage de la fréquence des trains à 85 secondes.

Au regard de la population desservie, des impacts, des enjeux de financement et de l'intérêt général, le positionnement de la station dite « intermédiaire » au niveau des Grands Pêcheurs à Montreuil apparaît pertinent. Cette station réalisable à ciel ouvert, sans expropriation et avec un impact limité en phase chantier sont des éléments qui confortent la faisabilité technique et financière du projet dans son intégralité. De plus, le rayonnement de cette station permet de couvrir un large secteur, concernant deux communes et des quartiers aux besoins en déplacement différents mais très importants.

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

Enfin, concernant la station des Rigollots, le Conseil général privilégiera le scénario impliquant le moins d'expropriations. Aussi, il devra être associé aux études, au regard notamment de sa qualité de gestionnaire de voiries (avenue de la République, route de Stalingrad, rue Dalayrac).

Quelle que soit la variante de tracé retenue, la restructuration du réseau de bus devra permettre aux habitants des quartiers fontenaysiens des Parapluies, du Bois-Clos d'Orléans, de Pasteur, de Montreuil et de Vincennes Est de rejoindre aisément la station des Rigollots. Dans le secteur de la station intermédiaire, le réseau de bus devra assurer une liaison efficace Nord-Sud entre le tramway T1, les Grands Pêcheurs, le boulevard de Verdun, l'Hôtel de Ville de Fontenay et Nogent-sur-Marne. Cette liaison sera préfigurée par la restructuration du réseau liée à l'arrivée du tramway T1 au Val-de-Fontenay suite à la délibération 2014/406 du Conseil du STIF du 1^{er} octobre 2014 sous-amendée par mes soins. Par ailleurs, le réseau de bus devra permettre aux habitants du Bel Air et plus largement du plateau du Haut Montreuil d'accéder efficacement à la ligne 1. La sollicitation actuelle du réseau de bus, notamment des lignes en terminus au Val-de-Fontenay, démontre les besoins criants de ces quartiers.

Compte tenu des différents projets de transport impactant le réseau de bus du secteur (M11, T1, M15, M1), nous souhaitons qu'une réflexion anticipée de restructuration du réseau de bus puisse être conduite par les collectivités et le STIF. L'optimisation progressive des conditions de déplacements à court et moyen-termes puis à l'échéance de mise en service des projets de transport lourd est nécessaire. Le Département se tient prêt à apporter toute son expertise aux initiatives que vous pourrez prendre dans cette direction.

Enfin, concernant l'avancement du projet, le Conseil général sera très attentif au calendrier d'élaboration des conventions de financement, à la réalisation des études

et à la sécurisation maximale du projet, notamment en limitant le recours à des expropriations pour, le cas échéant, être en mesure de pouvoir débiter les travaux au plus tôt.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pour le Président du Conseil général
et par délégation
Le Vice-Président
Le Président du Conseil général
Marie THIBERVILLE

Copies :

- M. Jean-François VOGUET, Maire de Fontenay-sous-Bois
- M. Laurent LAFON, Maire de Vincennes
- M. Patrice BESSAC, Maire de Montreuil
- Mme Anne HIDALGO, Maire de Paris
- M. Ugo LANTERNIER, Responsable de l'Agence de Développement Territorial 94, RATP
- M. Gilles SAINT-GAL, Conseiller général de Fontenay Est
- Mme Liliane PIERRE, Conseillère générale de Fontenay Ouest
- M. Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis
- M. Pierre SERNE, Vice-Président de la Région Ile-de-France chargé des mobilités
- Mme Laurence ABEILLE, Députée du Val-de-Marne