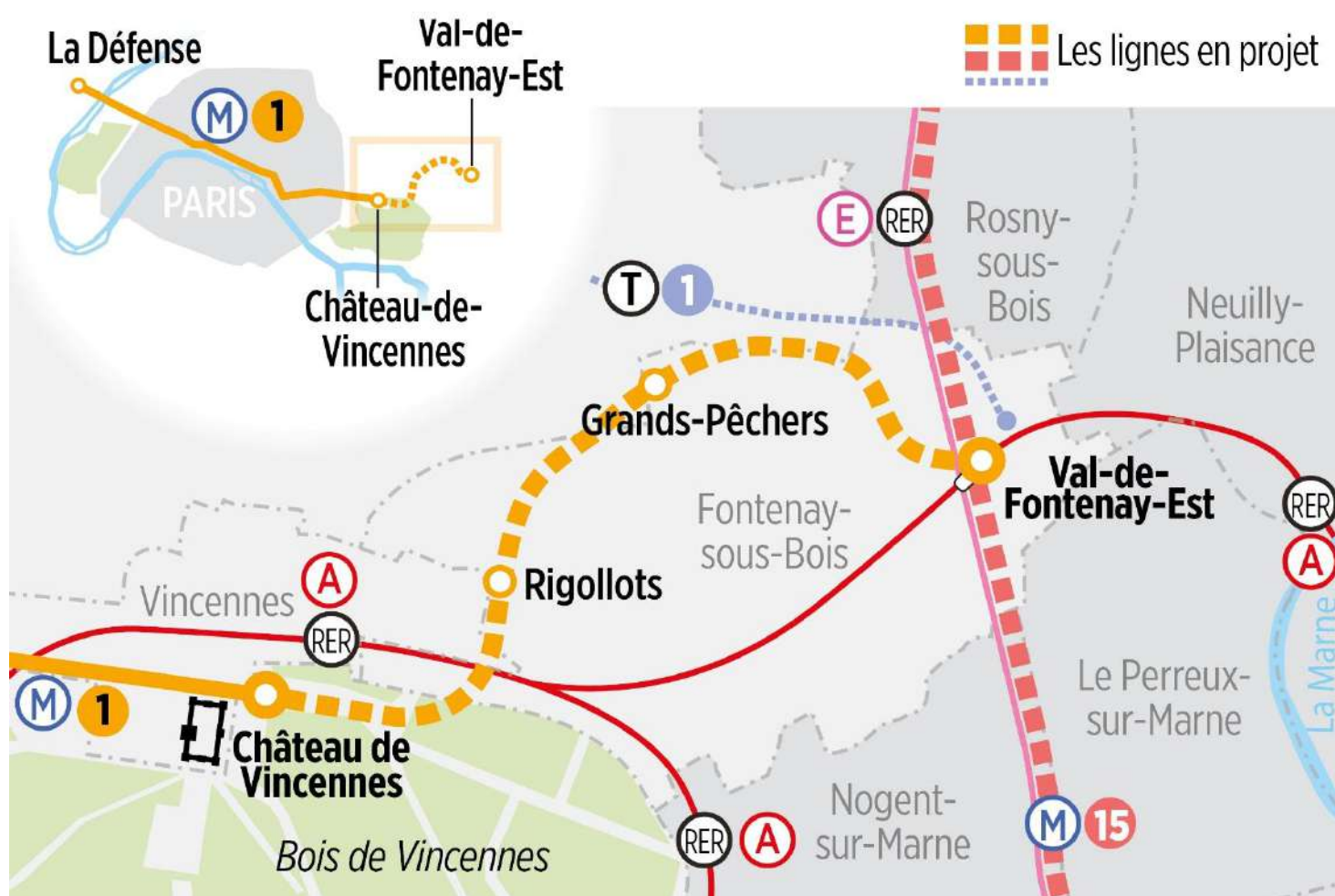


**RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
(DUP) RELATIVE AU PROJET DE PROLONGEMENT DE LA
LIGNE 1 DU METRO PARISIEN VALANT MISE EN
COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (MECDU)
DES COMMUNES DE PARIS (75012) VINCENNES (94300)
ET NEUILLY-PLAISANCE (93360)**



Enquête publique du lundi 31 janvier 2022 au mercredi 2 mars 2022

LA COMMISSION D'ENQUETE :

JEAN PIERRE CHAULET : PRESIDENT

NICOLE SOILLY : MEMBRE

ALAIN CHARLIAC : MEMBRE

JORDAN BONATY : MEMBRE

JEAN-FRANÇOIS BIECHLER : MEMBRE

AVRIL 2022



1. ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE	8
1.1. OBJET DE L'ENQUETE.....	9
1.1.1. <i>L'objet du présent dossier</i>	9
1.1.2. <i>Nature et caractéristiques du projet</i>	10
1.1.3. <i>Cadre juridique</i>	11
1.1.4. <i>Les maîtres d'ouvrage</i>	12
1.1.5. <i>Les partenaires du projet</i>	12
1.2. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE	13
1.3. MODALITES DE L'ENQUETE	13
2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	16
2.1. PUBLICITE DE L'ENQUETE	17
2.1.1. <i>Les affichages légaux</i>	17
2.1.2. <i>Les parutions dans les journaux</i>	17
2.1.3. <i>Les autres moyens de publicité</i>	17
2.2. DOCUMENTS MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC	18
2.3. EXAMEN DE LA PROCEDURE	18
2.4. LA CONCERTATION PREALABLE.....	19
2.5. RENCONTRE AVEC L'AUTORITE ORGANISATRICE DE L'ENQUETE.....	21
2.6. RENCONTRES AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE.....	21
2.6.1. <i>Réunion du 10 mai 2021</i>	21
2.6.2. <i>Réunion du 17 janvier 2022</i>	21
2.6.3. <i>Première réunion de la commission d'enquête</i>	23
2.6.4. <i>Organisation des permanences</i>	24
2.6.5. <i>Tenue des permanences</i>	24
2.7. REUNIONS PUBLIQUES	24
2.8. ENTRETIENS AVEC LES MAIRES DES COMMUNES CONCERNEES PAR L'ENQUETE	27
2.8.1. <i>Entretien avec madame le maire du 12^{ème} arrondissement de Paris</i>	27
2.8.2. <i>Entretien avec madame le maire de Vincennes</i>	28
2.8.3. <i>Entretien avec monsieur le maire de Montreuil</i>	29
2.8.4. <i>Entretien avec monsieur le maire de Fontenay-sous-Bois</i>	29
2.8.5. <i>Entretien avec monsieur le maire de Neuilly-Plaisance</i>	30
2.9. LES REGISTRES PAPIERS ET LES AUTRES DOCUMENTS DE RECUEIL DES OBSERVATIONS	31
2.9.1. <i>Les registres papiers</i>	31
2.9.2. <i>Le registre électronique et l'adresse courriel</i>	31
2.10. DEUXIEME REUNION DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	31
2.11. TROISIEME REUNION DE LA COMMISSION D'ENQUETE	31
2.12. LA REDACTION DES DOCUMENTS DE FIN D'ENQUETE	31
2.12.1. <i>Procès-verbal de synthèse</i>	31
2.12.2. <i>Mémoire en réponse</i>	32
2.12.3. <i>Quatrième réunion de la commission d'enquête</i>	32
2.12.4. <i>Cinquième réunion de la commission d'enquête</i>	32
3. EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE	33

3.1.	LES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS	34
3.1.1.	<i>Tableau récapitulatif des observations et courriers recueillis sur les registres papiers mis en place pour cette enquête</i>	35
3.1.2.	<i>Tableau récapitulatif des observations recueillies sur le registre électronique et l'adresse courriel mis en place pour cette enquête</i>	35
3.1.3.	<i>Résultats du dépouillement de l'ensemble des observations</i>	36
3.1.4.	<i>Examen détaillé des observations écrites recueillies au cours de l'enquête</i> 36	
3.2.	LES THEMES ELABORES CONCERNANT LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO PARISIEN	38
3.2.1.	THÈME 1 : LES ATTEINTES AU BOIS DE VINCENNES	40
3.2.1.1.	Analyse et synthèse des observations écrites et orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête	40
3.2.1.1.1.	Sur le déboisement / la tranchée Ouverte / la sortie du tunnelier / l'ouvrage d'entonnement	40
3.2.1.1.2.	Sur le déclassement du Bois de Vincennes sur 6 hectares	48
3.2.1.1.3.	Sur le positionnement de la « Base vie »	49
3.2.1.1.4.	Sur les ouvrages annexes et le poste de redressement positionnés dans le bois et leurs impacts sur la Dame Blanche.....	50
3.2.1.1.5.	Sur les nuisances pendant les travaux dans le Bois	53
3.2.1.1.6.	Sur les nuisances en phase d'exploitation dans et pour le Bois	55
3.2.1.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	56
3.2.1.3.	Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités	75
3.2.1.4.	Appréciations de la commission d'enquête.....	75
3.2.2.	THÈME 2 : LES GARES ET OUVRAGES ANNEXES (AUTRES QUE LE BOIS DE VINCENNES ET FONTAINE DU VAISSEY)	76
3.2.2.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête	76
3.2.2.1.1.	Dimensions des gares.....	76
3.2.2.1.1.	Ouvrages annexes	79
3.2.2.1.2.	Expropriations	79
3.2.2.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	81
3.2.2.3.	Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités	86
3.2.2.4.	Appréciations de la commission d'enquête.....	86
3.2.3.	THÈME 3 : LES TRAVAUX ENVISAGÉS A FONTAINE DU VAISSEAU A NEUILLY-PLAISANCE	87
3.2.3.1.	Analyse et synthèse de observations écrites et orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête	87
3.2.3.1.1.	Déplacement du CDT de Fontenay sous-bois à Neuilly-Plaisance.....	87
3.2.3.1.1.	Conséquences liées à la déconstruction de la ZA de Neuilly-Plaisance	88
3.2.3.1.2.	Nuisances liées aux travaux sur la ZA	91
3.2.3.1.3.	Atteinte à l'EHPAD « Résidence d'Eglantine » à Neuilly-Plaisance	93
3.2.3.1.4.	Expropriation des entreprises de la ZA de la Fontaine du Vaisseau	96
3.2.3.1.5.	Evacuation des déchets par camion, convoyeur ou bande transporteuse.....	97
3.2.3.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	98
3.2.3.3.	Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités	111
3.2.3.4.	Appréciations de la commission d'enquête.....	111
3.2.4.	THÈME 4 : LE MAILLAGE ET LES RABATTEMENTS POSSIBLES	112
3.2.4.1.	Analyse et synthèse des observations écrites et orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête	112
3.2.4.1.1.	Le désenclavement des Grands Pêcheurs.....	112
3.2.4.1.2.	Une amélioration de l'offre de transport pour les Rigollots.....	118
3.2.4.1.3.	Des questions sur l'opportunité d'un terminus à Val-de-Fontenay et des propositions de rabattement vers les lignes existantes ou à venir	119
3.2.4.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	122
3.2.4.3.	Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités	125
3.2.4.4.	Appréciations de la commission d'enquête.....	125
3.2.5.	THÈME 5 : LE FINANCEMENT ET LA RENTABILITÉ SOCIOÉCONOMIQUE DU PROJET	126
3.2.5.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête	126
3.2.5.1.1.	Sur le financement du projet :	126
3.2.5.1.2.	Sur le coût du projet.....	128

3.2.5.1.3.	Sur la rentabilité socioéconomique du projet.....	131
3.2.5.1.3.1.	Les observations qui visent cette seule rentabilité socioéconomique.....	131
3.2.5.1.3.2.	Les observations qui comparent le coût du projet à sa rentabilité économique.....	132
3.2.5.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	134
3.2.5.3.	Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités	139
3.2.5.4.	Appréciations de la commission d'enquête.....	139
3.2.6.	THÈME 6 : LA BIODIVERSITÉ ET LES ATTEINTES ENVIRONNEMENTALES.....	140
3.2.6.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête.....	140
3.2.6.1.1.	La faune et la flore :.....	140
3.2.6.1.1.	Impact carbone.....	142
3.2.6.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	148
3.2.6.3.	Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités	151
3.2.6.4.	Appréciations de la commission d'enquête.....	152
3.2.7.	THÈME 7 : LES NUISANCES PENDANT LA CONSTRUCTION ET PENDANT L'EXPLOITATION DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE.....	153
3.2.7.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête	153
3.2.7.1.1.	Sur les nuisances en phase « Construction »	153
3.2.7.1.2.	Sur les nuisances en phase « Exploitation »	155
3.2.7.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	157
3.2.7.3.	Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités	165
3.2.7.4.	Appréciations de la commission d'enquête.....	165
3.2.8.	THÈME 8 : LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES (MECDU).....	166
3.2.8.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème.....	166
3.2.8.1.1.	Sur la MECDU de Paris : (Notes issues du dossier) :.....	166
3.2.8.1.2.	Sur la MECDU de Vincennes : (Notes issues du dossier) :	168
3.2.8.1.3.	Sur la MECDU de Fontenay-sous-Bois (Notes issues du dossier) :	169
3.2.8.1.4.	Sur la MECDU de Montreuil (Notes issues du dossier) :	170
3.2.8.1.5.	Sur la MECDU de Neuilly-Plaisance (Notes issues du dossier) :.....	170
3.2.8.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	172
3.2.8.3.	Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités	174
3.2.8.4.	Appréciations de la commission d'enquête.....	174
3.2.9.	THÈME 9 : LES AUTRES THÉMATIQUES ABORDÉES AU COURS DE L'ENQUÊTE.....	175
3.2.9.1.	<i>Les solutions alternatives ou autres variantes proposées pour le projet</i>	175
3.2.9.1.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème.....	175
3.2.9.1.1.1.	Obs 14 sur Registre N°1 de Paris : Collectif « Touche pas à mon Bois » a écrit :	175
3.2.9.1.1.2.	Observation N°23 d'un anonyme sur registre papier N°2 de Vincennes	183
3.2.9.1.1.3.	Observation N°8 d'un anonyme sur registre papier N°3 de Fontenay-sous-Bois	183
3.2.9.1.1.4.	Courrier N°15 du cabinet d'avocats DROUOT sur le registre papier de la Préfecture du Val de Marne 186	
3.2.9.1.1.5.	Mail 103 de M. Denis	188
3.2.9.1.1.6.	Mail 3431 d'un anonyme	189
3.2.9.1.1.7.	Mail 5869 de M. Vincent.....	191
3.2.9.1.1.8.	Mail 6669 d'un anonyme	194
3.2.9.1.1.9.	Mail 7172 de M. Marty	196
3.2.9.1.1.10.	Courrier N°22 du registre papier de la Préfecture du Val de Marne.....	199
3.2.9.1.1.11.	Courrier N°23 du registre papier de la Préfecture du Val de Marne.....	200
3.2.9.1.2.	Question complémentaire de la commission d'enquête	203
3.2.9.2.	<i>Les informations préalables</i>	203
3.2.9.2.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème.....	203
3.2.9.2.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	205
3.2.9.2.3.	Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités	207
3.2.9.2.4.	Appréciations de la commission d'enquête	207
3.2.9.3.	<i>La spéculation immobilière</i>	207
3.2.9.3.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème.....	207
3.2.9.3.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	209
3.2.9.3.3.	Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités	210
3.2.9.3.4.	Appréciations de la commission d'enquête	210
3.2.10.	L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (AE).....	212

3.2.11. L'AVIS DU SECRETARIAT GENERAL POUR L'INVESTISSEMENT
(SGPI) 214



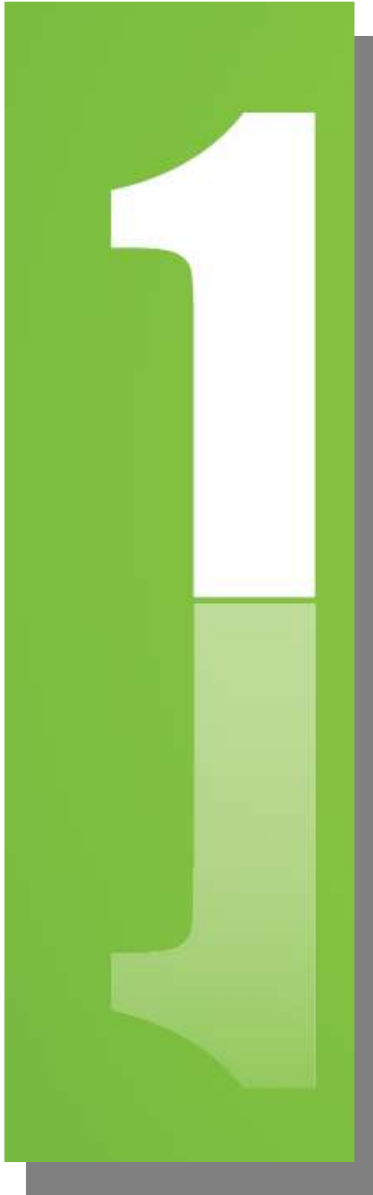


Liste des pièces jointes

- Pièce 1** : Décision N°E21000031/77 du 1^{er} avril 2021, du président du tribunal administratif de Melun désignant une commission d'enquête composée de monsieur Jean, Pierre CHAULET, en qualité de président, de madame Nicole SOILLY, de monsieur Alain CHARLIAC, de monsieur Jordan BONATY et de monsieur Jean-François BIECHLER en qualité de membres, pour conduire une enquête publique ayant pour objet la DUP pour le projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien et la mise en compatibilité des PLU des communes de Paris (75), de Vincennes (94) et de Neuilly-Plaisance (93)
- Pièce 2** : Arrêté inter préfectoral n°2021/04624 du 20 décembre 2021 du préfet de la région Ile de France, préfet de Paris, de la préfète du Val de Marne et du préfet de Seine-Saint-Denis prescrivant l'ouverture d'une enquête publique ayant pour objet la DUP pour le projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien et la mise en compatibilité des PLU des communes de Paris (75), de Vincennes (94) et de Neuilly-Plaisance (93) ;
- Pièce 3** : Exemple de l'affiche apposée sur le territoire des communes de Paris (75012), Vincennes, Fontenay-sous-Bois (94) Montreuil et Neuilly-Plaisance (93) et sur les lieux prévus pour la réalisation du projet ;
- Pièce 4** : Photos de l'affichage prises par le président de la commission d'enquête avant le début de l'enquête et à l'occasion des permanences ;
- Pièce 5** : Constats des affichages réalisés par huissier les 12-13 janvier 2022, 8 février 2022 et 14 février 2022
- Pièce 6** : Copies des parutions effectuées dans les journaux avant l'enquête et au cours de l'enquête ;
- Pièce 7** : Extraits des sites internet des communes communiquant sur l'enquête relative au prolongement de la ligne 1 du métro parisien ;
- Pièce 8** : Dépliant d'IDF Mobilités distribué dans boîtes aux lettres des communes concernées par l'enquête ;
- Pièce 9** : Dossier d'enquête portant sur la DUP du prolongement de la ligne 1 et sur la MECDU des communes concernées ;
- Pièce 10** : Dossier d'information sur la concertation qui s'est tenue du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015 ;
- Pièce 11** : PowerPoint présenté par IDF Mobilités à la commission d'enquête lors de la réunion du 10 mai 2021
- Pièce 12** : Comptes rendus et verbatims des réunions publiques organisées par la commission d'enquête ;
- Pièce 13** : Les 19 registres papier recueillis à l'issue de l'enquête dans les 5 communes et les 3 préfectures lieux d'enquête ;

- Pièce 14** : Procès-verbal de synthèse établi par la commission d'enquête le 14 mars 2022 ;
- Pièce 15** : Mémoire en réponse remis à la commission d'enquête le 30 mars 2022 par IDF Mobilités.





ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1.1. Objet de l'enquête

1.1.1. L'objet du présent dossier

Le projet vise à relier les communes de Montreuil (Seine-Saint-Denis) et Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne) à Paris par un prolongement à l'est de la Ligne 1 du métro depuis son actuel terminus de Château de Vincennes.



Les objectifs du projet sont les suivants :

- Permettre une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue ;
- Soutenir les projets de développement du territoire en faveur de l'activité ;
- Contribuer à préserver l'environnement et répondre notamment aux enjeux de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Le tracé retenu long de 5,4 km (dont 4,8 km commercial) a pour objectif de desservir et relier des quartiers particulièrement denses en population, activités et emplois sur les territoires de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois. Avec près de 230 000 habitants et 105 000 emplois en 2016, ces communes constituent un bassin de vie majeur de l'Est francilien et un territoire économique très dynamique, à proximité du quartier d'affaires situé autour de la gare RER existante de Val de Fontenay.

Les trois nouvelles stations s'inséreront dans un espace dense et urbain, concentrant habitat, équipements et de nombreuses activités (commerces, entreprises, etc.) :

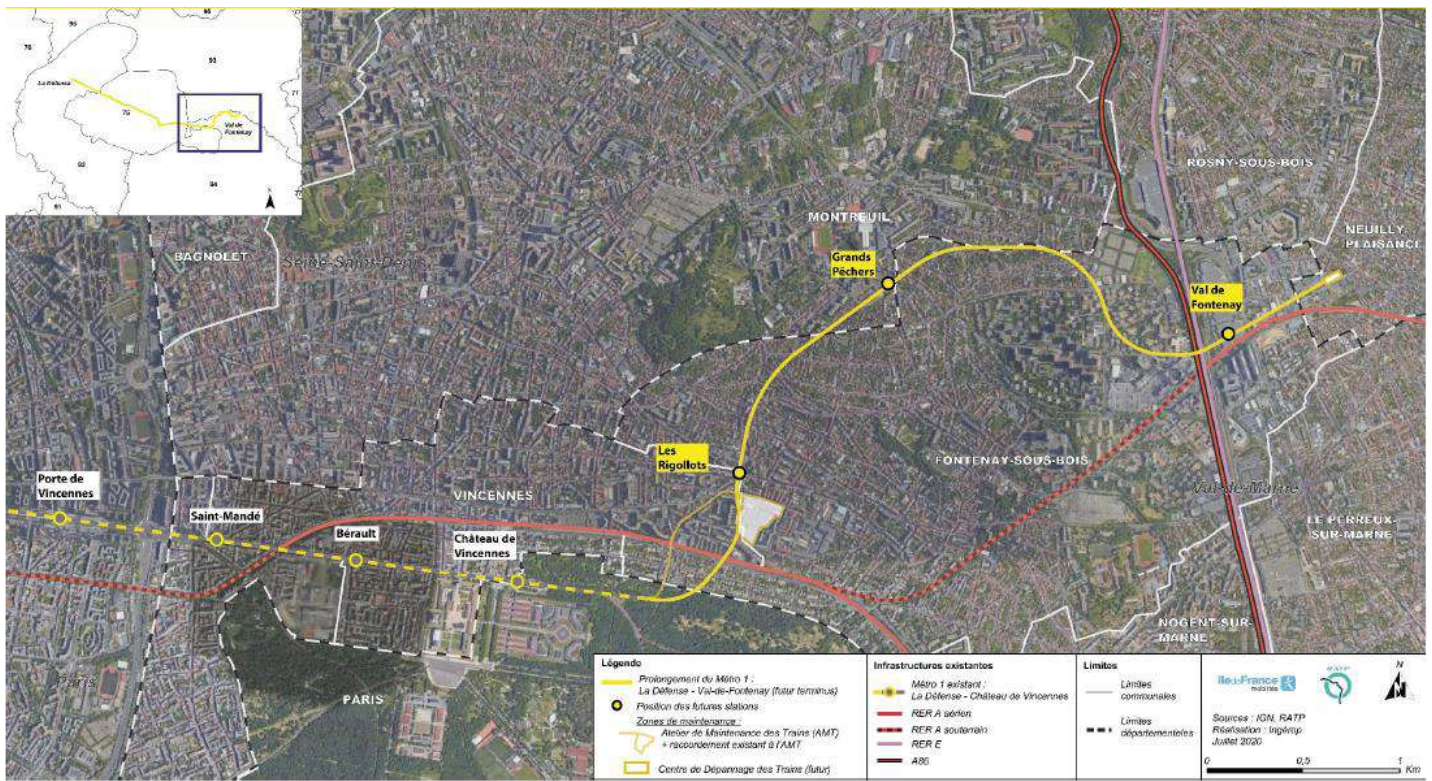
- Le quartier des Rigollots, sur la commune de Fontenay-sous-Bois en limite est de Vincennes ;
- Le quartier de Bel Air – Grands Pêcheurs, au sud-est de Montreuil ;
- Le pôle tertiaire de Val de Fontenay.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay a ainsi vocation à conforter un axe structurant est – ouest, permettant à la fois de desservir finement les quartiers de Montreuil et de Fontenay-sous-Bois et de les relier au réseau structurant de transports en commun francilien via des correspondances :

- À Val de Fontenay, avec le RER A, RER E ainsi que les futures lignes du Tramway T1 prolongé et de la Ligne 15 Est du métro automatique du Grand Paris Express ;
- Avec de nombreuses lignes de bus le long du tracé.

La commune de Neuilly-Plaisance en Seine-Saint-Denis est également concernée au titre de l'implantation du Centre de Dépannage des Trains (CDT), pour permettre l'entretien, la

réparation et le stockage des rames. D'autres ouvrages annexes seront construits le long de la ligne pour permettre la bonne marche du système de transport, qu'il s'agisse de permettre l'accès au tunnel par les services de secours, la ventilation du tunnel et des stations, la récupération des eaux d'infiltration ou l'alimentation électrique de la ligne



1.1.2. Nature et caractéristiques du projet

Les principaux ouvrages du projet sont :

- **Le tunnel**

L'opération comprend un linéaire total de 5,4 km de tunnel, y-compris le tunnel d'accès au Centre de Dépannage des Trains (CDT) situé en arrière-gare de la station terminus de Val de Fontenay. Le linéaire exploité commercialement est quant à lui d'environ 4,8 km.

La section courante du tunnel ferroviaire réalisé dans le cadre du projet permet l'installation de deux voies de circulation. Le tunnel a un diamètre extérieur de 8,35 mètres.

Dans une logique de rationalisation des coûts et de limitation de l'impact sur l'occupation des sols, un seul tunnelier est envisagé pour réaliser le creusement de la section de près de 5 km depuis le CDT situé en arrière-gare de Val de Fontenay jusqu'à l'ouvrage d'entonnement situé au niveau du Bois de Vincennes.

Dans le secteur de l'arrière-gare existante de la station Château de Vincennes, d'autres méthodes d'excavation doivent être employées, d'autant que la section des tunnels à réaliser passe à 1 voie.

- De façon à éviter les effets de cisaillement, à savoir. les croisements de voies ferrées, et d'assurer un accès stratégique à l'Atelier de Maintenance des Trains (AMT) de Fontenay-sous-Bois lors de la phase travaux, il est prévu de réaliser le raccordement à la ligne existante en deux tunnels séparés, chacun à une voie :
- Un tunnel de raccordement nord (voie en direction de La Défense) réalisé en méthode traditionnelle ;

- Un tunnel de raccordement sud (voie en direction de Val de Fontenay) réalisé d'abord en tranchée couverte puis en méthode traditionnelle.

- **Les stations**

Le prolongement de la Ligne 1 du métro dessert trois nouvelles stations souterraines :

- Une station offrant une correspondance avec des lignes structurantes de transports collectifs : Val de Fontenay (RER A, RER E, future Ligne 15, futur prolongement du T1) ;
- Deux stations de desserte locale : Les Rigollots à Fontenay-sous-Bois et Grands Pêcheurs à Montreuil.

Les trois nouvelles stations sont constituées d'ouvrages souterrains, avec des quais situés à environ -30 mètres par rapport au terrain naturel. Les quais, longs de 95 mètres, permettront à terme d'accueillir des rames à 6 voitures.

- **Les ouvrages annexes**

Sur l'ensemble du projet, 8 ouvrages annexes permettent d'assurer les fonctions nécessaires à l'exploitation du tunnel et assurent une ou plusieurs des fonctions suivantes : accès des secours, poste de redressement, ventilation et désenfumage du tunnel.

Ces ouvrages sont indispensables au bon fonctionnement du système de transport, à la sécurité et au confort des voyageurs. Ils assurent une ou plusieurs des fonctions décrites ci-après.

Ils sont autant que possible mutualisés au sein d'un ouvrage commun afin de limiter les coûts d'une part, la durée des travaux et le nombre d'implantations d'autre part, tout en assurant une insertion architecturale et urbaine de qualité.

Ces ouvrages peuvent avoir des conceptions variées et par exemple être composés d'un puits vertical relié au tunnel principal par un rameau de liaison ou bien d'un puits vertical centré sur le tunnel.

- **+ Le Centre de Dépannage des Trains**

L'opération prévoit la réalisation d'un nouveau Centre de Dépannage des Trains qui s'intégrera dans le cadre de l'exploitation globale de la Ligne 1 et accueillera en particulier :

- Une première position pour réaliser des tâches de maintenances préventives avec une voie à roulement fer sur pilotis ;
- Une seconde position pour réaliser principalement des tâches de maintenances curatives avec une voie à roulement pneu

1.1.3. Cadre juridique

Le projet est soumis à une enquête publique conformément à différentes réglementations :

- Dans le cadre de l'analyse de son impact sur l'environnement cette opération est soumise à une étude d'impact systématique pour sa composante métro (rubriques 5 et 7 du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement), qui doit faire l'objet d'une enquête publique (voir pièce E – Etude d'impact).
- Le projet de métro se trouve soumis aux obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport au titre des articles L.1511-2 à L.1511-4 et R1511-1 à R1511-10 du Code des transports. Le coût étant supérieur à 83 M€ il est également soumis à une évaluation économique et sociale qui doit être jointe au dossier de l'enquête publique (voir pièce G – Evaluation économique et sociale).

- Par ailleurs, le projet nécessite une mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Paris, Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Neuilly-Plaisance. « Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique [...] et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :
 - L'enquête publique concernant l'opération a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité qui en est la conséquence.
 - Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.123-7 et L.123-9. » (Art. L.153-54 du Code de l'urbanisme).

Le dossier de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) des collectivités est présenté en pièce H du présent dossier d'enquête publique.

- Le projet nécessite des acquisitions foncières. Si un accord par voie amiable n'est pas possible avec les propriétaires concernés, une procédure d'expropriation devra être mise en œuvre pour permettre la réalisation du projet. La procédure d'expropriation nécessite la réalisation d'une enquête publique au titre des articles L.110-1 à L.122-7 et les articles R.111-1 à R.122-8 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ainsi, la présente enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération, sur la mise en compatibilité des PLU et sur l'impact environnemental du projet.

1.1.4. Les maîtres d'ouvrage

En application de l'article L.1241-4 du Code des transports, le projet est réalisé dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage conjointe portée par **Île-de-France Mobilités**, autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France et la **Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)**

Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, elle fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Île-de-France Mobilités, composée de la Région Île-de-France, de la Ville de Paris et des sept autres Départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France (train, RER, métro, tramway et bus).

La RATP est un établissement public à caractère industriel et commercial de l'Etat exploitant une partie des réseaux de transports publics d'Île-de-France. En particulier, la RATP est exploitante de l'intégralité de la Ligne 1 du métro, ainsi que des autres lignes actuelles du réseau métropolitain. La RATP assurera ainsi l'exploitation de la Ligne 1 prolongée à l'est à Val de Fontenay.

1.1.5. Les partenaires du projet

La Société du Grand Paris (SGP), établissement public de l'Etat, a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour

parcourir ces infrastructures. La SGP tient une place toute particulière dans le cadre du projet de prolongement de la Ligne 1 du Métro à Val de Fontenay en ce sens qu'elle permettra le maillage avec le réseau du Grand Paris Express.

Les Conseils Départementaux de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, propriétaires et gestionnaires des voiries départementales sur leur périmètre respectif, sont très engagés sur leur territoire pour améliorer les transports et les déplacements de leurs administrés. Ils sont co-maîtres d'ouvrage avec la RATP du projet de prolongement du Tramway T1 depuis le terminus actuel de Noisy-le-Sec (93) jusqu'à la gare de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois (94).

La Société Publique Locale Marne au Bois, est l'aménageur pour le compte de la Ville de Fontenay-sous-Bois, des secteurs situés autour de Val de Fontenay, et notamment de la concession d'aménagement « Val de Fontenay - Alouettes ».

Les collectivités, en particulier les Villes de Paris, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Montreuil et Neuilly-Plaisance, concourent à la réussite du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay.

1.2. Désignation de la commission d'enquête

Par décision N°E21000031/77 du 1^{er} avril 2021, le président du tribunal administratif de Melun a nommé une commission d'enquête composée de monsieur Jean, Pierre CHAULET, en qualité de président, de madame Nicole SOILLY, de monsieur Alain CHARLIAC, de monsieur Jordan BONATY et de monsieur Jean-François BIECHLER en qualité de membres pour conduire une enquête publique ayant pour objet la DUP pour le projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien et la mise en compatibilité des PLU des communes de Paris (75), de Vincennes (94) et de Neuilly-Plaisance (93) (Copie décision en **pièce 1 jointe**).

1.3. Modalités de l'enquête

Par arrêté inter préfectoral n°2021/04624 du 20 décembre 2021 le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, la préfète du Val-de-Marne et le préfet de Seine-Saint-Denis ont prescrit l'ouverture d'une enquête publique ayant pour objet la DUP pour le projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien et la mise en compatibilité des PLU des communes de Paris (75), de Vincennes (94) et de Neuilly-Plaisance (93) (Cf. exemplaire de l'arrêté en **pièce 2 jointe**)

Cet arrêté indique les modalités de l'enquête publique, dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, sont :

- Que cette enquête durera 31 jours du lundi 31 janvier 2022 au mercredi 2 mars 2022 inclus ;
- Que le siège de l'enquête est fixé à la préfecture du Val-de-Marne (21-29 avenue du Général de Gaulle 94038 Créteil) ;
- Que le public sera informé de la tenue de l'enquête par la publication d'un avis, publié en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements de Paris, du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis ;
- Que cet avis sera publié dans les mêmes conditions de délai et de durée par voie d'affichages sur le territoire des communes de Paris (75) Vincennes, Fontenay-

sous-Bois (94), Montreuil et Neuilly-Plaisance (93) ainsi que sur les lieux prévus pour la réalisation du projet ;

- Que cet avis d'enquête sera également publié sur le site Internet des services de l'État dans les départements de Paris, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis
- Qu'un dossier d'enquête papier sera mis à la disposition du public en préfectures de Paris, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis ainsi que dans les mairies de Paris (75012) de Vincennes (94) de Fontenay-sous-Bois (94) de Montreuil (93) et de Neuilly-Plaisance (93) ;
- Que le dossier d'enquête sera également mis à disposition du public, sous format numérique, sur le site Internet des services de l'État dans le département du Val de-Marne : <http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques>, dans le département de la Seine-Saint-Denis : www.seine-saint-denis.gouv.fr et dans le département de Paris : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/tags/view/Ile-de-France/Documents+et+publications/Consultations/Enquetes+publiques>
- Que le public pourra consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête en format papier, côté et paraphé par un commissaire enquêteur ouvert en préfecture du Val-de-Marne, en préfecture de Paris et en préfecture de Seine-Saint-Denis et dans les mairies de Paris (75012) de Vincennes (94) de Fontenay-sous-Bois (94) de Montreuil (93) et de Neuilly-Plaisance (93) ;
- Que le public pourra également consigner ses observations et propositions pendant toute la durée de l'enquête sur le registre dématérialisé accessible sur le site internet suivant : <http://prolongement-ligne1-metro-val-de-fontenay.enquetepublique.net/> et par courrier électronique à l'adresse suivante : pref-enquetepublique@val-de-marne.gouv.fr et prolongement-ligne1-metro-val-defontenay@enquetepublique.net;
-
- Que les remarques et observations pourront aussi être formulées par courrier pendant la durée de l'enquête et adressées au siège de l'enquête publique à la préfecture du Val-de-Marne au président de la commission d'enquête du prolongement de la Ligne 1 du métro ;
- La commission d'enquête représentée par un ou plusieurs de ses membres se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations lors des permanences aux lieux, dates et horaires précisés ci-après :

Date	Jour	Lieu	Horaires
17/02/2022	Jeudi	Mairie de Paris 12 ^{ème} arrondissement	De 14h00 à 17h00
28/02/2022	Lundi	130 avenue Daumesnil (75012) Paris	De 09h00 à 12h00
09/02/2022	Mercredi	Mairie de Vincennes	De 14h00 à 17h00
01/03/2022	Mardi	98 rue de Fontenay (94300) Vincennes	De 15h00 à 18h00
31/01/2022	Lundi	Mairie de Neuilly-Plaisance	De 09h00 à 12h00
14/02/2022	Lundi	6 rue du Gal de Gaulle (93360) Neuilly Plaisance	De 09h00 à 12h00
01/03/2022	Mardi		De 14h00 à 17h00

02/02/2022	Mercredi	Mairie de Montreuil 1 place Aimé Césaire (93100) Montreuil	De 09h00 à 12h00
17/02/2022	Jeudi		De 14h00 à 17h00
01/03/2022	Mardi		De 14h00 à 17h00
31/01/2022	Lundi	Maison du Citoyen et de la Vie Associative 16 rue du Révérend Père Lucien Aubry (94120) Fontenay-sous-Bois	De 09h00 à 12h00
09/02/2022	Mercredi		De 14h00 à 17h00
19/02/2022	Samedi		De 09h30 à 12h30
28/02/2022	Lundi		De 14h00 à 17h00

- Que deux réunions publiques seront organisées par la commission d'enquête aux lieux, dates et horaires suivants :

Objet de la réunion	Adresse	Horaires
Tronçon Grands Pêcheurs – Centre de dépannage des Trains	Salle Jacques Brel 164, boulevard Gallieni 94120 Fontenay-sous-Bois	Jeudi 10 février 2022 à 19h30
Tronçon Château de Vincennes - Grands Pêcheurs	Gymnase Léo Lagrange 68, rue Eugène Martin 94120 Fontenay-sous-Bois	Mardi 15 février 2022 à 19h30

- Que les formalités de publicité devront être justifiées par un certificat d'affichage établi par les maires des communes concernées par cette enquête.





**DEROULEMENT DE
L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

2.1. Publicité de l'enquête

2.1.1. Les affichages légaux

Les affichages légaux (Cf. un exemplaire de l'affiche en **pièce 3 jointe**) ont été effectués par les soins de PubliLégal, le prestataire de services dans les mairies et sur les sites concernés par l'enquête au moins 15 jours avant le début de l'enquête.

J'ai pu moi-même lors de la visite de reconnaissance des lieux le 17 janvier 2022 soit 13 jours avant le début de l'enquête constater la réalité de cet affichage et ai photographié l'affiche en place en différents lieux concernés par l'enquête (Cf. photos prises par mes soins en **pièce 4 jointe**)

J'ai également pu constater à l'occasion de mes permanences que cette affiche était toujours présente en mairie.

Par ailleurs IDF Mobilités a fait constater la régularité des affichages dans les administrations des communes concernées par huissier de justice les :

- 12-13 janvier 2022
- 8 février 2022
- 14 février 2022

Les PV de ces constats figurent en **pièce 5 jointe**.

2.1.2. Les parutions dans les journaux

Les parutions ont eu lieu dans :

Aujourd'hui en France	le mardi 11 janvier 2022
Le Parisien (édition du 75)	le mardi 11 janvier 2022
Le Parisien (édition du 93)	le mardi 11 janvier 2022
Le Parisien (édition du 94)	le mardi 11 janvier 2022
Les Echos	le mardi 11 janvier 2022

Soit 20 jours avant le début de l'enquête fixée au 31 janvier 2022

Elles ont été renouvelées dans :

Le Parisien (édition du 75)	le mardi 1 ^{er} février 2022
Le Parisien (édition du 93)	le mardi 1 ^{er} février 2022
Le Parisien (édition du 75)	le mardi 1 ^{er} février 2022
Les Echos	le mardi 1 ^{er} février 2022

Soit le 2^{ème} jour de l'enquête.

Une copie de ces parutions figure en **pièce 6 jointe**

2.1.3. Les autres moyens de publicité

Sur leur site internet, les communes de Vincennes, Montreuil, Fontenay-sous-Bois et Neuilly-Plaisance ont largement communiqué sur cette enquête (Extraits des sites internet de ces communes en **pièce 7 jointe**)

Seule Paris qu'il s'agisse de la mairie centrale ou de celle du 12^{ème} arrondissement n'ont pas consacré de page internet à cette enquête.

Par ailleurs IDF Mobilités a largement communiqué sur son site et a distribué dans les boîtes aux lettres des communes concernées des dépliants relatifs à l'enquête (Extrait site IDF Mobilités et dépliants en **pièce 8 jointe**)

2.2. Documents mis à la disposition du public

Pendant toute la durée de l'enquête, ont été disposés dans les mairies de Vincennes, Montreuil, Fontenay-sous-Bois, Neuilly-Plaisance et Paris 12^{ème} arrondissement :

- Un exemplaire de l'arrêté inter préfectoral n°2021/04624 en date du 20 décembre 2021 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la DUP relative au projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien de la station « Château de Vincennes » sur les communes de Paris (75) Vincennes, Fontenay-sous-Bois (94) Montreuil et son arrière gare à Neuilly-Plaisance (93) et valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Paris (75), Vincennes (94) et Neuilly-Plaisance (93);
- Un registre d'enquête publique côté et paraphé par un commissaire enquêteur ;
- Un dossier d'enquête publique et ses annexes (**pièce 9 jointe**) représentant environ 1874 pages A4 et comprenant :
 - AVIS EP : 1 page
 - Pièce A : Infos juridiques et Administratives : 36 pages
 - Pièce B : Notice explicative : 126 pages
 - Pièce C : Plan de situation : 4 pages
 - Pièce D : Plan Général des Travaux : 7 pages
 - Pièce E : Etude d'impact Introduction, Chapitres 0,1,2,3 : 210 pages
 - Pièce E : Etude d'impact Description état initial environnement, chapitre 4 : 436 pages
 - Pièce E : Etude d'impact Description des incidences notables, chapitres 5,6,7,8,9 : 455 pages
 - Pièce F : Estimations des dépenses : 10 pages
 - Pièce G : Evaluation socioéconomique : 94 pages
 - Pièce H : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) : 88 pages
 - Pièce I : Annexes : 401 pages

Les documents mis à l'enquête ayant paru suffisants, la commission d'enquête n'a pas jugé utile de demander des pièces complémentaires à joindre au dossier d'enquête publique.

2.3. Examen de la procédure

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté municipal prescrivant l'ouverture de cette enquête, il

semble que la procédure, notamment s'agissant de la publicité de cette enquête ait été bien respectée.

Par ailleurs, l'ensemble du dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

2.4. La concertation préalable

La concertation s'est déroulée du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015 inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils de communication ont été mis en place.

Diverses **rencontres** ont été organisées afin de permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

- Une réunion préalable avec les acteurs du territoire (élus, acteurs socio-économiques, associations), à Fontenay-sous-Bois (18 novembre 2014) ;
- Trois réunions publiques à Vincennes (24 novembre 2014), Montreuil (2 décembre 2014) et Fontenay-sous-Bois (17 décembre 2014) ;
- Une rencontre de proximité sur le marché Diderot de Vincennes (22 novembre 2014) ;
- Deux rencontres avec les voyageurs à la gare RER A et E de Val de Fontenay (13 novembre 2014) et à la station Château de Vincennes du Métro ligne 1 (9 décembre 2014).

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports :

- Un dossier d'information (30 pages) diffusé aux partenaires et mis à disposition lors des rencontres publiques (1 exemplaire en **pièce 10** jointe) ;
- Un dépliant d'information avec 135 500 exemplaires diffusés par boîtage et tractage ;
- Une campagne d'affichage dans les transports en commun et lieux de vie du territoire ;
- Des panneaux d'exposition dans les mairies et dans quelques restaurants inter-entreprises ;
- Un site Internet dédié <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr> ;
- Un compte Twitter dédié : <https://twitter.com/ProlongerL1> ;
- Des fiches thématiques accessibles sur le site Internet.

Le public a **pu s'exprimer et donner son avis** grâce à différents outils mis à sa disposition :

- Un formulaire de dépôt d'avis en ligne sur le site Internet dédié : <http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr> ;
- Des coupons T, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes en mairies ou lors des réunions publiques et des rencontres de terrain ;
- Des urnes pour déposer un avis disposé dans les mairies des 3 communes

traversées (Fontenay-sous-Bois, Montreuil, Vincennes) ;

- Des fiches questions disponibles en réunions publiques et lors des rencontres de terrain ;
- Un compte Twitter dédié : <https://twitter.com/ProlongerL1>;
- Des contributions envoyées par mail ou par courrier à la maîtrise d'ouvrage ou à la garante.

QUELS SONT LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

Sur l'opportunité du projet et les conditions de mise en œuvre

- Un projet très attendu et soutenu comme en témoigne la forte mobilisation du public lors des réunions publiques et les nombreux avis reçus.
- Des objectifs urbains et de mobilité du projet partagés par les participants et des espoirs suscités par le projet en termes d'accessibilité de territoires peu desservis par des modes lourds de transports en commun et de gains quotidiens de confort et de temps.
- Des inquiétudes manifestées concernant le coût du projet et des demandes de garantie sur le financement du projet.
- Une forte attente pour une mise en service du prolongement du Métro ligne 1 au plus tôt.
- Une demande de la poursuite des échanges avec les acteurs pour la suite de la réalisation du projet.

Sur le tracé et les stations

- Un soutien quasi unanime du public à la desserte du quartier des Rigollots à Fontenay-sous-Bois et avec une préférence pour l'emplacement ouest de la station.
 - Des préférences divergentes exprimées pour la station intermédiaire :
 - Une station Grands Pêcheurs fortement soutenue en faveur du désenclavement d'un quartier dense et peu accessible par les transports.
 - Une station Verdun très souhaitée pour assurer la desserte efficace d'une centralité de Fontenay-sous-Bois.
 - Une station Fontaine moins soutenue.
- Un fort intérêt pour des correspondances efficaces et une bonne gestion du pôle à Val de Fontenay avec une préférence exprimée pour un terminus du prolongement du Métro ligne 1 à l'est du RER E offrant une meilleure intermodalité qu'à l'ouest, notamment avec le Métro ligne 15 du Grand Paris Express, et une meilleure performance de transport.
- Plusieurs propositions alternatives de tracés exprimées dont une demande d'approfondissement d'un tracé alternatif desservant le secteur de Verdun et aboutissant au terminus Val de Fontenay Est (appelé le tracé 1/2/3).
- Des inquiétudes sur la réalisation des stations liées aux acquisitions foncières et les nuisances attachées aux travaux (impact sur la circulation et sur le cadre de vie).

Sur l'amélioration des transports en commun sur le secteur

- Une demande forte d'amélioration de l'offre des transports existants (bus, RER) et la poursuite des projets de transports en commun du secteur d'ici la mise en service du prolongement.
- Des sollicitations pour une meilleure prise en compte des modes actifs (vélos, piétons) dans l'accès aux stations et du rabattement bus.

2.5. Rencontre avec l'autorité organisatrice de l'enquête

Le 28 décembre 2021, le président de la commission d'enquête s'est rendu à la préfecture du Val-de-Marne à Créteil pour prendre connaissance de l'arrêté inter préfectoral organisant l'enquête et pour coter et parapher les registres à mettre en place à la préfecture du Val de Marne et dans les 5 communes concernées par l'enquête.

2.6. Rencontres avec le maître d'ouvrage

2.6.1. Réunion du 10 mai 2021

Une première réunion avec le maître d'ouvrage s'est tenue le 10 mai 2021, car l'enquête était initialement programmée au 4^{ème} trimestre 2021.

Ont assisté à cette réunion de présentation :

- Mme Anne DESCOS
- M. Jean-Pierre CHAULET : Président de la commission d'enquête
- Mme Nicole SOILLY, membre de la commission
- M. Jean-François BIECHLER, membre de la commission
- M. Alain CHARLIAC, membre de la commission
- M. Jordan BONATY, membre de la commission

Cette réunion avait pour objectif de présenter le dossier d'enquête et les raisons de l'extension envisagée (Cf PowerPoint de présentation en **pièce 11 jointe**).

Au cours de cette réunion, ont notamment été évoqués :

- Le problème des défrichements qui seront effectués dans le bois de Vincennes pour la sortie du tunnelier, la mise en place de la base vie et l'implantation du poste de redressement ;
- L'implantation du Centre de Dépannage des Trains (CDT) à Neuilly-Plaisance ;
- Les différentes étapes de l'enquête publique (permanences et réunion publiques) envisagées avant la fin de l'année 2021.

2.6.2. Réunion du 17 janvier 2022

L'enquête initialement prévue fin 2021, n'ayant pas pu être organisée à cette date et ayant été repoussée au 1^{er} trimestre 2022, une seconde réunion a eu lieu dans les locaux d'IDF Mobilités de 10h30 à 12h30 et s'est déroulée comme suit :

Liste des participants (13) :

Pour la commission d'Enquête :

- Jean-Pierre CHAULET, Président de la commission
- Nicole SOILLY, membre de la commission

- Jean-François BIECHLER, membre de la commission
- Alain CHARLIAC, membre de la commission
- Jordan BONATY, membre de la commission

Pour Ile de France Mobilités

- Gilles FOURT, Responsable du service Pôle Métro et Projet
- Anne DESCOS, chargée de projet
- Arnaud LIGIER, chargé de projet
- Carmen COQ, chargée de concertation
- Mélanie CAZENGEL, chargée de concertation

Pour la Préfecture du Val de Marne

- Christophe LEGOUIX Chef de Bureau

Pour PARIMAGE prestataire d'IDFM pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage

- Jean-Baptiste POINCLON
- Aurélie PICQUE

Déroulement de la réunion :

La réunion commence par un propos introductif de Gilles FOURT sur l'historique du projet soumis à enquête.

Anne DESCOS prend ensuite la parole pour une présentation du projet. Cette présentation, à la demande préalable de M. Jean-Pierre CHAULET, est axée sur les deux points suivants :

- Les travaux dans l'entrée du bois de Vincennes
- Le prolongement de la ligne vers le centre de dépannage des Trains sur Neuilly-Plaisance

Le tracé de la future ligne est rappelé, ainsi que les futures stations et les ouvrages annexes. C'est l'occasion de présenter les étapes de la visite de site prévue dans l'après-midi, et des arrêts qui seront marqués au niveau des futures stations, et des ouvrages annexes.

L'objectif de cette visite en minibus étant de permettre à la commission de visualiser l'emprise des futurs ouvrages et leur impact sur le bois de Vincennes, ainsi que les impacts à prévoir en cas d'expropriation et d'éventuelles nuisances visuelles, et sonores.

Anne DESCOS, répondant à la une question de la commission d'enquête précise que le parti-pris d'IDFM a été, dans la mesure du possible, de faire porter les expropriations sur du patrimoine public plutôt que sur du privé.

Ensuite, les données économiques du projet sont rappelées, le budget prévisionnel étant de 1,5 Milliards d'euros. Le calendrier est également évoqué et est le suivant :

- 2022 : Enquête Publique
- 2023 : Début des études de conception
- 2028 : Travaux

- 2035 : Mise en service

Gilles FOURT reprend la parole pour préciser un aspect qu'il juge fondamental. En effet, l'autorité environnementale dans son avis s'est questionnée sur l'opportunité de réaliser une enquête en 2022, alors que la mise en service est prévue 13 ans plus tard, suggérant en creux que cette enquête est prématurée.

Pour M. FOURT, la DUP est une étape importante dans le cadre du croisement avec la Ligne 15 de la SGP. La mise en service de la ligne 15 étant prévue avant celle de la ligne 1, la DUP permettra ainsi de contraindre le tracé de la L15 de façon que la SGP intègre dans son tracé la future L1 et son croisement.

En sus, IDFM a besoin de préparer des financements en vue des acquisitions foncières importantes, et de devancer d'éventuels promoteurs.

Il faut également aussi anticiper la problématique du relogement des entreprises, notamment sur le futur CDT (Centre de dépannage des Trains) d'après M. FOURT. Ce dernier conclut son intervention en indiquant que cette DUP est donc centrale pour sécuriser le projet à la fois sur le plan juridique, financier et programmatique.

Madame DESCOS reprend la parole et le fil de la présentation en présentant la méthode de réalisation. La majeure partie sera réalisée au tunnelier avec une entrée au niveau du futur centre de dépannage des trains à Neuilly-Plaisance. La sortie est prévue au niveau de bois de Vincennes.

Le sujet du raccordement à l'arrière gare du château de Vincennes est abordé. Il est mentionné que l'arrêt "Chateau de Vincennes" sera maintenu pendant toute la durée des travaux, ainsi que le centre de dépannage des trains à roue à Fontenay. Deux tunnels à 1 voie seront réalisés et raccordés dans l'ouvrage d'entonnement au niveau de la sortie du tunnelier.

Les emprises dans le bois de Vincennes sont précisées en phase travaux et en exploitation. L'objectif d'IDFM est de restituer le bois à l'identique.

Puis Arnaud Ligier prend le relais de Madame DESCOS pour présenter le Centre de dépannage des trains et ses évolutions en termes de design. Il sera situé sur le territoire de Neuilly-Plaisance, avec une emprise chantier à cheval sur Fontenay et Neuilly. C'est au niveau du centre de dépannage des trains que se fera l'entrée du tunnelier. Enfin, M. Ligier présente la zone d'activité qui sera impactée par le centre de dépannage.

Cette présentation s'achève par un point sur la communication légale de l'enquête et sur la tenue des réunions publiques. L'agenda de la journée étant très dense, et le sujet des réunions publiques nécessitant de plus amples développements, M. CHAULET prend la décision de ne pas aborder cet aspect lors de présente réunion. Ce point sera abordé lors de la prochaine réunion du 27 Janvier à laquelle il participera en compagnie de M. BIECHLER et de Madame SOILLY.

La commission d'enquête se déplace ensuite en transports en commun sur le site de Vincennes puis dans un minibus mis à sa disposition et avec les explications des représentants d'IDF Mobilités visite de 14h30 à 17h00 les principaux sites impactés par ce projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien.

2.6.3. Première réunion de la commission d'enquête

Une première réunion de la commission d'enquête s'est tenue à Paris de 12h30 à 14h00 au cours de laquelle ont été précisés par le président le rôle de chacun des commissaires

enquêteurs dans le déroulement de l'enquête et la possibilité compte tenu de l'affluence prévisible aux permanences qu'un commissaire enquêteur de la commission puisse venir renforcer son collègue lors des permanences.

2.6.4. Organisation des permanences

Afin de permettre au public de pouvoir pleinement s'exprimer et rencontrer les membres de la commission d'enquête, 14 permanences avaient été envisagées dans les mairies des 5 communes concernées par cette enquête.

2.6.5. Tenue des permanences

Les permanences ont été tenues conformément aux dispositions prévues dans l'arrêté préfectoral organisant l'enquête.

Elles se sont tenues dans un climat parfois passionnel avec une très forte présence du public lors des permanences ayant souvent nécessité la présence en doublure du président de la commission d'enquête ou d'un autre membre de cette commission selon le tableau récapitulatif ci-dessous :

Date	Jour	Lieu	Horaires	Evénement
17/02/2022	Jeudi	Mairie de Paris 12 ^{ème} arrondissement 130 avenue Daumesnil (75012) Paris	De 14h00 à 17h00	Très forte affluence
28/02/2022	Lundi		De 09h00 à 12h00	Très forte affluence
09/02/2022	Mercredi	Mairie de Vincennes 98 rue de Fontenay (94300) Vincennes	De 14h00 à 17h00	Très forte affluence
01/03/2022	Mardi		De 15h00 à 18h00	Très forte affluence
31/01/2022	Lundi	Mairie de Neuilly-Plaisance 6 rue du Gal de Gaulle (93360) Neuilly Plaisance	De 09h00 à 12h00	Très forte affluence
14/02/2022	Lundi		De 09h00 à 12h00	Très forte affluence
01/03/2022	Mardi		De 14h00 à 17h00	Très forte affluence
02/02/2022	Mercredi	Mairie de Montreuil 1 place Aimé Césaire (93100) Montreuil	De 09h00 à 12h00	Très forte affluence
17/02/2022	Jeudi		De 14h00 à 17h30	Très forte affluence
01/03/2022	Mardi		De 14h00 à 17h00	Très forte affluence
31/01/2022	Lundi	Maison du Citoyen et de la Vie Associative 16 rue du Révérend Père Lucien Aubry (94120) Fontenay-sous-Bois	De 09h00 à 12h00	Très forte affluence
09/02/2022	Mercredi		De 14h00 à 17h00	Très forte affluence
19/02/2022	Samedi		De 09h00 à 12h30	Très forte affluence
28/02/2022	Lundi		De 14h00 à 17h00	Très forte affluence

2.7. Réunions publiques

Deux réunions publiques avaient également été envisagées au cours de cette enquête. Elles se sont déroulées en présence d'une assistance importante mais sans incident notable.

Afin de permettre une plus large expression du public, le président de la commission d'enquête avait :

- D'une part souhaité que le public puisse s'exprimer sur la totalité de la ligne et avait invité les maires des 5 communes concernées par l'enquête à donner leur point de vue sur ce projet ;
- D'autre part avait fixé le déroulement de ces réunions selon le synopsis qu'il avait arrêté ci-dessous :

	Ouverture par l'animateur de la réunion publique et présentation rapide des intervenants (commission d'enquête et maîtrise d'ouvrage)	/
	Accueil et remerciements par président de la commission d'enquête	5 mn
	Présentation de la commission d'enquête et objet de la réunion publique par président de la commission d'enquête	5 mn
	Déroulement de la soirée et son fonctionnement par animateur de la réunion publique	< 5 mn
	Présentation du projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien par intervenants d'Ile de France Mobilités	20 mn
	Rappel des règles d'échanges par animateur de la réunion publique et annonce des thèmes	< 5 mn
N°	Libellé du thème	Durée
1	Les travaux envisagés dans le bois de Vincennes (sortie du tunnelier, base vie, poste de redressement, etc.) et la remise en état après travaux	40mn
2	Les travaux envisagés sur le prolongement de la ligne : (station des Rigollots, station des Grands Pêcheurs et Station Val de Fontenay), ouvrages annexes et les acquisitions foncières envisagées	15 mn
3	Les travaux envisagés à Neuilly Plaisance pour l'entrée du tunnelier et le centre de dépannage et la remise en état après travaux	30 mn
4	Les impacts liés aux travaux pendant la construction de la ligne (apport de matériaux et évacuation des terres) et en phase d'exploitation (nuisances sonores, vibrations, etc...)	15 mn
5	Les autres problématiques (financement de la ligne, maillage des transports, tarification, calendrier de réalisation, etc...)	15 mn
6	Temps total d'intervention donné aux élus des 5 communes (5mn par élu)	25 mn
7	Conclusions de la réunion publique par président de la commission d'enquête	5 mn
T	Durée totale du temps consacré à la réunion publique	190 mn

Les 2 réunions publiques prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête se sont déroulées selon le tableau ci-dessous :

Objet de la réunion	Adresse	Horaires	Evénement
Déroulé des thèmes selon le programme fixé dans le synopsis	Salle Jacques Brel 164, boulevard Gallieni 94120 Fontenay-sous-Bois	Judi 10 février 2022 à 19h30	Présence de 276 personnes
Déroulé des thèmes selon le programme fixé dans le synopsis	Gymnase Léo Lagrange 68, rue Eugène Martin 94120 Fontenay-sous-Bois	Mardi 15 février 2022 à 19h30	Présence de 400 personnes et jauge fixée atteinte

Il convient de noter que madame la préfète du Val de Marne avait fixé pour des raisons de sécurité la jauge du gymnase Léo Lagrange à 400 personnes.

Cette jauge a été rapidement atteinte de sorte que près de 100 personnes n'ont pu entrer dans la salle et participer au débat qui s'y déroulait ainsi que l'atteste la photo suivante prise par une des personnes n'ayant pas pu pénétrer dans le gymnase.



A la suite de cet incident, quelques personnes ont demandé par mail ou dans le registre électronique qu'une 3^{ème} réunion soit organisée pour permettre notamment aux habitants de Neuilly-Plaisance qui n'avaient pu participer à la réunion du 15 février 2022 de s'exprimer et faire part de leurs observations au maître d'ouvrage.

S'agissant par ailleurs de cet incident le maire de Neuilly Plaisance a adressé un courrier à madame la Préfète du Val de Marne demandant l'organisation d'une 3^{ème} réunion d'information et d'échange et proposant pour ce faire de mettre à la disposition

de la commission d'enquête la salle des fêtes de Neuilly-Plaisance.

L'organisation d'une telle réunion en cours d'enquête ressortant selon l'article L.123-13-II du code de l'environnement du président de la commission d'enquête, la demande lui a été adressée et il a décidé de répondre favorablement à cette demande de sorte qu'une 3^{ème} réunion publique d'information et d'échange s'est tenue le jeudi 25 février de 18h30 à 22h00 à la salle des fêtes de Neuilly-Plaisance au 11, avenue Foch à Neuilly-Plaisance.

Le synopsis fixé était identique au synopsis des deux premières réunions avec un temps plus important consacré au thème 3 relatif aux travaux envisagés à Neuilly Plaisance pour l'entrée du tunnelier et le centre de dépannage et la remise en état après travaux.

La réunion a eu lieu dans les lieux et selon le programme fixé.

Près de 200 personnes ont assisté à cette 3^{ème} réunion.

Ces trois réunions conformément aux dispositions de l'article R.123-17 du Code de l'environnement ont fait l'objet d'un enregistrement audio ayant permis l'établissement d'un synopsis et d'un procès-verbal de synthèse pour chacune de ces réunions qui sont joints **en pièce 12** avec l'ensemble des questions posées sur papier lors de ces réunions.

2.8. Entretiens avec les maires des communes concernées par l'enquête

2.8.1. Entretien avec madame le maire du 12^{ème} arrondissement de Paris

Le 11 mars 2022 à 12h00 en mairie, un membre de la commission d'enquête (M. BIECHLER) a été reçu par Mme Emmanuelle PIERRE-MARIE, maire du 12^{ème} arrondissement de Paris, en présence :

- Mme Manon HAVET, élue ;
- M. Mathieu DELMESTRE, élu ;
- M. Lucas SUREL, directeur de cabinet ;
- M. Victor LABAEYE, chargé de mission

Après avoir remercié Mme la maire d'avoir accepté cette entrevue, M. BIECHLER dresse un rapide bilan du déroulement de l'enquête publique qui s'est terminée le 2 mars 2022 : plus de 8000 observations recueillies sur les différents supports avec des avis partagés pratiquement à part égale entre les personnes favorables au projet et les opposants au prolongement de la ligne. Les thèmes récurrents sont en majorité le Bois de Vincennes et le CDT de Neuilly Plaisance.

Tout d'abord, Mme PIERRE-MARIE se félicite de l'importance de la participation du public et rappelle que sa position n'a pas changé par rapport à celle exprimée, dans la presse, durant l'enquête publique : Elle est favorable au projet de prolongement de la ligne 1 pour son aspect social puisque il permet de fournir une alternative à la voiture aux habitants des communes traversées mais reste opposée à toutes atteintes disproportionnées au Bois de Vincennes qui est pour elle le « deuxième arrondissement » dont elle a la charge. Elle précise cependant que la gestion du Bois est du ressort de la Ville de Paris.

Elle réitère sa volonté de dialogue et de coopération avec les communes limitrophes notamment celles proches du Bois de Vincennes.

Elle regrette cependant le manque de dialogue en amont d'IDF Mobilités qui semble vouloir passer en force.

De plus, Mme PIERRE-MARIE rappelle que son équipe municipale est garante de la

biodiversité et de la nature en ville tant dans son arrondissement que dans le Bois de Vincennes où elle souhaite faire baisser le nombre de voitures y circulant.

Concernant la zone déclassée de 6 hectares comme pour les 2 hectares déboisés pour les besoins du chantier, elle considère que chaque abattage d'arbre doit être justifié au cas par cas.

Elle admet que les essences actuelles (Chênes, platanes et hêtres) situées dans le Bois ou même dans la partie urbanisée du 12^{ème} arrondissement, sont peu résilients au réchauffement climatique et que l'équipe municipale a décidé, dès à présent, de remplacer des arbres malades par des espèces plus résistantes en toute transparence vis-à-vis de la population.

Elle considère également que vis-à-vis du coût du projet il faut également prendre en compte les coûts induits en termes d'écologie et de santé publique, si le prolongement de la ligne 1 ne se fait pas.

En conclusion, Mme PIERRE-MARIE pense que ce projet n'est pas blanc ou noir, mais possède des avantages et des inconvénients, notamment sur le Bois de Vincennes. Elle souhaite que tous les protagonistes se réunissent autour d'une table pour concilier la protection du Bois et la prolongation de la ligne 1

2.8.2. Entretien avec madame le maire de Vincennes

Le président de la commission d'enquête a été reçu à sa demande le 9 février de 17h30 à 18h30, madame LIBERT ALBANEL, nouvelle maire de Vincennes, pour un entretien particulier au sujet du prolongement de la ligne 1 du métro au-delà de la station actuelle de « Château de Vincennes »

Au cours de cet entretien, madame le maire a estimé que sa commune bénéficiait déjà d'un maillage avec la présence d'une station du RER A et celle de 2 stations du métro ce qui se traduisait par le fait que 1/3 des vincennois se trouvait à un maximum de 15 mn à pied du métro, mais que la présence en plein développement du pôle économique du Val de Fontenay ainsi que le pôle de Marne la Vallée conjuguées avec la saturation de la ligne A du RER le matin militaient en faveur d'un développement des moyens de transport en commun.

En cela elle était favorable au projet de prolongement du métro dont notamment la station des Rigolots qui permettrait de rapprocher une partie des vincennois du métro même si l'emplacement définitivement retenu pour cette station n'avait pas eu la faveur de la ville de Vincennes.

Cependant même si madame le maire est favorable au prolongement de cette ligne 1 du métro, elle a tenu à faire part des craintes et émotions suscitées par ce projet.

S'agissant tout d'abord de la crainte concernant le fait que la banlieue risquerait de débarquer à Vincennes, parfois exprimée localement, elle a tenu à exprimer qu'elle ne partageait pas cette crainte qui lui apparaissait exagérée.

Elle a trouvé en revanche beaucoup plus légitimes les émotions que suscitait parmi les vincennois la future emprise du chantier et les impacts sur le bois de Vincennes.

Elle a donc estimé qu'IDF Mobilités devait faire preuve d'exemplarité concernant la conduite des travaux pour que les impacts sur le bois soient les plus faibles possibles.

Elle a notamment souhaité qu'IDF Mobilités soit particulièrement efficace et fasse preuve d'innovation dans la phase compensation du schéma ERC (Eviter, Réduire, Compenser) en évitant d'abattre les arbres présentant un intérêt, en réduisant au maximum les nuisances inhérentes au chantier et comme indiqué en travaillant sur les

écosystèmes dans la phase compensation et pas seulement en replantant des arbres après travaux.

L'entretien s'est terminé à 18h30 et madame le maire a confirmé sa présence aux deux réunions d'information et d'échange des 10 et 15 février 2022 organisées par la commission d'enquête.

2.8.3. Entretien avec monsieur le maire de Montreuil

Le commissaire enquêteur en charge des permanences de Montreuil a été reçu à sa demande le 17 février de 17h30 à 18h00, par monsieur Patrick Beyssac, maire de Montreuil, pour un entretien particulier au sujet du prolongement de la ligne 1 du métro au-delà de la station actuelle de « Château de Vincennes »

Au cours de cet entretien, monsieur le maire a fait part au commissaire enquêteur de sa position résolument favorable à l'extension de la ligne 1 et de la création de la nouvelle station aux « Grands Pêchers »

Le quartier des Grands Pêchers est un bassin de population de plus de 8000 habitants, qui bien que situé en première couronne, est une zone blanche en matière de desserte de transports lourds, d'après M. Beyssac.

Il voit l'extension du métro 1 comme l'opportunité de revitaliser une zone délaissée, c'est pour lui, l'opportunité d'un rééquilibrage et d'un rattrapage des inégalités sociales dont sont sujets les habitants de ce quartier.

Le sujet des expropriations et de l'impact des travaux sur la zone prévue pour la station a été abordé par le commissaire enquêteur.

Le terrain de jeu « Pêche-Mêle » qui occupe une grande partie des terrains nécessaire pour la construction de la gare, est un projet d'urbanisme transitoire qui a été financé par un budget participatif. Le caractère temporaire de son utilisation a toujours été affiché et la communication à son sujet a toujours été qu'il s'agissait d'un projet dans l'attente de la future gare.

L'entretien s'est terminé à 18h00 et la date et le lieu de la dernière permanence à Montreuil a été rappelé par le commissaire enquêteur.

2.8.4. Entretien avec monsieur le maire de Fontenay-sous-Bois

Nicole SOILLY, en charge de la tenue des permanences à Fontenay-sous-Bois a rencontré Monsieur GAUTRAIS, maire de Fontenay- Sous- Bois, le 9 février de 17H30 à 18h30.

Assistaient à cet échange :

Monsieur RISPAL, conseiller municipal, Madame LAO, directrice du développement urbain et Monsieur LANDAU responsable de la planification urbaine et des transports.

D'emblée, Monsieur le maire a fait part de sa pleine adhésion au projet, la sienne et celle de son conseil à l'unanimité ; il précise, à cette occasion que la gare de Fontenay est la 2ème en Ile-de France, après celle de la Défense et que l'enjeu est important.

Il déplore les polémiques en cours, uniquement centrées sur le Bois de Vincennes, qui empêchent de se concentrer sur le vrai défi qu'est le prolongement de la ligne avec les avantages que cela apportera aux communes concernées.

Il a rappelé que ce projet, très ancien, porté antérieurement par une association « métro Rigollots » avait été relancé en 2005.

Il se félicite de ce projet qui va dynamiser la commune, permettre le développement économique de l'Est parisien, d'autant que le bénéfice ira au-delà de Fontenay et intéressera les communes avoisinantes telles que Neuilly-Plaisance et Rosny-sous-Bois, sans compter l'intérêt pour les habitants de Seine-et-Marne qui accéderont au métro directement.

La commune est très active dans la mise en œuvre de ce projet, notamment en matière de négociations foncières.

Monsieur RISPAL a appelé l'attention sur un point qu'il qualifie de sensible, à savoir le financement : il met l'accent sur la difficulté à respecter les temps impartis.

Enfin, Monsieur GAUTRAIS évoque le rapport du SGPI ; il émet des réserves sur le calcul de la rentabilité qui se base sur des investigations générales à long terme soutenus par des critères qui fluctuent dans le temps sans tenir compte des critères locaux.

Il met également l'accent sur l'avis de l'AE qui est déjà ancien, et pour lequel d'IDF Mobilités a largement apporté des réponses positives tenant compte de l'évolution du projet.

Il a salué la bonne facture du dossier soumis à enquête en précisant qu'il travaillait en très bonne collaboration avec cet organisme.

Monsieur le maire sera présent à la réunion publique du 10 février 2022.

2.8.5. Entretien avec monsieur le maire de Neuilly-Plaisance

Le commissaire enquêteur en charge des permanences de Neuilly-Plaisance a été reçu à sa demande le 16 février de 17h30 à 18h00, par le maire Monsieur Christian DEMUYNCK, pour un entretien particulier au sujet du prolongement de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val de Fontenay

Au cours de cet entretien, Monsieur le Maire a fait part au commissaire enquêteur de sa position favorable à l'extension de la ligne 1 mais a émis une opposition au tracé actuel conduisant à la suppression de la zone industrielle de la Fontaine au vaisseau pour y installer même provisoirement le CDT.

En effet l'accord préalable qui avait été conclu conduisait le CDT sur la commune de Fontenay sur une zone non dépendante de Neuilly-Plaisance. Comme l'a souligné le représentant de la municipalité lors des réunions publiques du 10 et du 15 février 2022.

Cette nouvelle implantation conduirait à supprimer quelques 1300 emplois ou en tout cas à les déplacer dans des conditions plus ou moins favorables en différents points sur la commune de Neuilly-Plaisance.

De plus, cette nouvelle implantation se trouverait dans le quartier du Chalet constitué d'un habitat individuel de caractère dans lequel se trouve un EHPAD jouxtant le futur chantier et dont les accès sont faits de voies étroites et peu accessibles aux poids lourds. Sans compter la dévalorisation probable des biens pendant toute la durée des travaux dans ce quartier.

Le conseil municipal dans son ensemble demande de revenir au tracé initial même si le coût doit s'en trouver fortement changé.

D'autre part, il est à remarquer que lors de la dernière réunion publique nombre de personnes n'ont pu participer (une centaine environ) à cette réunion, une demande sera faite au Préfet pour qu'une réunion publique ait lieu sur Neuilly-Plaisance le plus

rapidement possible.

L'entretien s'est terminé à 18h00 et la date et le lieu de la dernière permanence à Neuilly-Plaisance le mardi 01 mars 2022 en après-midi ont été rappelés par le commissaire enquêteur.

2.9. Les registres papiers et les autres documents de recueil des observations

L'enquête s'est terminée comme prévu le mercredi 2 mars 2022.

2.9.1. Les registres papiers

Les registres papier ont été récupérés dans les divers lieux d'enquête par le prestataire de services PUBLILEGAL pour lequel le président de la commission d'enquête avait donné mandat pour ce faire.

Ils ont tous été déposés au domicile du président de la commission d'enquête dans l'après-midi du 3 mars 2022.

Ils sont joints au présent rapport où ils figurent en tant que **pièce jointe 13**.

2.9.2. Le registre électronique et l'adresse courriel

Le registre électronique s'est clos automatiquement le 2 mars 2022 à 18h00.

7697 observations y ont été déposées au cours de l'enquête.

2.10. Deuxième réunion de la commission d'enquête

Une seconde réunion de la commission d'enquête s'est tenue au domicile du président de la commission d'enquête le 25 février 2022 de 09h30 à 11h30.

Au cours de cette réunion le point a été fait sur le déroulement de l'enquête et sur les échéances à venir.

2.11. Troisième réunion de la commission d'enquête

Le 4 mars 2022 la commission d'enquête s'est réunie pour :

- Faire arrêter par le président de la commission les **19** registres papier de l'enquête mis en place dans les lieux d'enquête ayant recueilli **532** observations et courriers ;
- Faire le point du dépouillement de l'ensemble des observations recueillies au cours de l'enquête ;
- Arrêter les 9 thèmes retenus par la commission à l'issue de l'enquête ;
- Répartir les thèmes entre les membres de la commission d'enquête ;
- Fixer le calendrier de remise des thèmes devant être insérés dans le procès-verbal de synthèse.

2.12. La rédaction des documents de fin d'enquête

2.12.1. Procès-verbal de synthèse

Conformément à l'article 8 de l'arrêté d'organisation de l'enquête, le président de la commission d'enquête a rencontré au siège d'IDF Mobilités à Paris le lundi 14 mars les représentants d'IDF Mobilités pour leur remettre et leur commenter le procès-verbal de synthèse.

Ce procès-verbal de synthèse comprenait une lettre d'envoi ainsi que trois annexes, relatives respectivement à la synthèse des observations recueillies en cours d'enquête,

les 9 thèmes recoupant l'ensemble de ces observations comprenant des questions complémentaires posées par les membres de la commission ainsi que les verbatims et synthèses des 3 réunions publiques effectuées au cours de l'enquête.

Dans ce procès-verbal, il était également demandé à IDF Mobilités de répondre à la commission d'enquête dans les meilleurs délais et si possible conformément à la réglementation dans les 15 jours par courriel en confirmant sa réponse par voie postale (Cf. **pièce 14 jointe**).

2.12.2.Mémoire en réponse

Le **30** mars 2022, soit 16 jours après la réception du procès-verbal de synthèse, IDFMobilités a renvoyé, par courriel les réponses du maître d'ouvrage aux observations déposées en cours d'enquête et aux questions complémentaires posées. Il a confirmé son mémoire en réponse par courrier (Cf. **pièce 15 jointe**).

2.12.3.Quatrième réunion de la commission d'enquête

Le 31 mars 2002 la commission d'enquête s'est réunie pour examiner le mémoire en réponse envoyé la veille par IDFMobilités.

Les directives ont été données concernant la rédaction et la forme des appréciations de la commission d'enquête au regard du mémoire en réponse d'IDFM, chacun des membres de la commission devant faire part aux autres membres de la commission de ses appréciations, au nom de la commission, pour le 5 avril soirée au plus tard.

2.12.4.Cinquième réunion de la commission d'enquête

Une dernière réunion s'est tenue le 7 avril 2022, pour :

- Examiner et corriger éventuellement la rédaction des conclusions de la commission d'enquête ;
- Signer le rapport de la commission d'enquête ;
- Remettre au président de la commission leur demande d'indemnisation personnelle prévue par l'article R.123-25-6^{ème} alinéa du code de l'environnement.





**EVALUATION DU PROJET
SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE**

31

**LES OBSERVATIONS ET
COURRIERS RECUEILLIS**

Est récapitulé ci-après l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de l'enquête publique relative au prolongement de la ligne 1 du métro parisien.

3.1.1. Tableau récapitulatif des observations et courriers recueillis sur les registres papiers mis en place pour cette enquête

Commune	Numéro registre	Nombre observations
Paris 75012	1	20
	2	6
Vincennes	1	26
	2	52
	3	14
	4	28
	5	29
	6	22
	7	23
	8	5
Fontenay-sous-Bois	1	28
	2	48
	3	27
	4	17
Montreuil	1	42
Neuilly-Plaisance	1	122
Préfecture 94	1	22
Préfecture 93	1	1
Préfecture 75	1	0
Total général	19 registres	532

3.1.2. Tableau récapitulatif des observations recueillies sur le registre électronique et l'adresse courriel mis en place pour cette enquête

Au total ce sont **7697** observations (avec parfois des fichiers joints) qui ont été recueillies par voie électronique sur le registre dématérialisé et à l'adresse courriel mis en place pour cette enquête.

Compte tenu des nombreuses observations relevées au cours de cette enquête, la commission d'enquête a identifié 12 thématiques regroupant les diverses observations qui ont été réparties sur une grille de dépouillement.

Des cases étaient également prévues pour noter le caractère favorable ou défavorable de l'observation, ou la non-affirmation précise sur ce point.

Certaines de ces observations ont été répétées approuvant, sans commentaires particuliers, des observations précédemment déposées par des intervenants.

3.1.3. Résultats du dépouillement de l'ensemble des observations

Ce sont donc au total **8229** observations, toutes voies d'acheminement confondues qui ont été recueillies à l'occasion de cette enquête. A chaque fois qu'un des **12** thèmes listés dans la grille de dépouillement était abordé la commission d'enquête a porté une croix **X** dans la colonne correspondant à ce thème, comme dans l'exemple suivant :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	AVIS	Commentaires			
←--Observations courriers ou mails	Les impacts sur le bois de Vincennes et la remise en état	La station des Rigollots	La station des Grands Pêcheurs	La station Val de Fontenay	Les travaux envisagés à Neuilly Plaisance (tunnelier et CDT)	Les ouvrages annexes	Le maillage et les rabattements sur les nouvelles stations	Le financement du projet et l'aspect socioéconomique	Les nuisances pendant la construction	Les nuisances inhérentes à l'exploitation	La mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Les autres thématiques dont la biodiversité	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.	
	REGISTRE PAPIER N°1 DE PARIS XII^{ème} arrondissement																
	Obs 1	X												X			ANONYME a écrit : Je suis <u>contre</u> ce projet qui va défigurer le bois de Vincennes en détruisant des centaines d'arbres l'emplacement du chantier. Comment peut-on programmer un désastre écologique pareil, alors que notre pays a signé le pacte anti-déforestation de la COP 26, à Glasgow, en novembre dernier ? Comment peut-on prétendre qu'on va reboiser, alors que ce bois est riche en arbres centenaires ?

Ce sont au total 6 Tomes d'un total de 1756 pages A4 annexés à ce rapport qui rassemblent le dépouillement des 8229 observations recueillies au cours de cette enquête.

Il est aisé de constater que les 3 thèmes qui ont recueilli le plus d'observations sont le thème 1, le thème 5 et le thème 12 relatif à la biodiversité et aux atteintes environnementales.

Par ailleurs sans qu'il soit besoin d'établir des statistiques précises, il est apparu que des associations défendaient les avis favorables mais que d'autres associations s'étaient fortement mobilisées pour défendre un avis défavorable en très grande partie à cause des atteintes dans le bois de Vincennes même si dans les deux cas l'on a pu observer une grande redondance.

3.1.4. Examen détaillé des observations écrites recueillies au cours de l'enquête

Comme indiqué précédemment le dépouillement des observations et courriers a conduit la commission d'enquête à ne retenir que **9** thèmes (traités au paragraphe **3.2** suivant).

L'ensemble des observations écrites ou déposées sur le registre dématérialisé résumées dans les **6** tomes de l'annexe jointe, ainsi que le verbatim et la synthèse des 3 réunions publiques a été transmis IDF Mobilités avec les 9 thèmes élaborés par la commission d'enquête pour recueillir ses avis et commentaires (Cf. Procès-verbal de synthèse cité au paragraphe **2.12.1** ci-dessus et faisant l'objet de la **pièce 12 jointe**).

IDF Mobilités a fait part de ses avis et commentaires dans un mémoire en réponse mentionné au paragraphe **2.12.2** ci-dessus et faisant l'objet de la **pièce 13 jointe**.

Ces avis et commentaires ont été intégrés sous chacun des thèmes traités dans le paragraphe **3.2** suivant et comportent à la suite les appréciations de la commission d'enquête.



32

**LES THEMES ELABORES
CONCERNANT LE PROJET DE
PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU
METRO PARISIEN**

Elaboration des thèmes à partir des observations et des courriers

Les observations et courriers recueillis dans les registres papier, par courrier ou par voie électronique (Cf. paragraphe 3.1 ci-dessus), ont été dépouillés par tableaux en fonction des occurrences constatées (cf. **annexe en 6 Tomes** jointe séparément à ce rapport).

A partir de ce travail d'analyse et de dépouillement et compte tenu des résultats d'occurrences constatées, la commission d'enquête a élaboré **9** thèmes qui recouvrent la plupart des préoccupations exprimées par le public et ses propres questionnements.

Ces thèmes ont tous été élaborés selon le même plan, à savoir :

- ▶ Analyse et synthèse des observations et des courriers recueillis sur le thème au cours de l'enquête,
- ▶ Eventuellement, questions complémentaires de la commission d'enquête,
- ▶ Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités,
- ▶ Appréciations de la commission d'enquête.

Rappel : Les 9 thèmes retenus pour le prolongement de la ligne 1 du métro parisien sont les suivants :

N° Thème	Libellé du thème
N°1	Les atteintes au bois de Vincennes
N°2	Les gares et les ouvrages annexes (autres que bois de Vincennes et Fontaine du vaisseau)
N°3	Les travaux envisagés à Fontaine du Vaisseau
N°4	Le maillage et les rabattements possibles
N°5	Financement et rentabilité socioéconomique du projet
N°6	La biodiversité et les atteintes environnementales (autres que bois de Vincennes)
N°7	Les nuisances pendant la construction et pendant l'exploitation (autres que bois de Vincennes et Fontaine du vaisseau)
N°8	La mise en compatibilité (MECDU) des communes
N°9	Les autres thématiques abordées

Comme indiqué au paragraphe 2.8.3 ci-dessus, une fois élaborés, ces thèmes ont été envoyés à Ile de France Mobilités pour recueillir son avis et ses commentaires.

Par ailleurs la commission d'enquête a ajouté ses propres interrogations sur deux avis importants, celui de L'Autorité environnementale (Ae) et celui du Secrétariat Général pour l'investissement (SGPI).

Ile de France Mobilités a fait part de son avis et de ses commentaires dans un mémoire en réponse qui a été remis le **30** mars 2022 et qui est intégralement transposé dans les paragraphes suivants (**3.2.1** à **3.2.9**)



3.2.1. THÈME 1 : LES ATTEINTES AU BOIS DE VINCENNES

De très nombreuses observations mettent en exergue les atteintes au Bois de Vincennes qui, pour la plupart d'entre elles, les trouvent disproportionnées au regard de l'intérêt du prolongement de la ligne 1, telle que présentée à l'enquête publique, et mettent en avant sur ce point l'avis de l'Autorité environnementale (Ae).

3.2.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites et orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

En préambule, il faut noter :

D'une part, le nombre très important d'observations reçues par mails qui ont toutes bien été prises en compte par la commission d'enquête. Elles s'opposent au déboisement du Bois de Vincennes, même partiellement, en arguant que c'est un des poumons verts de Paris (Lieu de promenades, de détente, de sports, d'aération pour ceux qui n'ont pas de jardin et lieu de vie pour certaines espèces dont quelques-unes protégées et puits pour l'absorption du CO2 et de chaleur), pour certaines d'entre-elles elles demandent simplement que le projet soit revu pour prendre en compte cette opposition. On peut citer notamment les mails 2986, 3297, 3518, 4050, 5008, 5016, 5094, 5325, 5458, 5882, 6079, 6173 et bien d'autres qui expriment, par exemple de façon récurrente : « 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. ».

D'autre part, les nombreuses observations favorables au projet reçues également par mails, ont été prises en compte de la même manière par la commission d'enquête. Elles trouvent les atteintes au Bois de Vincennes minimales, compte-tenu du caractère d'intérêt public du projet en termes de déplacements mais également du mitage déjà très important du Bois (Près de 50 %) enlevant son caractère de « Bois naturel », notamment les mails 3242, 3941, 4335, 4346, 4382, 5918, 6067, 6626 et bien d'autres encore qui expliquent, par exemple : « Les bénéfices pour la population sont très importants au regard de l'impact environnemental relativement mineur. ».

3.2.1.1.1. Sur le déboisement / la tranchée Ouverte / la sortie du tunnelier / l'ouvrage d'entonnement

Ce paragraphe regroupe le plus grand nombre d'observations recueillies qui sont principalement défavorables au projet :

Obs N°8 de M. BITEREZ sur le registre papier N°1 de Paris (Extrait) a écrit :

« (...) *Le puit de sortie du tunnelier ne peut pas être localisé dans le Bois. C'est grotesque. Surtout face à une maison de retraite. Il faut le relocaliser (...)* ».

Obs N°11 d'une ANONYME sur le registre papier N°1 de Vincennes (Extrait) a écrit : « (...) *Véritable aberration environnementale et écocide : logiquement dénoncé dans le rapport de l'Autorité environnementale et dont IDFM semble totalement dans le déni ne proposant aucune alternative à la destruction de 2ha du bois de Vincennes (déclassement de 6 ha) et va détruire ce 2^{ème} poumon des Parisiens et Franciliens avec toute sa biodiversité unique et ce patrimoine historique protégé. Cela sert à quoi que la Maire de Vincennes fasse des « cérémonies » lors de la plantation d'arbres ici ou là si c'est pour détruire 2Ha d'arbres qui sont plus que centenaires. (...)* ».

Obs N°8 d'un ANONYME sur le registre papier N°2 de Vincennes (Extrait) a écrit : « (...) *Si la tranchée ouverte peut être évitée, pourquoi pas, mais pas à n'importe quel prix ! Trop d'écologie tue l'écologie. (...)* ».

Mail 38 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« Les mesures compensatoires prévue par IDF mobilités ne sont pas satisfaisantes et non respectueuse du code de l'environnement. La démarche ERC n'a pas été scrupuleusement respectée par le maître d'ouvrage. L'étude d'impact est incomplète. ».

Obs N°14 du Collectif « Touche Pas à Mon Bois » sur le registre papier N°1 de Paris (Extrait) a écrit :

« (...) « L'emprise du chantier dans le Bois est estimée à 20 000 m² ». Ce chiffre est issu de la phrase suivante issue du rapport de l'Autorité Environnementale (page 17) : « Des incidences sont identifiées sur quatre secteurs. Les plus importantes résultent du défrichement et ses effets induits sur la faune associée au boisement du Bois de Vincennes pour une surface totale de 1,9 ha, dont 1,18 ha de hêtraie-chênaie et 0,27 ha d'alignements d'arbres » (...)

Par ailleurs, ce chiffre de 20 000 m² sous-estime probablement très largement la réalité des dommages aux bois, dans la mesure où toutes les zones de tunnel réalisées en « méthode traditionnelle », c'est-à-dire théoriquement sans incidence en surface, impliqueront, étant donné la faible profondeur du tunnel, la destruction des systèmes racinaires et donc des arbres en surface. C'est d'ailleurs ce qu'Ile de France Mobilité reconnaissait dans le DOCP de décembre 2013 (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales sur le projet de prolongement de la ligne 1 du métro), p.83 : « En effet, la méthode traditionnelle est complexe techniquement à mettre en œuvre. De plus, elle n'épargnerait pas la végétation du secteur dans la mesure où les racines des arbres seraient directement impactées. Enfin, la caractéristique des sols impliquerait le recours à des injections pouvant avoir des impacts négatifs sur le milieu naturel. » (...)

Nous invitons à cet égard la Commission d'Enquête à demander à Ile de France Mobilité de chiffrer le nombre de mètres cube de bétons qui vont être déversés dans le Bois de Vincennes, en surface et sous le niveau du sol, en intégrant les ouvrages temporaires nécessaires aux travaux. (...)

Nous avons mené un recensement des arbres remarquables, et notamment des chênes, sur la zone concernée par le chantier. La carte recensant les chênes qui vont être détruits figure en annexe 4 du présent document. Le recensement fait ressortir 113 chênes de plus de 50 ans qui sont un patrimoine naturel inestimable. En prenant en compte tous les arbres présents sur la zone, nous estimons que le déboisement concernera plus de 1 000 arbres (très loin des chiffres avancés par Ile de France Mobilité, qui sont très largement sous-estimés, ce qui pose d'ailleurs question sur l'objectivité des documents présentés à l'enquête publique) En particulier, un chêne pédonculé caractérisé de « remarquable » par la ville de Paris est à proximité immédiate de la zone de chantier. Il est âgé entre 210 et 280 ans, ce qui en fait l'un des plus vieux, sinon le plus vieux chêne de Paris, et les experts consultés sont unanimes sur le fait que les désordres engendrés par la zone de chantier, et l'impact probable sur son système racinaire du fait de la proximité du chantier, le condamneraient inéluctablement. Malgré l'engagement de reboiser (partiellement) postérieurement aux travaux, les dommages seront irrémédiables. Il faudra plus de 50 ans après la fin des travaux pour que les zones déboisées retrouvent un aspect proche de leur état actuel, et plus d'une centaine d'années pour remplacer tous les arbres remarquables aujourd'hui menacés. (...) ».

Mail 117 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Ce projet est une catastrophe environnementale. Le bois de Vincennes est un joyau, qui est classé. C'est un monument national au même titre que la tour Eiffel. Aurait-on détruit la tour Eiffel pour construire un métro ? Assurément non ! On aurait trouvé un moyen technique de ne pas la détruire. (...) ».

Mail 182 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) L'intérêt général doit primer ! L'argument écologique sur la préservation du bois de Vincennes, auquel nous sommes tous attachés, n'est pas justifié puisqu'après travaux (dont les nuisances devront être minimisées) et reboisement il restera 200m² maximum non reboisé soit 0,002% de la surface totale du bois de Vincennes ! (...) ».

Obs N°7 de M. MEYER sur le registre papier N°1 de Fontenay-sous-Bois (Extrait) a écrit :

« (...) J'ai bien conscience de la problématique de déboisement du bois de Vincennes et il me semble nécessaire de donner des GAGES DE CONFIANCE aux personnes qui sont sceptiques quant aux mesures compensatoires (3 arbres replantés pour 1 arbre arraché) ; ainsi je demande solennellement à la commission d'enquête qu'une exigence particulière soit inscrite NOIR SUR BLANC afin de garantir que des arbres seront bien replantés. (...) ».

Mail 522 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Avez-vous pensé aux animaux, aux insectes, aux arbres, à la vie ? Tout cela pour un confort en plus, c'est tellement égoïste ! Au mieux, si vous souhaitez relier et/ou rapprocher les deux villes, construisez alors des pistes cyclables ! Cela ferait plus que du bien à beaucoup de gens de faire un peu de sport le matin avant d'aller au travail plutôt que de prendre la voiture !

Pour rappel, couper des arbres est une catastrophe écologique : Risque d'inondations plus élevé, assèchement des nappes souterraines, contamination des eaux et de l'air (plus d'arbres, plus de drainage d'eau et de CO₂, destruction de plusieurs écosystèmes et destruction progressif du futur et de la vie.

A vouloir bétonniser à tout va, vous léguerez un futur de misère et de catastrophes aux jeunes générations. Est-ce vraiment cela que vous souhaitez ? Un futur gris, et sans lendemain ? (...) ».

Mail 1302 de M. LEROY (Extrait) a écrit :

« Propriétaire d'une forêt dans les Vosges, j'ai dû faire abattre 4 ha d'arbre à cause d'une maladie liée au réchauffement climatique. Profitons de cette chance pour reboiser le bois de Vincennes avec des essences qui résisteront à l'évolution du climat. ».

Obs N°4 d'une ANONYME sur le registre papier N°4 de Vincennes (Extrait) a écrit : « (...)

Le bois : Une honte ! un massacre ! un sacrilège ! Abattre 11 chênes de plus de 100 ans voire 200 ou 300 ans ! Oser s'attaquer au bois de Vincennes même André Malraux, ministre du Général de Gaulle a protégé et classé le bois en 1960 ! (...) ».

Obs N°10 d'une ANONYME sur le registre papier N°6 de Vincennes (Extrait) a écrit : « (...)

Le nombre d'arbres abattus ne comprend que les sujets anciens, sans tenir compte des arbres jeunes, ni du complexe réseau de leurs racines, ni des mycorhizes. Toute la zone autour de l'hectare déboisé en souffrira forcément ! Quels sont ces « déboisements ponctuels » favorisant la circulation des engins de chantier ? Quelle surface supplémentaire sera impactée ? Le projet prévoit des « injections » sans en préciser la nature. Quelles incidences sur les arbres en surface ? (...) ».

Mail 1514 de Mme LE BUZULIER (Extrait) a écrit :

« (...) Porter atteinte au bois de Vincennes c'est détruire un des derniers espaces encore un peu sauvages tout près de Paris (...) ».

Obs N°15 de Mme LE BAILLY sur le registre papier N°1 de Fontenay-sous-Bois (Extrait) a écrit :

« (...) Le prolongement d'une ligne de métro est d'utilité publique... MAIS lorsque ce projet détruit un des rares environnements naturels – même en partie- alors il contrevient à l'utilité publique, il est contraire à l'utilité commune, c'est un fossoyeur du bien commun.

Vous allez détruire une partie du bois peu importe si c'est une petite ou une large surface, Vous allez détruire ce qui appartient aux générations futures c'est irresponsable égoïste et vil. (..) ».

Obs N°16 d'un ANONYME (Signature illisible) sur le registre papier N°7 de Vincennes (Extrait) a écrit :

« (...) Ce sont bien plus que 79 : le calcul est simple : Il y a 1 arbre par 10 m² et il y a un minimum de 14.000 m² qui seront impactés : 14.000 m²/10 m² ≠ 1400 arbres minimum. Sur 6ha = 60.000 m², cela fait 60.000/10 ≠ 6000 arbres. Arrêtez SVP de parler de 79 arbres, c'est insultant pour ceux qui parcourent le bois tous les jours. ».

Mail 1530 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Il faut préserver le bois, mais ça ne doit pas être une mauvaise excuse empêcher un projet aussi important que celui-ci. Il y a plein de moyens de compenser les travaux dans le bois, et de rendre le bilan positif. (...) ».

Obs N°26 de Mme KHIARI sur le registre papier N°2 de Fontenay-sous-Bois (Extrait) a écrit :

« (...) 1 arbre centenaire n'égale pas 3 arbrisseaux. Les racines nécessaires ne pourront pas recréer la forêt. (...) ».

Obs N°7 d'un ANONYME sur le registre papier N°1 de Montreuil (Extrait) a écrit : « (...) Si le bois est attaqué par le projet, ce n'est pas une jeune pousse ou 3 jeunes plants qui équivalent à un arbre centenaire. Il faudra plusieurs décennies avant que le bois retrouve son aspect. (...) ».

Obs N°22 de M. TISSON sur le registre papier N°3 de Fontenay-sous-Bois (Extrait) a écrit :

« (...) Bien sur quelques arbres seront sacrifiés mais n'oublions pas qu'ils seront remplacés et qu'un arbre jeune absorbe plus de CO₂ qu'un vieux. (...) ».

Obs N°55 de M. BRMAN sur le registre papier N°1 de Neuilly - Plaisance (Extrait) a écrit :

« (...) Nous considérons qu'il est inadmissible en 2022 de pratiquer une saignée dans le bois de Vincennes en abattant entre autres toute une série d'arbres centenaires. Les dégâts causés ne seront pas réparables avant cinquante ans au mieux. C'est un désastre écologique

Obs N°11 d'un ANONYME sur le registre papier N°1 de Montreuil (Extrait) a écrit : « (...) Aucune des mesures de compensation (planter 3 arbres à la place d'un arbre centenaire ou plus, oser dire qu'entre les arbres il n'y a que de la pelouse, c'est se moquer de nous tous !) ne pourra faire le job que ce bois fait. Diminuer la température en été comme en hiver, capter du CO₂, jardin de biodiversité unique, avec une faune protégée qui va disparaître pendant toute la durée des travaux et ne reviendra jamais contrairement à ce qui est dit par IDFM. (..) ».

Obs N°5 de Mme la maire de Vincennes sur le registre papier N°8 de Vincennes (Extrait) a écrit :

« (...) En matière environnementale le Bois ne doit en aucun cas servir de variable d'ajustement. Nous demandons à l'ensemble des parties de s'engager dans un chantier vertueux. A l'heure de la transition écologique il nous faut donc être encore et toujours plus vigilant pour réduire au maximum l'impact environnemental sur ce projet. Il est, en effet, de notre responsabilité collective de veiller à ce que soient affinées aux maximum les mesures adaptées pour éviter, réduire et compenser leurs impacts négatifs sur l'environnement. Il

conviendra que le maître d'ouvrage réduise de même au maximum la surface de l'emprise des différents chantiers. Nous souhaitons la conservation de la totalité des arbres d'alignements, ainsi que l'arbre remarquable (chêne remarquable d'environ 200 ans) identifié sur le plan de gestion arboricole du Bois de Vincennes à proximité des emprises travaux. Dans la mesure du possible il conviendra d'éviter au maximum l'abattage des arbres. (...) ».

Mail 731 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Pourquoi avoir choisi de creuser 2 tunnels dans le bois - n'est-il pas possible de se contenter d'un seul tunnel ? - cela diminuerait très fortement la surface à déboiser ? Pourquoi mettre le cratère de sortie du tunnelier en plein dans une zone boisée et pas dans une plaine ou sur une route - cela diminuerait la surface à déboiser également ? (...) ».

Obs N°34 d'un ANONYME sur le registre papier N°1 de Montreuil (Extrait) a écrit : « (...) Contre la destruction du bois de Vincennes qui est aujourd'hui notre seul vrai poumon, un vrai bois de biodiversité, sauvage (en particulier la zone qui sera impactée) et classé. Les arguments et déni de IDFM dans les réunions publiques sont indécentes et nous prennent vraiment pour des imbéciles. Il y'a bien plus de 79 arbres ! Sur 2 Ha détruits et 6 Ha déclassés, c'est un vrai massif forestier avec des chênes et arbres centenaires, arbustes, clairières, etc... Le tout à l'état sauvage avec une faune incroyable et préservée. Venez constater les lieux jours et nuits. Par ailleurs, stop à l'argument d'IDFM qui ose dire que ces arbres ne résisteront pas au réchauffement climatique. Contre un tracé de tunnel traditionnel dans le bois (2 tunnels à faible profondeur qui va impacter les racines de tous les arbres centenaires et polluer le sol à jamais). Contre une tranchée à ciel ouvert (comme en 1900) dans le bois. (...) ».

Mail 1679 de M. PERROT (Extrait) a écrit :

« (...) On vient tout juste de couper des centaines d'arbres vieux de plusieurs siècles pour reconstruire la charpente de Notre-Dame, ça n'a ému personne ! Pourtant plus de la moitié de la population française est non-croyante !

Et là certains pleurent pour quelques arbres situés en bord de route d'un « bois » qui ressemble plus à un parc qu'autre chose. C'est ubuesque !

L'hypocrisie à son paroxysme.

Un projet comme celui-ci est infiniment plus important que quelques arbres, surtout que ce projet prévoit la plantation d'arbres derrière. (...) ».

Mail 2256 de M. HETROY (Extrait) a écrit :

« (...) L'emprise sur le bois de Vincennes n'étant que provisoire et très restreinte, il n'y a aucune raison de monter cet aspect du projet en épingle, d'autant que toutes les replantations nécessaires sont déjà prévues. (...) ».

Mail 3060 de M. MADJARIAN (Extrait) a écrit :

« (...) Je suis allé voir la zone d'emprise prévue dans le bois. Faut vraiment être sans cœur pour accepter en l'état le projet. L'intérêt personnel ne doit pas l'emporter sur la nécessaire préservation de la nature. Il faut trouver une alternative technique à ce projet. Cela saute aux yeux quand on se balade sur place. (...) ».

Mail 3274 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Les racines des arbres vont au MOINS 1 ½ fois le diamètre de la couronne de l'arbre. (Couronne de l'arbre = son diamètre comprenant l'amplitude des branches, pas uniquement le diamètre du tronc !) Et peu parfois aller jusqu'à 8 fois !!!!!

Ce n'est pas parce qu'on protège un tronc en surface qu'on ne le tuera pas en creusant autour, à côté.

Quand IDF mobilités dit que seulement une centaine d'arbres seront coupés et qu'ils feront le nécessaire pour ne pas endommager les arbres qui peuvent éviter une coupe, c'est sans tenir compte que creuser de ces arbres détruira leurs racines et les feront mourir à petit feu. C'est inévitable si le chantier se fait à ciel ouvert.

Donc on parle bien de BEAUCOUP PLUS d'arbres qui seront tués par ces travaux. C'est d'ailleurs sans doute pour ça, qu'autant de surface sera déclassée, et le sera à jamais, puisque rien ne poussera correctement sur des sols artificialisés. C'est ÇA la vérité !

La seule solution pour éviter un carnage, c'est de faire un tunnel par dessous, en profondeur ou de NE PAS passer par le bois. (...) ».

Mail 4178 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Scénario Star Trek. Comme dans le futur on aura la télétransportation, la fusion à froid et les vaisseaux volants, vélos à lévitation magnétique ou modules antigravité (les voitures électriques autopilotées, les tramways, les bus en site propre et le télétravail c'est trop "as-been"), je m'oppose au génocide-massacre-écocide et demande que le projet soit modifié pour préserver le bois. (...) ».

Mail 4242 de M. BRODEO (Extrait) a écrit :

« (...) NON A L'ARRACHAGE DES ARBRES ... PAR LA TEMPÊTE DE 1999

La réalité écologique n'est pas de s'inquiéter du sort de 79 arbres qui sera largement compensé par ce projet. La tempête de 1999 avait ravagé la moitié du bois de Vincennes et les premiers arbres à s'être couchés étaient centenaires. Et il y en aura d'autres si l'Homme n'agit pas.

Ce prolongement participe à la lutte contre le réchauffement climatique, elle est là la vraie écologie. Il faudrait plutôt parler des externalités positives du transport public.

Si dans le cadre du Grand Paris Express, les extensions de la L14 vont en faire son épine dorsale Nord/Sud, le prolongement de la ligne 1 en automatique intégral pourrait tout autant être l'épine dorsale du Grand Paris dans son axe Est/Ouest, cela mérite d'être mis en avant.

Un métro automatique, c'est l'assurance d'une offre de transport à 100% qui améliore la qualité des villes et des vies. (...) ».

Mail 4402 de Mme DEWAELE (Extrait) a écrit :

« (...) Des arbres coupés, souvent, des arbres plantés, régulièrement. C'est la vie du Bois de Vincennes, qui n'a jamais été figé. Ce projet prévoit des travaux dans la partie Nord du bois, je comprends que cela dérange les riverains, mais les travaux ne durent qu'un temps, le métro et la transition énergétique, elle, serait définitive.

De même, des arbres seront coupés pour le chantier, moins d'une centaine. Ça ne fait jamais plaisir, mais plusieurs centaines seront replantés ! Comment s'opposer à ça ? Encore une fois, des arbres sont coupés dans le bois, tous les mois !

L'amoureuse du bois et de la nature que je suis, me pousse à soutenir ce projet parce qu'il profitera à tous ! Les humains, le bois, et la planète. (...) ».

Mail 4843 de M. BOIRON (Extrait) a écrit :

« (...) Le bois est le poumon vert de notre est parisien et est déjà bien mis à mal par le manque d'entretien, le non-respect de certains mais j'estime qu'il faut le préserver coûte que coûte. Pour nous humains (les canicules vont se reproduire et une zone de verdure, de fraîcheur sera de us en plus nécessaire), pour la flore et la faune qui tente de résister déjà difficilement à toutes les attaques et dévastés humains...désengorger la ligne à est en soit une idée qui doit aboutir mais pas au prix d'années de nuisances, de dégradation du cadre de vie, de destructions d'habitation aussi (comme les expropriations qui auront lieux ne serait-ce que pour les stations. En particulier aux rigollots que je connais fort bien. Des

travaux des années durant qui vont pénaliser les riverains, les travailleurs pour une hypothétique amélioration dans x années...une bétonisation aussi qui va se poursuivre sous couvert de dire que désormais un accès de plus aux transports... (...) ».

Mail 4886 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Contre le prolongement s'il demande à couper ne serait-ce qu'UN SEUL arbre. Un arbre met au minimum 30ans à devenir mature donc vos projets de reboisement sont de la poudre aux yeux. À l'heure de l'urgence écologique, vos ambitions sont mortifères. (..) ».

Mail 5014 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Je suis CONTRE ce projet qui est totalement extravagant /disproportionné par rapport au petit bénéfice de quelques usagers de ces 2 stations supplémentaires. C'est un projet qui est en discussion depuis des décennies et ne s'est jamais concrétisé pour de bonnes raisons : l'impact destructeur sur le bois et le coût astronomique pour 2 stations Il a été remis à l'ordre du jour avec la soi-disant opportunité de se raccrocher au projet de Grand Paris et donc Val de Fontenay qui est déjà largement desservie via RER A (en 1 station à Vincennes) , RER E, la future 15 et Tramway 1)-+ et le push de lobbies avec l'opportunité d'investissements immobiliers pharaoniques / plus-values de leur bien face aux gares gigantesques /centres « commerciaux » dans ces petits quartiers tranquilles la journée .

NON à la destruction du moindre Hectare du Bois de Vincennes et de sa biodiversité (prévu 2Ha détruits / 6 Hectares déclassés) Et inacceptables le déni / sous-estimation de IDFM sur le nombre d'arbres touchés, sur les mesures de compensation ridicules (3 arbres voire plus ne remplaceront JAMAIS 1 arbres centenaire abattu et la biodiversité qui l'entoure), déni et aucune mesure qui ne pourra reconstituer les sols naturels (aujourd'hui quasiment les seuls authentiques / d origine de Paris) qui vont être pollués par les injections de stabilisateurs . Inacceptable le discours d IDFM mentionnant que ces arbres seraient de toutes façons détruites par le réchauffement climatique.

NON à la destruction de la Faune et des ces espèces protégées qui OUI vivent bien dans cette zone de 6 Hectares déclassés pour toute cette zone de travaux. Et contrairement à ce prétend IDFM ces espèces vont mourir ou partiront à jamais et nous ne pourrons JAMAIS reconstituer cette biodiversité unique existante. (...) »..

Mail 5513 de l'ASSOCIATION GNSA (Extrait) a écrit :

« (...) Des milliers d'arbres abattus dont plusieurs dizaines de sujets centenaires situés sur l'emprise du chantier. Les grands arbres, le climat, la qualité de l'air et la santé publique sont liés. Il n'est plus possible aujourd'hui, eu égard aux enjeux climatiques et sanitaires, de continuer à artificialiser les sols et à abattre des grands arbres. Ces derniers offrent leurs bienfaits dans de nombreux domaines : ils rafraîchissent l'air, absorbent les gaz polluants, captent les particules fines et très fines, fournissent de l'oxygène, maintiennent les sols, améliorent la qualité de l'air, isolent phoniquement, donnent de l'ombre, abritent des espèces animales.

Nous rappelons que la France a été condamnée le 10 juillet 2020 par le Conseil d'Etat au sujet de la qualité de l'air. Trois ans après une première décision non suivie de faits, la plus haute juridiction administrative a ordonné au gouvernement de prendre des mesures pour réduire la pollution de l'air sous astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard.

A son tour, la Cour des comptes a dénoncé dans un rapport publié le 23 septembre 2020 le non-respect des normes européennes qui, au-delà des conséquences sanitaires, représente « des risques juridiques et financiers importants pour l'Etat ». Rappelons, par la même occasion, que la France a aussi été condamnée par la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) par une décision du 24 octobre 2019 pour avoir dépassé « de manière systématique et persistante » la valeur limite annuelle fixée pour le dioxyde d'azote. Une sanction intervenue après de nombreux avertissements de la part de la Commission

européenne quant au non-respect des engagements de la France sur l'amélioration de la qualité de l'air. L'exposition aux particules fines et au dioxyde d'azote (NO₂) est responsable chaque année en France de 48 000 à 67 000 décès prématurés.

Mise en danger des espèces présentes dans le bois (merles, écureuils roux, chouettes, renards, hérissons d'Europe, mésanges, geais, fauvelles, chiroptères, verdiers d'Europe, moineaux, passereaux, grèbes huppés, pics noirs, capricornes du chêne, etc.) dont certaines sont protégées. (...) ».

Mail 5865 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Je soutiens l'abattage de 79 arbres pour 100000 voyageurs chaque jour. Je soutiens les mesures compensatoires qui prévoient la plantation de 400 arbres et la fermeture de nouvelles voies dans le bois : moins de voiture c'est indispensable ! (...) ».

Mail 5881 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) J'habite à Nouméa et mes amis m'ont alerté sur ce qui allait se passer dans le bois. Comme tous les membres du réseau des écolos radicaux, je m'insurge contre l'abattage de 40 000 arbres sur plus de 20 ha dans le bois de Vincennes. Comment peut-on penser de tel projet au XXI^e siècle ? (...) ».

Mail 5988 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Lors d'une réunion publique à Fontenay-sous-Bois, un des représentants d'Ile-de-France Mobilités a déclaré que le projet de prolongement de la ligne 1 n'avait pas pour but et ne pourrait pas désengorger le RER A et encore moins l'A86.

En effet, d'après les études présentées dans le dossier d'enquête publique, il apparaît que seules 6 à 7 % des utilisateurs probables du prolongement seraient d'anciens automobilistes. C'est effectivement négligeable.

Donc, ce projet de prolongement n'est pas révolutionnaire : du jour au lendemain, ce ne sera pas que 7% d'automobilistes en moins.

Et dans le même temps, ce qui est certain d'après le tracé retenu, c'est la destruction de plusieurs centaines de chênes centenaires, d'espèces protégées (faune sauvage) avec injection de produits stabilisateurs polluants dans les sols du Bois avec pollution des nappes phréatiques.

L'humain n'a pas à faire ce type de travaux délabrants dans un Bois qu'il se doit de respecter. (...) ».

Mail 6014 de l'Association « Pour un monde fertile » (Extrait) a écrit :

« (...) Au nom de l'association "Pour un monde fertile", dont je suis le Président, je vous communique notre totale opposition à ce projet.

En effet le projet de prolongement de la ligne 1 porte atteinte à l'environnement par la destruction d'une partie du bois de Vincennes, de ses arbres pour certains multi centenaires, et de l'écosystème qui lui est rattaché.

Cette atteinte à l'environnement est en totale contradiction avec la notion d'utilité publique, dans un contexte où la lutte contre le réchauffement climatique, la protection de la biodiversité doivent se situer au cœur des priorités des politiques de la ville.

Ce projet aboutira à un enlaidissement considérable de la zone concernée. Les travaux provoqueront des nuisances déplorables notamment pour les résidents de l'EHPAD riverain.

Le bois de Vincennes n'est pas seulement un patrimoine écologique mais aussi historique qu'il faut protéger pour l'intérêt du plus grand nombre. (...) ».

Mail 6070 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Je suis bûcheron de la ville de Paris au bois de Vincennes.

J'ai calculé que le bois qui serait coupé représenterait 2000 tonnes.

En effet, un arbre de 50 cm de diamètre pèse 6 tonnes.

Or, un plan forestier pèse 100g.

La RATP annonce trois plans forestiers pour un arbre coupé.

Déjà, un plan sur 10 survit sur 5 ans.

Ensuite on veut remplacer 7 tonnes d'arbres par 300g de plans forestiers ??

Il faudrait planter 20 millions de plans forestiers pour remplacer 2000 tonnes d'arbres. Impossible. (...) ».

Mail 6211 de M. EDELINE (Extrait) a écrit :

« (...) Les observations émises par une minorité de personnes concernant l'impact écologique sur le bois de Vincennes me laissent perplexe.

Je l'entends, il est toujours triste d'abattre des arbres mais il est également triste de voir une population appartenant en grande majorité à des classes populaires de vivre dans des quartiers enclavés que sont Grands pêcheurs et Val de Fontenay. Cette même population qui se lève tôt pour aller souvent travailler dans Paris met en moyenne 45 minutes en bus aux heures de pointe pour rejoindre le métro Croix de Chavaux depuis Grands Pêcheurs. C'est un temps considérable !

De plus, l'accès au bois à des gens qui ont peu d'espaces verts à proximité de chez eux ne peut être qu'un facteur important de cohésion sociale. (...) ».

3.2.1.1.2. Sur le déclassement du Bois de Vincennes sur 6 hectares

Dans ces contributions, le public ne comprend pas l'importance de la surface qu'il est proposé de déclasser et s'interroge sur la transparence de cette démarche :

Obs N°14 Collectif « Touche Pas à Mon Bois » sur le registre papier N°1 de Paris (Extrait) a écrit :

« (...) Une atteinte irréversible à un site classé et à un site inscrit : Il est également prévu de « déclasser » 60 000 m² au sein du Bois pour mener à bien les travaux. Ile de France Mobilité justifie cette surface de la manière suivante : « L'emprise retenue couvre l'intégralité des besoins en emprises travaux réalisés en surface, mais aussi en sous-sol puisque des injections de consolidation des tunnels pourraient potentiellement avoir lieu sur les sections en souterrain avec des déboisements ponctuels. Par ailleurs, une marge de 10 mètres autour des emprises a également été définie pour permettre le passage d'engins si besoin autour de ces emprises travaux » (pièce I – mémoire de réponse à l'avis de l'AE – page 115). En clair, Ile de France Mobilité se réserve le droit de détruire le Bois sur un périmètre allant jusqu'à 60 000 m². (...) ».

Mail 3137 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Impact sur le bois de Vincennes : 6 ha déclassés, où l'on pourra faire à peu près ce qu'on veut. (...) ».

Obs N°26 de Mme DAS sur le registre papier N°2 de Paris (Extrait) a écrit :

« (...) Par décret du 22 novembre 1960, le Bois de Vincennes a été classé. Le déclassement de 6 ha de ce bois, l'abattage sur environ 2 hectares pour une tranchée à ciel ouvert entraîne le massacre de milliers d'arbres dont des chênes bi ou tri centenaires et le sacrifice d'espèces protégées de tout genre sur l'ensemble de sa superficie.

En ces temps de réchauffement climatique, de crise sanitaire et plus récemment de la menace d'un conflit mondial, ce projet est indécent.

Nous devons conserver l'intégrité du Bois de Vincennes qui est le plus grand poumon vert de Paris et des communes limitrophes. L'amputer serait une hérésie. (...) ».

Obs N°1 d'un ANONYME sur le registre papier N°2 de Vincennes (Extrait) a écrit :

« (...) En l'état cette enquête n'est pas complète et l'on peut y voir alors une volonté de minimiser l'impact de ce projet sur le déboisement. M. le rapporteur de l'enquête publique, vous devez donc impérativement exiger des pièces complémentaires (plan précis des zones de déboisements et indication des surfaces. (...) ».

Mail 3241 de M. CHIRIE (Extrait) a écrit :

« (...) Le bois de Vincennes constituant l'un des poumons verts de l'Île-de-France, et cette dernière souffrant de beaucoup de pollution, il est très important que les recommandations de l'Autorité environnementale visant à diminuer au maximum l'impact du projet sur le bois de Vincennes soient très sérieusement prises en compte par le projet. Faute d'une telle prise en compte, de nombreux citoyens s'opposeront vigoureusement et légitimement au projet. (...) ».

Mail 5679 de Mme MARIE (Extrait) a écrit :

« (...) J'ai lu dans les réponses des maîtres d'ouvrage la réalisation de la mise à jour de l'étude d'impact pour la présenter à l'Autorité environnementale notamment. Un peu plus loin, je relève que cette étude d'impact à jour sera jointe aux différentes demandes d'autorisations restant à obtenir pour le projet préalablement au démarrage des travaux (...) le projet sera très probablement soumis, au titre de l'article L181-1 du Code de l'environnement portant sur l'eau, les espèces protégées, les sites classés et le défrichement. Il est évident que ce projet a des impacts sur les sites classés, sur les espèces protégées. Par décret du 22 novembre 1960, le bois de Vincennes a été classé parmi les sites pittoresques. "Un site classé est un site de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, dont la qualité appelle, au nom de l'intérêt général, la conservation en l'état et la préservation de toute atteinte grave. Comment est-il possible en 2022 d'envisager de déclasser même une partie du bois ? A l'heure où de protéger la biodiversité est devenu un leitmotiv, où la nécessité de préserver des espaces naturels en milieu urbain et même à innover jusqu'à végétaliser les façades, les toits pour la qualité de vie, quel paradoxe d'envisager de le faire. Quel antagonisme criant avec la prise de conscience de sauvegarder la Nature (et donc l'espèce humaine incluse). Certes, les partisans dont je respecte les arguments, rétorquent (réponse à la recommandation n°10 de l'AE) que des compensations au défrichement sont prévus. Je souligne qu'il est stipulé expressément : d'une part "il n'est pas certain qu'il puisse s'agir d'une reconstitution totale d'habitat forestier" pour les emprises définitives...d'autre part pour les emprises chantier, "vocation à être restituées sans entraîner de modification de la destination forestière du site. L'impact temporaire de surface (...) représente 13 700m².

Alors pourquoi déclasser plus que nécessaire ? Mais surtout l'adjectif temporaire m'interpelle. Le temporaire est inadéquat. La temporalité ne va être si provisoire. Preuve en est que le bois porte encore les stigmates de la tempête de 1999... L'écosystème historique sera anéanti. L'écosystème secondaire proposé ne pourra jamais remplacer ce dernier en un claquement de doigt. Paris ne s'est pas fait en un jour. Il en va de même dans ce cas. Par ailleurs, il faudra également obtenir une dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées (dite "Autorisation CNPN") ! Les "dames blanches" (arrêté du 29 oct. 2009), les hérissons et les écureuils (arrêté du 23 avril 2007) pour ne citer qu'eux sont des espèces protégées... (...) ».

3.2.1.1.3. Sur le positionnement de la « Base vie »

Peu de contributions sur ce thème qui ne semble pas inquiéter puisque le positionnement de la base vie empiète peu sur bois lui-même (Clairière) :

Obs N°5 de Mme la maire de Vincennes sur le registre papier N°8 de Vincennes (Extrait) a écrit :

« (...) La préservation du maximum d'arbres doit guider ce chantier, c'est la raison pour laquelle nous souhaitons que la base vie du chantier soit installée dans une clairière et qu'en aucun cas des arbres soient abattus pour son installation. Il conviendra que le maître d'ouvrage réduise de même au maximum la surface de l'emprise des différents chantiers. Nous souhaitons la conservation de la totalité des arbres d'alignements, ainsi que l'arbre remarquable (chêne remarquable d'environ 200 ans) identifié sur le plan de gestion arboricole du Bois de Vincennes à proximité des emprises travaux. Dans la mesure du possible il conviendra d'éviter au maximum l'abattage des arbres. (...) ».

3.2.1.1.4. Sur les ouvrages annexes et le poste de redressement positionnés dans le bois et leurs impacts sur la Dame Blanche

De nombreuses contributions s'inquiètent de leurs positionnements directement à proximité des riverains de la Dame Blanche et notamment de son EPHAD :

Obs N°14 Collectif « Touche Pas à Mon Bois » sur le registre papier N°1 de Paris (Extrait) a écrit :

« (...) Des OA1 et OA 2 venant défigurer le site classé du Bois de Vincennes et le site inscrit des Franges du Bois de Vincennes. Il est en outre prévu de construire respectivement une grille de ventilation de 20 m2 (OA2) et un poste de redressement (OA1) en lisière du Bois de Vincennes. Le poste de redressement correspond à « un édicule de 120 m2 d'emprise au sol pour une hauteur de 7 m environ en vis-à-vis des résidences » (source p.20 avis de l'Autorité Environnementale). L'Autorité Environnementale note par ailleurs qu'un « un tel édicule paraît, en première approche, peu compatible avec le site classé au titre des paysages ». Le rapport de l'Autorité Environnementale relève en outre que : « Les impacts des ouvrages OA 1 et OA 2 apparaissent a priori encore beaucoup plus problématiques : les travaux conduiront à déboiser environ 0,72 ha en site classé, face à des résidences de quelques étages en site inscrit » En effet, ce poste de redressement viendra s'insérer en lisière du Bois, le long d'une promenade marquée par un alignement de chênes et marronniers centenaires, au sein d'un site classé et en lisière du site inscrit des franges du Bois de Vincennes (pour son intérêt architectural) (...) ».

Obs N°13 d'un ANONYME sur le registre papier N°1 de Vincennes (Extrait) a écrit :

« (...) Il est « quasi criminel » d'installer les travaux d'entonnement et le puits du tunnelier et le poste de redressement devant l'EHPAD et les résidences. (...) ».

Obs N°10 de Mme GUERIN sur le registre papier N°2 de Vincennes (Extrait) a écrit :

« (...) Comment a-t-on envisagé de construire un poste de redressement de 6m/12m et de 5m de hauteur devant une maison de retraite. A-t-on manqué autant d'humanité pour ne pas laisser nos aînés finir leur vie en paix ? Peut-il être déplacé ? (...) ».

Mail 638 d'un ANONYME a écrit :

« Le tracé conçu par Ile-de-France Mobilités prévoit de creuser le puits de sortie du tunnelier dans le bois, en face de l'EPHAD de la Dame Blanche : est-ce humainement acceptable ? Aujourd'hui les médias ne parlent que du scandale ORPEA et des maisons de retraite... et ce projet bruyant, polluant juste en face de nos aînés ?

Des engins de chantier à la place des écureuils et des oiseaux ... quel spectacle ! ».

Obs N°22 du Cabinet d'Avocat HUGLO LEPAGE sur le registre papier N°7 de Vincennes (Extrait) a écrit :

« (...) La zone environnant le raccordement à la station de Château de Vincennes est fortement urbanisée, accueillant qui plus est une population sensible (EPHAD).

C'est pourtant là, au plus proche de la population riveraine, et notamment de la plus sensible qu'il a été prévu, contre toute logique, d'installer les ouvrages et équipements sources des nuisances les plus lourdes.



Vous l'aurez certainement déjà constaté, à tout le moins vous l'aura-t-on déjà signalé, c'est précisément juste à côté du poste de redressement (OA 1) et les grilles de ventilation et trappes d'accès de l'OA 2 que se situe la maison de retraite de La Dame Blanche, soit un EPHAD médicalisé, ainsi que nombre de riverains. ».

Mail 1075 de M. GAL (Extrait) a écrit :

« (...) Je ne pense pas que la construction du poste de redressement dans le bois de Vincennes soit judicieuse et je suggère la construction de celui-ci ailleurs comme dans les emprises de la ligne du RER A situées à proximité. (...) ».

Mail 1365 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Habitant sur l'Avenue de la Dame Blanche, à Fontenay sous-bois, je suis scandalisée contre ce projet et m'y oppose complètement. Il est prévu d'effectuer des travaux pharaoniques pendant 5 ans au moins à quelques mètres des habitations, engendrant du bruit, de la poussière, de la pollution et des vibrations.

Y-a-t-il un seul autre exemple dans toute l'histoire du métro d'un puits de tunnelier qui soit si près des habitations ? Mon domicile va devenir invivable, cela va être une situation infernale pendant de très longues années : de quel droit peut-on m'imposer ce type de nuisances ? La nuisance qu'on va m'imposer n'est-elle pas disproportionnée par rapport à l'utilité du projet ? Si de la poussière se dépose dans mon domicile ou sur mon immeuble, est-ce que c'est la RATP qui paiera le ménage ou le ravalement ? Si des fissures apparaissent dans mon immeuble, est-ce que c'est la RATP qui viendra les réparer (de tels travaux de structure peuvent être extrêmement onéreux) !

Je rappelle que l'avenue de la dame blanche appartient au site inscrit au registre des monuments historiques des franges du bois de Vincennes, et donc que l'habitat doit être préservé. Mon domicile va perdre en valeur d'ici la fin des travaux (soit pour les 15 prochaines années, au mieux) : Est-il prévu de me dédommager si je souhaite ou suis contrainte à le vendre dans l'intervalle ?

Et ne répondez pas que je serai toujours en droit de faire une action en justice pour obtenir réparation ! C'est trop facile de dire : vous n'avez rien demandé, on vient dégrader très

fortement votre cadre de vie, mais si vous n'êtes pas contents faites un procès. La RATP est une entreprise publique : elle n'a pas le droit de se comporter de cette manière avec les citoyens français. J'exige donc que si ce projet n'est pas abandonné, que LE CHANTIER SOIT DECALE PLUS LOIN DANS LE BOIS (au moins 30 mètres). (..) ».

Obs N°34 d'un ANONYME sur le registre papier N°1 de Montreuil (Extrait) a écrit :

« (...) Contre une sortie du tunnelier dans le bois et à proximité d'un EHPAD et d'habitations classées). Pollution, nuisances sonores et autres pendant tous les travaux et pendant l'exploitation. Même enterré comme proposé par IDFM, ce poste de redressement va émettre une pollution et nuisance irrémédiable sur faune, flore et habitant. La trappe d'aération est un risque majeur sur la santé (Source : Pollutrack) (...) ».

Mail 1548 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Une énorme tour électrique sera installée juste en face de la maison de retraite avenue de la dame blanche ? Mais c'est inhumain ! Vous voulez faire mourir avant de l'heure ? (...) ».

Mail 4362 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Je suis riverain de l'avenue de la Dame Blanche.

Je souhaite vous signaler les nuisances pour les riverains du Bois de Vincennes, notamment ceux dont les habitations sont situées avenue de la Dame Blanche.

Nos habitations sont situées à 800 / 900 m environ du métro Château de Vincennes, 900 / 1km du RER A Fontenay, et 950 m de la future station Rigollot. Il n'y a pas de ligne de Bus qui passe à proximité. Ceci pour vous démontrer que le projet de métro ne nous apporte absolument rien, et que nous restons, et resterons, dans une zone relativement mal desservie par le moyen de transport lourd, à l'identique des habitants de Vincennes Est aujourd'hui.

Lors de la concertation de 2015, il n'a jamais été question de positionner le puits de sortie du tunnelier le long de l'avenue de la dame blanche. Il était alors positionné au croisement entre le tunnel nord et l'avenue de la pépinière, soit à distance raisonnable des habitations, et avec l'avenue de la pépinière pour assurer la desserte en camions du chantier (voir pièce jointe, le plan de la page 82 du dossier présenté à la consultation par Ile de France Mobilité). De même, il n'était pas fait mention du poste de redressement ni de l'ouvrage de ventilation à proximité de l'avenue de la Dame Blanche. L'emprise chantier en lisière de l'avenue de la Dame Blanche était donc plus limitée car servant uniquement à l'ouvrage d'entonnement.

Dans le dossier d'enquête publique, le projet a été modifié par rapport à la concertation dans la mesure où le puits de sortie du tunnelier d'une emprise de 7 200 m², un ouvrage d'entonnement, un poste de redressement, et un ouvrage de ventilation sont positionnés immédiatement en face des habitations, le long de l'avenue de la Dame Blanche, à la lisière nord du bois de Vincennes.

Les travaux vont générer pendant au moins 5 ans un niveau sonore extrêmement élevé et continu, de la pollution, de la poussière, un balai de camions qui extraieront les déblais du chantier à ciel ouvert dans le Bois et emprunteront l'avenue de la Dame Blanche pour entrer et sortir du chantier, dans un environnement résidentiel en lisière du bois de Vincennes qui est très calme.

Par ailleurs, le chantier et notamment le creusement du puits de sortie du tunnelier et la construction de l'ouvrage d'entonnement par la méthode dite des parois moulées (qui est une méthode constructive particulièrement bruyante et génératrice de vibrations) risquent d'endommager les habitations, et notamment les maisons individuelles Napoléon III qui ont été construites sans fondations. Ces maisons Napoléon III ont été construites lors du lotissement de la zone dite des franges du bois de Vincennes afin de financer les

aménagements du bois de Vincennes. Elles correspondent à un site inscrit au registre des bâtiments historiques.

De la même manière, l'étude géologique fait apparaître une nappe située au niveau de l'ouvrage d'entonnement => le creusement du puits à cet endroit précis risque 1/ de la polluer et surtout 2/ d'entraîner par ricochet des mouvements de terrains impactant les habitations riveraines (voire extrait joint de l'étude d'impact).

Enfin, la présence des travaux sur une zone aussi vaste dégradera inévitablement le cadre de vie des riverains, et donc la valeur de leur bien, au moins jusqu'à la mise en service du métro à horizon 2035 au mieux. Cette moins-value latente se concrétisera pour tous les riverains qui seraient en nécessité de vendre avant cette date (mutation professionnelle, succession, etc.) => la valeur des biens situés le long de l'avenue de la Dame Blanche est très largement liée à leur situation en face du bois, au calme, avec vue sur le bois.

Imaginez une annonce immobilière qui vanterait un bien en front de chantier dans un environnement bruyant : qui achèterait ? et surtout à quel prix ?

L'Autorité Environnementale souligne d'ailleurs cette problématique d'un chantier de construction d'ouvrages annexes en face des habitations (page 20): "Les impacts des ouvrages OA 1 et OA 2 apparaissent a priori encore beaucoup plus problématiques : les travaux conduiront à déboiser environ 0,72 ha en site classé, face à des résidences de quelques étages en site inscrit ; le dossier prévoit le maintien, à l'issue des travaux, de quelques emprises en surface (grilles et trappes) de quelques dizaines de m² pour l'OA 2 ; en revanche, le futur poste de redressement (OA 1) serait « un édicule de 120 m² d'emprise au sol pour une hauteur de 7 m environ » en vis à vis d'un e des résidences."

Face à ces risques avérés sur nos bâtiments, une solution simple consisterait à reculer de quelques dizaines de mètres le puits de sortie du tunnelier et les ouvrages d'art qui sont prévus en bordure de l'avenue de la Dame Blanche. En effet, quelques dizaines de mètres ne sont pas de nature à drastiquement changer le tracé ni le coût de l'ensemble du projet, mais permettraient d'atténuer très significativement à la fois les nuisances et les risques pour les riverains de l'avenue de la dame blanche.

Cette solution aurait en outre l'avantage d'épargner l'alignement d'arbres majestueux qui borde l'avenue de la dame blanche et la route du donjon située en lisière nord du Bois de Vincennes. (...) ».

3.2.1.1.5. Sur les nuisances pendant les travaux dans le Bois

De nombreuses contributions souhaitent et demandent que la limitation des nuisances soit bien prise en compte dès maintenant, mais également lors de la préparation du chantier et évidemment lors de sa mise en œuvre :

Obs N°14 Collectif « Touche Pas à Mon Bois » sur le registre papier N°1 de Paris (Extrait) a écrit :

« (...) Imaginons maintenant cette portion du Bois de Vincennes pendant les travaux : Des palissades en métal surplombées de barbelés encadreront une longue tranchée d'emprise chantier, le Bois de Vincennes retentira du bruit assourdissant des engins de chantiers, le jour et même, pour certaines phases de travaux, la nuit, les arbres seront noircis par la poussière issue du chantier (prenant ainsi le deuil de tous ceux qui auront été abattus) : « les poussières générées par la circulation des engins peuvent se déposer sur la végétation et l'habitat, de façon visible, sur environ 50 m de part et d'autre du chantier. Lorsqu'elles sont émises en grande quantité, ces poussières peuvent perturber la physiologie des plantes (perturbation de la photosynthèse et obturation des stomates) et salir les chaussées et les façades des bâtis environnants » (pièce E - chapitre 5 – page 234), un

ballet incessant de camions bennes transporteront des tonnes de terre, rendant dangereuse la traversée des routes longeant le Bois, pour ceux des enfants qui oseront encore s'y aventurer, les travaux engendreront une pollution importante dans le Bois : particules fines et divers polluants issus des matériels de chantier, poussière issue des terrassements, substrats chimiques utilisés pour les travaux, les nuisances sonores pour les usagers seront assourdissantes et continues. Les animaux désertent cette partie du Bois. (...) ».

Mail 568 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« NON à ligne 1 !

Combien de maisons fissurées après le passage de la tunnelière ?

Le métro parisien passe principalement sous la voirie.

Ici, le tracé est prévu sous les habitations. Et on sait que la colline est une carrière en partie.

Tu as un métro, certes, et une maison qui ne vaut plus rien ! ».

Mail 1429 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Concernant l'impact de la phase chantier sur le bois de Vincennes - Les zones sinistrées correspondront probablement aux 6 ha déclassés: c'est ce que l'on nomme en biodiversité l'effet frontière: quand on détruit un écosystème, les dommages se propagent au-delà de la seule zone chantier car tous les composants de l'écosystème sont interconnectés: l'arbre fait de l'ombre à la plante qui abrite la mousse qui retient l'eau etc. - l'impact sur les systèmes racinaires des travaux en sous-sol sera inévitable et massif: le risque est grand d'assister à l'apparition d'une forêt "zombie" qu'il faudra ensuite abattre pour des questions de sécurité - Les injections béton liquide stabilisateurs, qui s'infiltrent dans tous les interstices des sols fracturés, reviennent à "empoisonner" définitivement le sol car les systèmes racinaires ne pourront plus se développer - le fait d'extraire la terre puis de la remplacer modifiera de manière irréversible la nature des sols (...) ».

Mail 1780 de M. MICHON (Extrait) a écrit :

« (...) MAINTIEN DE LA CIRCULATION SUR VOIRIE : Pour la réalisation du tunnel à ciel ouvert (méthode tranchée couverte) au départ de Château de Vincennes, des emprises temporaires seront nécessaires sur la chaussée de la RD120 (avenue de Nogent). Comment sera maintenue la circulation pendant les travaux : déviations, chaussée provisoire ? L'impact sur la végétation de ces aménagements temporaires est-il pris en compte sans déborder des emprises de chantier indiquées avec l'abattage des arbres ? (...) ».

Mail 1907 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« Habitant de l'avenue Foch à Fontenay, je suis extrêmement opposé au projet de métro ligne 1. Le puits de sortie du tunnelier est beaucoup trop proche des habitations, faisant courir aux maisons du quartier des risques inconsidérés, et exposant les riverains dont je fais partie à des nuisances insupportables. Les maisons du quartier du bois sont des maisons fragiles, construites sans fondation, entre 1860 et 1890. Le site est inscrit aux monuments historiques pour son intérêt architectural. Je refuse de subir des nuisances pendant 8 ans, avoir mon cadre de vie significativement altéré pendant une portion importante du temps qu'il me reste à vivre, et à l'issue du chantier devoir risquer de faire un procès long et onéreux pour obtenir réparation des dommages à mon habitation. Je demande donc d'éloigner la zone chantier dans le bois des habitations pour limiter les risques. ».

Mail 2054 de M. MICHON (Extrait) a écrit :

« Les parois moulées de l'ouvrage d'entonnement de la Dame Blanche assureront-elles l'étanchéité du fond de l'excavation, ou sera-t-il procédé à un pompage de rabattement de la nappe, donc à proximité des immeubles de l'autre côté de la rue. Au point de vue structurel l'ouvrage d'entonnement de 800m² étant enfoncé de 20m dans la nappe phréatique, les mesures de résistance aux sous-pressions en phase chantier seront-elles pérennisées ou bien escompte-t-on sur un remplissage partiel de remblais en communication avec la nappe pour le stabiliser une fois achevé ? ».

Mail 2344 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Concernant les riverains de la Dame Blanche, les nuisances seront les suivantes :

- un cratère de 7200 m², engendrant le bruit et la fureur d'un chantier titanesque pendant de longues années : vibrations, pollution, poussière, bruit nuit et jour pendant certaines périodes du chantier qui feront vivre un enfer aux riverains pendant près de 8 ans
- un risque indéniable sur leur bâti, qui est constitué notamment de maisons construites au XIX^{ème} siècle, sans fondations car initialement destinées à être des résidences de WE. Dans son avis versé au dossier d'enquête publique (Pièce I annexe 1) la direction régionale des affaires culturelles d'île de France s'inquiète d'ailleurs pour "de nombreuses maison et immeubles remarquables repérés par le Site Patrimonial Remarquable (SPR) de Fontenay [...] notamment au niveau des avenues de la Dame Blanche [...].
- une privation de la vue sur le bois et de l'agrément de la proximité des arbres, impactant inévitablement la valeur des biens immobiliers
- lesdits bien immobiliers devenant impossibles à vendre pendant une dizaine d'année, car qui va vouloir acheter dans ces conditions, alors même que certains riverains pourraient vouloir légitimement déménager sur la période. (...) Riverain de l'avenue de la Dame Blanche, et habitant en étage élevé juste en face du futur puits de sortie du tunnelier, je suis opposé au projet.

Les nuisances seront très fortes (bruits, vibrations, pollution, poussière camions) et de nature à 1) impacter négativement le cadre de vie dans mon appartement et 2) mettre en danger ma santé.

Or la propriété privée est un droit constitutionnel, et donc une atteinte à la jouissance sereine de mon appartement ne saurait se justifier que s'il n'y a pas d'autre alternative ou mesure de réduction, en application de la doctrine Eviter / Réduire / Compenser.

Il m'apparaît qu'à défaut d'éviter, il est très aisé de réduire très significativement les nuisances précitées, en décalant d'environ 50 mètres les travaux du puits de sortie du tunnelier et de l'ouvrage d'entonnement plus profondément dans le bois de Vincennes - en effet, tant les vibrations, la pollution, que l'impact sonore du projet seront significativement amoindris par une distance de quelques dizaines de mètres entre les travaux et les habitations.

De même, les OA1 et OA2 devraient être éloignés de la même distance des habitations (au moins 50 m²) pour limiter les émissions de particules fines, d'ondes électromagnétiques et les vibrations pouvant affecter la santé des riverains (et donc ma santé) en mode exploitation. (...) ».

3.2.1.1.6. Sur les nuisances en phase d'exploitation dans et pour le Bois

Les contributions souhaitent et demandent que les éventuelles nuisances générées soient bien prises en compte et réduites en phase d'exploitation du métro :

Obs N°14 Collectif « Touche Pas à Mon Bois » sur le registre papier N°1 de Paris (Extrait) a écrit :

« (...) Au-delà de la phase travaux, des nuisances fortes subsisteront en phase exploitation, pour le Bois, les usagers et les riverains : Les zones qui seront revégétalisées resteront inaccessibles au public pendant de très nombreuses années, les périmètres étant probablement clos par des grillages, afin de permettre aux plantes de pousser, les espaces défrichés seront partiellement reboisés, mais lorsque la couverture de terre entre l'ouvrage d'art et la surface sera insuffisante, les essences ne pourront pas être des grands feuillus similaires à ceux existant actuellement sur le tracé qui sont les seules espèces qui captent réellement le CO2, la probabilité est forte que l'apport de nouvelle terre change la végétation et introduise de nouvelles espèces prédatrices, altérant définitivement le fragile écosystème du Bois de Vincennes, l'ouvrage de ventilation (OA 1) prévu en lisière du Bois déversera des niveaux « extraordinairement dangereux » de particules fines chargées de métaux, transformant cette partie du poumon vert de la capitale en hotspot de pollution urbaine, et menaçant tout à la fois la santé des usagers du Bois, de la faune et de la flore, et des riverains . (...) ».

Mail 1937 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Je suis un riverain de l'avenue de la Dame Blanche et j'ai quelques demandes très concrètes à formuler sur ce projet de prolongement de métro auquel par ailleurs je n'adhère pas du tout :

Le poste de redressement (OA1) est beaucoup trop près des habitations : un édifice de 7 m de haut juste en face d'une résidence. Il devrait être reculé plus profondément dans le bois : ainsi la gêne pour les riverains serait nettement diminuée et l'impact esthétique sur la promenade le long du bois serait bien moindre. Il serait également plus simple dans ces conditions de le camoufler dans la végétation. Je comprends aussi que l'accès par camion doit être assuré : il est possible d'utiliser à cette fin la route du Donjon qui est une voie carrossable et qui rentre dans le bois de Vincennes depuis l'avenue de la pépinière - Ce poste de redressement doit absolument être enterré.

Le poste de ventilation (OA2), qui générera une forte pollution aux particules fines (mentionnée dans l'étude d'impact) doit également être reculé plus loin des habitations pour des question de préservation de la santé des riverains -De plus, il faut absolument creuser le tunnel plus profond que ce qui est prévu et mettre des dispositifs anti-vibration sous les voies, compte tenu des simulations de l'étude d'impact qui montrent que des vibrations seront perceptibles en surface

Enfin, il est important de ne pas mettre d'aiguillage sous les habitations, car c'est l'aiguillage qui génère le plus de vibrations Je suis interloqué et très choqué que les concepteurs du projet aient délibérément choisi de positionner l'OA1 (poste de redressement) et l'OA2 (poste de ventilation) si près des habitations des riverains, alors que ces deux ouvrages généreront des vibrations, de la pollution aux particules fines, du bruit, un pollution visuelle, et des ondes électromagnétiques (pour l'OA1) potentiellement nocives pour les riverains. (...) ».

Mail 2344 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) En période exploitation les vibrations et le bruit solidien du métro : c'est l'un des points où elles seront le plus perceptibles du fait de la faible profondeur du tunnel, comme démontré dans la section consacrée aux vibrations de l'étude d'impact et les vibrations et les ondes issues du poste de redressement (OA1) et la pollution aux particules fines issues de la bouche d'aération (OA2), ces deux ouvrages étant situés littéralement sous les fenêtres des habitations les plus proches. (...) ».

3.2.1.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

Pour répondre aux estimations contradictoires sur le nombre d'arbres qui seraient éventuellement impactés par le projet, IDF Mobilités peut-elle préciser, avec les experts forestiers qu'elle a mandatés :

- Comment a été définie la notion d'arbres retenue dans le dossier (Espèces, tailles, diamètre du tronc, âge ...) ;

Réponse des maîtres d'ouvrage :

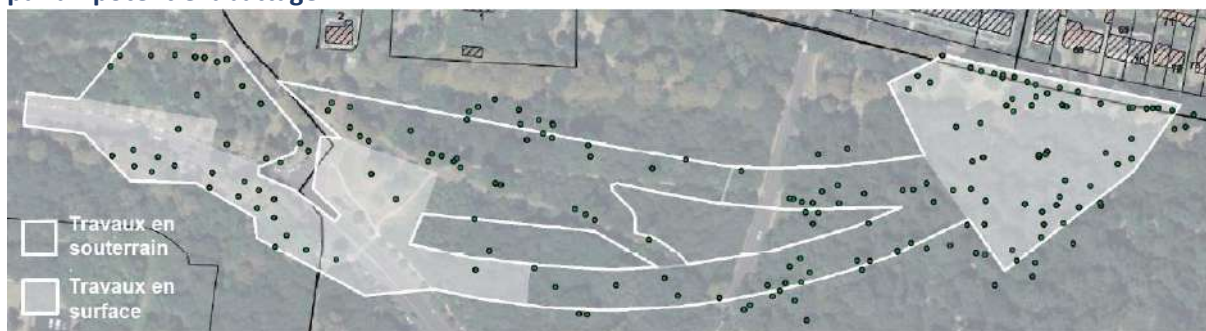
Ile-de-France Mobilités a missionné la Société Forestière afin d'avoir un diagnostic précis des arbres situés dans les emprises travaux (en souterrain et en surface) du projet du prolongement de la Ligne 1. La Société Forestière répond au titre d'expert forestier protégé par la loi n° 72-565 du 5/7/1972, décret n° 75-10022 du 27/10/1975.

Elle a retenu dans son expertise les arbres significatifs, c'est-à-dire avec un diamètre de 40 cm minimum.

Au total, 193 arbres ont été identifiés sur le terrain dont :

- Zone travaux en surface (1,3 ha) = 79 arbres
- Zone travaux en souterrain (1,7 ha) = 114 arbres

A ce stade les maîtres d'ouvrage estiment donc que l'impact porte sur 79 arbres directement concernés par un potentiel abattage.



Localisation des arbres par rapport aux emprises chantiers en souterrain et en surface du prolongement de la Ligne 1 (source : société forestière, 2022)

La densité des arbres significatifs inventoriés par les experts forestiers est comprise entre 65 et 80 arbres à l'hectare. Les arbres situés en sous-étage n'ont pas été pris en compte. Cette portion représenterait 5 à 10 arbres supplémentaires à l'hectare.

Dans ce cas, avec les arbres en sous-étage, il faudrait compter une densité maximum de 80 arbres à l'hectare, ce qui, rapporté à la surface des travaux, représenterait 240 arbres :

- Zone travaux en surface (1,3ha) \approx 100 arbres (marge d'erreur +/- 10%)
- Zone travaux en souterrain (1,7 ha) \approx 120 arbres (marge d'erreur +/- 10%)

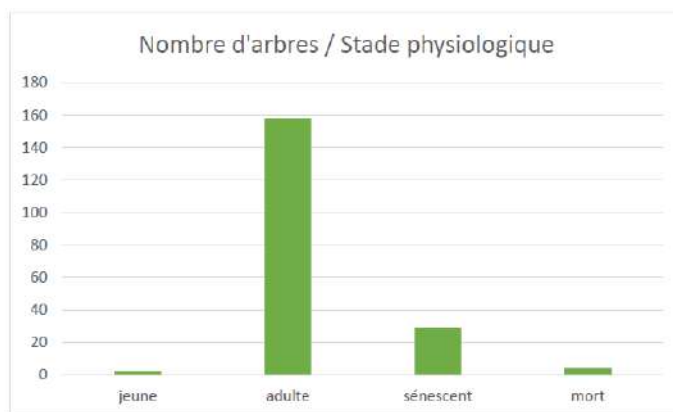
Les 1,3 ha de travaux en surface ne feront pas intégralement l'objet d'un terrassement ; les arbres ne seront donc pas systématiquement abattus dans cette zone. Une analyse fine du maintien possible pour chaque arbre dans ces emprises chantier sera menée lors des études ultérieures. Les arbres situés aux abords de ces zones travaux en surface seront maintenus.

Sur l'âge des arbres

Il est difficile de catégoriser les arbres exclusivement par leur âge (en tant que nombre d'années de vie depuis leur plantation) et il faut distinguer le stade physiologique, l'âge apparent de l'arbre et l'âge réel de l'arbre.

- **Le stade physiologique** est apparenté au stade de développement des arbres. Ainsi les différents stades observés peuvent être : le stade jeune, le stade adulte, le stade mature et le stade de sénescence.
- **L'âge apparent** des arbres constitue une estimation de l'âge de l'arbre en l'absence d'archives. L'évaluation est réalisée en croisant plusieurs données identifiables sur le terrain : le diamètre, l'espèce de l'arbre identifié et la contrainte éventuelle dont il aurait pu faire l'objet (phase de compression en l'absence d'une sylviculture adaptée par exemple).
- **L'âge réel** peut être établi sur la base d'archives de gestion fiables ou éventuellement en procédant à des relevés sur le terrain par carottage.

Sur le secteur des travaux du prolongement de la Ligne 1, seul le stade physiologique a pu être identifié sur les 193 arbres inventoriés. **Les arbres sont majoritairement au stade adulte** à 81% (soit 158 arbres). Pour le reste, il s'agit d'arbres sénescents pour 15%, et de jeunes arbres ou d'arbres morts sur pied pour les 4 % restants.



Répartition des arbres situés dans les emprises du prolongement de la Ligne 1 selon leur stade physiologique (source : Société Forestière, janvier 2022)



Localisation des arbres situés dans les emprises du prolongement de la Ligne 1 selon leur stade physiologique (source : Société Forestière, janvier 2022)

Sur les essences

L'essence dominante dans ce secteur est le Chêne pédonculé, arbre de grande hauteur pouvant atteindre 30 m pour les stations les plus adaptées à cette essence.

Vient ensuite le Marronnier d'Inde. Le marronnier est principalement présent en alignement le long des voies pédestres et des voies de circulation. Il s'agit d'un grand arbre ornemental pouvant atteindre entre 25 et 30 m de haut en port libre.

	Nombre d'arbres	En %
Chêne	115	60%
Marronnier	61	32%
Erable	9	5%
Frêne	1	0,5%
Hêtre	4	2%
Pin noir	2	1%
Robinier	1	0,5%
Total	193	100%

Répartition des arbres par essences situés dans les emprises du prolongement de la Ligne 1

(Source : Société Forestière, janvier 2022)



Sur l'état phytosanitaire

L'ensemble des arbres expertisés présente un état mécanique et physiologique satisfaisant. Sur cet ensemble, 82 % des arbres seront à conserver en l'état, avec pour 47 % d'entre eux la mise en place d'une surveillance compris entre 1 et 5 ans. Six arbres sont à supprimer en urgence car ils présentent des défauts structurels très importants, constituant un risque de dommage élevé.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission considère que les éléments fournis par la maîtrise d'ouvrage apportent un éclairage clair concernant la méthode retenue pour évaluer le nombre d'arbres potentiellement impactés par le projet.

Dans le cas présent, des arbres ayant un diamètre de plus 40 cm donc un âge, selon la méthode traditionnellement retenue avec une progression moyenne de 2,5 cm/an du diamètre, d'au moins 15 ans. En conséquence, elle pense que les chiffres présentés au dossier d'enquête publique ne lui semblent pas sous-estimés.

En revanche, elle s'étonne que les arbres situés en sous-étage n'aient pas été pris en compte dans le décompte des arbres impactés. En effet, ces arbres contribuent au renouvellement naturel du Bois de Vincennes et leur non-prise en compte augmenterait d'environ 25 % le nombre d'arbres impactés par le prolongement.

En complément, la commission ne peut que constater que l'état phytosanitaire des arbres concernés est très satisfaisant n'engendrant pas leur abattage en dehors des travaux liés au prolongement de la ligne 1.

- Combien d'arbres, tels que définis précédemment, seront finalement directement impactés par le projet et combien sont coupés chaque année par la Ville de Paris, juste pour entretenir et régénérer le Bois de Vincennes, à titre de comparaison ;

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La comparaison entre le déboisement du prolongement de la Ligne 1 et les opérations d'entretien du peuplement forestier du bois de Vincennes ne paraît pas pertinente car il ne s'agit pas des mêmes finalités. Par ailleurs, il n'est pas possible de comparer des chiffres seuls sans préciser la dimension des arbres, leurs essences, les milieux dans lesquels ils s'inscrivent et leur état phytosanitaire.

Dans le cas des travaux liés au prolongement de la Ligne 1, il s'agit d'une opération de déboisement d'une parcelle forestière avec une modification des milieux accompagnés d'abattage d'arbres sains.

Dans le cas des travaux d'entretien des peuplements forestiers du bois de Vincennes, la quasi-totalité

des abattages est réalisée dans le cadre d'opérations d'éclaircies qui visent à sélectionner les jeunes brins des peuplements pour permettre aux autres brins de se développer en assurant une diversité végétale. Les arbres d'alignement ne sont abattus que parce que leur état phytosanitaire l'impose. Sur le site de la Mairie du XIIe il est indiqué « A Paris, entre 1 à 1,5% des arbres sont abattus chaque année pour des raisons phytosanitaires : ce taux est sensiblement le même que celui de grandes villes françaises ou européennes, telles que Lyon ou Berlin » (<https://mairie12.paris.fr/pages/gestion-des-arbres-dans-le-12e-les-motifs-d-abattages-17462>).

Appréciations de la commission d'enquête :

Contrairement à la position des maîtres d'ouvrage, la commission d'enquête pense qu'il est utile de comparer le déboisement du prolongement de la Ligne 1 et les opérations d'entretien du peuplement forestier du bois de Vincennes, et même les maîtres d'ouvrage pourraient être surpris du résultat.

En effet, la gestion de manière sylvicole d'un bois tel que celui de Vincennes nécessite l'abattage annuel d'arbres pour permettre sa régénération qui pourrait s'avérer bien supérieur à ceux nécessaires au prolongement de la ligne 1.

En complément, la commission ne comprend pas la référence au site de la Mairie du 12^{ème} arrondissement de Paris (<https://mairie12.paris.fr/pages/gestion-des-arbres-dans-le-12e-les-motifs-d-abattages-17462>) qui ne traite qu'a priori de l'abattage d'arbres d'alignement dans l'arrondissement et non de la gestion du Bois de Vincennes.

- A quelle distance un arbre ne sera-t-il pas impacté par les travaux notamment pour son système racinaire, liés aux injections diverses dans le sol pour le stabiliser par exemple. En parallèle, peut-on évaluer les volumes injectés a priori ;

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le système racinaire de l'arbre a comme fonction principale d'offrir un ancrage à l'arbre et d'assurer son alimentation par le cheminement des éléments nutritifs, de l'eau et des sels minéraux captés par les racines **Un système racinaire se développe généralement dans le premier mètre et rarement au-delà.** Les racines d'alimentation vont généralement bien au-delà de la surface et de la largeur du houppier, mais restent dans une profondeur comprise entre 30 et 80 cm correspondant à l'horizon de croissance, le plus riche. Il arrive parfois que ces racines dépassent la profondeur de 80 cm.

Par conséquent, les ouvrages envisagés étant situés à des profondeurs variant entre 5 et 20 m, n'auront pas d'impacts sur la survie du système racinaire des arbres.

La profondeur des racines de soutien est très variable suivant l'essence (le chêne a une racine pivot et un système traçant par exemple), la nature du sol et les contraintes imposées.

Ponctuellement, la présence du tunnel pourrait venir contrarier l'alimentation en eau en profondeur créant un obstacle entre la nappe alluviale et les racines. Toutefois, la majorité de l'alimentation se fait par les précipitations, dans le premier mètre de profondeur. De plus, la composition des sols rencontrés dans le bois de Vincennes étant à dominante sablonneuse, les remontées capillaires sont faibles.

Quant aux travaux souterrains d'injections, réalisés ponctuellement pour garantir la stabilité du sol tant pendant les travaux qu'a posteriori, leur opportunité sera étudiée de manière plus fine lors des études d'avant-projet. En tout état de cause, des périmètres de protection seront mis en place à, autour de chaque individu, afin de limiter l'impact potentiel sur les systèmes racinaires des arbres à proximité des emprises chantiers de la Ligne 1.

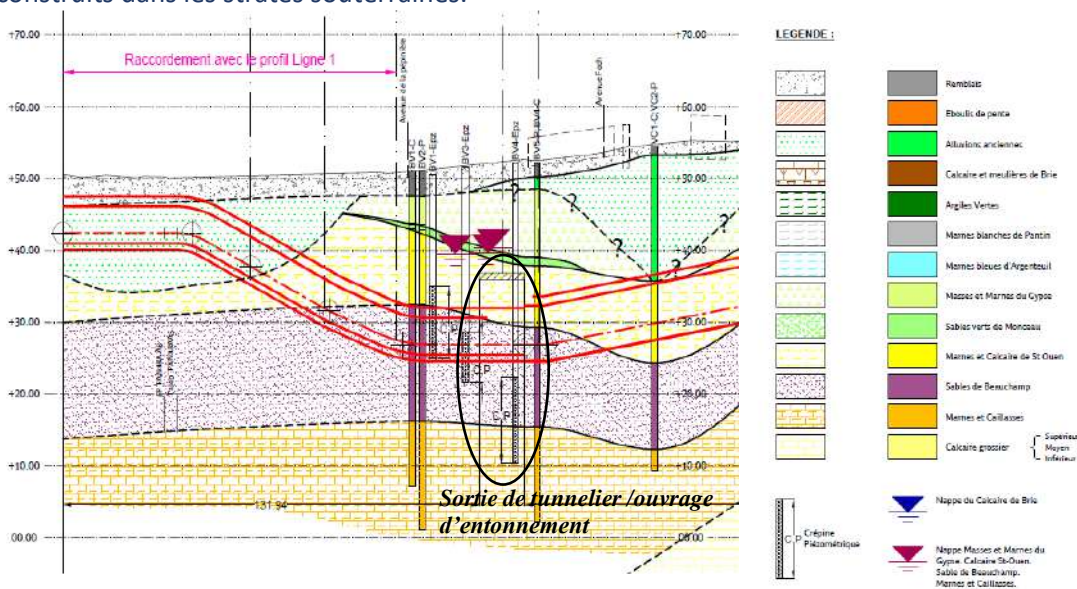
Il est à noter que **les injections** consistent à percer des forages de l'ordre de 10 cm de diamètre puis à insérer des buses pour injecter en profondeur. Cela **ne pollue en aucun cas les couches racinaires**, et dans l'hypothèse où le percement impacterait le système racinaire, cela serait à un niveau sans impact sur la santé de l'arbre.

Les injections sont réalisées ponctuellement pour améliorer la qualité du sous-sol et garantir sa stabilité le temps de réaliser les opérations de creusement de l'ouvrage. Une injection consiste à faire rentrer sous pression différents types de matériaux dans le sol (eau, ciment, sable, argile...), dont la composition est définie en fonction du type de sol en présence. Cela concerne des horizons géologiques non-remaniés

(Marnes et Calcaires de Saint-Ouen, Sables de Beauchamp, Marnes et Caillasses), au-delà des horizons présentant des systèmes racinaires.

Les tunnels de raccordement entre l'ouvrage d'entonnement et les infrastructures existantes en arrière-gare de la station Château de Vincennes se situent dans des horizons géologiques de type Sables de Beauchamp (violet sur le profil en long géotechnique ci-dessous), ainsi que dans des Marnes et Calcaire de Saint Ouen, et des Alluvions anciennes. Le bois est sur une strate dite de remblais oscillant de 3 à 4 m d'épaisseur. Les injections seront donc réalisées sur des strates se situant au-dessous du niveau de remblais pour permettre la construction des tunnels de raccordements réalisés en souterrain en méthode dite traditionnelle.

Pour les études préliminaires, les sondages géotechniques correspondent au niveau dit G1, conformément à la norme NF 94-500, et permettent d'établir un modèle géologique préliminaire. Les études géotechniques, dites G2, en phase d'avant-projet permettent d'affiner la connaissance des épaisseurs et de l'altimétrie des couches géologiques rencontrées. C'est seulement en études géotechniques dites G3, au moment où l'entreprise de génie civil est désignée, lors des études d'exécution, que seront connus très précisément les emplacements des canules d'injection et les quantités à injecter pour permettre la stabilité des ouvrages construits dans les strates souterraines.



Profil géologique au niveau des voies de raccordement dans le Bois de Vincennes (Source : RATP)

Appréciations de la commission d'enquête :

Contrairement aux affirmations d'IDF Mobilités, la commission d'enquête considère que le système racinaire ne se développe pas généralement dans le premier mètre et rarement au-delà. En effet, il est couramment admis que le système racinaire est globalement l'équivalent en surface à celle de ses branchages pour un arbre en bonne santé.

La commission d'enquête pense, contrairement aux maîtres d'ouvrages, que des impacts non négligeables pourraient survenir sur les systèmes racinaires pouvant ainsi éventuellement engendrer la mort de l'arbre concerné.

- Quelle capacité de CO₂ peut absorber un arbre en fonction de son âge.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Durant sa vie un arbre absorbe le CO₂ de l'atmosphère qu'il transforme en séparant le carbone et l'oxygène. L'oxygène est rejeté dans l'atmosphère, le carbone est capturé dans les différentes parties de l'arbre (racines, tronc, branches). **Il est donc important de distinguer absorption de carbone et stockage du carbone.** La captation/absorption du CO₂ par l'arbre ne se fait de la même façon tout au long de sa vie. En effet, la photosynthèse dépend de la masse foliaire. Les vieux arbres, ayant une masse foliaire moins importante (vieillesse, dépérissement), capteront moins de carbone. **La période de croissance d'un arbre durant laquelle le nombre de feuilles croît, est donc une période de forte captation de CO₂. A long terme, la replantation d'arbres plus jeunes permet d'assurer une captation continue.** Il y a toutefois un effet ciseau

au moment du remplacement qui ne peut être compensé à court terme sur une surface égale.

S'agissant du stockage du carbone, un arbre va en stocker tout au long de son existence (ce qui s'appelle la séquestration), sans en relâcher dans l'atmosphère. En moyenne, 1m³ de bois séquestre environ une tonne de carbone. La capacité de stocker du carbone n'est pas la même selon l'essence dont la masse (densité du bois) varie. Un charme aura une capacité accrue par rapport à un peuplier qui arbore une masse plus faible.

La mort de l'arbre, qu'elle soit naturelle ou provoquée par l'homme, ne signifie pas la perte de ce carbone que l'arbre a stocké tout au long de sa vie. La perte du carbone stocké dans l'arbre ne se fait que lorsque le bois brûle ou qu'il se décompose au sol. Si l'arbre est transformé en bois d'œuvre (planche, meuble ou charpente), le carbone emprisonné dans le bois est conservé. En d'autres termes, l'utilisation du bois en tant que matériau permet de prolonger la séquestration du carbone.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte des informations fournies par IDF mobilités, elle note, tout de même, que les capacités de stocker du carbone à long terme, dépendent énormément de l'usage qui sera fait des arbres coupés.

Question N°2 :

Existe-t-il encore des possibilités pour réduire la zone impactée par le déboisement ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrage, au travers leurs études préliminaires, ont cherché à limiter au maximum l'impact sur le bois de Vincennes tout en prenant en compte les contraintes techniques liées à la faible profondeur de l'arrière-gare existante et à la présence de la voie d'accès à l'atelier RATP de maintenance patrimoniale des trains pneus (AMT) de Fontenay-sous-Bois.

Les emprises en surface pour les travaux, identifiées dans le dossier d'enquête publique, seront définies très précisément lors des études d'avant-projet. Plusieurs pistes sont d'ores et déjà identifiées afin de réduire leurs emprises dans le milieu boisé et seront précisées lors des études d'avant-projet et sur la base des sondages complémentaires (mission géotechnique niveau G2) :

- **L'implantation de la base vie entièrement sur de la voirie** au niveau de l'avenue Fayolle (mesurant 7 m de large) et du carrefour avec l'avenue Nogent. Selon les ambitions de la Ville de Paris, l'avenue Fayolle a vocation à ne plus être circulée à court-moyen terme (source : rapport « *Les bois de Boulogne et de Vincennes : 1840 hectares de nature à revisiter.* » APUR 2019).
- **Une diminution du linéaire de tunnel à creuser à ciel ouvert dans le bois** afin de pouvoir rester en méthode traditionnelle sur une plus grande longueur dans le bois.
- **L'optimisation de l'emprise travaux pour l'ouvrage d'entonnement/puits de sortie du tunnelier et les ouvrages annexes n°1 et 2.** L'emprise envisagée est de 7200 m² mais l'ouvrage d'entonnement/puits de sortie du tunnelier n'a qu'une surface d'environ 2000 m². L'utilisation des m² restants est nécessaire pour les fonctions logistiques du chantier liées aux engins (grues), au stockage de matériaux et des déblais, etc. L'organisation spatiale des fonctions de chantier sera précisée dans les études d'avant-projet puis avec les entreprises à l'issue de la phase PRO-DCE. **L'objectif sera de maintenir autant que possible l'alignement d'arbres le long de l'avenue de la Dame Blanche.**

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête comprend la problématique développée par IDF Mobilités concernant la chronologie des différentes étapes du projet. Cependant, elle s'interroge, à l'instar de l'autorité environnementale, sur le report systématique à des études ultérieures, d'éléments qui auraient permis au public de s'exprimer, en toutes connaissances de causes sur le projet.

Un repositionnement de l'ouvrage d'entonnement est-il envisageable sous la voirie ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Il convient de rappeler que l'ouvrage d'entonnement sert de puits de sortie du tunnelier. Cela nécessite un

ouvrage à ciel ouvert d'environ 2 000 m² et une emprise chantier de 7 200 m². En outre l'orientation de l'ouvrage d'entonnement répond aux contraintes techniques du tracé qui sont essentielles pour la performance d'un métro. L'espace disponible sous voirie au niveau de l'avenue de la Dame Blanche ne serait pas suffisant pour cette emprise.

Sur le plan ci-après, est représenté en orange, l'ouvrage dans le bois tel que prévu aujourd'hui au stade des études préliminaires support de l'enquête publique, et en violet l'ouvrage s'il était décalé sous l'avenue de la Dame Blanche. Dans cette option, **il serait obligatoire d'impacter très significativement le foncier urbain aux abords de cette voie**, qui est constitué de bâtiments résidentiels entre R+2 à R+4. Un décalage de cet ouvrage entonnement hors du bois, aurait ainsi un impact direct sur les logements à démolir situés sur les parcelles 69, 70, 71, 72, 73, 114, 75 et 76. Le risque de non-acceptabilité sociale serait très élevé et incidemment cela représenterait un coût d'acquisition élevé impactant le coût du projet.

Cet ouvrage réalisé à ciel ouvert aurait également **un impact fort sur la circulation** : l'avenue de la Dame Blanche devrait être fermée à la circulation pendant les 4-5 ans de travaux liés à la réalisation de l'ouvrage et à la sortie du tunnelier. **L'impact de cette solution serait très fortement supérieur à celui généré par l'implantation proposée dans le dossier d'enquête publique.**



Schéma de la position de l'ouvrage d'entonnement dans le bois de Vincennes (en orange) et en partie sous l'avenue de la Dame Blanche (en violet) (source : RATP)

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission ne peut que s'étonner que l'analyse se soit limitée à un déplacement de l'ouvrage d'entonnement, uniquement sur l'avenue de la Dame Blanche pour lequel les impacts ne peuvent qu'être supérieurs à ceux du projet notamment en matière d'expropriations.

Question N°3 :

Pour répondre à la démarche ERC, où et à quelle échéance, est-il envisagé de replanter les arbres de compensation (Sachant que ceux-ci doivent être replantés au plus proche de la zone impactée) ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les travaux dans le bois de Vincennes étant inévitables compte tenu de la faible profondeur de la ligne existante et de son arrière-gare, des compensations seront mises en place. On peut distinguer deux types de compensation pour ce projet :

- **Une compensation liée à l'impact sur les boisements** qui, selon sa nature et sa localisation, qui pourra être mise en œuvre dans une temporalité propre indépendamment de la réalisation des travaux ;
- **Une compensation liée à l'impact sur les espèces protégées** qui devra être mise en place préalablement aux travaux et pendant toute la durée de ces atteintes.

Préalablement au démarrage des travaux, les maîtres d'ouvrage devront obtenir une autorisation de défrichage (article L.341-1 et suivants du code forestier), et une demande d'autorisation de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées, la délivrance de celles-ci étant subordonnée à la mise en œuvre de mesures compensatoires qui seront anticipées autant que possible.

Les maîtres d'ouvrage visent une compensation forestière au plus proche du site impacté. Un travail partenarial avec la Ville de Paris, gestionnaire du bois de Vincennes, a déjà été engagé à cet effet. Plusieurs sites de compensation potentiels dans le bois ont déjà été identifiés par la Ville de Paris et proposés aux maîtres d'ouvrage. Ils doivent toutefois faire l'objet d'études approfondies pour s'assurer qu'ils répondent bien aux besoins de compensation liés au projet de prolongement de la Ligne 1.

Les deux propositions, les plus intéressantes à ce stade, dont l'intérêt devra être confirmé par des études puis validé par les services compétents, sont la Plaine Saint-Hubert et les délaissés de l'A4.



Recherche de sites de compensation au plus proche du site concerné par le projet

- **La Plaine Saint-Hubert**, située à 1,5 km du secteur de travaux de la Ligne 1, s'étend sur plusieurs dizaines d'hectares au centre du bois de Vincennes et se compose aujourd'hui d'activités sportives (carrière hippique et terrain de rugby) et d'anciennes aires de jeux sportives extérieures laissées à l'abandon. Ce site offrirait l'intérêt d'inscrire ces plaines dans les continuités écologiques et paysagères du bois de Vincennes en développant la qualité des milieux et en conservant des espaces ouverts.



- **Les délaissés de l'A4**, situés à environ 4 km du secteur de travaux de la Ligne 1, représentent environ 2,8 ha. La compensation sur ces sites permettrait une amélioration de la qualité écologique de ces espaces.

En tout état de cause, le travail sur les sites de compensation forestière va se poursuivre avec la Ville de Paris, gestionnaire du bois de Vincennes, afin de pouvoir lancer le dès que possible les actions de compensation. **Celles-ci pourraient démarrer après l'obtention des autorisations de défrichage et de dérogation à la destruction d'espèces protégées, soit entre 2026 et 2028, ces dépôts de dossier ayant lieu à l'issue des études d'avant-projet.**

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission note avec intérêt les propositions de compensation présentées. Cependant elle s'étonne, encore une fois, des délais suggérés par les Maîtres d'ouvrage soit entre 2026 et 2028.

Ces plantations conduiront-elles à une meilleure résilience du bois au changement climatique et à quelle échéance ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

L'Office National des Forêts indique que depuis 2018, plus de 300 000 hectares de forêts publiques en France subissent des dépérissements importants et un taux de mortalité inédit dû à l'accélération du changement climatique : celui-ci est à l'origine d'épisodes répétés de sécheresse et de crises sanitaires. « Dans les 50 prochaines années, des simulations montrent que les aires de compatibilité climatique des essences actuelles vont se rétracter d'au moins 60 %, notamment pour celles qui pèsent 75 % de la couverture forestière domaniale. Autrement dit, 500 000 hectares de forêt devraient voir leur faciès actuel se modifier. »

Source : site de l'ONF

<https://www.onf.fr/vivre-la-foret/raconte-moi-la-foret/comprendre-la-foret/foret-et-changement-climatique/nos-infographies-et-galeries-dimages/+7a2::lonf-prepare-lavenir-des-forets-publiques.html>

La partie étudiée du bois de Vincennes est principalement constituée de peuplements vieillissants et en grande partie de chênes pédonculés. Or, d'après les experts de la Société Forestière, le chêne pédonculé est assez peu adapté au changement climatique et notamment aux températures projetées en région parisienne à l'horizon 2070. Depuis la canicule de 2003 et les sécheresses successives de 2018, 2019 et 2020, cette essence présente de nombreux dépérissements en France. Dans le contexte d'un réchauffement climatique, la résilience des arbres est fragilisée. Tous les forestiers réfléchissent aujourd'hui à la diversification des essences voire au remplacement de certaines d'entre elles. **En ce sens, le bois de Vincennes est vulnérable au changement climatique.** D'autant que les sols sableux du bois, relativement filtrant en surface, présentent, dans ces périodes caniculaires, une réserve utile en eau amoindrie. Les peuplements vieillissants et peu diversifiés sont donc fragilisés.

Dans ce contexte, les maîtres d'ouvrage se doivent de travailler au renouvellement des essences, pour les emprises chantiers à restaurer et pour les sites de compensation, en favorisant celles qui seront les plus à même de s'adapter aux modifications projetées du climat. Ainsi, lorsque les mesures de compensations seront définies avec les services instructeurs, les plantations pourraient privilégier des essences plus adaptées au changement climatique telles que le chêne pubescent, le chêne tauzin et le chêne chevelu. La typologie des espèces adaptées au réchauffement climatique à nos latitudes est relativement connue.

Ces plantations pourront démarrer :

- Pour la reconstitution du site chantier de la Ligne 1 : à l'achèvement des travaux ;
- Pour les sites de compensations : dès que possible après obtention des autorisations de défrichage à horizon 2026-2028.

En 7 à 10 ans, les arbres plantés auront atteint une hauteur d'environ 6 à 12 m pour les grands arbres, et d'environ 2,50 à 7 m pour les plus petits arbres.

En une vingtaine d'années, le couvert végétal du bois de Vincennes sera conséquent. En général, un arbre atteint sa taille adulte entre 20 et 50 ans pour les espèces les plus courantes.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission note avec intérêt, la nécessité, même sans le projet, de remplacer les essences présentes actuellement dans le bois, dont le chêne pédonculé, par des essences résistant mieux au réchauffement climatique.

Question N°4 :

Des mesures particulières sont-elles prévues en amont et pendant la phase travaux pour protéger la faune du bois et notamment les espèces protégées (Déplacement, etc..) ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les impacts sur la faune et la flore sont limités à la phase travaux et négligeables ou nuls en phase d'exploitation. En effet, le projet est en grande partie souterrain et les habitats naturels impactés seront pour l'essentiel recréés.

Dans le cadre de l'étude d'impact, les maîtres d'ouvrage ont identifié des mesures pour éviter et réduire les impacts sur la faune en phase travaux. Les principales sont reprises ci-après.

En amont des travaux, un travail fin d'un écologue sera réalisé pour réactualiser le diagnostic écologique, préciser les prescriptions à respecter pour les entreprises pendant les travaux, et identifier les potentielles zones sensibles pour les espèces.

Pendant les travaux, un balisage préventif sera mis en place (mesure d'évitement). Cette mesure vise à limiter l'emprise des travaux au strict nécessaire et interdire la circulation et les dégradations dans les secteurs sensibles situés hors-emprise projet. Les stockages liés au chantier seront le plus éloignés possible des zones sensibles pour les espèces et les déchets (eaux usées...) suivront un traitement spécifique pour ne pas porter atteinte au milieu naturel.

Les périodes de travaux seront adaptées afin d'avoir lieu hors des périodes sensibles pour ces espèces (reproduction, élevage des jeunes ou période d'hibernation). Les travaux seront réalisés entre mi-septembre et fin février.

Calendrier civil	Jan.	Fév.	Mar.	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Travaux de déboisement, débroussaillage												
Travaux lourds (terrassement, décapage)												

Légende

Période globalement favorable pour la réalisation des travaux – Pas de restriction

Période assez défavorable au regard des caractéristiques des travaux – Limitation des travaux si possible, plus forte vigilance, appui coordinateur environnemental

Période très défavorable pour la réalisation des travaux – À éviter pour les travaux



Les arbres à cavité seront vérifiés, afin dans la mesure du possible d'être conservés, et si nécessaire de définir des modalités d'abattage en dehors de la période de reproduction et d'hivernage. En parallèle, la pose de gîtes artificiels à chiroptères sera réalisée afin de réduire l'éventuelle disparition de cavités pouvant servir de gîtes.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission considère que les mesures présentées par les maîtres d'ouvrage sont adaptées à la problématique notamment concernant le choix des périodes de travaux qui minimise l'impact sur la faune.

Question N°5 :

Pouvez-vous préciser pourquoi il est nécessaire de déclasser 6 hectares de bois pour une zone chantier de 2 hectares ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le bois de Vincennes cumule plusieurs protections réglementaires :

- **Celles liées au code de l'environnement en lien avec la valeur patrimoniale du Bois :**
 - **Site Classé du bois de Vincennes** (articles L.341-1 à 342-22 du code de l'environnement) : « *Les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits ni être modifiés dans leur état ou leur aspect sauf autorisation spéciale* ».
- **Celles liées au code de l'urbanisme inscrite dans le PLU de la Ville de Paris :**
 - **Zone N du PLU de Paris** : Selon l'article N.1, toutes les occupations et utilisations du sol non-visées à l'article N.2 sont interdites. Or, le projet ne fait pas partie des occupations et utilisations du sol autorisées à l'article N.2 ;
 - **L'espace boisé classé (EBC)** (article L113-1 du code de l'urbanisme) : ce classement interdit tout changement d'affectation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Les défrichements y sont interdits ainsi que tout autre mode d'occupation du sol, tandis que les coupes et abattages d'arbres y sont réglementés.

En conséquence, **pour que le projet puisse être réalisé, plusieurs étapes réglementaires sont indispensables pour autoriser sa réalisation**. Chaque autorisation dérogatoire aux protections existantes est très encadrée et contrôlée par les administrations publiques qui imposent aux maîtres d'ouvrage de justifier le besoin et les mesures prises pour les limiter les impacts.

- **Au titre du site classé** : Les maîtres d'ouvrage devront obtenir **une autorisation spéciale pour les travaux** délivrée par le ministre chargé des sites avec un avis obligatoire de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS). L'inspection régionale des sites et l'architecte des bâtiments de France formulent tous deux un avis technique sur les demandes de travaux soumis à cette autorisation ministérielle.
- **Au titre du règlement du PLU : la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Paris**, via l'enquête publique, est obligatoire pour que la déclaration d'utilité publique puisse être prononcée. Cette mise en compatibilité pour le prolongement de la Ligne 1 porte sur deux objets :
 - **La création d'un STECAL** (code de l'urbanisme article L 151-13) qui permet de délimiter en zone N, à titre exceptionnel des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL), dans lesquels il est stipulé que peuvent être notamment autorisées des constructions.
 - **La réduction de l'EBC.**

La taille du STECAL est de 3,4 ha englobant les emprises travaux en souterrain et en sous-sol. La réduction de l'EBC représente une surface de 5,86 ha. L'écart entre l'emprise de réduction de l'EBC et du STECAL est lié à une frange de 10 mètres autour de l'emprise STECAL. En effet, cette réserve d'une épaisseur de 10m permet dès aujourd'hui d'anticiper d'éventuels besoins qui pourraient s'avérer nécessaires en cours de chantier. L'inscrire dès maintenant est une garantie de ne pas à avoir à modifier le PLU ultérieurement.

Cependant, la réduction de l'EBC seule n'autorise les maîtres d'ouvrage, ni à construire des ouvrages (ils devront se situer dans le périmètre du STECAL), **ni à défricher la zone** (une autorisation spéciale de travaux délivrée par le ministre chargé des sites sera nécessaire, le chantier étant au sein d'un site classé).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête comprend le souhait des maîtres d'ouvrage de pouvoir bénéficier d'une réserve d'une épaisseur de 10 mètres autour de l'emprise STECAL pour anticiper d'éventuels besoins du chantier dès cette enquête publique concernant la DUP emportant la mise en compatibilité du PLU de Paris. Elle note cependant qu'il faudra bien une autorisation spéciale de travaux particulière si d'éventuels besoins du chantier nécessitaient un défrichement.

Quelles garanties peut donner IDF Mobilités pour qu'il ne soit déboisé que la zone absolument nécessaire et non par facilité pour la gestion du chantier ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrage sont très attachés à la préservation du bois et n'ont pas pour intention de déboiser plus que le strict nécessaire aux besoins du projet. Ils justifieront à chaque étape administrative la quantité des surfaces à déboiser pour le projet (cf. réponse précédente ci-dessus). Les administrations publiques chargées d'étudier et de délivrer les autorisations, contrôleront la limitation au maximum de cet impact et du juste besoin de déboisement. Concernant les autorisations pour permettre le déboisement, les maîtres d'ouvrage devront avoir obtenu :

- **L'autorisation de défrichement qui sera présentée dans l'autorisation environnementale unique**, au titre de l'article L181-1 du code de l'environnement et devra faire l'objet d'une actualisation de l'étude d'impact, d'une formulation d'un avis de l'autorité environnementale et d'une nouvelle enquête publique.
- **L'autorisation spéciale du ministre chargé des sites classés** en vue de la délivrance d'une autorisation d'urbanisme, et devra être accompagnée d'une justification sur les besoins et les restitutions envisagées.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte du fait que l'autorisation de défrichement sera présentée dans l'autorisation environnementale unique, au titre de l'article L181-1 du code de l'environnement qui devra faire l'objet d'une actualisation de l'étude d'impact, d'une formulation d'un avis de l'autorité environnementale et d'une nouvelle enquête publique.

Question N°6 :

Concernant la base vie nécessaire au chantier, une implantation en dehors du bois comme sur les voiries secondaires est-elle envisageable ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

L'implantation de la base vie sur les voiries et non sur les zones végétalisées et boisées est envisageable. Celle-ci pourrait prendre place sur l'avenue Fayolle, voirie de 7 m de large. Le trafic routier sur cette voie est aujourd'hui limité, et la Ville de Paris a l'intention à court et moyen terme de la fermer à la circulation voiture. L'emprise pour la base vie pourrait légèrement déborder sur le carrefour avec l'avenue de Nogent.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission note, avec le plus grand intérêt, la possibilité évoquée par IDF Mobilités d'installer la base vie sur l'avenue Fayolle plutôt que dans le bois puisque la taille de cette base vie est très importante dans le projet actuel.

Question N°7 :

Concernant le poste de redressement, peut-il être déplacé, en l'intégrant par exemple dans la boîte de l'ouvrage d'entonnement ? Sinon, peut-il être enterré ? Dans ce cas comment seront gérées les contraintes techniques induites ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La fonction d'un poste de redressement est de transformer une tension alternative en tension continue afin d'alimenter en énergie électrique les rames qui circulent. Les postes de redressement doivent être disposés à intervalles réguliers tout au long du tunnel.

Un poste de redressement doit être situé à proximité de la ligne de métro et d'une voie accessible 24 heures sur 24 en camion compte-tenu de son alimentation en haute tension ainsi que des interventions d'urgence à réaliser en cas de défaillance électrique.

Pour le prolongement de la Ligne 1, il est prévu trois postes de redressement de 3MW, dont l'un se situe dans le bois de Vincennes à proximité de l'ouvrage d'entonnement et de l'avenue de la Dame Blanche.

Le positionnement de ce poste de redressement résulte d'un calcul qui prend en compte divers facteurs techniques tels que :

- La vitesse d'exploitation maximale que permet le système ;
- Le nombre de voitures par navettes ;

- Le type de matériel roulant ;
- Le profil de la voie, donc les pentes qui ici sont élevées ;
- La distance en interstation.

C'est donc en prenant en compte l'ensemble de ces critères techniques que la position des postes de redressement sur le prolongement de la Ligne 1, parmi lesquels le poste de redressement dit OA1 situé dans le bois de Vincennes, a été choisie.

Les maîtres d'ouvrage ont présenté dans le dossier d'enquête publique un poste de redressement en émergence le long de l'avenue de la Dame Blanche. Or, ce volume (120 m² et 7 m de haut) a des impacts visuels forts dans le paysage du bois, ce qui a suscité de nombreuses interrogations de la part des services instructeurs mais aussi du public. **Par conséquent, les maîtres d'ouvrage ont confirmé lors des réunions publiques, être en capacité de retenir la solution d'un poste de redressement enfoui.** La solution d'un poste de redressement enfoui présente néanmoins certaines contraintes techniques :

- **Elle nécessite plus d'espace** pour répondre à une problématique de ventilation plus complexe en sous-sol, notamment dans un espace végétalisé. La ventilation naturelle est plus difficile à obtenir en souterrain qu'en surface, il sera donc nécessaire de la doubler avec une ventilation mécanique active (donc avec une consommation d'énergie électrique associée).
- **Des dispositions particulières doivent être prises par rapport aux problématiques d'infiltration des eaux.** Le poste devra être réalisé en cuvelage étanche pour limiter toute infiltration d'eau.
- **Elle impose une surface sous forme de trappes non-végétalisées et accessibles 24/24 d'environ 250 m².**
- L'accès du matériel doit être possible par **voie routière adaptée pour des engins de manutention lourds** dont le déchargement doit être réalisé sur une aire privative de 25m x 10m, ne gênant pas la circulation routière pendant les manœuvres, afin de permettre les interventions par grutage.

L'intégration du poste de redressement dans l'ouvrage d'entonnement reste plus problématique car elle nécessiterait la réalisation d'une voirie sur environ 20 m (comme schématisé en bleu sur le schéma ci-dessous), entre l'avenue de la Dame Blanche et l'ouvrage d'entonnement, d'une largeur suffisante pour des poids-lourds pour les interventions possibles sur le poste de redressement. La création de cette voirie aurait donc un impact direct sur les zones boisées, ce qui est contraire à l'objectif recherché de réduction des impacts sur le bois.

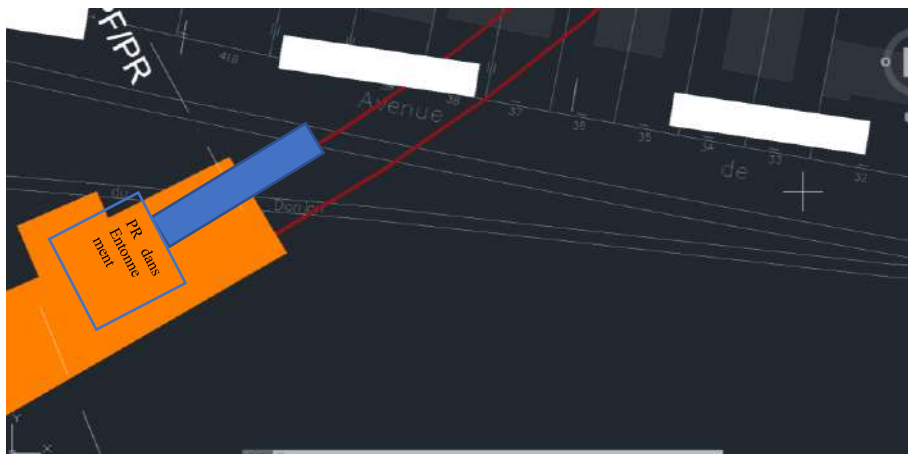


Schéma de l'ouvrage d'entonnement avec le poste de redressement intégré et la voie d'accès pour camions à créer (en bleu (source : RATP)

Dans le cadre de l'étude d'avant-projet, une comparaison fine sera réalisée entre ces deux solutions et le dossier d'autorisation environnementale unique proposera le meilleur compromis entre impact sur le bois/efficacité technique/coût.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission trouve que la proposition des maîtres d'ouvrage d'enterrer le poste de redressement (OA1) réduira de façon notable l'impact visuel pour les riverains. Elle engage ceux-ci à étudier de façon précise son intégration à l'ouvrage d'entonnement puisque pour la construction de celui-ci la zone sera déjà largement défrichée.

Question N°8 :

Quels dispositifs compte mettre en œuvre IDF Mobilités pour maîtriser les nuisances du chantier (Bruits, poussière, vibrations, trafic des poids-lourds, ...) ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La description des incidences, et des mesures associées, du projet de prolongement de la Ligne 1 a été réalisée dans le chapitre 5 de l'étude d'impact (pièce E) et notamment la partie relative au cadre de vie et à la santé publique. La plupart des dispositifs, dont ceux liés au bruit, aux poussières et aux vibrations, sont généraux à l'ensemble des chantiers du prolongement de la Ligne 1. Certaines nuisances potentielles en phase de chantier ont fait l'objet d'une analyse spécifique pour le bois de Vincennes.

Concernant la gestion des circulations (circulation générale et trafic des poids-lourds), les camions transiteront uniquement par les voies bitumées dans le bois de Vincennes pour rejoindre au plus vite les grands axes de circulation (A4, A3 ou A86).

Concernant la protection des arbres, un expert forestier sera missionné pour les études d'avant-projet et projet. Pendant ces phases d'études, il identifiera chaque arbre et ses caractéristiques afin de déterminer les méthodes les plus appropriées s'il peut être conservé et protégé. Il rédigera en ce sens un cahier de prescription stricte pour les entreprises. Pendant la phase travaux, il vérifiera les conditions de protection des arbres.

Les protections d'arbres devront au minimum avoir les caractéristiques suivantes :

- Assurer une protection jusqu'à une hauteur minimum de 2 m ;
- Être stables sans avoir à être enfoncées dans le sol ;
- Être adaptées pour ne pas risquer de blesser l'arbre par frottement ;
- Être construites avec des éléments pleins pour éviter tout risque de choc direct contre l'écorce ;
- Descendre jusqu'au sol pour éviter l'entassement de matériaux lourds au pied des arbres et pour parer au déversement accidentel de produits toxiques.

Les travaux réalisés à proximité des arbres peuvent avoir un impact important sur le tassement des sols si aucune mesure de protection n'est mise en place. Le périmètre de protection sera ainsi défini afin de préserver le système racinaire de la manière suivante :

- Pour les arbres adultes : la surface de projection du houppier en y ajoutant une distance de sécurité de 2 m.
- Pour les jeunes arbres : le rayon de protection défini en multipliant la circonférence du tronc à 1.30 m par 4.

Le périmètre de protection mis en place devra également permettre de minimiser le risque de sectionnement ou l'écorçage des racines. Le sectionnement des racines d'ancrage aura pour conséquence de déstabiliser l'arbre. Le sectionnement des racines de surface aura pour conséquence majeure de réduire l'alimentation en eau et en éléments minéraux. Le respect des emprises de périmètre de protection mentionnées ci-dessus évite la section des racines de surface, vitales pour l'alimentation.

Concernant la gestion des poussières, l'objectif est de limiter à la source les émissions de poussières lors des phases de terrassement et remblaiement qui sont les phases les plus émettrices.

Les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- Arrosage des pistes et des sites d'intervention permettant de limiter la diffusion des poussières en fonction des conditions météorologiques et des activités du chantier ;
- Les stockages de matériaux fins et pulvérulents (ciment, sable fin) ont lieu à l'abri du vent. Ils sont bâchés ou stockés en silos avec un filtre à manche en fonction des besoins ;
- Le transport des matériaux est réalisé par des camions bâchés ;
- L'installation d'un lave-roue des camions à la sortie du chantier. Grâce à cette installation les poussières qui s'y accrochent ne pourront pas être déposées dans les environs.

En complément, des mesures spécifiques au plus près des sources d'émissions seront mises en œuvre :

- **Brumisation des zones de travaux et zones de stockage des matériaux** : traitement des poussières par voie humide par un mélange d'air et d'eau sous forme de fines gouttelettes soit par équipement embarqué sur les engins soit par équipement mobile,
- **Équipements particuliers d'aspiration** : dispositifs de captage positionnés au plus près des points d'émission des poussières et reliés à un extracteur d'air assurant un débit d'aspiration suffisant et permettant le rejet de l'air après filtration.

Lors des phases de terrassement, une surveillance des poussières sera mise en place par l'intermédiaire de capteurs. Avant démarrage des travaux, une campagne de mesures est réalisée afin de disposer d'un état de référence.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les mesures proposées semblent répondre de manière satisfaisante, à la réduction des nuisances du chantier.

Question N°9 :

Y-a-t-il des risques spécifiques en termes des sous-sols et de nappe phréatique au niveau de la Dame Blanche ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

L'état initial de l'environnement géologique et hydrogéologique du secteur du projet de prolongement de la Ligne 1 a été présenté dans le chapitre 4 de l'étude d'impact (pièce E) :

- le sous-chapitre 2.4 « Géologie et risques associés » de l'état initial présente une analyse de cette thématique et une décomposition par types de risques (effondrement d'anciennes carrières souterraines, risque de dissolution du gypse et aléa retrait-gonflement des argiles) ;
- le sous-chapitre 2.5 « Eaux souterraines et risques associés » de l'état initial présente une analyse de cette thématique.

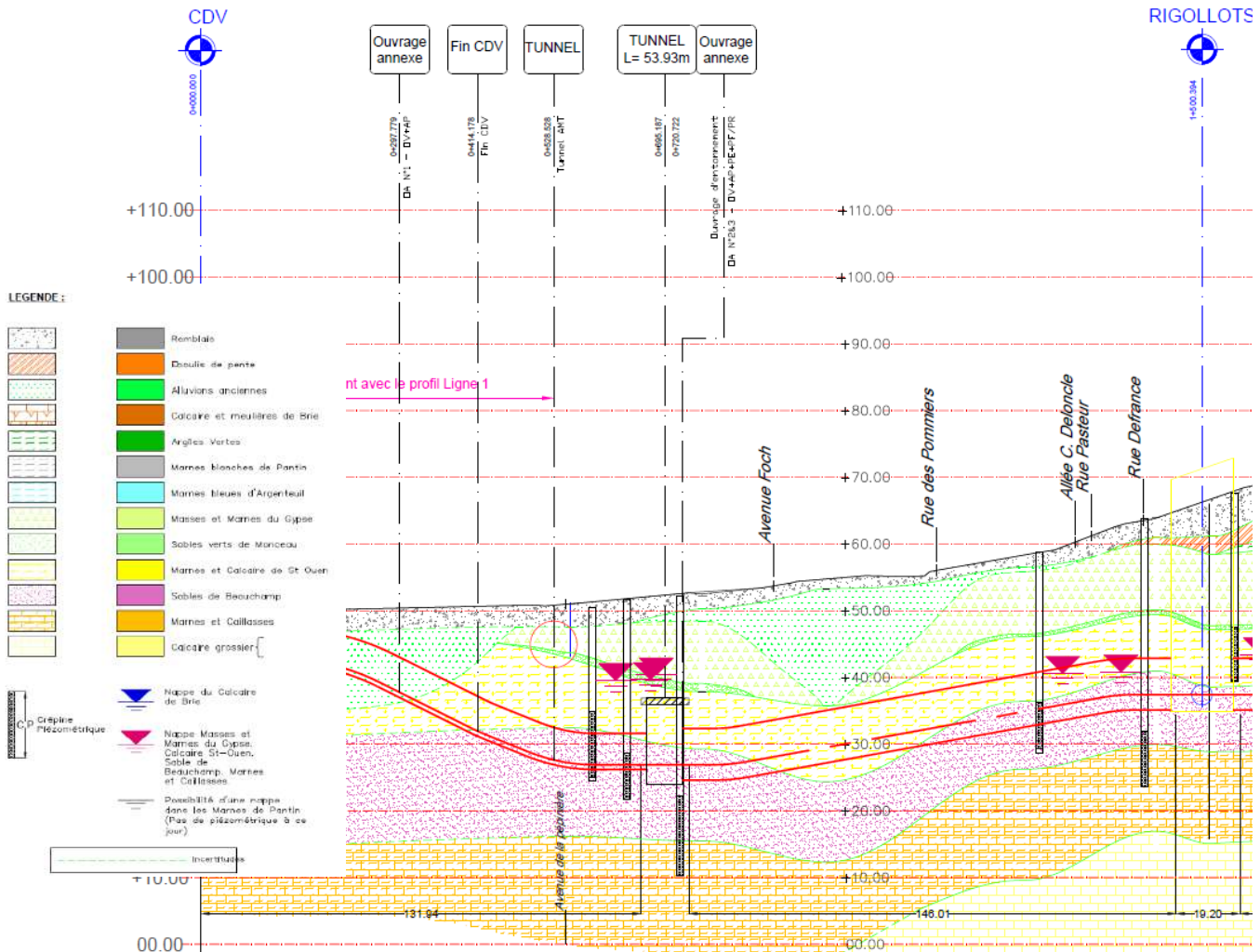
Les impacts du projet et les mesures associées relatives aux risques géotechniques et hydrogéologiques, sont présentés dans le chapitre 5 de l'étude d'impact (pièce E) et plus précisément aux sous-chapitres 2.4 « Géologie et risques associés » et 2.5 « Eaux souterraines et risques associés ». Concernant le secteur de l'avenue de la Dame Blanche, des tableaux spécifiques traitent de l'interstation « Château de Vincennes – Les Rigollots », englobant ce secteur.

Le secteur de l'interstation Château de Vincennes – Les Rigollots comporte une nappe superficielle traversant les Alluvions Anciennes, le Calcaire de Saint-Ouen, les Sables de Beauchamp et les Marnes et Caillasses. Des zones ponctuelles présentant une sensibilité forte aux remontées de nappe, ainsi qu'une nappe sub-affleurante ont été identifiées aux alentours de Château de Vincennes.

Les sols au droit de l'interstation Château de Vincennes – Les Rigollots présentent des caractéristiques globalement bonnes à très bonnes. Seule la couche superficielle présente de faibles caractéristiques.

Un point d'attention est identifié au niveau de la voie de raccordement Nord de l'arrière-gare de Château de Vincennes, où la couverture du tunnel se trouve à 12 m par rapport au tunnel d'accès à l'Atelier de Maintenance des Trais et 30 m par rapport au niveau du terrain naturel. La présence d'une nappe et surtout d'une couche basse de sables de Beauchamp à cet endroit rend plus complexe les travaux d'excavation et de soutènement.

Ces caractéristiques géotechniques et hydrogéologiques sont bien connues des maîtres d'ouvrage, ainsi que les méthodes constructives et dispositifs structurels permettant d'y répondre (tunnelier à confinement, réalisation des ouvrages en parois moulées, jet-grouting, protection du tunnel existant). Celles-ci seront détaillées lors des études complémentaires en phases d'études avant-projet puis projet pour mieux calibrer les dispositifs nécessaires (sondages géotechniques G2, enquête caves et bâtis, modélisation hydrogéologique, dossier loi sur l'eau, études vibratoires et surveillance des bâtiments).



Extrait du profil en long géologique au niveau de l'interstation Château de Vincennes – Les Rigollets (Source : RATP)

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission constate que les risques spécifiques en termes des sous-sols et de nappe phréatique au niveau de la Dame Blanche et des méthodes à mettre en œuvre pour les maîtriser ont bien été appréhendés. Les études en phase avant-projet devraient permettre encore d'affiner les données et de préciser les méthodes à utiliser.

Question N°10 :

Quels dispositifs comptent mettre en œuvre IDF Mobilités pour indemniser les riverains en cas de dommages à leurs habitations, de la perte de jouissance de leur bien, de difficultés de revente pendant le chantier, etc. ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrage ont pour objectif d'empêcher tout dommage dans les bâtiments avoisinants du projet. Pour cela, plusieurs démarches sont réalisées :

En amont des travaux, une auscultation du bâti sera réalisée aux abords du projet. Cette étude permet d'évaluer la sensibilité de chaque bâtiment et d'adapter si besoin les mesures constructives et de définir les contrôles à mettre en place pendant les chantiers.

Quelques mois avant le démarrage des travaux, la RATP (maître d'ouvrage opérationnel), réalisera un référé préventif, procédure juridictionnelle (articles 145 et 809 du code de procédure civile). Concrètement dans cette procédure, la RATP saisit le tribunal administratif qui met en place la procédure. Le tribunal administratif désigne l'expert judiciaire en bâtiment, informe le propriétaire ou le syndic de copropriété en détail sur la procédure, et fixe la date de convocation pour l'expertise.

Cet état des lieux sert de référence pour le propriétaire, en cas de dommage ultérieur survenu pendant le

chantier. La démarche est contradictoire et opposable. La mission confiée à l'expert judiciaire pourra se poursuivre pendant toute la durée des travaux. Si un désordre est constaté et prouvé comme étant directement lié aux travaux du projet de transport, le maître d'ouvrage prendra en charge la réparation ou le dédommagement du désordre, qui sera fixé par le Tribunal.

Enfin, un système de contrôle et sera mis en œuvre au droit des emprises chantiers pour surveiller les emprises chantiers.

La maîtrise d'ouvrage, dans le cadre d'un projet d'utilité publique, n'a pas vocation à indemniser une éventuelle perte de valeur des biens immobiliers ou fonciers riverains du chantier et dont les pertes sont liées aux nuisances.

Il est nécessaire de préciser qu'un tel chantier ne génère généralement pas ou peu de perte de valeur foncière ou immobilière. D'une part, les nuisances sont limitées dans le temps à la seule durée des travaux. D'autre part, il est avéré que l'arrivée d'une infrastructure de transport en commun structurante, telle que le prolongement de la Ligne 1 du métro, génère une augmentation de la valeur immobilière dans les quartiers avoisinants, qui se retrouvent mieux desservis.

En ce qui concerne les préjudices portés sur les commerces avoisinants, **une commission de règlement amiable**, présidée par un juge et encadrée par les représentants des milieux économiques sera installée comme sur d'autres projets similaires (Ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, Ligne 11 à Rosny-Bois Perrier par exemple). Celle-ci instruit les demandes d'indemnisation des entreprises riveraines des chantiers sur la base de dossiers fournis par les requérants justifiant d'une baisse de chiffre d'affaires directement imputable au chantier. Un dispositif similaire sera mis en place lors des travaux du prolongement de la Ligne 1 pour les commerces riverains. Ce dispositif a été notamment mis en place à l'occasion du prolongement de la Ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen et est actuellement actif sur le projet de prolongement de la Ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et sur le prolongement de la Ligne 12 à Aubervilliers.

Un propriétaire dont le bien est situé dans un fuseau de déclaration d'utilité publique, même s'il n'est pas directement concerné par une acquisition foncière, est tenu d'en informer ses éventuels locataires présents ou futurs, ainsi que le futur acquéreur du bien s'il souhaite le vendre.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission trouve que l'utilisation de la procédure de référé préventif donnera toutes les garanties aux riverains en cas de dommages à leurs habitations.

Elle regrette cependant qu'une procédure similaire à celle prévue pour les commerçants ne soit étendue aux particuliers subissant de fortes nuisances pendant de longues années.

Question N°11 :

IDF Mobilités a-t-elle envisagé de réutiliser la terre extraite dans le bois afin de ne pas perturber excessivement le milieu naturel ? Dans l'affirmative, comment et où compte-t-elle stocker ces tonnes de terres ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La réutilisation des terres extraites sera prévue sur le site du bois de Vincennes en vue de la valorisation des terres végétales pour la reconstitution des sols fertiles de plantation au niveau du bois.

De manière générale, un sol forestier doit répondre à plusieurs critères pour qu'il soit à même de permettre le développement des arbres. Le sol doit :

- être évolué, profond, aéré et riche en matière minérale ;
- disposer d'une bonne réserve utile en eau ;
- présenter un humus actif.

La démarche de valorisation des sols du site s'appuiera sur **un diagnostic agro-pédologique préalable**, qui sera réalisé en phase Avant-Projet. Seront notamment respectés les principes de conception et de réalisation des sols fertiles suivants :

- Ne pas importer dans la mesure du possible de terres végétales extérieures au site pour reconstituer les sols fertiles (fonction de la présence éventuelle de pollutions et du diagnostic agro pédologique) ;
- Réemployer les terres naturelles présentes sur l'emprise des zones ressources (horizons pédologiques superficiels et/ou profonds) ;
- Réemployer les matériaux fertiles présents sur site après tri.

Lors des différentes phases de déblaiement et afin de pouvoir reconstituer les sols le plus fidèlement possible de leur état d'origine, les différents horizons devront être stockés séparément. Lors du remblaiement, ces horizons devront être remis dans l'ordre en veillant bien à ne pas trop tasser les horizons de surface.

La valorisation des terres des emprises chantiers suppose la création de plateformes de stockage des matériaux.

Après validation des stocks provisoires constitués, l'entreprise des travaux devra prendre en charge la reprise des matériaux fertiles sur l'emprise de la plateforme de stockage des terres désignée. Sa mission comprendra la gestion de plateformes de stockage de matériaux fertile issus du site, permettant de stocker, traiter et contrôler les matériaux fertiles qui, dans une démarche d'économie circulaire, entrent dans la reconstitution des sols fertiles.

La gestion de la plateforme devra notamment s'assurer de :

- la conformation des matériaux fertiles à stocker en andains et/ou table et leur ensemencement ;
- le contrôle qualitatif et suivi quantitatif de l'ensemble des stocks et des flux entrants et sortants sur la plateforme ;
- l'entretien de la plateforme, notamment l'ensemencement des stocks de matériaux fertiles.

Les aires de stockage provisoires seront conçues de manière à répondre aux objectifs suivants :

- Protéger les sols sous-jacents et la (ou les) nappe(s) souterraines ;
- Eviter tout risque de ressuyage non contrôlé des matériaux, de l'eau des sols comme par la pluie ;
- Ne pas générer de risque de pollution en cas d'inondation ni de dispersion des terres stockées le cas échéant ;
- Eviter tout mélange de matériaux ;
- Traiter les matériaux valorisables ou non en fonction de leur destination ;
- Répondre aux exigences administratives du site de stockage le cas échéant.

De manière plus concrète, les travaux liés à la valorisation des terres fertiles dans le bois de Vincennes auront pour objet :

- Le décapage des horizons pédologiques superficiels ou profonds et leur mise en stock provisoire ;
- Le terrassement en déblai avec tri à l'avancement (selon plan des zones ressources) des matériaux fertiles présents sur l'emprise du secteur ;
- La mise en stock définitive sur plateforme de stockage de gestion des terres ;
- La mise en stock soignée des terres fertiles, l'enherbement des stocks constitués ;
- L'entretien des plateformes de gestion des terres fertiles et de leurs abords ;
- La réalisation des amendements (mélange terre compost) ;
- La reprise des matériaux agronomiques stockés et leur mise en œuvre pour reconstitution des sols fertiles.

L'ensemble des contrôles qualités (agronomiques, ETM, etc.) des matériaux terreux sera réalisé à toutes les étapes d'exécution depuis le prélèvement jusqu'à la mise en œuvre définitive.

Une partie de ces terres pourrait être localisée à proximité des emprises chantier pour les travaux dans le bois de Vincennes. En particulier, des merlons constitués de ces terres végétales pourraient être constitués le long des emprises chantier. Ces merlons auraient ainsi une double fonction de stockage de terres et de protection acoustique du chantier pour les riverains. Les caractéristiques d'un tel ouvrage et sa mise en œuvre seront étudiées en phase d'étude d'avant-projet.

Appréciations de la commission d'enquête :

Telles que présentées par IDF Mobilités, ces mesures devraient permettre de ne pas perturber excessivement le milieu naturel par une réutilisation et un « entretien » des terres extraites

3.2.1.3. Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités

→ Cf. réponses des maîtres d'ouvrage aux 11 questions ci-dessus

3.2.1.4. Appréciations de la commission d'enquête

Voir les appréciations de la commission d'enquête aux réponses du maître d'ouvrage aux 11 questions ci-dessus.

3.2.2. THÈME 2 : LES GARES ET OUVRAGES ANNEXES (AUTRES QUE LE BOIS DE VINCENNES ET FONTAINE DU VAISSEAU)

Les déposants se sont exprimés principalement sur la dimension des gares qu'ils jugent dans l'ensemble surdimensionnées et source de spéculation immobilière. Ils ne souhaitent pas voir apparaître des centres commerciaux et préconisent une simple « bouche de métro » comme sur l'ensemble de la ligne.

De surcroît, certains en dénoncent l'utilité dans la mesure où 2 gares existent déjà à Val de Fontenay.

Enfin toutes ces remarques relèvent souvent le cout excessif de ces réalisations.

3.2.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

3.2.2.1.1. Dimensions des gares

Obs N°37 Mme BLANC du registre papier N° 2 de Vincennes a écrit :

« Les gares en surfaces sont disproportionnées et font l'objet d'appétits financiers de promoteurs qui ne prennent pas forcément en compte l'intérêt général ».

Obs N° 48 un ANONYME du registre papier N°2 de Vincennes a écrit

« Les gares prévues sont disproportionnées »

Obs N° 2 un ANONYME du registre papier N°3 de Vincennes a écrit

« ...Ce projet fait part des développements d'immeubles, constructions de gares de métro immenses (plusieurs milliers de m²) quand il faut simplement des bouches de métro ».

Obs N°12 un ANONYME du registre papier N°7 de Vincennes a écrit

« Pourquoi les gares sont-elles des centres commerciaux »,

Obs N°10 un ANONYME du registre papier de Montreuil a écrit

« ...et des municipalités qui veulent à tout prix respecter les promesses faites à une partie de leurs électeurs et de promoteurs immobiliers qui vont se "gaver" avec la réalisation de ces gares ou plutôt centres commerciaux.

Obs N°8bis M. TAVET du registre papier de Neuilly Plaisance a écrit

« ...il ne fait qu'améliorer la desserte de Fontenay qui est déjà pourvu sur son territoire de deux gares et 3 lignes de RER »

Mail N°33 Dr. CADEAU et Dr DESCLEEFs ont écrit sur le registre électronique :

« Nécessité d'une gare aussi grande, pourquoi pas une simple sortie, serions-nous impactés dans ce cas ? »

Mail N°1012 M. CHAUVIN a écrit sur le registre électronique

« ...Or ici ce sont des gares façon Corée du Nord avec une emprise d'au moins un pâté de maison ! On va donc exproprier des maisons, des immeubles d'habitation pour mettre à la place des bâtiments démesurés qui saturent le paysage. Combien de foyers vont-ils être expulsés sur l'autel du prolongement du métro 1 à Fontenay et Montreuil ? - Pourquoi ne pas avoir opté d'emblée pour de simples bouches de métro comme à Vincennes »

Mail N°1484 M. BEAUSSERON a écrit sur le registre électronique

« Je n'approuve pas le projet architectural de la gare Rigollots qui ne s'intègre Absolument pas dans le paysage »

Mail N°1759 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...regardez les photos des gares de métro qu'ils veulent construire sur le carrefour des Rigollots à Fontenay : c'est une HONTE.

Ce n'est pas une station de métro parisienne discrète, c'est un bâtiment ENORME avec des galeries marchandes : mais ils se croient où ? On n'en veut pas de leur gare-centre commercial d'un autre temps »

Mail N°1761 M. BERGERE a écrit sur le registre électronique

« La gare des Rigollots peut être revue à la baisse, le bâtiment peut être diminué de volume ce ne serait pas un problème au contraire, en effet, l'idée est d'avoir un accès aux rames du métro, la présence de commerces dans le bâtiment n'est pas indispensable »

Mail N°2020 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...il est proposé des gares + centres commerciaux, qui vont faire le plus grand bonheur des lobbies politiques et immobiliers, et hélas le plus grand malheur de tous ces habitants (certains expropriés, d'autres qui ne pourront plus se payer de logement dans le quartier »

Mail N°2024 Mme SCHWEITZER a écrit sur le registre électronique

« Quelle est l'utilité pour des stations de métro de construire des gares qui ressemblent à des grands centres commerciaux ? Cela ressemble plus à des projets commerciaux qu'à un prolongement d'une ligne de métro ».

Mail N°2138 M. HILLEN a écrit sur le registre électronique

« De la même manière, les gares sont démesurées. Si on veut minimiser l'impact CO2, il faut les prévoir plus simples comme celles de Château de Vincennes »

Mail N°2246 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...l'immense gare prévue au Rigollots... ? Pour moi c'est incompréhensible. C'est quoi le but ? Le métro ou les commerces ? Pourquoi pas des bouches de métro ? »

Mail N°2270 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Je m'interroge sur l'utilité de la construction de gares aux stations. Toutes les sorties de stations de métro existantes sont de simples « bouches » de métro au niveau des trottoirs et il semble que ça satisfait tout le monde (avec un accès PMR). Quand on quitte le métro, la seule envie est de respirer à l'air libre.

Au lieu de ça, est proposé plus ou moins un centre commercial où les usagers pourront perdre le peu de temps qu'ils auront gagné dans les transports dans les boutiques des gares ».

Mail N°3581 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« J'ai une observation sur les projets de gares qui semblent tout à fait disproportionnées par rapport aux besoins. Les Grands Pêcheurs et les Rigollots sont des gares "intermédiaires" autant je trouverais normal de revoir Val de Fontenay qui est une grosse interconnexion hyper mal conçue autant là une simple entrée de métro sont suffisantes et s'inscrivent mieux dans les quartiers concernés. Ou alors c'est pour faire plaisir à des intérêts autres (coucou les promoteurs ?!) ».

Mail N°3843 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...En revanche, je comprends moins la construction d'une immense gare en surface aux Rigollots. En effet, la ligne étant à 27m sous terre à cet endroit, il semble plus opportun que la station soit souterraine et invisible en surface comme celle de Château de Vincennes par exemple. »

Mail N°3909 Mme KOLSKY a écrit sur le registre électronique

« ...Vous raisonnez comme s'il n'y avait rien autour de la future station. Il me semble préférable de garder les dimensions raisonnables des gares de métro parisien et de promouvoir une insertion douce du métro parisien dans le tissu existant de cette place exiguë ».

Mail N°5014 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...et le push de lobbies avec l'opportunité d'investissements immobiliers pharaoniques / plus-values de leur bien face aux gares gigantesques /centres « commerciaux » dans ces petits quartiers tranquilles la journée ».

Mail N°5167 Mme ZEITOUN a écrit sur le registre électronique

« ...alors qu'on rase à Montreuil Pêche Mêle, le seul espace vert sportif et loisirs de la zone des Grands Pêcheurs pour proposer une gare centre commercial à la place »

Mail N°5513 ASSOCIATION GNSA a écrit sur le registre électronique

Création de nouvelles gares démesurées à Fontenay-sous-Bois et à Montreuil qui feront office de centres commerciaux...- La future gare « Grands Pêcheurs » à Montreuil provoquerait la destruction du seul espace vert du quartier : le terrain Pêche-Mêle ainsi que des expropriations.

Mail N°6601 Mme FRATTEUR a écrit sur le registre électronique

« ...J'émettrais cependant des réserves sur le projet de gare « pharaonique » à la station des Rigollots. Ses dimensions peuvent être réduites, ce qui réduirait le coût des travaux ! »

Mail N°6694 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...Enfin, je trouve que les projets de gares sont tout à fait disproportionnés par rapport aux besoins. Peut-être un moyen de revoir à la baisse le coût du projet ? »

Mail N°6707 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« L'impact des aménagements de gares me pose un problème : pourquoi prévoir si grand (voir les sorties du métro à Vincennes ou Saint-Mandé) ? Est-il nécessaire de refaire des gares façon Grand-Paris Express (quel manque d'imagination) ? En particulier, à Montreuil, quel est l'intérêt de prendre autant sur 1 espace vert public alors que nous avons tant besoin d'espace en pleine terre ? »

Mail N°6732 M. ASTRUC a écrit sur le registre électronique

« Comme d'autres je m'interroge sur la taille en surface des nouvelles gares. Ce que l'on demande c'est uniquement un accès au métro : une gare n'a pas à être un centre commercial ! Réduire la taille des gares me paraît donc être une piste intéressante pour réduire l'impact écologique et les nuisances liées aux travaux »

Mail N°6949 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...je ne comprends pas pourquoi il faut une telle emprise pour les 2 gares des rigollots et des grands pêcheur. Apparemment c'est pour faire des gares centres commerciaux. Ces quartiers populaires sont encore verts, notamment celui de Grands Pêcheurs or on détruit l'espace de loisir Pêche Mêlé... »

Mail N°7179 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...Impact de la création de gares gigantesques / disproportionnées et même de centres commerciaux dans de simples quartiers bien moins fréquentés que certains quartiers de Paris qui eux n'ont qu'une simple bouche de métro qui ne défigure pas leur quartier et n'impacte pas négativement la vie sociale de leur quartier avec expropriation et conséquences dramatiques pour des gens pas forcément fortunés

3.2.2.1.1. Ouvrages annexes

8 ouvrages annexes sont prévus le long du prolongement de la ligne ; les ouvrages annexes OA1 et OA2 (qui sont traités dans le thème 1) ont monopolisé l'attention du public. Peu d'observations ont été déposées concernant les autres ouvrages, hormis les expropriations éventuelles qui en découleraient, essentiellement liées aux ouvrages annexes de la gare des Rigollots et des Grands Pêcheurs (CF 1.2.3 ci-après).

Mail N° 371 Mme LAVENAIRE a écrit sur le registre électronique :

« J'é mets cependant quelques inquiétudes pendant la durée des travaux et de l'avenir des quartiers autour de Pierre Curie autour des accès pompiers et ventilation. Quelles sont les garanties d'un maintien d'une certaine qualité de vie et quel est le devenir de certains terrains. »

Mail N° 3751 Mme GAUTHIER a écrit sur le registre électronique

« ... Proposition alternative pour le poste OA3 Gambetta Il est nécessaire et possible de réduire les expropriations près de la future station Rigollots et du poste OA3 Gambetta. Une proposition alternative d'emprise du chantier OA3 (1800 m2) évitant la démolition de quatre pavillons anciens est jointe à mon avis (réduction à 1200 m2)

3.2.2.1.2. Expropriations

S'agissant de ce thème, les observations exprimées sont le corollaire des observations précédentes à savoir le gigantisme des gares et des ouvrages annexes entraînant ces expropriations.

Au-delà du préjudice moral mis en avant par les déposants, leurs observations portent surtout sur le manque d'informations apportées aux « expropriés » potentiels, sur le montant des indemnisations attribuées et sur les délais et les modalités de mise en œuvre de ces expropriations.

Certains déplorent une répercussion sur les petits commerces existants et une altération du cadre de vie du quartier.

Obs N° 3 un ANONYME du registre papier N° 3 de Vincennes a écrit :

Les constructions de gares sont surdimensionnées et suspectes de spéculation financière. Elles entraînent de multiples expropriations,

Obs N° 19 un ANONYME du registre papier N°3 de Vincennes a écrit :

« Expropriation de la population là où les gares vont être construites (intermédiaires)

Obs N° 21 M. PALA du registre papier de Montreuil a écrit

« ...La taille de cette station qui nécessite des expropriations des familles et destruction du seul terrain de jeux fréquenté par beaucoup de jeunes et de familles. ».

Obs N° 28 un ANONYME du registre papier de Montreuil a écrit

« Des expropriations pour les deux gares et les chantiers des ouvrages intermédiaires... »

Obs N°42 un ANONYME du registre papier de Montreuil a écrit :

Des expropriations pour les deux gares et les chantiers des ouvrages intermédiaires

Mail N° 670 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

Je voudrais savoir quelles sont les maisons concernées par les expropriations ? En effet, mon habitation semble très proche de la fin de la ligne sur le plan.

J'imagine que tous les propriétaires concernés ont été avertis afin qu'ils donnent leur avis ? Si ce n'est pas le cas, merci de le faire au plus vite.

En tout état de cause, je suis contre toute forme d'expropriation qui me semble un procédé inacceptable dans une démocratie, et donc contre ce projet s'il implique des expropriations

Mail N° 1011 un ANONYME a écrit sur le registre électronique :

« Je voudrais plus d'informations en ce qui concerne les expropriations : qui fixe le prix dans le cadre des expropriations ? La liste des habitations qui vont être expropriées est-elle déjà établie, et si oui, a-t-elle été publiée ? Est-elle disponible aux permanences en mairie ? - De plus, est-ce que j'ai le droit de vendre mon logement si j'habite sur les zones qui risquent d'être expropriées « ? »

Mail N° 1699 M. MAITRE a écrit sur le registre électronique

« ...Quid également des expropriations ? Ça ne gêne personne ? Enfin quand je vois le projet de gare de station des Rigolots, mais quelle horreur, tout ça pour ça ! »

Mail N° 2125 M. CHEVILLON a écrit sur le registre électronique

« ...le projet futur, je ne comprends pas le besoin de créer à la surface des stations "LES RIGOLLOTS" et "GRANDS PECHERS". Je connais le quartier LES RIGOLLOTS et l'emplacement de la station à la surface va générer des expropriations de commerçants et de propriétaires ou locataires dans les logements d'habitation où sera créée cette station... »

Mail N° 2125 M. CHEVILLON a écrit sur le registre électronique

« ...La construction de ces gares va entraîner des expropriations en grand nombre : des pavillons avec jardin aux Grands Pêcheurs, des immeubles aux Rigolots, ... et une spéculation immobilière qui va faire augmenter le prix au m2 des logements. ».

Mail N° 2300 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...Ce projet qui engendrera des expropriations est un véritable scandale et n'a pas été refusé par l'Etat pour rien. Pour les commerçants de Vincennes c'est la mort du commerce de proximité de qualité... ».

Mail N° 3230 Mme PRINCIPATO a écrit sur le registre électronique

« ...Et QUID des EXPROPRIATIONS ? Personne n'en a parlé... ».

Mail N° 3401 M. BOUCELTA a écrit sur le registre électronique

« ...et ce malgré vos "mesures de préserver le cadre de vie", les expropriations qui vont avoir lieu ne seront pas de cet avis. »

Mail N° 3609 M. BERGERE a écrit sur le registre électronique

« ... il faut que les expropriations soient faites à une juste valeur pour que les personnes concernées puissent se reloger ailleurs facilement... »

Mail N° 3612 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...Au-delà du cout trop important derrière ce projet, je devine qu'il y aura des expropriations qu'il faudra financer. Donc beaucoup de dépenses pour la collectivité et les contribuables (couts mutualisés) et beaucoup de gains financiers affichés ou cachés pour les propriétaires, agents immobiliers, entreprises de BTP - pour les infrastructures, les gares et les opérations immobilières juteuses non exposées au grand jour (couts privatisés) ... ».

Mail N° 3900 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...Demain si les expropriations des autres copropriétaires interviennent, nous nous retrouverons avec un déséquilibre dans la relation entre les 5 co-propriétaires restants et RATP qui possédera 10 anciens bâtiments expropriés. ».

Mail N° 3922 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ... les rigollots (impacts sur les commerces dénoncés, expropriations liées à la station et à l'OA3 Gambetta) ... - A Grands Pêcheurs (expropriations, dénonciation par des riverains de la spéculation financière... »

Mail N° 4843 M. BOIRON a écrit sur le registre électronique

« ...doit aboutir mais pas au prix d'années de nuisances, de dégradation du cadre de vie, de destructions d'habitation aussi (comme les expropriations qui auront lieux ne serait-ce que pour les stations. ».

Mail N° 4953 M. BOIRON a écrit sur le registre électronique

« Aux expropriations nombreuses pour construire des stations immenses et des ouvrages annexes... »

Mail N° 5207 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...et sans toucher à l'environnement ni expropriations (qui cachent des projets commerciaux eu égard à la dimension pharaonique des futures stations, source de revenus pour la RATP et associés, sans la moindre utilité Publique).

Mail N° 6058 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...Il apparaît que notre quartier des Grand Pêcheurs subira des expropriations à moindre prix. C'est scandaleux... »

Mail N° 6143 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ... des réclamations se lèvent contre l'OA3 et sur les expropriations aux Grands Pêcheurs --> il faut les traiter avec la plus grande attention... »

Mail N° 6959 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ... Et pour les expropriations annoncées ? Pourrait-on connaître quelles sont les zones voire habitations concernées ? Certaines familles sont là depuis plusieurs décennies, il serait humain de les prévenir si leur logement doit être détruit ».

Mail N° 7549 Mme LEBRETON a écrit sur le registre électronique

« ...atteintes à la propriété privée avec des expropriations dans des conditions inadéquates (financières, morales, humaines, etc.) ... »

Mail N° 7645 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...drame social pour les expropriations au niveau des gares gigantesques... »

3.2.2.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Sur les gares

Question N°1 :

Quelle serait l'économie (travaux et expropriations compris) réalisée par le remplacement des gares, telles qu'elles sont prévues, par de simples « bouches de métro » ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Quelle que soit la méthode constructive et la conception en surface, le dimensionnement des stations reste inchangé.

Les « boîtes » souterraines des stations **Rigollots et Grands Pêcheurs** ont une taille de 27m*95m de long. Ces dimensions ont été fixées indépendamment, des surfaces en émergence, en fonction **de la longueur et de la largeur imposées par le gabarit des rames, et de la largeur des quais qui résulte d'un dimensionnement lié au trafic prévisionnel** de voyageurs montants descendants dans chacune des stations.

Le remplacement des stations, actuellement prévues en surface, par de simples « bouches de métro », n'apporterait donc aucune réduction des emprises travaux nécessaires, et donc, aucun bénéfice sur les acquisitions foncières.

Le type de configuration historique « bouche de métro » est rare pour les opérations de prolongement récents. En raison de la vulnérabilité aux intempéries et dégradations, les trémies de sortie en surface avec escalier fixes et escaliers mécaniques sont protégées autant que possible par un édicule, ainsi que les ascenseurs nécessaires pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. De plus, des édicules d'accès aux convoyeurs de fonds sont requis. Ces divers équipements, en accès principal et accès secondaire, occupent environ 1/3 de la surface des stations.

Dans le cas d'une station type « bouche de métro », la vente de titre de transport est déportée en souterrain, avec quelques surcoûts d'insertion. Les parkings sécurisés pour les vélos, fortement demandés par les usagers en rabattement sur le métro mais aussi par les collectivités sont intégrés par la RATP à la demande d'Ile-de-France Mobilités dans le rez-de-rue des stations. S'ils devaient être « sortis » de la station ils seraient nécessairement repositionnés en voirie, sous forme également d'édicules consommateurs d'espace public.

Dans **la station Les Rigollots**, une surface commerciale est prévue en rez-de-rue, indépendamment des surfaces nécessaires à l'opérateur de transport. Il ne s'agit pas de construire un centre commercial, mais de reconstituer le long de l'avenue de la République une offre de services et de commerces en substitution de ceux impactés par la phase travaux. Cette offre de commerces permet également de s'inscrire en cohérence avec la dynamique commerciale du quartier en lien étroit avec les politiques mises en place par les Villes.

Par ailleurs, les espaces qui pourraient être proposés au niveau N+1 de la station Les Rigollots sont destinés à accueillir, le cas échéant, un équipement public, ou des logements, voire des bureaux. Si la collectivité, souveraine en matière de développement urbain, décidait de renoncer à une valorisation au niveau N+1, cela n'aurait aucune incidence sur le projet transport, et cela conduirait même à réduire légèrement le coût de la station qui n'aurait plus à supporter les reports de charge induits par la création de ce niveau N+1.

La station Grands Pêcheurs reprend les mêmes fonctions et services en rez-de-rue que pour la station Rigollots. Ce niveau rez-de-chaussée de la station Grands Pêcheurs intègre, par ailleurs, un poste de redressement en voirie.

L'économie dégagée par le recours à de simples émergences voyageurs sans restitution d'un front urbain ne peut excéder 5% par station ; en effet le coût des stations est essentiellement induit par le coût des parois moulées à de grandes profondeurs et des dalles de planchers intermédiaires ainsi qu'à l'excavation du volume.

Le gain pour la station Les Rigollots d'une suppression du bâtiment en rez-de-rue peut être sommairement estimé à 4 M€, auxquels s'ajouterait 1 M€ de mesures conservatoires pour permettre la réalisation d'une construction au-dessus de la station, soit 5M€.

Pour la station Grands Pêcheurs, le gain pourrait être d'environ 3 M€, incluant déjà les 800 k€ de mesures conservatoires pour une construction au-dessus de la station (estimation aux conditions économiques de décembre 2017). Ces gains ne prennent pas en compte le potentiel surcoût lié à l'implantation des fonctions en souterrain.

Au total, cela ferait baisser le coût global du projet d'environ 0,5%, donc sans réel impact économique sur le projet, alors que l'impact de dégradation fonctionnelle est important et visible.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note de ce que :

- Le coût des stations est essentiellement induit par le coût des parois moulées et des dalles de planchers intermédiaires ainsi qu'à l'excavation du volume.
- Le remplacement des stations, actuellement prévues en surface, par de simples « bouches de métro », n'apporterait aucune réduction des emprises travaux nécessaires, et donc, aucun bénéfice sur les acquisitions foncières ;

Son impact sur le cout global ne serait qu'une baisse de 0.5%, impact relativement faible même si le coût de ce prolongement est particulièrement élevé.

Question N°2 :

Y a-t-il une étude actualisée recensant le nombre d'habitants proches des grands Pêchers empruntant :

Les RER à Val de Fontenay ?

La ligne 1 au Château de Vincennes ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Pour rappel, la fréquentation du prolongement de la Ligne 1 est estimée à 13 600 voyageurs à l'heure de pointe du matin à horizon 2035. **La station Grands Pêchers aura une fréquentation de 3 100 montants et descendants à l'heure de pointe du matin, bien supérieure au nombre de rabattants actuels sur les modes lourds du secteur, ce qui démontre l'intérêt du prolongement pour les habitants de Grands Pêchers.**

Des enquêtes réalisées par les exploitants sur les lignes existantes permettent d'identifier l'origine des montants sur chaque gare ou station. Les dernières enquêtes à disposition datent de 2017 (RER E) et 2018 (RER A et Ligne 1). En revanche, elles ne permettent pas d'aller à une échelle plus fine que celle de la commune.

Le tableau ci-dessous indique **le nombre de rabattants depuis la commune de Montreuil (où est située la future station M1 Grands Pêchers) vers la gare de Val de Fontenay (RER A et E) et la station Château de Vincennes (Ligne 1), sur un jour ouvrable.**

Gare / Ligne	Nombre de rabattants (jour ouvrable)
Val de Fontenay – RER A	1 500
Val de Fontenay – RER E	1 300
Château de Vincennes – Métro 1	800

Les habitants du quartier des Grands-Pêchers à Montreuil sont particulièrement captifs des transports en commun et pâtissent fortement des aléas liés au mode bus (bus surchargés aux heures de pointe, aléas de temps de parcours liés aux bus englués dans la circulation, irrégularité de la desserte...) L'enquête publique a clairement mis en évidence cette contrainte pour les habitants de ce secteur. La station Grands-Pêchers sur la Ligne 1 constituera une amélioration incontestable de leur quotidien notamment pour accéder aux zones d'emploi. (Voir aussi la réponse à la question 1 du thème 4).

Appréciations de la commission d'enquête :

Les chiffres indiqués résultent d'une étude faite en 2017/2018 ; il eut été intéressant de pouvoir comparer ces données avec d'autres plus récentes tenant compte de l'évolution des modes de vie, notamment en matière de déplacements et du télétravail limitant les trajets domicile/travail et de voir si ces évolutions seront durables et dans quelles proportions.

Car, il n'est pas exclu que la montée en puissance de l'usage du vélo et du covoiturage, et une appétence avérée pour les trottinettes et autres engins à deux roues, impactent sensiblement ces données.

Question N°3 :

Largement évoquée par le public, la taille des gares des Rigollots et de Grands Pêcheurs, comme présentée dans le dossier, laisse à penser qu'elles pourraient abriter de nombreux commerces voire un mini centre commercial.

IDF Mobilités peut-elle assurer que les commerces installés seront uniquement du type nécessaire au fonctionnement de la gare et/ou de la ligne 1 et qu'ils ne constitueront pas une concurrence aux commerces de centre-ville existants ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

L'espace dédié aux commerces n'est clairement pas au centre de la conception des bâtiments, ceux-ci visant en premier lieu à intégrer les fonctions de transport : hall pour voyageurs avec lignes de contrôle, équipements de vente, parkings vélos, locaux d'exploitation, locaux techniques...

Les commerces sont placés selon les espaces disponibles restants, après le positionnement des fonctionnalités de transport citées ci-dessus et jamais à leur détriment.

Ni la réalisation effective de ces commerces, ni leur surface, ni leur type ne sont décidés à ce stade. Tout dépendra du travail mené en concertation avec les collectivités concernées, l'objectif n'étant pas d'entrer en concurrence avec les commerces à proximité, mais de compléter l'offre commerciale du secteur, ou bien de la dynamiser en faisant de la station un pôle multifonctions. Pour la station Les Rigollots, cela permettra également de reconstituer les commerces qui auront été impactés durant les travaux.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que l'interrogation demeure sur la nature des installations futures puisque « **ni leur surface, ni leur type ne sont décidés à ce stade** ».

Toutefois si l'objectif est de faire du quartier des Rigollots un pôle multifonction et que la finalité est la reconstitution des commerces existants, il est permis de s'interroger sur la nécessité de prolonger la ligne pour parvenir à cet objectif ?

Dans une telle situation, les habitants du quartier et des environs n'auront plus besoin d'emprunter le métro pour vaquer au quotidien, ils resteront sur place.

La fréquentation de la ligne ne servira alors qu'aux usagers pour rejoindre leur lieu de travail ce qui conforte l'idée de renforcer le maillage vers les gares aux heures de pointes.

(Cf. commentaire thème 9 ci-après)

Sur les expropriations :

Question N°1 :

A quel stade situez-vous l'information des expropriés potentiels ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

En préambule, il convient de rappeler que les acquisitions foncières sont conditionnées à l'obtention de la déclaration d'utilité publique. Dès lors qu'un projet est déclaré d'utilité publique, il est considéré comme relevant de l'intérêt général, et se substitue par définition à tout intérêt individuel obérant sa réalisation.

À ce stade du projet, les emprises foncières précises ne sont pas encore précisément figées puisque des optimisations et réductions des emprises chantiers présentées dans le dossier d'enquête publique seront encore étudiées dans les phases ultérieures d'études de conception d'avant-projet. Une fois le projet déclaré d'utilité publique, **une enquête parcellaire** doit être ensuite organisée par la préfecture et sous l'égide d'un commissaire enquêteur indépendant nommé par le tribunal administratif. Celle-ci permettra de déterminer précisément les parcelles que les maîtres d'ouvrage auront besoin d'acquérir pour le projet. D'une durée d'un mois environ, cette enquête **pourrait se dérouler à horizon 2025-2026 sur la base des études d'avant-projet.**

Néanmoins, en amont de cette enquête parcellaire, **les maîtres d'ouvrage se tiennent à la disposition des propriétaires pour engager les discussions, dès lors que le projet est déclaré d'utilité publique.** Les négociations amiables seront systématiquement privilégiées. Le recours à l'expropriation ne sera envisagé qu'en dernier recours, s'il se révèle impossible de trouver un accord amiable entre la maîtrise d'ouvrage et le propriétaire.

De manière un peu plus détaillée, pour l'enquête parcellaire, chacun des propriétaires concernés sera contacté individuellement par courrier en amont de l'enquête parcellaire, afin d'être informé de l'ouverture de l'enquête.

Les propriétaires sont tenus d'informer leurs locataires éventuels de l'ouverture d'une enquête parcellaire, et devront également informer les maîtres d'ouvrage de la présence de locataires.

À la fin de l'enquête parcellaire, la commission d'enquête remet un rapport au préfet. Par la suite, un arrêté de cessibilité (acte définissant précisément le détail des parcelles pour lesquelles la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique est autorisée) est pris par le préfet. Cet arrêté sera notifié à chaque propriétaire. Charge aux propriétaires d'en informer leurs locataires le cas échéant, les maîtres d'ouvrage n'étant pas tenus par la loi de contacter les locataires.

Ensuite, le préfet dispose d'un délai de six mois pour saisir le juge de l'expropriation afin qu'il prononce une ordonnance d'expropriation qui acte le transfert de propriété des biens au profit de l'expropriant. La prise de possession du bien est soumise au paiement d'une indemnité, fixée par le Juge de l'expropriation ou suivant accord amiable (ce cas reste possible même après ordonnance d'expropriation), qui doit couvrir la totalité du préjudice subi.

Concernant le montant des indemnités :

- Dans le cas d'une négociation amiable, le montant est discuté directement entre les maîtres d'ouvrage et le propriétaire, afin de trouver un accord qui convienne aux deux parties.
- Dans le cas où l'expropriation serait inévitable, les modalités de calcul des indemnités sont très cadrées par le Code de l'expropriation. In fine, les indemnités sont définies par le Juge de l'expropriation, sur la base d'estimations fournies par l'organisme public d'Etat France Domaine.

A noter que la négociation à l'amiable peut se poursuivre jusqu'à la date effective du transfert de propriété. Un accord peut donc être trouvé à l'amiable en parallèle de la procédure judiciaire d'expropriation, annulant de ce fait la procédure d'expropriation.

Appréciations de la commission d'enquête :

IDFM expose en détail la procédure de l'enquête parcellaire ; il est évident que cette procédure est subordonnée à la DUP et ne peut intervenir qu'après obtention de celle-ci.

Néanmoins avant d'entamer les négociations de manière effective, il eut été opportun de mieux informer le public sur les conséquences générées par la réalisation du projet en matière d'expropriation.

Or, ce qui est ressorti des consultations du public est que beaucoup découvraient à la lecture du dossier d'enquête qu'ils risquaient d'être expropriés.

En effet, la notion de « Faisceau potentiel d'expropriation » est difficilement compréhensible à un public non averti.

Question N°2 :

Des négociations préalables ont-elles déjà été entamées ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les acquisitions foncières sont conditionnées à l'obtention de la déclaration d'utilité publique et. De ce fait, les négociations n'ont donc pas encore débuté. Mais, **la maîtrise d'ouvrage se tient dès à présent à la disposition de toute personne, physique ou morale, qui souhaiterait plus d'informations sur les acquisitions foncières nécessaires au projet, dans la mesure du niveau de précisions des études actuelles.** Certains contacts ont déjà eu lieu.

Dans le cas particulier des entreprises de la zone d'activité de La Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance, concernées par le chantier du puits d'entrée du tunnelier, **la maîtrise d'ouvrage a déjà organisé le 5 juillet 2021 à la demande de la Ville de Neuilly-Plaisance, une réunion d'information à destination de l'ensemble des entreprises de la zone d'activité.**

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est consciente du fait que les négociations ne peuvent débiter officiellement qu'après l'obtention de la DUP, néanmoins elle prend note de ce que certains contacts ont déjà eu lieu et approuve la volonté du MO de satisfaire les demandes d'information.

3.2.2.3. Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités

→ Cf. réponses des maîtres d'ouvrage aux 3+2 questions ci-dessus.

3.2.2.4. Appréciations de la commission d'enquête

Voir les appréciations de la commission d'enquête aux réponses du maître d'ouvrage aux 5 questions ci-dessus.

3.2.3. THÈME 3 : LES TRAVAUX ENVISAGÉS A FONTAINE DU VAISSEAU A NEUILLY-PLAISANCE

La zone d'activité de la Fontaine du vaisseau à Neuilly-Plaisance a été mentionnée plus de 150 fois sur l'ensemble des observations, que ce soit sur sa suppression, sur son inutilité pour la commune au point de vue des transports, sur toutes les nuisances induites, pour n'en citer que quelques-unes :

3.2.3.1. Analyse et synthèse de observations écrites et orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

3.2.3.1.1. Déplacement du CDT de Fontenay sous-bois à Neuilly-Plaisance

Le CDT était initialement prévu sur une zone industrielle plus ou moins désaffectée sur la commune de Fontenay sous-bois et n'ayant aucun incident sur des centaines d'emplois et peu d'incidences sur les nuisances induites ; la plupart des intervenants sur ce sujet s'interroge sur le pourquoi de ce changement

Obs N°3 - M. LEJEUNE – Registre papier de Neuilly-Plaisance.

*« Nous sommes Riverains à 150 mètres du site de ce projet que nous REFUSONS NOUS CONTESTONS le projet de construction d'un Centre de Maintenance d'entretiens des rames de métro, sous la ZA la Fontaine du Vaisseau sur la Commune de NEUILLY-PLAISANCE pour les raisons ci-dessous énoncées : * NON-RESPECT du tracé initial prévu à l'origine sur le site de Val-de-Fontenay, en bout de ligne 1 du métro, comme le prévoyait le budget primitif. Le centre de maintenance doit être réalisé en bout de ligne et non à 1,5 Km du terminus de la ligne 1. Engagements non respectés par qui l'Etat, la Région ».*

Obs N° 70 - M LEPERT - Registre papier de Neuilly-Plaisance

« Toutes les contraintes des travaux, aucun bénéfice. Je m'oppose à l'implantation de CDT et à la destruction de la ZA de le Fontaine du Vaisseau et demande de revenir au projet initial à Fontenay sous-bois prévu en 2015 sur la zone du Péripole »

Obs N° 100 – ANONYME – Registre papier de Neuilly-Plaisance

« La ZA de la Fontaine du Vaisseau de Neuilly-Plaisance est un bassin d'emploi vital pour toute la région. Cela nous concerne tous. Il faut donc la sauvegarder pour agir en faveur de la proximité entre travail et le domicile. C'est favorable à l'écologie aussi ».

Obs N°113 – M. KAROLOWIZ - Registre papier de Neuilly-Plaisance

« Le tissu économique de Val de Fontenay se développe considérablement, au vu de tel constructions de bureaux. L'extension de la ligne 1 ne peut être que bénéfique. Et j'approuve cette décision. En revanche je m'oppose à ce que le CDT soit installé à la ZA de la Fontaine du Vaisseau et ce pour plusieurs raisons. Les 50 entreprises actuellement implantées engendrent 400 emplois. Ce qui n'est pas rien à l'heure actuelle. Une fois les entreprises déplacées, il est peu probable qu'au bout de 7ans voire plus qu'elles aient envie de revenir à la ZA de la fontaine du Vaisseau ».

Obs N° 115 – Mme SOURATI – Registre papier de Neuilly-Plaisance.

« En préambule je souhaite souligner que je ne suis pas contre le projet. Mon inquiétude et mon mécontentement viennent de la localisation de la bouche d'entrée du tunnelier sur

Neuilly Plaisance sachant que le projet de 2015 avait été voté et ne comportait pas de nuisances pour les habitants. Je suis choquée de déplacer la zone d'entrée du tunnelier su NP avec les conséquences pour les riverains alors que le projet initial ne comportait aucune nuisance pour les riverains. Est-ce à dire que nos vies ne pèsent rien par rapport à 900 mètres de tunnel supplémentaires ».

Obs N° 4 – Registre papier N° 4 de Fontenay sous-bois

« ... Le CDT est prévu à Neuilly Plaisance en supprimant la zone d'activité de Fontaine du Vaisseau. Ne serait-il pas possible de le mettre en zone Péripôle (entre RER E, avenue De Lattre de Tassigny, A86) zone non habitée où sont des hangars désaffectés... »

Mail 4518 — ANONYME - Registre dématérialisé

« Je suis pour ce projet mais il faut faire attention à l'atelier projeté à Neuilly. Ne serait-il pas possible de mettre l'atelier sur l'emplacement du Péripole ? »

Mail 5529 – M. et Mme RUTILLET - Registre dématérialisé

« Cependant, étant riverains nocéens de la zone artisanale de la Fontaine du Vaisseau, nous sommes fermement opposés à l'implantation du tunnelier et au centre de dépannage dans ce quartier, ces dispositions ne faisant pas partie du Contrat de Développement Territorial d'origine signé en 2015 mené en concertation et signé par les préfet de Région, les présidents des conseils départementaux de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, de la communauté de commune de la vallée de la Marne et des communes concernées. Cette solution est destructrice d'emplois dans notre commune et d'un cadre de vie que nous sommes venus chercher à cet endroit spécifiquement, la zone artisanale restant une zone largement naturelle à proximité d'infrastructures régionales et au milieu de zones fortement urbanisées ».

3.2.3.1.1. Conséquences liées à la déconstruction de la ZA de Neuilly-Plaisance

La suppression de la ZA de la Fontaine du Vaisseau interroge bon nombre d'intervenants sur les conséquences financière pour la commune, sur la perte d'emplois qui pourrait être conséquente si les entreprises s'expatriaient en dehors de la commune, et sur le devenir de cette zone.

Obs N°50 - Collectif du quartier Danielle CASANOVA. – Registre papier de Neuilly-Plaisance

« Une emprise foncière importante sera dégagée en fin de chantier sur la partie de la zone Fontaine du vaisseau située à-Neuilly Plaisance. Cette zone ne doit pas être livrée à l'appétit des promoteurs très intéressés par tous les terrains constructibles vacants dans ce secteur Est parisien en développement. Quels sont les engagements déjà pris à cet égard dans le cadre d'un projet de construction global affiché de façon floue par IDF Mobilités lors de la première réunion publique ».

Obs N° 114 – ANONYME – Registre papier de Neuilly-Plaisance

« Le tissu économique de Val de Fontenay se développe considérablement, au vu de tel constructions de bureaux. L'extension de la ligne 1 ne peut être que bénéfique. Et j'approuve cette décision. En revanche je m'oppose à ce que le CDT soit installé à la ZA de la Fontaine du Vaisseau et ce pour plusieurs raisons. Les 50 entreprises actuellement implantées

engendrent 400 emplois. Ce qui n'est pas rien à l'heure actuelle. Une fois les entreprises déplacées, il est peu probable qu'au bout de 7ans voire plus qu'elles aient envie de revenir à la ZA de la fontaine du Vaisseau »

Courrier N°12 – Mme le Maire de Pavillon sous-bois – Registre papier de la préfecture du Val de Marne

« En effet, cette nouvelle implantation du CDT semble peu pertinente, voire tout à fait préjudiciable, car elle aura pour conséquence directe la destruction pure et simple de la zone d'activités, sa migration vers un autre site géographique qui doit encore être identifié et une reconstruction qui, pour le moment, reste hypothétique. 50 entreprises et 400 emplois sont directement menacés ce qui est parfaitement inacceptable ».

Mail 1187 – M. BOROVSKY – Registre dématérialisé.

« Je manifeste mon soutien au prolongement de la ligne de métro 1 dont l'intérêt est de désenclaver les territoires de l'est parisien. Néanmoins, je m'oppose à la construction d'un centre de dépannage des rames sous la zone d'activités de la Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance sans avoir avec un accès usagers au métro depuis cette ville. Il n'y a aucune raison pour que Neuilly-Plaisance subisse les désagréments du prolongement de la ligne 1 (création du Centre de Dépannage des Trains au détriment de la zone d'activités de la Fontaine à Vaisseau qui mettrait à mal la vie économique de Neuilly Plaisance) sans pouvoir bénéficier pleinement des avantages de la ligne 1. L'allocation des bénéfices et couts (désagréments) du projet devrait être juste et équitable parmi les communes impliquées ce qui n'est pas le cas dans le projet présent ».

Mail 3645 – Mme MARTY - Registre dématérialisé.

« La zone d'activité de la Fontaine du Vaisseau serait sacrifiée alors que les habitants concernés ou à proximité de cette zone n'auraient même pas droit à une station de la ligne 1, mais juste à observer (et entendre) un Centre de dépannage des trains ! Encore une aberration de ce projet, qui pour faire plaisir à certains en méprise énormément d'autres ».

Mail 3920 – M. ARZZIZI - Registre dématérialisé.

« Le déséquilibre du rapport de force au sein de la ASL « La Fontaine du Vaisseau ». Cette ASL comporte actuellement 15 co-propriétaires qui président aux destinées de cet ensemble. Demain si les expropriations des autres co-propriétaires interviennent, nous nous retrouverons avec un déséquilibre dans la relation entre les 5 co-propriétaires restants et RATP qui possédera 10 anciens bâtiments expropriés. De ce fait, nous nous interrogeons sur l'avenir de l'ASL dans ce nouveau contexte ».

Mail 5529 – M. RUTILLET - Registre dématérialisé.

« Piétons. La zone artisanale de la Fontaine du vaisseau est actuellement traversée par de nombreux piétons nocéens se rendant au RER de Val de Fontenay pour éviter les rues à fort trafic routier et constituant un trajet direct vers le centre de la commune. Un chemin piéton et sécurisé (caméras, éclairage, ...) et à circulation douce est à prévoir sur cet axe pour rejoindre l'entrée longeant la voie du RER – passage direct au milieu de terrain d'entreprises ».

Mail 5743 – EPT – GPGE - Registre dématérialisé.

« Nous tenions à vous exprimer notre désaccord sur le projet d'implantation du Centre de Dépannage des Trains sur la zone d'activités « La Fontaine du Vaisseau ». Les conséquences de cette implantation seront lourdes de retombées sur l'emploi et les entreprises. En effet, le site de la zone d'activités de la Fontaine du Vaisseau, constitué d'un tissu économique diversifié en TPE et PME, sera directement et définitivement impacté par le choix actuellement à l'étude. Le poids économique de ce site représente également plus de 228 000 euros de Contribution fiscale des entreprises avec 53 établissements assujettis. A l'heure du Plan Relance et de la mobilisation de l'ensemble des acteurs publics et privés pour sauvegarder nos entreprises et limiter les conséquences de la crise sanitaire en termes d'emplois ».

Mail 6876 – M. LHOUTELLIER Groupe ERI - Registre dématérialisé.

« Nous employons aujourd'hui plus de 900 Salariés, et le doublement de notre taille tous les 5 ans nous amène à embaucher en permanence, avec un vivier de recrutement historique dans les Départements 93 & 94 Depuis 1989, nous avons fait le choix stratégique et sociétal d'installer nos bases sur la ZAE Fontaine du Vaisseau pour : - garantir l'intervention de nos Equipes sur les sites de nos Clients dans les délais contractuels, - nous différencier sur un marché en très forte pénurie de Ressources Humaines via l'attractivité de cette zone géographique reconnue pour sa qualité de vie et permettant à nos Collaboratrices & Collaborateurs de résider à forte proximité de leur lieu de travail : parmi les 400 Sédentaires ERI basés sur la ZAE, 250 résident avec leurs familles sur la même commune ou dans des communes adjacentes o contribuer activement à la protection de l'environnement en minimisant notamment les temps de trajets domicile-travail de nos Equipes Le tracé dernièrement modifié combiné à l'absence avérée de foncier aux caractéristiques identiques à celles de la ZAE Fontaine du Vaisseau constituerait pour notre Groupe une catastrophe sociale, écologique et économique mettant un terme à 50 ans de développement continu ».

Mail 7235 – M. LEPPERT - Registre dématérialisé.

« Plus grave encore, presque 400 emplois seraient menacés par leur exclusion de la zone d'activités de la Fontaine du Vaisseau. Le projet initial qui avait été validé par notre municipalité de Neuilly Plaisance, prévoyait son implantation dans la zone d'activités à Fontenay s/bois, nous demandons son retour ».

Mail 7313 – M. REDON - Président Environnement 93 - Registre dématérialisé.

« Des raisons financières ont provoqué le déplacement de ce CDT sur la Zone d'activités de la Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance. Ce déplacement induit de nombreux risques et lourds inconvénients qui ne peuvent être acceptés tels quels : • La ZA de la Fontaine du Vaisseau abrite 50 entreprises et plus de 400 emplois (Source journal municipal de Neuilly-Plaisance). »

Mail 7640 – M. CHATREFOU - Registre dématérialisé.

« Je travaille actuellement pour la société ERI, situé à Fontenay et à Neuilly sur la ZAE de la fontaine du vaisseau, ce projet met en péril notre société qui est historiquement placé sur ces sites stratégiques pour notre activité. Je crains pour mon avenir aussi bien professionnel, que pour le cadre privilégié dont nous bénéficions. Temps de trajet domicile/travail rallongé Nuisance sonore (140 camions par jour) Travail fortement perturbé

dû à l'éclatement géographique de nos bâtiments Je ne vois aucun point positif à cette modification de tracé »

3.2.3.1.2. Nuisances liées aux travaux sur la ZA

Les nuisances sonores, routières et circulatoires, bruit, production de poussières, vibrations etc. ont été nommées de nombreuses fois sur les différents registres parmi lesquelles :

Courrier N°18 – SCI Les hauts de Neuilly-Plaisance. – Registre papier de la Préfecture du Val de Marne

« ... Dans un premier temps, il y aura une période d'expropriations et de démolitions de bâtiments existants et nous avons à craindre un fort dérangement de la zone du fait de la circulation des camions, l'exécution des travaux avec probablement des nuisances très contraignantes au niveau du bruit, de la poussière, etc... - Les nuisances à attendre sont essentiellement le bruit, la poussière, le bourdonnement en continu d'un chantier aussi important de travaux publics, ainsi que le va-et-vient incessant des camions de transport et des engins de chantier... »

Obs N°3 – M. LEJEUNE – Registre papier de Neuilly-Plaisance.

« Ce projet est inadapté au quartier, contrairement à VAL-DE-FONTENAY qui n'a pas la même vocation urbaine. Il n'y a pas eu d'études relatives à la configuration urbanistique du quartier. C'est une méconnaissance avérée du territoire et de la commune de NEUILLY-PLAISANCE. Nous refusons de vivre et de supporter des travaux titanesques à 150 mètres de nos propriétés, avec des nuisances sonores majeures, des vibrations en raison du forage du puit pour le tunnelier et les excavations et un risque d'entraîner des fissures sur les maisons ».

Obs N°18 – ANONYME - Registre papier de Neuilly-Plaisance

« Je m'oppose fermement à ce projet qui vise à installer 1 zone de stockage et maintenance sur la zone de la Fontaine du Vaisseau. Ma maison est déjà fissurée, elle tremble lorsqu'un véhicule lourd passe. Les sols s'affaissent dans les jardins avec la pluie. Il faut également que le bassin de rétention ne soit pas impacté sinon nous serons à nouveau inondés régulièrement »

Obs N°50 – M. DULLUN - Registre papier de Neuilly-Plaisance

« Il y a lieu de trouver une solution de substitution à la solution de la ZAE Fontaine du Vaisseau et surtout de l'implantation de la zone de travaux qui seront une nuisance durant presque 7ans pour l'ensemble des riverains ».

Mail 86 – M ; CHAUSSEE - Registre dématérialisé

« De plus avez-vous pensé aux nuisances que vont subir les riverains ? Riverains qui travaillent de façon acharnée pour avoir un cadre de vie agréable et qui vont se farcir 8 ans de travaux qui vont évidemment se transformer en 10 ou 15 car retard il y aura, travailler d'arrache-pied pour au final respirer l'odeur de la ferraille du soufre se faire réveiller par des bruits de marteau piqueur à longueur de temps et avoir un décor digne de Tchernobyl tout en payant des loyers exorbitants trouvez-vous ça correct ? Je ne pense pas ».

Mail 886 – M. BARNIER - Registre dématérialisé.

« On part pour des années de travaux, nuisances sonores et de circulation qui vont être totalement contreproductif. Le tout avec nos impôts indirectement, tout bonnement scandaleux ».

Mail 1971 – Mme BERTERO - Registre dématérialisé.

« Habitante de Neuilly plaisance et domiciliée très proche de la zone industrielle du Vaisseau à Fontenay sous-bois, je suis inquiète des nuisances qui seront produites (bruits, vibrations potentielles, trafic routier) par les travaux de cette zone ».

Mail 2197 – Mme CHALET - Registre dématérialisé

« Je suis pour le prolongement du métro, toutefois l'emplacement du centre de maintenance à Neuilly-Plaisance n'est pas acceptable. Il détruirait les seuls emplois de la ville qui pourrait bénéficier de ce prolongement. Par ailleurs, l'accès à cette zone n'est pas adapté aux travaux qui dureront des années. Des travaux pour améliorer la circulation des voitures et des piétons est nécessaire. Je suis contre la destruction de la Z.A de la Fontaine du Vaisseau ».

Mail 3900 – ANONYME – Registre dématérialisé

« Nous nous opposons à ce projet qui impacte la zone la « Fontaine du vaisseau » pour les raisons suivantes : 1) Les nuisances et l'impact direct sur notre bâtiment : Etant donné l'importance des travaux (tunnelier, chantier de travaux publics important) nous craignons des mouvements de sol, des vibrations qui pourraient affecter la structure du bâtiment. - Nous demandons à ce que la limite du chantier soit éloignée le plus possible de la rue Redmond Michelet. - Nous demandons à ce qu'un état des lieux avant travaux, soit effectué, dans chacun des bâtiments côté impair de la rue Edmond Michelet afin de confirmer leur bon état avant le début des travaux. 2) Les contraintes pour les utilisateurs des bâtiments : Dans un premier temps, il y aura une période d'expropriations et de démolitions de bâtiments existants et nous avons à craindre un fort dérangement de la zone du fait de la circulation des camions, l'exécution des travaux avec probablement des nuisances très contraignantes au niveau du bruit, de la poussière, etc... ».

Mail 4098 – M. RIFFARD - Registre dématérialisé

« Des réponses floues ont été apportées par les porteurs du projet aux questions posées concernant les nuisances générées par la construction du CDT, qu'il s'agisse des entreprises et emplois perdus ? Neuilly Plaisance ou des nuisances lourdes créées en matière de circulation, nuisances sonores, effets vibratoires écoulement des eaux et niveau de la nappe phréatique ».

Mail 4674 – M. DALANGELO - Registre dématérialisé

« Nous n'avons pas de détail sur la circulation de nos rues pendant les travaux. J'invite déjà les membres de MIDF à venir le matin entre 7h et 8h30. Ces jours je ne peux même pas arriver au bout de ma rue, la rue du bois galon est déjà saturée. Idem côté rue Pasteur. Alors avec des travaux et un va et vient de 150 camions/j c'est inconcevable et d'autant plus pendant 7 ans. Sans compter les nuisances sonores, de poussières, les éventuelles dégradations de habitations ».

Mail 5529 – M. et Mme RUTILLET - Registre dématérialisé

« Aux heures de pointes mais désormais aussi en pleine journée : - Compter 20 minutes rue Pasteur / Louis Auroux avant de passer le feu au croisement de l'avenue De Lattre de Tassigny vers A 86 directions (Paris/Créteil, Bobigny), D34 ou Auchan/Fontenay-sous-Bois - Circulation à l'arrêt depuis l'entrée nord de la ZA Fontaine du Vaisseau avenue Danielle Casanova, Chemin du bois galon et chemin du marais jusqu'au feu de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny pour accès A 86 (vers Bobigny ou Paris/Créteil) - Ces accès sont empruntés par des voitures légères mais également par une forte proportion de camionnettes d'artisans et camions de livraison, notamment en lien avec les zones d'activité des 4 communes Le Perreux/Marne, Fontenay/bois, Neuilly-Plaisance, Rosny\bois, résidant ou desservant ces communes ou transitant depuis/vers les communes proches. - - que, à tout le moins et de manière permanente, le chantier ait un accès indépendant et privé autant pour les camions que les véhicules légers ; qu'aucune de leurs voies de circulation ne soit commune avec les accès du quartier vers l'A86/A3/A4, déjà très fréquemment saturées en journée et que cet accès unique (entrée et sortie) se fasse directement par le haut de la ZA rue de la prairie /Chemin de la Fontaine du Vaisseau ».

Mail 6009 – M. CHANTALAT - Registre dématérialisé

« La réunion publique tenue à Neuilly-Plaisance le jeudi 24 février a montré à quel point la Maîtrise d'Ouvrage ne connaît pas les abords du site de la Fontaine du Vaisseau et les difficultés de circulation qu'on y affronte déjà au quotidien. Oser imaginer qu'une noria de semi-remorques et autres véhicules divers pourrait entrer et sortir du site du chantier via la rue du Bois Galon - déjà constamment encombrée de véhicules divers qui y circulent et stationnent de manière anarchique, rendant complexe tout croisement de deux simples voitures - pour ensuite tourner à angle droit dans la rue des Marais (encore plus étroite que la précédente) afin de tenter de rejoindre l'A86 via un dernier virage en quasi épingle à cheveu, relève de la provocation pure et simple ».

Mail 7313 – M. REDON - Président Environnement 93 - Registre dématérialisé.

« L'évacuation des déblais devra être réalisée sur un réseau viaire peu adapté • Aucune alternative (Bande convoyeuse) n'a été analysée pour une évacuation vers des espaces adaptés en bordure de l'Autoroute A86... »

Mail 7640 – M. CHATREFOU - Registre dématérialisé.

« Je travaille actuellement pour la société ERI, situé à Fontenay et à Neuilly sur la ZAE de la fontaine du vaisseau, ce projet met en péril notre société qui est historiquement placé sur ces sites stratégiques pour notre activité. Je crains pour mon avenir aussi bien professionnel, que pour le cadre privilégié dont nous bénéficions. Temps de trajet domicile/travail rallongé Nuisance sonore (140 camions par jour) Travail fortement perturbé dû à l'éclatement géographique de nos bâtiments Je ne vois aucun point positif à cette modification de tracé ».

3.2.3.1.3. Atteinte à l'EHPAD « Résidence d'Eglantine » à Neuilly-Plaisance

Thème abordé dans les observations 134 fois

Obs N°50 – Collectif du quartier Danielle CASANOVA – Registre papier de Neuilly-Plaisance.

« ... Les contraintes liées au bruit seront fortes et d'autant plus intolérables que Neuilly Plaisance a été retenue comme point d'entrée du tunnelier ce qui implique la durée de travaux la plus longue du projet. L'EHPAD « les églantines », au voisinage immédiat du chantier, subira les nuisances les plus fortes. Quel est le niveau de décibels habituellement produit par un chantier de ce genre ? Des mesures de prévention avec de puissants murs anti-bruit (type autoroutier) doivent être prévues. Des compensations pour le voisinage également. »

Mail 2543 – ANONYME - Registre dématérialisé.

« Je suis opposé à ce projet de prolongement du métro, car le tracé proposé a positionné le puits d'entrée en face d'une maison de retraite (résidence d'Eglantine à Neuilly Plaisance), et le puits de sortie en face d'une autre maison de retraite (résidence de la Dame Blanche, avenue de la Dame Blanche, à Fontenay sous-Bois). A l'heure du scandale Orpea, comment peut-on vouloir infliger à nos aînés les nuisances invivables de ce type de travaux, qui dureront 8 ans, quand l'espérance de vie en maison de retraite est inférieure à 5 ans. Nos aînés en maison de retraite ne sont pas des "riverains" comme les autres : ils ne peuvent pas partir si le bruit des travaux les gêne ou si la poussière des travaux les empêche de bien respirer ».

Mail 2051 – ANONYME – Registre dématérialisé.

« Faire subir aux riverains et à la maison de retraite de telles nuisances sonores et de pollution, avec l'arrivée d'un tunnelier, ceci pendant quatre longues années, c'est de la maltraitance pure et simple Je n'ose même pas imaginer si cela m'arrivait Mettez-vous à la place des riverains, !!!!! Le simple fait de faire déboucher ces travaux titanesques devant des maisons devrait vous interpeller ».

Mail 2900 – M. DOMINIQUE - Registre dématérialisé

« Les travaux d'ampleur sur plusieurs années à 20 mètres de l'EHPAD Foch/Dame Blanche ont été reconnus sur une surface de 7200 m² et une profondeur atteignant 30m. Un autre problème similaire implique un EHPAD (Eglantines je crois) à Neuilly plaisance. - IDFM propose si nécessaire d'enfermer ces bâtiments derrière des clôtures anti bruit gigantesques (photos du lycées Balzac à l'appui) pour que le bruit soit supportable, une horreur ».

Mail 3413 – M. CHANTALAT - Registre dématérialisé

« La construction d'un hall complet de couverture de la zone du chantier, seule solution permettant une véritable isolation visuelle et phonique de celui-ci par rapport aux pavillons riverains et à l'EHPAD qui le jouxte ».

Mail 3939 – ANONYME - Registre dématérialisé.

« Vous parlez du mur d'enceinte anti bruit de 4 mètres de haut dans lequel ils proposent d'enfermer l'EHPAD, ou bien de la possibilité de reloger les gens si vraiment c'était insupportable ? Mais que d'humanité ! ».

Mail 4020 - ANONYME - Registre dématérialisé.

« Niveau de nuisances et mesures d'évitement mal maîtrisées en zones de travaux (mise en place de murs antibruit atroces autour des EHPAD situés à quelques mètres des plus gros travaux) ».

Mail 4403 - ANONYME - Registre dématérialisé.

« Se lancer dans une telle aventure suppose donc de faire consensus dans la population : ce n'est clairement pas le cas quand on lit l'émotion suscitée par les emprises dans le bois, les carrières, les impacts à Neuilly Plaisance, les conséquences sur 2 EHPADs ».

Mail - ANONYME - Registre dématérialisé

« Parce qu'une société qui ne prend pas soin de ses séniors est une société qui se perd, et que l'on s'apprête à faire vivre un pur cauchemar aux futurs pensionnaires de la maison de retraite Dame Blanche en proximité immédiate d'un des 2 pires chantiers du projet (mais je vous rassure, il y a aussi un EHPAD côté Neuilly Plaisance, une prouesse quand même !) ».

Mail 5522 - M. et Mme VINCENT - Registre dématérialisé.

« Les chantiers titanesques Dame Blanche et Fontaine du Vaisseau juste devant 2 EHPADs (il faut le faire quand même !) n'étaient pas envisagés, même dans nos cauchemars les plus horribles ».

Mail 5572 – Mme VARLET – Registre dématérialisé.

« Les locataires de l'Ehpad de Neuilly Plaisance, sacrifiés également pour faire des économies par rapport à d'autres solutions ».

Mail 5940 - M. LENAIN – Registre dématérialisé

« Je conteste le raisonnement assez biaisé fait par la RATP et IDFMobilités lors de la réunion publique de Neuilly-Plaisance, s'agissant de la protection acoustique de l'EHPAD de la Fontaine du Vaisseau. Le schéma montré en diapositive est faux : il monte une source sonore unique, un mur et un immeuble. Cette situation théorique n'existe nulle part. Cette présentation omet la réverbération acoustique spécifique des lieux et du quartier pendant le chantier, et laisse croire que le son sera atténué, ce qui est très relatif ».

Mail 6009 - M. CHANTALAT – Registre dématérialisé

« De plus, la Maîtrise d'Ouvrage a balayé d'un revers de main la proposition de couverture complète du site du chantier pour préserver les riverains (pavillons et EHPAD) des bruits, poussières et autres nuisances, alors qu'une telle solution a pu être adoptée ailleurs sur le chantier de la ligne E ».

Mail 7548 – ANONYME - Registre dématérialisé

« Un chantier qui va générer ces nuisances phénoménales Les habitants qui vont subir les nuisances de ce chantier vont perdre en qualité de vie (nuisances sonores, poussières, trafic routier, expropriations pour certains). Moi qui subis quelques chantiers dans ma rue depuis 2 ans, je trouve ça très pénible (réveil matinal par la grue ; difficultés à se concentrer en télétravail du fait des nuisances sonores, etc.) et je compatis avec celles et ceux qui vont subir cette gêne des années durant (notamment les résidents d'EHPAD limitrophes). Je compatis également avec les nocéens et ceux qui travaillent à la Fontaine du Vaisseau qui auront les désagréments sans même avoir les avantages du métro ».

Mail 7631 – ANONYME - Registre dématérialisé

« Le gain de temps faible à modéré pour 2 quartiers sera au détriment de nuisances pour bien d'autres personnes (résidents du bois de Vincennes concernés par les travaux, y compris résidents d'EHPAD ; résidents du bas de Neuilly-Plaisance et entreprises du secteur qui vont subir les désagréments alors même qu'il s'agit d'une ville tranquille où il fait bon vivre ».

3.2.3.1.4. Expropriation des entreprises de la ZA de la Fontaine du Vaisseau

Ce sujet a été abordé dans de nombreuses observations et concerne toutes sortes d'expropriations sur le parcours sur le prolongement de la ligne N°1, néanmoins quelques-unes traitent de la problématique de la ZA de la Fontaine du Vaisseau.

Obs N°6 – ANONYME - Registre papier N°3 de Vincennes

Le coût de ce projet est exorbitant. Ce ne sont pas des stations de métro qui vont être construites mais des centres commerciaux qui vont nécessiter l'expropriation de commerces et d'habitants. Cela ressemble plus à des projets immobiliers. Sans parler de Neuilly-Plaisance qui va voir une zone avec 450 emplois supprimés.

Mail 1011 – ANONYME – Registre dématérialisé

Je voudrais plus d'informations en ce qui concerne les expropriations : qui fixe le prix dans le cadre des expropriations ? La liste des habitations qui vont être expropriées est-elle déjà établie, et si oui, a-t-elle été publiée ».

Mail 3609 - M. BERGERE – Registre dématérialisé

« Je suis pour le prolongement et il faut que les expropriations soient faites à une juste valeur pour que les personnes concernées puissent se reloger ailleurs facilement ».

Mail 3912 - M. LATUILLERE – Registre dématérialisé

« Nous regrettons fortement que les travaux qui concernent notre parcelle, et leur menace pour l'intégrité de notre bien, ne nous aient pas été communiqués directement. Il a fallu trouver parmi une 50aine de documents, le document de 330 pages où la page 151 mentionne une emprise de travaux pouvant conduire à notre expropriation. Nous trouvons scandaleux de ne pas avoir été alertés directement. Ces procédés nous paraissent peu transparents, voire malhonnêtes. On nous invite à donner notre avis sur ce projet sans que nous soit communiqués les conséquences désastreuses qui nous concernent directement. Ceci ne nous encourage pas à une confiance pourtant nécessaire dans les échanges que nous aurons à mener ».

Mail 4188 - M. VEDRINE – Registre dématérialisé

« Plus généralement, ce projet va nous impacter directement ; nous avons des locataires qui vont devoir partir, parce qu'ils louent plusieurs locaux sur la zone dont certains seront détruits et qu'ils ne pourront pas se relocaliser dans la partie restante de la Zac du Vaisseau. Enfin, l'ASL réunit des bâtiments qui ont des activités similaires et qui utilisent des équipements communs. Il ne sera pas possible de partager ces équipements avec une zone de chantier qui aura ses propres problématiques en termes de puissance électrique (transformateur EDF), de réseaux ou de voies de circulation. Compte tenu de ces éléments, nous constituons une association qui représentera les co propriétaires du côté impair qui

partagent tous les mêmes analyses. Cette association s'opposera à une implantation de ce mur antibruit au-delà de la limite séparative des bâtiments du côté pair ainsi qu'à une expropriation de tout ou partie de la rue Edmond Michelet et de son passage à sens unique. Nous demanderons également la constitution d'une nouvelle ASL, réduite à la rue Edmond Michelet et aux lots du côté impair ainsi que des dédommagements en cas de vacuité de nos bâtiments, pendant la période de travaux, imputable aux nuisances du chantier ».

Mail 4953 – ANONYME – Registre dématérialisé-

« Aux risques sur le bâti des résidents tout au long du tracé qui n'est pas bien maîtrisé. Aux nuisances infernales pendant des années pour de nombreux riverains et 2 maisons de retraites. Aux risques de nuisances en exploitation (bruits, vibrations) insuffisamment garantis. Aux expropriations nombreuses pour construire des stations immenses et des ouvrages annexes. A la suppression de 400 emplois à Neuilly Plaisance. A 1,5 ou 2 milliards désinvestissement ».

Mail 5389 – ANONYME – Registre dématérialisé-

« Je pense qu'il coûterait moins cher d'améliorer la fiabilité du RER A. Je suis 100% opposé à ce projet qui ne fait que doubler le RER A au prix -d'arbres abattus dans le bois de Vincennes, -de risques écologiques pris dans la colline de Fontenay, -d'expropriations violentes à Neuilly-Plaisance ».

Mail 7467 – ANONYME – Registre dématérialisé-

« Par contre, je ne suis pas d'accord avec l'installation du site de maintenance sur la zone artisanale de la Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance. Primo, je suis contre l'expulsion et/ou l'expropriation des entreprises et leurs salariés qui occupent cette zone ».

Mail 7467 – M. PROUST – Registre dématérialisé – M. PROUST

« Enfin il y aura des nuisances auprès de particuliers. Si des expropriations sont nécessaires, merci de faire en sorte que cela se fasse le mieux possible pour les personnes concernées. De même pour la zone industrielle de Neuilly Plaisance, j'ai cru comprendre qu'il faudra déplacer quelques entreprises. Il est essentiel que ces opérations se fassent, mais dans le respect de chacun ».

Mail 7599 – ANONYME – Registre dématérialisé-

« Ce projet au coût démesuré (et dont le budget sera forcément revu à la hausse) va bénéficier à une poignée, avec des gains de temps modérés (mais sans doute une plus-value sur le logement significative) et va causer des nuisances « temporaires » de plusieurs années, voire durable pour certains (zone économique de Neuilly-Plaisance) incommensurables. Bal des camions de matériaux BTP et gravats ; congestion du trafic ; nuisances sonores ; qualité de l'air ; espérons que les immeubles et les nappes ne seront pas impactés ; expropriations pour certains (résidents et entreprises de la zone de Neuilly) ».

3.2.3.1.5. Evacuation des déchets par camion, convoyeur ou bande transporteuse

Ces observations évoquées lors des consultations font souvent double emploi avec les nuisances liées aux travaux. Néanmoins des observations font état d'un mode d'évacuation autre que routier.

Obs N°70 – Mme PLAN – Registre Papier de Neuilly-Plaisance

« Suite aux travaux qui vont être effectués dans la zone La Fontaine du Vaisseau je suis contre la démolition des entreprises et contre les travaux prévus. 1- Les maisons environnantes (dont la mienne) risque de fissures, donc je demande la pose de témoins capteurs de vibrations par huissier, avant les travaux et relevés pendant et à la fin des travaux. - 2- Que l'entrée et la sortie des camions pour amener les éléments et évacuation des déchets ne se fasse pas par l'avenue Danielle Casanova etc... ».

Mail 289 – M. BESLON-DEROUET – Registre dématérialisé

« .si le nouveau tracé impact, même de manière moindre les espaces arborés et végétalisés du Bois de Vincennes, que des procédures d'intervention écologiques et les moins invasives possibles soient appliquées. Notamment le bannissement du "tout camion" ou du "tout pelleuse" au profit d'intervention par convoyeur et/ou d'évacuation par le sous-sol. ...»

Mail 1337 – M. DIAS – Registre dématérialisé

« Sauf erreur de ma part, le tunnelier démarre son forage sur la commune de Neuilly-Plaisance, ce qui va entraîner une rotation de camions incessants pour alimenter le creusement mais également l'évacuation des déchets, voir créer des pollutions locales en cas de stockage : * Comment garantissez-vous la préservation des routes ? Les servitudes pour les usagers qui utilisent le système routier pour les trajets « travail/domicile », sachant que l'accès à l'autoroute A86, est déjà complètement saturé ? * Comment garantissez-vous la propreté des routes ? Le bruit ? Les pollutions engendrées par les camions ? La santé des personnes ? sachant que les impacts carbonés avec des camions qui consomment plus de 40 litres de diesel sont loin d'être maîtrisable par de simple auto-contrôle des entreprises qui auront à exécuter les rotations ».

Mail 7467 – M. REDON - Président Environnement 93 – Registre dématérialisé-

« Des raisons financières ont provoqué le déplacement de ce CDT sur la Zone d'activités de la Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance. Ce déplacement induit de nombreux risques et lourds inconvénients qui ne peuvent être acceptés tels quels : - L'évacuation des déblais devra être réalisée sur un réseau viaire peu adapté - Aucune alternative (Bande convoyeuse) n'a été analysée pour une évacuation vers des espaces adaptés en bordure de l'Autoroute A86 ».

3.2.3.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

Le MO a-t-il prit contact avec l'ASL de la Fontaine du Vaisseau afin de déterminer et de connaître les termes du changement de propriétaire des parcelles à exproprier et des éventuelles mesures financières dues à l'ASL ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Suite aux réunions de travail avec la Ville de Neuilly-Plaisance (élus et services techniques) les 13 novembre 2020 et 22 janvier 2021, **un contact a été pris le 8 février 2021 avec M. Flavien Julliard, nouveau Directeur de l'ASL Fontaine du Vaisseau.** Ile-de-France Mobilités a proposé que le projet soit présenté en assemblée

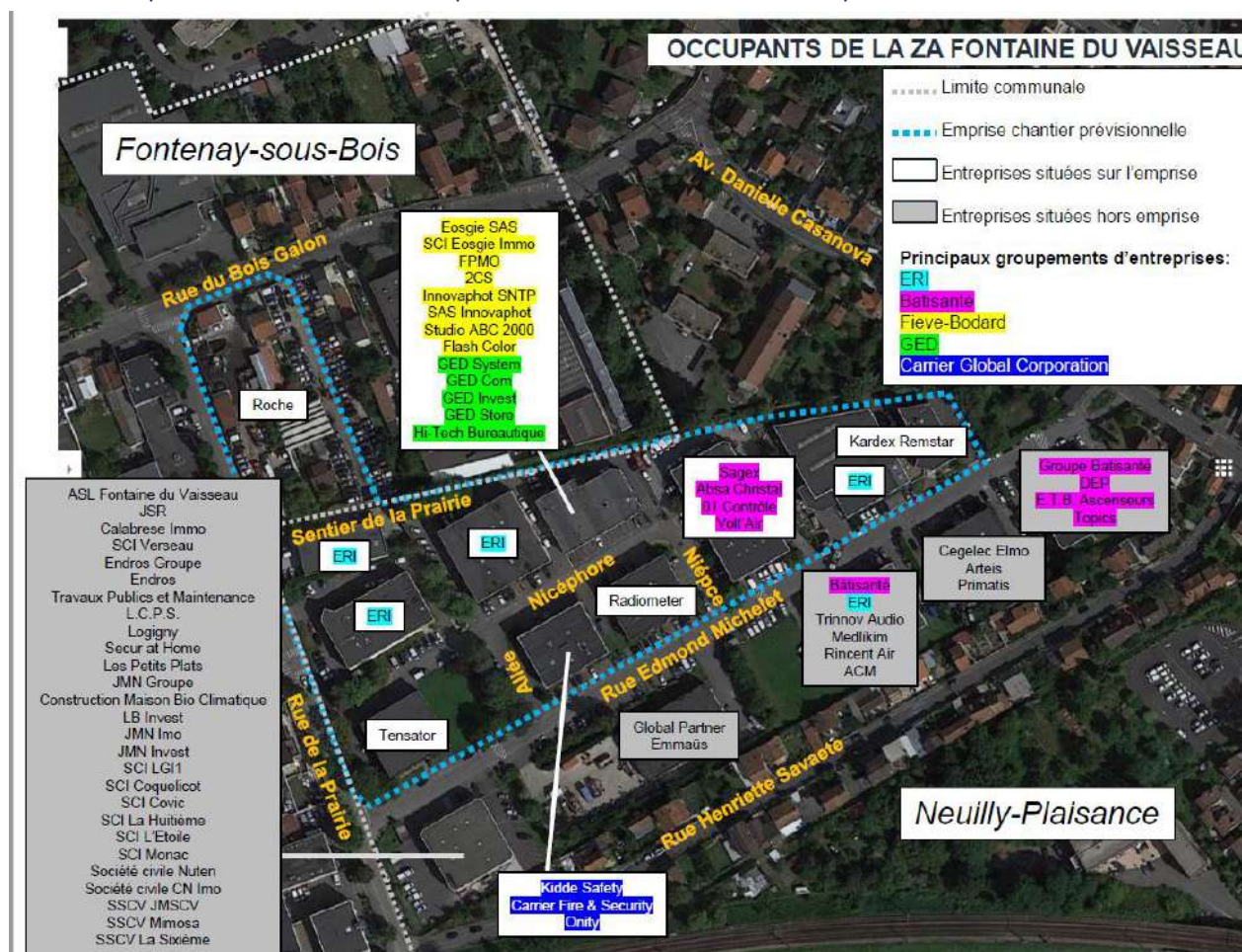
Générale de l'ASL. L'ASL n'a pas donné suite à cette proposition.

À l'issue de cette prise de contact, Île-de-France Mobilités a transmis à l'ASL, pour demande de complétude, 10 fiches adresses des bâtiments de la zone d'activité, afin d'avoir des données plus détaillées sur chacune des entreprises impactées. Il a été demandé à l'ASL de prendre connaissance de ces fiches et de corriger les éventuelles erreurs en vue d'une transmission au groupement IPFEC-Systra mandaté par Île-de-France Mobilités pour réaliser un diagnostic des entreprises de la zone d'activité de La Fontaine du Vaisseau. L'ASL a transmis le 28 septembre 2021, une liste partielle avec une dizaine de contacts d'entreprises.

À défaut de pouvoir rencontrer les entreprises dans le cadre de l'assemblée générale de l'ASL, **il a été convenu avec la Ville de Neuilly-Plaisance de rencontrer toutes les entreprises** quel que soit leur statut d'occupation (propriétaires et locataires) dans le cadre d'une présentation publique dédiée. **Cette réunion s'est tenue le 5 juillet 2021** à Neuilly-Plaisance, conformément à la demande de la Ville.

Lors de cette réunion, seules trois entreprises étaient présentes ou représentées (SCI PVI, M7 Real Estate France et Tensator). À l'automne 2021, deux entreprises se sont manifestées par téléphone et la présentation de la réunion du 5 juillet 2021 leur a été transmise.

Par ailleurs, **les propriétaires des parcelles potentiellement impactées par le projet sont connus d'Île-de-France Mobilités**, indépendamment des données qui auraient pu être transmises par l'ASL, grâce aux données établies par le groupement IPFEC-Systra, missionné par Île-de-France Mobilités pour détailler les caractéristiques de chacune des entreprises installées sur chacune des parcelles à la date de mai 2021.



Carte des occupants de la ZA Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance en 2021 (source : IDFM)

Enfin, les compensations financières ne seront pas dues à l'ASL mais à chacune des entreprises impactées, et seront définies postérieurement à l'obtention de la déclaration d'utilité publique :

- D'abord dans le cadre d'une négociation amiable ;
- Et faute d'accord amiable, dans le cadre d'une expropriation sous contrôle du juge de l'expropriation avec en préalable l'organisation d'une enquête parcellaire.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que la question n'était peut-être pas assez précise concernant l'ASL qui en principe est propriétaire des parties communes de cette zone et devra céder ces parties communes à IDFM qui devra donc des compensations financières. Nulle part n'est mentionnée cette obligation qui doit entrer dans l'enveloppe des acquisitions foncières.

En effet, les parties communes de la ZA de la Fontaine du Vaisseau, comme les voies de circulation et les réseaux dont ASL est à minima gestionnaire (s'il n'en est pas le propriétaire, la commission d'enquête n'en connaissant pas précisément le statut !), font partie intégrante des volumes à exproprier dans la zone chantier mais également leur reprise éventuelle (un coût pour le gestionnaire) pour alimenter les entreprises qui ne seraient pas expropriées

Question N°2 :

Le MO a-t-il étudié les financements correspondant aux déplacements des 50 entreprises, plus ou moins importantes de la ZA de la Fontaine du Vaisseau et à leur relogement en des lieux probablement plus éloignés pour les employés à qui l'on devra verser peut-être des indemnités.

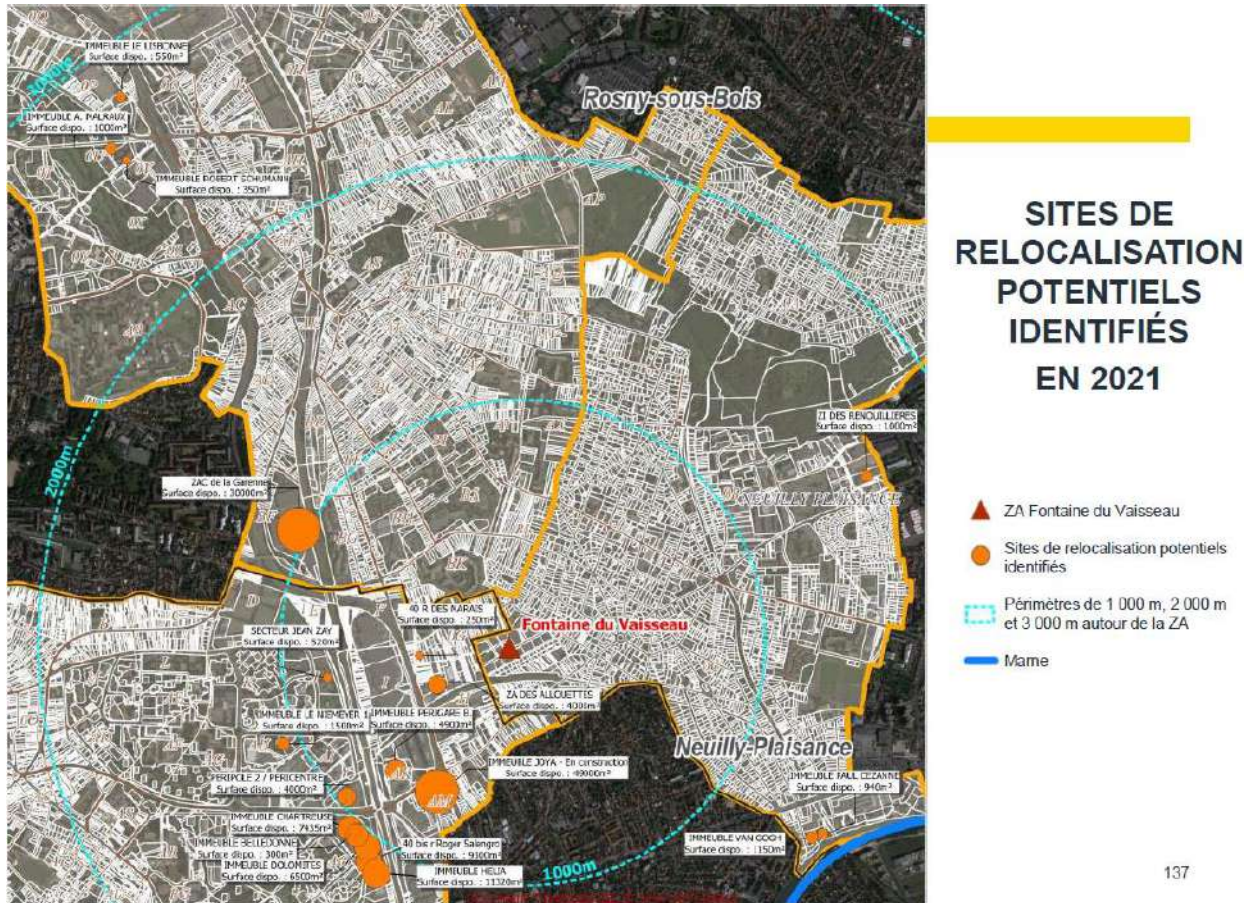
Réponse des maîtres d'ouvrage :

Sur la base d'une étude confiée au groupement de bureaux d'étude IPFEC-Systra, Île-de-France Mobilités dispose depuis mai 2021 d'une bonne connaissance du tissu économique de cette zone d'activité :

- Cartographie des entreprises ;
- Zoom par parcelle, immeuble et production de fiches immeubles ;
- Caractéristiques financières des entreprises implantées au sein de chacun des immeubles ;
- Etude du marché immobilier local (bureaux et entrepôts) ;
- Etude des options de relocalisation et sites disponibles dans un périmètre d'environ 1 000 m, 2 000 m et 3 000 m autour de la zone d'activité de La Fontaine du Vaisseau et zoom sur la zone d'activité de La Garenne à Rosny-sous-Bois.

En revanche, les bases de données ne permettent pas d'avoir une vision détaillée des effectifs de chaque établissement implanté sur la zone d'activité.

Il apparaît que l'offre locative est importante dans un rayon de 3 km autour de la zone d'activité : 112 000 m², soit environ quatre fois la surface de plancher nécessaire, répartie en 70% de bureaux et 30% de locaux pour des activités logistiques.



Carte des sites potentiels de relocalisation en 2021 (source : IPFEC-Systra)

Il a été indiqué à la Ville de Neuilly-Plaisance dès début 2021 **qu'une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, un accompagnement individualisé des entreprises serait réalisé**, tenant compte :

- **Des caractéristiques des entreprises** (taille, structure du capital, activités, caractéristiques des locaux, etc.) ;
- **De leur statut d'occupation** (propriétaire non-occupant, propriétaire occupant, locataire, etc.) ;
- **De leur stratégie de développement** à court terme (2-3 ans), moyen terme (3-5 ans) et long terme (plus de 5 ans) ;
- **Des caractéristiques de leur personnel** : personnel sédentaire ou nomade, lieux de résidence, etc.).

Dans le cadre de cet accompagnement individualisé, une négociation amiable sera engagée pour identifier, à la fois, la stratégie de relocalisation propre à chaque entreprise (à horizon 2028) et le montant de l'indemnisation.

Le coût du relogement est compris dans l'enveloppe « acquisitions foncières », elle-même incluse dans le coût du projet. L'estimation a été faite par France Domaines en mars 2021 et a également fait l'objet d'une évaluation par la société spécialisée SEGAT en mars 2020.

UN ACCOMPAGNEMENT DES ENTREPRISES AU CAS PAR CAS				
	Situation début 2021		Problématiques	Stratégies d'entreprises
Propriétaires non-occupants	Cyril Bodard SCI Camélie ImmoFontaine SCI Fontval	M7 FAF France (2 bâtiments) Placement Pierre	Acquisitions foncières	
Propriétaires occupants	ERI (en partie, 1 bâtiment) Groupe GED (5 raisons sociales) Groupe Fieva-Bodard (8 raisons sociales)	Radiometer SAS Roche (hors ZA Fontaine du Vaisseau)	Acquisitions foncières et relogement	Relogement temporaire ou Relogement Définitif
Locataires	ERI (en partie, 3 bâtiments) Tensator Kidde Safety Carrier Fire & Security	Onity Groupe Batisanté (4 raisons sociales) Kardex Remstar	Relogement	
Entreprises riveraines	Groupe Nucera (24 raisons sociales) Groupe Batisanté (2 bâtiments, 5 raisons sociales) Groupe Vinci Facilities (3 raisons sociales) ERI	JSR Calabrese Immo Global Partner Trinnov Audio Medlikim Ricent Air ACM Emmaüs (association)	Nuisances chantier et impact sur le fonctionnement	Mesures d'accompagnement personnalisées

Tableau présenté à la 3^{ème} réunion publique du 24 février 2022 (source : IDFM)

Parallèlement à la phase amiable et sous couvert de la déclaration d'utilité publique du projet, une enquête parcellaire sera organisée pour identifier précisément les parcelles à acquérir. L'indemnisation ne sera pas due aux salariés mais aux entreprises impactées. Au stade actuel, et sous réserve de l'obtention de la déclaration d'utilité publique, l'enquête parcellaire pourrait intervenir vers 2025-2026.

Une obligation de relogement s'impose aux maîtres d'ouvrage : la procédure est encadrée par l'article L314-2 du code de l'urbanisme. Cette procédure de relogement est due à tout propriétaire de droits réels. La condition de réussite est une analyse préalable des besoins de chaque occupant pour lui proposer une offre adéquate. Cette analyse comprend l'étude de ses possibilités financières.

Appréciations de la commission d'enquête :

Apparemment le MO compte beaucoup sur l'acquis de la DUP avant tout accompagnement de déplacement des entreprises de cette zone, alors qu'il semble que ce soit des actions préliminaires fondamentales qui auraient dû être prises et proposées aux entreprises avant l'obtention de la DUP afin que celles-ci prennent ou prévoient des dispositions préventives pour un éventuel déplacement.

La commission considère que les relocalisations envisagées sur le territoire de la commune de Neuilly-Plaisance ne seront peut-être pas suffisantes et que des déplacements massifs en dehors de la commune pourraient la mettre en difficulté.

Question N°3 :

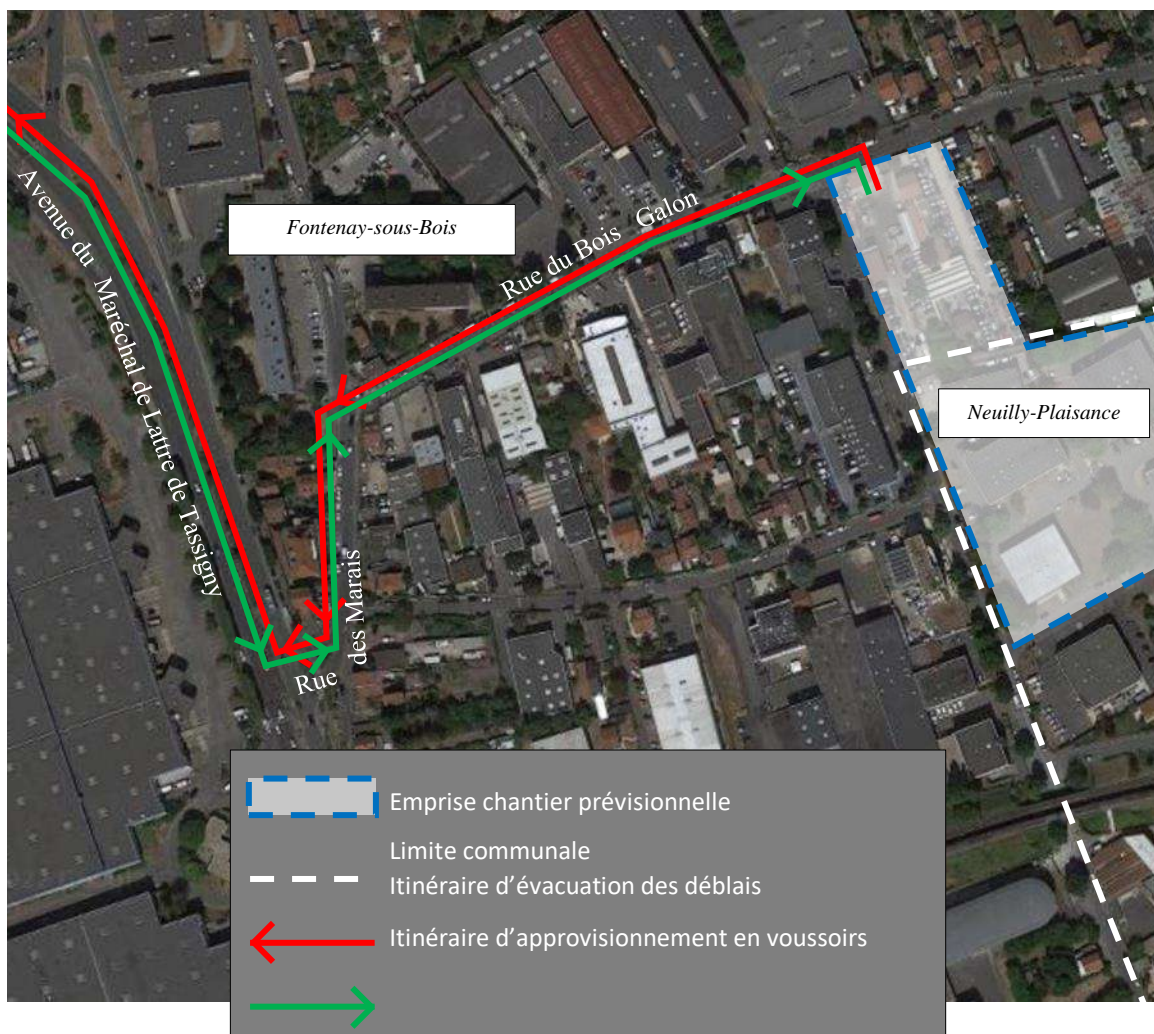
Le MO pourrait-il fournir une carte des itinéraires envisagés pour l'apport des voussoirs et l'évacuation des déchets de la future base de la Fontaine du Vaisseau ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les itinéraires prévisionnels de circulation en phase chantier concernant le puits d'entrée du tunnelier, tels qu'envisagés à ce stade des études, sont présentés sur le plan suivant.

Il convient de souligner que l'itinéraire entre la ZA de La Fontaine du Vaisseau et l'A86 via les rues du Bois Galon et des Marais, ainsi que l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny se situent intégralement sur la commune de Fontenay-sous-Bois.

Sur ce plan, la flèche verte représente les itinéraires camions concernant l'approvisionnement du chantier en voussoirs et matériaux, et la flèche rouge ceux concernant l'évacuation des déblais du tunnelier, qui transiteront par des voies communales sur Fontenay-sous-Bois.



Itinéraires camions pour l'approvisionnement et l'évacuation du chantier du puits de lancement du tunnelier (source : IDFM)

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que la rue du Bois Galon ne paraît pas vraiment appropriée pour l'approvisionnement des voussoirs et l'évacuation des déchets. Cette rue est en effet étroite et son utilisation au rythme envisagé de 140 camions par jour devrait entraîner de gros problèmes de circulation dans le secteur.

Question N°4 :

Les rues permettant d'accéder à la Fontaine du Vaisseau étant relativement étroites, la MO a évoqué la possibilité de « recalibrer » certaines rues.

Quelles rues seraient concernées et comment le MO compte-t-il opérer ce « recalibrage » ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Sur le secteur du chantier du puits d'entrée du tunnelier, les mesures de requalification de voiries envisagées à ce stade des études sont détaillées dans le dossier d'enquête publique (pièce E, chapitre 5, p.186).

Actuellement, la largeur du profil de la rue du Bois Galon est environ de 7 m et donc suffisante pour la circulation de camions conventionnels dans les deux sens sous réserve de supprimer la bande de stationnement au nord soit une trentaine de places (cf. photos page suivante).

Les comptages réalisés sur la rue du Bois Galon dans le cadre de l'étude acoustique d'avril 2021 montrent qu'il existe déjà un trafic moyen d'environ 110 camions par jour sur cet axe.

Synthèse journalière (débit)

		mardi 06/04	mercredi 07/04	jeudi 08/04	vendredi 09/04	samedi 10/04	dimanche 11/04	lundi 12/04
TVC	Journalier	5 848	5 189	6 421	5 965	4 550	3 095	5 704
	Horaire moyen	244	256	268	249	190	129	238
	Horaire mini	11	11	12	9	14	23	12
🚗	Journalier	5 719	5 046	6 290	5 857	4 480	3 050	5 592
	Horaire moyen	238	252	262	244	187	127	233
	Horaire mini	11	10	12	8	14	22	12
🚚	Journalier	129	143	131	128	70	45	112
	Horaire moyen	5	6	5	5	3	2	5
	Horaire mini	0	0	0	0	0	0	0
	Horaire maxi	14	17	12	14	11	7	17

Synthèse journalière des comptages réalisés en 2021 sur la rue du Bois Galon (source : Sixense, avril 2021)

L'étude d'avant-projet devra préciser s'il est nécessaire de renforcer la chaussée sur la rue du Bois Galon pour l'acheminement des différentes pièces constitutives du tunnelier par convois exceptionnels au début des travaux.

RUE DU BOIS GALON (FONTENAY-SOUS-BOIS)



Comptages routiers Sixense 6-12 avril 2021:

- Trafic moyen journalier (TMJA): 5 400 dont 5 290 VL et **110 PL**
- Trafic moyen jour ouvrable (TMJO): 6 030 dont 5 900 VL et **130 PL**

149

Photos de la rue du Bois Galon – Photos 1-2-3-4 ; rue du Bois Galon

Diapositive présentée lors de la 3^{ème} réunion publique du 24 février 2022 (source : IDFM)

À ce stade des études, il a été identifié une complexité de giration au niveau du carrefour entre la rue des Marais et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Sur le carrefour rue des Marais / avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, la voirie devra vraisemblablement être recalibrée afin de permettre la giration dans les deux sens des camions d'approvisionnement en voussoirs et d'évacuation de déblais.

Carrefour Rue du Bois Galon/rue des Marais (arrière-plan)



Rue des Marais



Carrefour Rue des Marais/Av. du Maréchal de Lattre de Tassigny



Sur le secteur de l'arrière-gare, comme pour l'ensemble des abords de chantiers du projet, la maîtrise

d'ouvrage établira un **plan de circulation détaillé en concertation avec les collectivités** afin d'assurer le maintien des circulations des particuliers et la circulation des camions des chantiers. Les modalités de reprise de voirie seront précisées dans les études de conception d'avant-projet. Les voiries qui auraient été impactées par les passages des camions de la phase de chantier seront remises en état à la fin des travaux.

La Société Publique Locale (SPL) Marne au Bois, partenaire du projet de prolongement de la Ligne 1, est titulaire pour le compte de la Ville de Fontenay-sous-Bois de la concession d'aménagement Alouettes Est qui englobe une partie de l'emprise chantier du puits de sortie du tunnelier et l'ensemble des voiries concernées par les flux de camions nécessaires. Elle a déjà entamé des réflexions sur les flux routiers futurs dans le secteur, sur la base du modèle de trafic routier du Département du Val-de-Marne.

L'étude du réaménagement de la trame viaire pour permettre l'accessibilité à l'emprise chantier du tunnelier du prolongement de la Ligne 1 sera réalisée en concertation avec la société publique locale Marne au Bois, la ville de Fontenay-sous-Bois et la ville de Neuilly-Plaisance.

Appréciations de la commission d'enquête : questions 3 et 4

Il semblerait que IDFM n'ait pas pris la vraie mesure des contraintes du passage de la rue des Marais vers ou venant de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny pour alimenter en voussoirs ou transporter les déchets issus du tunnelier, la commission d'enquête n'est pas certaine que la suppression de 30 places de stationnement soit suffisante au recalibrage de ces voies et estime que l'utilisation de ces voies n'est pas appropriée pour les allers et retours de près de 140 camions par jour et va entraîner d'importants problèmes de circulation dans le secteur considéré.

Question N°5 :

Ne pourrait-on imaginer en lieu et place des dépenses importantes engendrées par la construction des somptueuses stations de métro prévues, de revenir aux décisions de 2015 et de faire l'arrière gare à Fontenay sous-bois et que de là un convoyeur ou bande transporteuse, travaillant aussi bien en aller qu'en retour, soit mise en place au-dessus des voies de circulation et que les voussoirs et déchets du tunnelier soient stockés sur une aire près de l'A86, ce qui diminuerait drastiquement les frais de transport, le recalibrage des voies de circulation, les nuisances de tous ordres liés au CDT sis à Neuilly-Plaisance.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les stations de métro Les Rigollots, Grands Pêcheurs et Val de Fontenay sont construites à ciel ouvert préalablement au passage du tunnelier, ce qui dimensionne les volumes excavés.

Les surfaces des stations correspondent aux mêmes emprises que celles en souterrain, qui sont définies en fonction de la longueur des stations (en lien avec la longueur des rames) et de la largeur des quais. Une station a une surface de 95 m * 27 m soit environ 2 500 m².

Le choix des maîtres d'ouvrage a été de retenir des stations avec un niveau rez-de-rue combinant espaces transport (espaces de circulation et espaces de services à l'utilisateur), **espaces de services privés et de commerces en fonction de l'offre et des besoins des quartiers concernés**, qui pourraient notamment être proposés aux commerçants dont l'activité a été impactée par la construction des stations.

Les hypothèses de valorisation en volume présentées sous forme d'esquisse, notamment à la station Les Rigollots (niveau N+1) ne sont que des intentions qui ne se réaliseront que sous réserve d'une volonté des communes concernées : Ville de Fontenay-sous-Bois pour les stations Les Rigollots et Val de Fontenay et Ville de Montreuil pour la station Grands-Pêcheurs.

Les maîtres d'ouvrage contestent l'expression de « somptueuses stations » qui ne correspond pas à l'esprit du projet.

Dans le cadre des études de conception ultérieures d'avant-projet, des formes architecturales plus discrètes et moins volumineuses pourront être étudiées en lien avec les Villes de Fontenay et Montreuil afin de rechercher des pistes d'économies, mais les quelques millions d'euros qui pourront être potentiellement

économisés ne sont pas à l'échelle des 382 M€ d'économies trouvées avec le raccourcissement de l'arrière-gare sur environ 1,4 km.

À dire d'expert, l'économie liée à des stations en surface sans bâtiment pourrait être d'environ 5 M€ (ce 2017) pour la station Les Rigollots, et d'environ 3 M€ (ce 2017) pour la station Grands Pêcheurs. Au total, cela fait varier le coût global d'environ 0,5%, donc sans réel impact économique sur le projet, alors que l'impact de dégradation fonctionnelle est important et visible.

Le lien financier entre le coût des stations et les économies réalisées sur l'arrière-gare ne peut donc être établi.

La mise en place d'un convoyeur entre un site proche de l'A86 et l'emprise chantier du puits d'entrée du tunnelier, pose plusieurs problèmes rendant a priori cette solution non réaliste :

- Tout d'abord il faut emprise suffisante en extrémité du tapis d'au moins 2 000 m² (pour stocker les déblais avant qu'ils ne soient repris par des camions) ce qui paraît complexe à proximité de l'A86 au niveau de Val de Fontenay.
- La mise en place d'un convoyeur au-dessus des voies de circulation entre l'emprise située sur la ZA Fontaine du Vaisseau et l'A86, ne paraît pas réaliste car cela suppose de passer au-dessus d'habitations et à des hauteurs conséquentes.
- Les voussoirs sont des pièces du tunnel conséquentes, lourdes et volumineuses qui ne peuvent être acheminés par des engins adaptés. La bande convoyeuse n'est pas une solution de transport pour des pièces lourdes et de grand volume.
- La solution du convoyeur est adaptée lorsque le puits d'évacuation des déblais est à proximité d'une infrastructure de transport permettant des évacuations massifiées : trains complets ou demi-trains sur une installation ferroviaire terminale embranchée (ITE) ou quai fluvial pour les évacuations par barges.

Néanmoins la faisabilité de cette solution d'évacuation sera étudiée en phase d'études d'avant-projet en tenant compte de l'ensemble des contraintes du quartier (habitations, morphologie des bâtiments riverains, voiries...).

Appréciations de la commission d'enquête :

La Commission d'enquête considère qu'il serait préférable de reconstituer des bâtiments sur les emplacements des futures gares contenant des commerces de centre-ville en rez de chaussée et 3 ou 4 étages d'habitations suivant les possibilités du PLU, et de conserver les étages inférieurs à la chaussée pour la billetterie et autres prestations de la RATP comme le sont la plupart des gares du métropolitain parisien.

Question N 6 : Si la protection de l'EHPAD de Neuilly-Plaisance, bien que probablement prévue, s'avérait insuffisante, quelles sont les mesures prévues par le MO pour la protection de cette maison des anciens, et quel coût découlerait d'une telle opération.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La position de l'EHPAD Résidence d'Eglantine sur la commune de Neuilly-Plaisance avenue Danielle Casanova, se situe à proximité de la future emprise travaux nécessaires à la réalisation du puits d'entrée du tunnelier, où les travaux se dérouleront à ciel ouvert. L'emprise de l'EHPAD n'est pas impactée d'un point de vue foncier par le projet M1. L'EHPAD sera impacté en revanche par les bruits de chantier. L'EHPAD comporte environ 40 chambres mais seules celles situées côté sud seront exposées directement au bruit de chantier.

Une étude acoustique a été réalisée pour modéliser les deux phases du chantier considérées comme les plus bruyantes lors des travaux : l'extraction des terres pendant le creusement par le tunnelier et la création des parois moulées du puits d'entrée du tunnelier. Ces deux phases de travaux cumulent des sources de bruit issues notamment des engins et de la circulation des camions nécessaires soit à l'approvisionnement des matériaux, soit à l'évacuation des terres.

Il est à noter que cette étude de modélisation a pris en compte à ce stade des hypothèses théoriques, qui peuvent conduire à des résultats péjorants de la modélisation. Les hypothèses devront être affinées dans les

prochaines phases d'études, ce qui pourrait atténuer les résultats de la modélisation :

- **La modélisation acoustique a pris en compte des modèles d'engins respectant les normes réglementaires en termes de bruit mais n'étant pas ceux les plus silencieux.** Or, en 2028 au lancement des travaux, avec les retours d'expérience des nombreux chantiers des métros du Grand Paris Express, il est probable que les modèles d'engins soient moins bruyants qu'actuellement. De plus, les maîtres d'ouvrage privilégieront dans leurs marchés de travaux le recours systématique aux engins les plus performants du point de vue du bruit.
- **La modélisation acoustique a considéré une organisation spatiale du chantier-type avec une présence d'engins importante à proximité de l'EHPAD.** Or, l'agencement des zones logistiques reste à déterminer plus finement et devra prendre en compte à la fois les impératifs liés aux travaux mais aussi la proximité des zones sensibles pour le bruit.

Les maîtres d'ouvrage sont particulièrement attentifs à la gestion du bruit pour leur futur chantier. Par conséquent, des dispositions spécifiques seront mises en place et imposées au chantier pour limiter au maximum les nuisances pour les riverains et donc aux résidents de l'EHPAD selon la réglementation relative aux bruits de voisinage. Pour cela, il existe plusieurs gradations d'actions.

À ce stade des études, les maîtres d'ouvrage estiment que le cumul de ces différentes actions graduées permettra de garantir un traitement efficace du bruit pour les résidents de l'EHPAD.

Le coût de ces actions est déjà compris dans l'estimation du projet.



MESURER, RÉDUIRE ET CONTRÔLER LES BRUITS DE CHANTIER

AVANT LES TRAVAUX

- **Etudes acoustiques détaillées**
- **Cahier des charges auprès des entreprises de travaux**

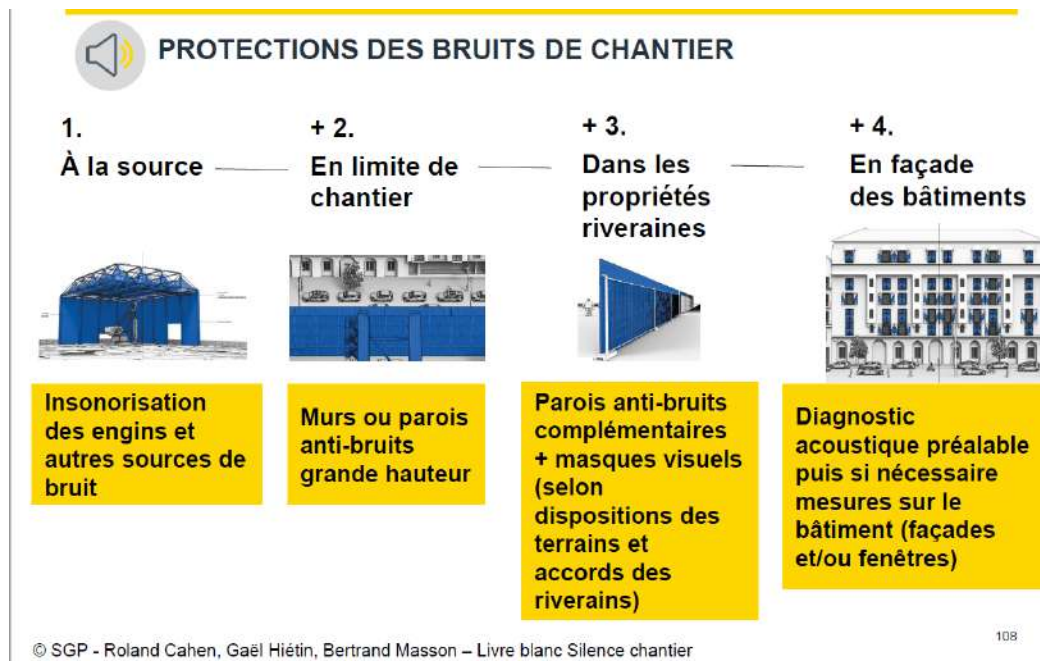
PREPARATION DU CHANTIER

- **Plans de circulation**
- **Dossier Bruit de Chantier détaillant l'ensemble des mesures**

PENDANT LE CHANTIER

- **Protections**
A la source, en limite de chantier, dans les propriétés riveraines et jusqu'aux façades des bâtiments.
- **Organisation du chantier**
- **Surveillance du niveau de bruit**
- **Communication de proximité**





Les étapes pour la protection acoustique des riverains aux chantiers –

Diapositives présentées lors de la 3^{ème} réunion publique du 24 février 2022 (source : IDFM)

1. Etudes acoustiques complémentaires

Les maîtres d'ouvrage veillent dans leur marché de conception, puis dans leurs marchés de travaux, à ce que l'approche acoustique soit menée selon le contexte réglementaire relatif aux bruits de chantier. Dans un premier temps, **des études acoustiques approfondies** seront menées lors des études d'avant-projet pour préciser les impacts acoustiques des principes de réalisation envisagés et définir les mesures à prendre.

2. Réductions du bruit à la source

Les entreprises qui réaliseront les travaux, rédigeront **des dossiers bruit de chantier** qui seront déposés par les maîtres d'ouvrage dans les Mairies et les Préfectures concernées, un mois avant le démarrage des travaux. Ils présenteront les dispositions envisagées en vue de réduire les nuisances sonores des travaux :

- L'adoption d'engins et de matériels conformes aux normes européennes en vigueur au moment des travaux sur le bruit et disposant de certificats de contrôle : à caractéristiques techniques égales, il sera privilégié **l'utilisation des équipements et des engins de chantier les moins bruyants**. Les engins seront également équipés avec **des bips de recul spécifiques** (« cri du lynx ») limitant les nuisances sonores ;
- **Les horaires de travaux et la vitesse de circulation des engins de chantier seront adaptés** au contexte local.

Par ailleurs, les équipements les plus bruyants pourront faire l'objet d'un **système de capotage** (par exemple le dessableur des centrales à boue).

3. Réduction du bruit par des barrières acoustiques en limite d'emprises

Afin de réduire de manière plus efficace le bruit, il sera proposé **la mise en place de bâches acoustiques** accrochées directement aux palissades de chantiers, **ou de panneaux acoustiques** qui remplacent totalement les palissades habituelles.

La position exacte, la hauteur de ces écrans acoustiques ainsi que leur pouvoir absorbant seront à préciser sur la base d'études acoustiques plus précises ainsi que sur l'organisation de l'emprise travaux pour être les plus efficaces possibles. La construction des écrans sera faite sur la base des conseils d'un acousticien sur le bon dimensionnement de l'ouvrage.

La RATP a ainsi déployé ces dispositifs sur plusieurs projets comme pour le prolongement de la Ligne 14 vers Mairie de Saint-Ouen, avec la mise en place de panneaux acoustiques aux abords du lycée Balzac à Porte de Clichy.



M14 : écrans acoustiques à Porte de Clichy (lycée Balzac) et Pont Cardinet



Ecrans acoustiques mis en place devant le lycée à Porte de Clichy pendant le chantier du prolongement de la Ligne 14 (source : RATP)

D'après le livre blanc « Silence chantier » de la Société du Grand Paris (2019), cette efficacité est évaluée à une réduction de 5 à 10 dB et effective pour l'ensemble du voisinage, voire de 15 dB si la solution est bien dimensionnée. Ces réductions peuvent même être plus importantes directement derrière l'écran.

Pour la Résidence d'Eglantine, il a été identifié plus précisément sur les photos ci-dessous les limites d'emprises qui pourraient bénéficier de ce dispositif. Ces écrans pourront également être le support d'une action esthétique et/ou paysagère pour rendre cet élément plus acceptable pour les résidents.

RÉSIDENCE D' EGLANTINE (NEULLY-PLAISANCE)



Entrée rue Danielle Casanova



Vue depuis le pignon de l'EHPAD



Palissades visuelles T13 (Saint-Germain-en-Laye)



Ecran de protection Planet Wash (86) (source: Piveteaubois)



Capteur de bruit Sixense en mars 2021

156

Photos de l'EHPAD Résidence d'Eglantine et des localisations possibles pour les palissades acoustiques (source : IDFM)

4. Réduction du bruit directement dans l'EHPAD

Enfin, si les dispositifs ci-dessus n'apparaissent pas suffisants, il pourra être mis en œuvre, si nécessaire, la mise en place d'actions directement sur les parties de bâtiments mal protégées contre le bruit pour diminuer la gêne sonore. Les menuiseries extérieures sont un des principaux points faibles de l'isolation des bâtiments vis-à-vis des bruits extérieurs. La pose de vitrage acoustique adapté (double ou vitrage asymétrique) pourra s'envisager pour les fenêtres les plus exposées. Les dispositifs d'amélioration de l'isolement acoustique de la façade à l'aide d'équipements extérieurs de type volets et vitrage acoustiques, sont plus efficaces que les systèmes placés à l'intérieur du logement. D'après le livre blanc « Silence chantier » de la Société du Grand Paris (2019), les premiers peuvent atténuer de -20 à -40 dB(A) les bruits extérieurs, tandis que les seconds

atteindront plutôt des gains de -10 à -15 dB(A) comme ordre de grandeur.

5. des systèmes de surveillance en continu du bruit de chantier et une communication de proximité

Un système de monitoring du bruit ambiant sera mis en place sur le chantier. La surveillance acoustique du chantier débutera un mois avant le démarrage des travaux, et durera pendant la durée totale du chantier. Une communication spécifique sur cette thématique sera réalisée auprès des riverains.

Appréciations de la commission d'enquête :

La Commission d'enquête a bien noté qu'une surveillance constante des nuisances sonores sera effective autour de cet EHPAD et qu'en cas de dépassement tous les moyens seront mis en œuvre pour limiter ces nuisances à leur plus simple expression.

Elle considère cependant que, s'il s'avère nécessaire, un déplacement temporaire des pensionnaires de l'EHPAD et de son personnel (qui pourrait se prolonger pendant tout le temps du chantier) devrait être envisagé (avec toutes ses conséquences humaines, sociales et financières) puisque cette partie du chantier concentre les nuisances les plus importantes du projet.

Question N°7 :

Certaines observations ont évoqué la présence d'une nappe phréatique relativement proche de la surface sur la ZA de Fontaine du Vaisseau.

Quelles précautions le MO entend-il prendre pour éviter une remontée de cette nappe phréatique lors des travaux qui seront effectués à la Fontaine du Vaisseau ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le secteur de Neuilly-Plaisance a bien été identifié comme étant en zone de sensibilité forte pour les remontées de nappe. Les nouvelles campagnes de sondages géotechniques et hydrogéologiques (dites G2 en étude avant-projet, G3 en étude projet) viendront affiner les données relatives à cette problématique.

Le chantier devra gérer son apport d'eau de pompage et de réception d'eaux pluviales au regard des capacités d'absorption du réseau d'assainissement. Cela implique la création de bassins de rétention à l'intérieur du chantier, véritables stocks tampons capables d'absorber l'excès hydrique, voire de contribuer à renforcer l'effet tampon des bassins environnants (le plus proche, « Casanova » dispose déjà de 15 000 m³), et de restituer l'eau dans le réseau aux périodes plus sèches. Vis-à-vis de ces apports hydriques, **la surface du chantier permet de construire de tels bassins bien dimensionnés, celui-ci n'augmentera donc pas le niveau des nappes environnantes.**

Par ailleurs, en dehors de tout apport d'eau, il existe un risque théorique d'effet « barrage », dans le cas où un écoulement souterrain serait gêné par l'ouvrage du centre de dépannage des trains (CDT). Celui-ci sera modélisé dans le cadre de l'application de la loi sur l'eau pendant les études d'avant-projet. Des dispositions constructives classiques sur l'ouvrage CDT seront adoptées si nécessaire pour éviter des impacts de remontée de nappe sur le bâti environnant, que ce soit en phase chantier ou en phase définitive.

Pendant la phase travaux, sera également mis en place un système de surveillance du suivi du niveau des nappes en continu. En phase définitive, le CDT devra être conforme à la réglementation concernant les capacités de rétention.

Par ailleurs si le MO était confronté à la présence de pyrite, notamment à Fontaine du Vaisseau, quelles précautions conviendrait-il de prendre, s'agissant notamment du traitement des terres, et quel en serait le surcoût par rapport au coût actuel du projet ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Des déblais comprenant la présence de pyrite au-delà des normes autorisées ont été identifiées en 2020 dans une carrière exploitée par LafargeHolcim à Saint-Martin la Garenne près de Mantes-la-Jolie. Ces déblais sont issus du chantier du tunnel Eole entre Saint-Lazare et Nanterre. La présence de pyrite peut polluer les nappes phréatiques situées aux abords de la carrière d'accueil des déblais. Les déblais ont été évacués vers un site spécialisé en Seine-Maritime pour y être rendus inertes. Le tri des déblais à la source est très encadré.

Pour les déblais issus du creusement du tunnelier du prolongement de la Ligne 1 ou des trois stations, la présence de pyrite n'a pas été identifiée au regard des recherches historiques ni à l'issue des sondages géotechniques G1 de la phase des études préliminaires.

Les campagnes de sondages géotechniques complémentaires de niveau G2 en avant-projet permettront de conforter ou d'infirmier l'absence de pyrite.

Le coût du traitement des terres sera précisé à l'issue des campagnes géotechniques G2 ou G3 et intégré dans les offres de financement des entreprises qui ne seront pas connues en amont de 2028-2029.

Appréciations de la commission d'enquête :

La Commission d'enquête a bien noté qu'au stade actuel des connaissances issues des sondages géotechniques G1 la présence de pyrite n'a pas été détectée que seule une campagne ultérieure de sondages pourra déterminer cette présence ou pas, engendrant des retards dans la réalisation de ce prolongement et des surcoûts significatifs.

3.2.3.3. Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités

→cf. réponses des maîtres d'ouvrage aux 8 questions ci-dessus.

Contrairement à certaines observations rapportées sur le registre d'enquête le site initialement prévu pour l'entrée du tunnelier n'était pas le site du Péripôle (site de la station terminus du prolongement de la Ligne 1), mais le site de la ZA de la Pointe, 2 km en arrière gare de la station terminus Val de Fontenay.

Le site du Péripôle va connaître entre 2024 et 2032, deux chantiers importants : le chantier du pôle de Val de Fontenay déclaré d'utilité publique en janvier 2022 et le chantier de la gare de la Ligne 15 Est qui sera très probablement aussi le puits d'entrée d'un ou deux2 tunneliers de la Ligne 15 Est. Il ne peut donc physiquement accueillir le puits d'entrée du tunnelier de la Ligne 1.

3.2.3.4. Appréciations de la commission d'enquête

Appréciations de la commission d'enquête :

La Commission prend acte de ces informations complémentaires.

3.2.4. THÈME 4 : LE MAILLAGE ET LES RABATTEMENTS POSSIBLES

Des observations ont évoqué l'éloignement de certains quartiers de Montreuil et Fontenay-sous-Bois justifiant la création des stations des Rigollots et de Grands Pêcheurs et dans le même temps ont fait des propositions pour améliorer le maillage et désenclaver ces quartiers si notamment la DUP n'était pas prononcée.

3.2.4.1. Analyse et synthèse des observations écrites et orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

3.2.4.1.1. Le désenclavement des Grands Pêcheurs

Mail 6255 d'un anonyme sur le registre électronique a écrit :

« Je vis à Fontenay-sous-Bois, rue des Moulins, tout proche du Cinéma Kosmos.

Je suis pour le prolongement de la ligne 1, ce projet est d'utilité publique pour les raisons suivantes :

- Désenclavement de la zone pour les habitants des "Grands pêcheurs". Relier les habitants de cette zone à Paris d'un côté et de l'autre à Val de Fontenay par les transports communs. Pour les habitants du plateau, donne accès plus rapide pour aller à Vincennes. Actuellement, par la ligne 118, faut compter 15 minutes pour se rendre au château de Vincennes sans compter l'attente du bus.

- Désengorger le réseau routier, saturé dans la zone entre Val de Fontenay et Vincennes. Le réseau de bus n'est pas suffisant. Par exemple l'avenue de la République. J'utilise tous les jours la ligne de bus 118, cette ligne est très empruntée et emprunte l'avenue de la République. Les bus 118 sont pleins aux heures de pointes. Avec le métro, les usagers faisant le trajet de Val de Fontenay à Vincennes prendront le métro et non pas le bus, ça délestera considérablement cette ligne de bus. Il m'arrive régulièrement de devoir me rendre aux gares de Lyon et Montparnasse pour amener/récupérer mes parents et belle-famille. Pour m'y rendre j'opte pour la voiture car plus rapide et plus accessible. Avec le métro, plus besoin de prendre la voiture.

Paris serait facilement accessible en transport depuis la station "les Rigollots" ou "Grands pêcheurs".

- Redynamiser économiquement (nouveaux commerces) et apporter du lien social les deux zones des "rigolotes" et "Grands pêcheurs". Notamment la zones des "Grands pêcheurs", amener des commerces, rendre Paris plus accessible en transports. La venue du métro va booster cette zone isolée. Val de Fontenay est en plein expansion économique, beaucoup d'entreprises s'y installent. La venue du métro participera à cette expansion. »

Obs N°27 de Mme VILATTE sur le registre papier de Montreuil a écrit :

« Je suis très demandeuse du prolongement de la L1 et particulièrement de la station Grands Pêcheurs. J'habite à proximité, le quartier n'est desservi que par un seul bus (127) dont les horaires sont très espacés. Rejoindre Paris-Centre nécessite environ 45 minutes. En 2035, j'aurai 77 ans et j'apprécierais un voyage plus aisé sans multiples changements et plus rapide. Si possible ouvrir Grands Pêcheurs avant 2035 ! »

Obs N°41 d'un anonyme sur le registre papier de Montreuil :

« Je souhaite le prolongement de la ligne 1 à la station « Grands Pêcheurs » de Montreuil afin de permettre de rejoindre Paris, mais aussi bien Fontenay et Vincennes de manière plus rapide qu'en bus. Il faut savoir que le bus 122 à la mairie de Montreuil est tout le temps plein aux heures de pointe et le temps de trajet est trop long en bus alors qu'avec le métro, le temps de trajet sera bien réduit et cela permettra de dynamiser le quartier du Bel-Air »

Questions complémentaires de la commission d'enquête

De nombreuses observations font état d'une volonté et d'un besoin d'une offre de transport plus qualitative et quantitative pour relier « Grands Pêcheurs » à Paris et Vincennes

notamment. En ce sens, le public s'exprime favorablement pour le prolongement de la Ligne 1. Le public décrit également des lignes de bus (127, 122) « bondées » et lentes ou retardées

Question N°1 : → réponse mutualisée avec la question n°1 du paragraphe 4.1.2

La situation des bus 127 et 122, telle qu'elle est décrite par les déposants, est-elle connue et partagée par IDFM ?

La situation des bus 118,124 t-elle qu'elle est décrite par les déposants, est-elle connue et partagée par IDFM ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les difficultés décrites par les déposants (dont le temps d'accès à Paris, le besoin d'effectuer des correspondances, la charge des lignes, l'irrégularité des passages et des temps de parcours) sont bien connues et suivies par Ile-de-France Mobilités. Ce diagnostic des lignes de bus du secteur est notamment décrit dans l'état initial de l'environnement présenté dans le chapitre 4 de l'étude d'impact (pièce E), sous-chapitre 5.3.2.

Le secteur Grands Pêchers est desservi par trois lignes de bus (Lignes 122, 127 et 301), comme présenté sur le plan suivant.

Le secteur des Rigollots est desservi par notamment deux lignes de bus (Lignes 118, 124), comme présenté sur le plan suivant.



Carte des lignes de bus présentes dans l'aire d'étude (source : IDFM)

Ces lignes de bus ne permettent pas de rejoindre directement Paris et une correspondance avec un mode lourd est nécessaire à Château de Vincennes ou à Val de Fontenay.

Les temps de trajets théoriques pour rejoindre l'un des modes lourds du secteur sont compris entre 10 et 30 min selon le point de départ et le point de correspondance, mais n'incluent pas les phénomènes de congestion et les temps d'attente aux arrêts de bus.

	Itinéraire	Ligne	Fréquence théorique en heure de pointe	Temps de parcours à l'heure de pointe du matin de 8h00 Source Île-de-France Mobilités (hors temps de congestion)
Depuis le secteur de la future station M1 Grands Pêcheurs	Vers M1 Château de Vincennes	118	118 : 3-4 min	27 min dont 10 min à pied + 17 min bus 118
	Vers RER A Val de Fontenay	118	118 : 3-4 min	18 min dont 11 min à pied + 7 min bus 118
	Vers RER A Fontenay-sous-Bois	124	124 : 8 min	23 min dont 19 min à pied + 4 min bus 124
	Vers M9 Mairie de Montreuil	122	122 : 6 min	20 min dont 11 min bus 122 + 9 min à pied
Depuis le secteur de la future station M1 Les Rigollots	Vers M1 Château de Vincennes	118	118 : 3-4 min	14 min dont 11 min bus 118 + 3 min à pied
	Vers RER A Fontenay-sous-Bois	124	124 : 8 min	8 min dont 2 min à pied + 6 min bus 124
	Vers M9 Mairie de Montreuil	124 + 127	124 : 8 min 127 : 6 min	21 min dont 10 min à pied + 4 min bus 124 + 5 min bus 127

Tableau des temps de trajets en bus entre les sites des futures stations Les Rigollots et Grands Pêcheurs et les gares de rabattement du secteur en situation nominale (source : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/>)

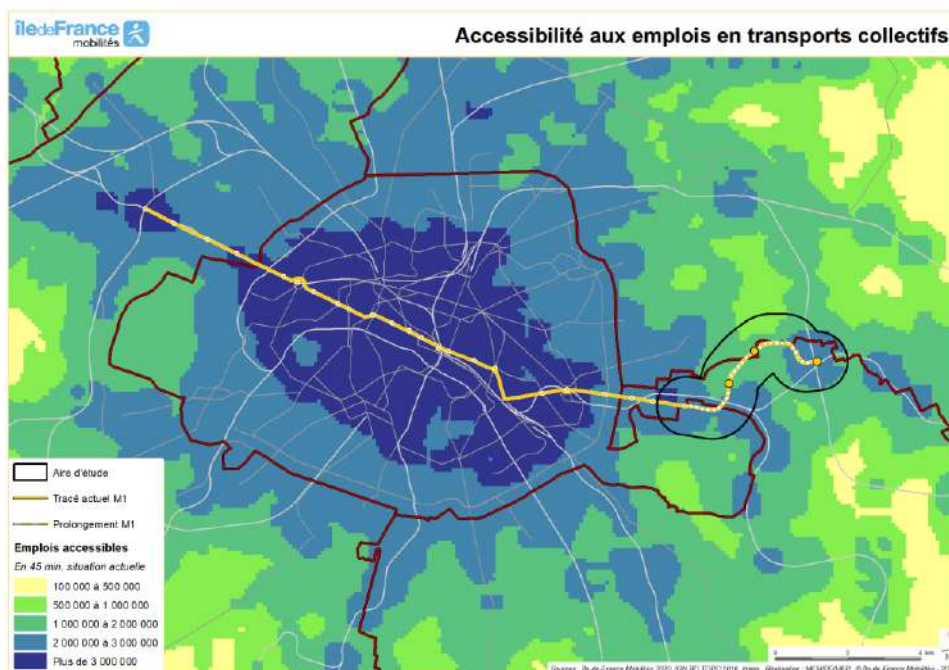
Pour exemple, si l'on prend l'hypothèse un trajet jusqu'à la station Châtelet, il faut compter environ 45 minutes en heure de pointe depuis le quartier Grands Pêcheurs d'après la simulation suivante en heure de pointe (départ à 7h30) sur le site officiel d'Île-de-France Mobilités avec deux bus et un métro sans intégrer les effets de la congestion routière.



Simulation du trajet Grands Pêcheurs – Châtelet via le bus 127 en heure de pointe du matin (source : IDFM)

Dans la même logique, la carte ci-dessous met en évidence le déficit d'accessibilité aux emplois depuis l'aire d'étude.

En termes de temps de parcours, **les secteurs desservis par le prolongement de la Ligne 1 du métro sont aujourd'hui pénalisés dans l'accès aux emplois de l'agglomération parisienne**, en comparaison aux secteurs qui les entourent (nord de Montreuil, nord-est de Vincennes, sud et est de Fontenay-sous-Bois) : moins d'opportunités d'emplois sont accessibles aux habitants pour une durée de déplacement équivalente. Plus la couleur est foncée, plus le nombre d'emplois accessible en 45 mn est important. Le secteur entouré en noir correspond à celui du futur prolongement de la Ligne 1. On observe qu'au centre de cette zone, actuellement, le nombre d'emplois accessibles en 45 mn est plus restreint qu'aux extrémités qui disposent, à l'ouest, de la station Château de Vincennes de la Ligne 1 existante, et à l'est, de la gare Val de Fontenay.



Carte du nombre d'emplois accessibles en 45 minutes par les transports collectifs en situation actuelle (source : IDFM 2020, IGN 2016, INSEE)

Concernant les fréquences, le tableau ci-dessous montre que les lignes de bus présentent des fréquences théoriques relativement élevées en heure de pointe du matin. Cette information est cependant à nuancer car aucune de ces lignes ne bénéficie de site propre et circulent toutes dans la circulation générale. **La fréquence théorique n'est donc pas celle vécue par les usagers qui constatent de fortes irrégularités.**

Quant à la charge des bus, **le taux de charge est relativement élevé et même au-delà de la capacité théorique pour la Ligne 122.**

Ligne	Itinéraire	Intervalle en heure de pointe	Trafic moyen / jour (2019)
118	Château de Vincennes - -> Rosny-sous-Bois	3-4 min	18 384
122	Gallieni --> Val de Fontenay	6 min	23 781
124	Château de Vincennes - -> Val de Fontenay	8 min	9 993
127	Croix de Chavaux --> Neuilly-sur-Marne	6 min	10 244

Tableau avec les indicateurs clés des lignes de bus du secteur du prolongement de la Ligne 1 (source : IDFM)

Appréciations de la commission d'enquête :

Il ressort de la réponse du maître d'ouvrage que ce dernier semble tout à fait conscient des difficultés décrites par les usagers des bus du secteur concerné.

Question N°2 : → réponse mutualisée avec la question n°2 du paragraphe 4.1.2

La mise en service de la future L1 est programmée dans le dossier d'enquête pour l'horizon 2035. Dans cet intervalle de 13 à 14 ans, ou dans l'éventualité où le projet n'aboutirait pas, de quels moyens IDFM dispose-t-il pour améliorer l'existant et contribuer au désenclavement des Grands Pêchers ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :**L'amélioration de l'existant est complexe pour les lignes de bus du secteur.**

Les quatre lignes de bus (118, 122, 124, 127) ont actuellement des fréquences déjà élevées (entre 3 et 8 minutes chacune en heures de pointe). **Avec ces fréquences, les limites d'exploitation sont presque atteintes.** Renforcer davantage ces lignes risquerait d'aggraver la congestion du tissu viaire par accumulations de bus agglomérés dans les embouteillages, avec des conséquences néfastes voire rédhibitoires sur la régularité et une dégradation de la qualité de service.

Par ailleurs, actuellement l'ensemble des lignes de bus du secteur sont remisées dans le centre opérationnel bus des Bords de Marne. Or, ce centre opérationnel est déjà en limite capacitaire. Chaque renfort d'offre réalisé aujourd'hui se fait à parc de véhicules constants. **Un renfort important sur les lignes du secteur ne peut donc pas être assuré dans les conditions actuelles.** A court terme, l'offre bus ne pourrait donc être augmentée mais uniquement de façon ciblée pour les flancs de pointes et les soirées et hors de heures de pointe.

En outre, **le secteur est très contraint en termes de voirie et de conditions de circulation.** Par exemple :

- La Ligne 118 dessert l'avenue de la République à Fontenay-sous-Bois (où les croisements bus sont contraints du fait de la largeur de la chaussée et de la présence de stationnement) et l'avenue du Château à Vincennes (où les croisements et girations bus sont contraints, et où le stationnement régulier de véhicules de livraison génère de la congestion et des remontées de files) ;
- La Ligne 124 dessert le centre-ville ancien de Fontenay-sous-Bois (où les croisements et girations bus sont particulièrement contraints, ce qui oblige les chauffeurs à manœuvrer à vitesse réduite), et également de l'avenue du Château à Vincennes (mêmes difficultés identifiées que pour la Ligne 118).

Cette contrainte viaire est très forte. Elle réduit les possibilités de renfort d'offres et rend impossible le passage en bus articulés dans certains secteurs.

Il faut également prendre en compte les différences d'exploitation entre un métro et un bus :

- **La fréquence** : La Ligne 1 a une fréquence d'1 min 30 s, ce qui ne pourra jamais être atteint par un bus. Actuellement la fréquence théorique la plus élevée est de 4 min pour le 118 ;
- **La régularité** qui limite la vitesse commerciale possible. Le bus est fortement soumis à l'état de la circulation routière et à la présence d'arrêts fréquents. Le bus a donc une vitesse commerciale plus faible que le métro et une plus grande irrégularité (a contrario d'un métro automatique).

A plus long terme, le renfort limité de l'offre bus ne résoudra pas le besoin plus conséquent de capacité de voyageurs lié à la densité de population et emplois et à son évolution.

Île-de-France Mobilités ne dispose pas de solutions pour améliorer structurellement l'offre bus du secteur et c'est précisément l'une des raisons pour lesquelles elle développe le projet de prolongement de la Ligne 1. La préconisation du rapport SGPI de consacrer des budgets d'études à des solutions de surface (améliorer les fréquences de bus par exemple) ne constitue pas une solution alternative viable compte tenu des contraintes du tissu urbain et de la trame viaire d'une part, et de l'évolution démographique d'autre part.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est consciente que les contraintes pour améliorer l'existant sont réelles, elle regrette toutefois qu'aucune solution ne soit envisagée à court ou moyen terme.

Le diagnostic semble être précisément établi. La commission s'étonne toutefois de la position du maître d'ouvrage qui réfute l'opportunité d'une étude d'amélioration, en arguant que les conclusions de ladite étude sont déjà connues avant que celle-ci n'ait été menée.

Avis et commentaires d'IDF Mobilités :

→ Cf. réponses des maîtres d'ouvrages aux 2 questions ci-dessus.

Appréciations de la commission d'enquête :

Se reporter aux appréciations de la commission d'enquête aux deux questions ci-dessus.

3.2.4.1.2. Une amélioration de l'offre de transport pour les Rigollots

Mail 2242 de M. ou Mme QUIVOGNE de Fontenay-sous-Bois sur le registre électronique a écrit :

« Je suis pour le prolongement de la ligne 1. J'habite aux rigollots et je constate que la ligne de bus 118 ou 124 est bondée en heure de pointe. Cela devient insupportable. La ligne 1 au carrefour des rigollots nous ferait gagner un temps précieux pour aller au travail. Un bon moyen de se déplacer sans prendre la voiture les Week-end ».

Obs N°9 de Mme GINDRE sur le registre papier n°1 de la Préfecture du Val-de-Marne a écrit :

« Habitant le quartier des Rigollots depuis plus d'une soixantaine d'années, je suis très favorable au projet de prolongement à l'Est de la ligne 1. Projet attendu depuis fort longtemps par les habitants des quartiers enclavés à l'Est de la petite couronne parisienne. 1ère observation : Ce prolongement permettra un accès facilité avec plus d'autonomie aux hôpitaux, Bégin, Saint Antoine etc. ... Cet argument est fondamental dès que l'on est suivi pour une affection de longue durée dans un centre hospitalier, que l'on prend de l'âge et qu'on vit seul.

2ème observation : Ce projet au regard de son ampleur, certes soulève des interrogations légitimes, mais constitue un atout majeur structurant socio-économique et écologique pour les quartiers concernés à l'Est francilien.

3ème observation : La réalisation de ce projet sera également un atout majeur pour le maillage des transports en commun du Val de Marne, de la Seine Saint-Denis et même de la Seine et Marne.

4ème observation : Au regard de mon âge, je ne verrais certainement pas la réalisation de ce projet mais il est indispensable d'accompagner les nouvelles générations et de leur assurer un cadre socio-économique mieux adapté aux contraintes environnementales. »

Mail 7117 de Madame BONNETAIN de Fontenay-sous-Bois sur le registre électronique a écrit :

« Le prolongement de ligne 1 serait un énorme gain en termes de qualité de vie pour nous. Aujourd'hui habitant aux rigollots, notre quartier est enclavé et loin des transports. Les bus aux heures de pointe sont surchargés, le RER A à 17 minutes à pieds bondé.

Nous pourrions rejoindre Paris pour le travail et pour nos loisirs de manière beaucoup plus rapide et plus simple.

Aujourd'hui avec les transports trop loin, avec des enfants en bas âge nous prenons souvent la voiture. Avec ce prolongement nous n'en aurions plus l'utilité.

Nos enfants bénéficieraient de ce gain de temps pour faire leurs études.

La famille qui vient nous voir délaisserait très certainement la voiture pour prendre cette ligne. C'est un projet que nous attendons avec impatience ! »

Questions complémentaires de la commission d'enquête

Un grand nombre d'observations dont certaines sont reprises ci-dessus, font état d'un réseau de bus bondé, et d'une expérience usager désagréable pour les habitants des Rigollots souhaitant rejoindre le RER A ou l'actuelle L1 par le réseau de bus. Au point qu'ils privilégient la marche à pied ou la voiture pour rejoindre l'actuel réseau ferré. Dans le même esprit que les questions posées par la commission pour le sous-thème précédent concernant les « Grands-Pêchers », la commission souhaite savoir si :

Question N°1 : → Réponse mutualisée ci-dessus avec la question n°1 du 4.1.1

La situation des bus 118,124 telle qu'elle est décrite par les déposants, est-elle connue et partagée par IDFM ?

Appréciations de la commission d'enquête :

Se reporter aux appréciations de la commission sous la question N°1 ci-dessus

Question N°2 : → Réponse mutualisée ci-dessus avec la question n°2 du 4.1.1

La mise en service de la future L1 est programmée dans le dossier d'enquête pour l'horizon 2035. Dans cet intervalle de 13 à 14 ans, ou dans l'éventualité où le projet n'aboutirait pas, de quels moyens IDFM dispose-t-il pour améliorer l'existant ?

Appréciations de la commission d'enquête :

Se reporter aux appréciations de la commission sous la question N°2 ci-dessus

Avis et commentaires d'IDF Mobilités :

cf. réponses des maîtres d'ouvrage aux 2 questions du 4.1.1.

Appréciations de la commission d'enquête :

Se reporter aux appréciations de la commission sous les questions 1 et 2 ci-dessus

3.2.4.1.3. Des questions sur l'opportunité d'un terminus à Val-de-Fontenay et des propositions de rabattement vers les lignes existantes ou à venir

Extrait du Mail 7035 de Mme NEBULONI de Neuilly-Plaisance sur le registre électronique a écrit :

« Lors des trois réunions publiques, il fut rappelé à bon escient la réalité de l'utilité sociale du prolongement de la ligne N°1 jusqu'aux Grands Pêchers de Montreuil aux fins de désenclaver réellement les habitants de ce quartier isolé, liaison permettant de surcroît de fluidifier les flots de voyageurs du quartier des Rigollots de Fontenay sous-bois se rendant au Château de Vincennes dans des bus sous-dimensionnés au sein d'un trafic routier surchargé. Il en fut tout autrement de la démonstration du projet de relier la station Grands Pêchers à Val de Fontenay puisque les intervenants ont clairement exposé leurs volontés sans la moindre étude d'impact de l'utilité réellement sociale de ce tronçon pour les voyageurs et pour un coût budgété exorbitant, à savoir ; faire de la station Val de Fontenay la plus importante du réseau, créer une solution de remplacement les jours de grève et favoriser le maillage des lignes.

Les voyageurs souhaitant un mode de transport fonctionnel et efficient n'ont que faire du statut pharaonique d'une énorme station à Val de Fontenay. Est-ce aux financeurs du projet de prévoir la compensation des jours de grève des salariés de l'exploitant du réseau ? Quant au maillage invoqué des lignes c'est à croire que les concepteurs n'utilisent jamais les correspondances du réseau pour apprécier les chocs humains persistants en la matière. Vous admettez que la présentation sociale du projet reposant sur le désenclavement de Montreuil permettant à ses habitants un meilleur accès au centre de PARIS, il est difficile de découvrir l'intérêt d'un prolongement jusqu'à Val de Fontenay, station extérieure au réseau parisien, subissant déjà un engorgement régulier de ses deux lignes actuelles, RER A & RER E, que ne vont pas simplifier l'ajout des correspondances de la ligne N°15, du tramway T1 et du déferlement des voyageurs utilisant la future voie propre des bords de Marne en raison de l'abandon du prolongement de la ligne 11 au-delà de Rosny Bois Perrier pour des raisons soi-disant économiques. Il serait judicieux que le maître d'ouvrage revoie sa copie en limitant le prolongement de ligne n°1 aux Grands Pêchers de Montreuil, révision permettant d'affecter l'économie budgétaire au prolongement de la ligne n°11 au-delà de Rosny Bois Perrier comme il était prévu. »

Mail 6255 d'un anonyme sur le registre électronique a écrit :

« Fontenay a la chance d'avoir le RER A 2 stations, la proximité du métro château de Vincennes ligne 1, un réseau de bus, et à bientôt à Val de Fontenay la ligne 15/le tramway T1 et déjà le RER E. Bref pas si mal quoi !

En 2014, les réunions de concertation concernant le projet de prolongement de la ligne 1 ne parlaient avec aucune précision des dommages sur le bois. il a fallu attendre le rapport

de l'autorité environnementale en 2021 pour avoir enfin un schéma détaillé et réaliser le déboisement prévu pour un projet injustifié concernant la ville de Fontenay.

Le rapport de l'autorité environnementale est d'ailleurs négatif tout comme celui du SGPI. Les bénéfices socio-économiques de ce prolongement sont discutables également car minimes avec un faible report modal envisagé. Sans parler du bilan carbone négatif décrit dans le dossier d'enquête publique.

Pour toutes ces raisons, ce projet ne doit pas se faire en l'état. Si c'est pour les Montreuillois, ils vont bientôt bénéficier du tramway T1 et un bus électrique supplémentaire en site propre pourrait combler un besoin pour un coût moins onéreux »

Mail 6795 de Madame TESSIER de Fontenay-sous-Bois sur le registre électronique a écrit :

Le cout environnemental et financier de ce projet est très élevé comme cela a été mis en évidence par l'Autorité environnementale et le Secrétariat général pour l'investissement et si le bénéfice en termes de transport apparaissait comme allant de soi de prime abord, il me semble beaucoup moins évident maintenant que cette enquête touche à sa fin.

1.-Desservir grâce à la ligne 1 les Grands Pêchers fait sens aujourd'hui mais devient beaucoup moins sensé si l'on considère l'arrivée dans deux ans sur le Haut Montreuil du Tramway 1, puis l'arrivée de la ligne 11 et enfin les projets d'extension de la ligne 9. Cela ressort bien de cet interview de Gaylord Le Chéquer premier adjoint au maire en charge de l'urbanisme, publiée en aout 2020 <https://www.actu-juridique.fr/transports/le-haut-montreuil-va-devenir-tres-attractif>, dans lequel on apprend que « la donne va complètement changer (...) avec l'arrivée du Tramway et de la ligne 11 pour le haut Montreuil », quartier situé en bordure de celui des Grands Pêchers.

2. L'arrivée de la ligne 1 à Val de Fontenay ne fait pas sens en termes de transport puisque cette station est déjà desservie par le RER E et le RER A, que ce dernier fait exactement le même trajet que la ligne 1 (dans son projet) et en beaucoup plus rapide, qu'elle sera desservie par le T1 et par la ligne 11 ce qui en termes de « maillage », concept très en vogue ces derniers temps mais qu'il ne suffit pas de prononcer pour tout justifier, est plus que suffisant. On peut se demander si l'intérêt de faire aller la ligne 1 jusqu'à Val, avec l'inauguration récente des immeubles Sakura loués à la Société Générale, n'est donc pas uniquement motivée par le projet de quelques élus de faire de ce lieu une sorte de seconde « Défense », symboliquement en miroir de la première à l'autre bout de la ligne. Cependant alors que l'épidémie de covid a complètement rebattu les cartes et de manière durable sur la présence dans les bureaux, et au moment où une époque de télétravail s'installe à La Défense comme le documente cet article (entre autres) paru en 2022 dans Les Echos <https://www.lesechos.fr/pme-regions/actualite-pme/face-au-teletravail-le-quartier-de-la-defense-doit-repenser-son-modele-1384261>, l'idée de financer une ligne de métro à hauteur de 2 milliards pour « desservir » les bureaux de Val de Fontenay (déjà complètement desservis) apparaît complètement aberrant, même du seul point de vue de la spéculation immobilière. Il est inacceptable que pour ces projets immobiliers l'on puisse envisager de déboiser une partie du bois de Vincennes, qui n'est pas infime puisqu'un déclassement de 6ha est prévu (pourquoi tant ?) mais quand bien même il se ferait "à minima" cela resterait incompréhensible car ce bois est un lieu classé devenu si précieux pour respirer en ville aujourd'hui. De ce point de vue, si ce déboisement était réalisé, ce projet ne serait pas seulement celui d'un autre temps mais aussi celui d'autres lieux à l'exemple des métropoles Chinoises ou Indiennes où la construction immobilière se fait au mépris absolu des milieux naturels.

3. L'extension de la ligne 1 vers le quartier des Rigollots est la seule qui fasse possiblement sens tant que l'on considère que de marcher 15 à 20 minutes à pied jusqu'au métro ou jusqu'au RER est excessif, ce qui peut l'être dans certaines occasions. On peut noter cependant que cela ne sera pas utile aux habitants du quartier du Village à Fontenay qui de fait sont à 15 mn du RER A et serait à 19mn de cette future station des Rigollots

Si ce prolongement est essentiellement utile au transport des habitants des Rigollots, pourquoi :

1. Ne pas envisager d'autres modes de transports pour mieux desservir ce quartier ? ou
2. Prolonger la ligne d'une station de métro jusqu'au Rigollots et utiliser l'atelier de maintenance pour y faire pénétrer le tunnelier, ce qui pourrait épargner une partie du bois et de l'argent public ? Ou bien, pourquoi ne pas exploiter le tunnel existant qui précisément débouche dans le quartier des Rigollots ? À cette question posée dans différents contextes nous n'avons pas eu de réponse d'IDFM qui a abandonné le tracé longtemps considéré comme faisable par la RATP qui projetait d'utiliser ce tunnel. Pourquoi ? Et pourquoi IDFM n'envisage-t-elle pas les coûts et les bénéfices d'autres alternatives de ce projet d'extension très impactant sur le bois, sur la pollution des sols et sur probablement, cela non plus n'est pas évalué, le bâti des constructions à Fontenay implantées sur un sol considéré comme à risque fort de mouvements de terrain ?

Mail 2109 d'un ANONYME sur le registre électronique a écrit :

Je ne comprends pas pourquoi dépenser des fortunes pour prolonger le métro sur une section qui ne ferait que dupliquer un trajet faisable par le RER. La seule chose que je comprends et que je trouve très justifiable, serait le désenclavement des Grands Pêchers. Mais alors, pourquoi ne pas aller vers une autre direction pour désenclaver davantage de territoires aujourd'hui délaissés ? Vous pourriez très bien choisir d'aller vers les mûrs à pêche (et y faire une station), puis croiser le Tramway 1 (qui permettra un accès facile à Val de Fontenay) prolongé à la station Aristide Briand ou Rue de Rosny (et y faire une station) et finir par une correspondance avec la future ligne 11 au niveau de l'Hôpital de Montreuil... En faisant ainsi, vous désenclaveriez davantage de territoires, avec un maillage de correspondances bien plus important !

Le haut Montreuil est tellement délaissé et peu accessible, Val de Fontenay a déjà énormément de bus, une gare de RER, et bientôt un tramway.

Pour doubler un RER qui existe déjà, je ne comprends pas du tout que l'on dépense autant d'argent et que l'on menace un écosystème aussi fragile...

Mail 5839 de Monsieur CANUT de Montreuil sur le registre électronique a écrit :

« Même si, forcément, il est toujours utile de développer les transports en commun, de multiplier les possibilités de correspondances, de densifier le réseau et de réduire en théorie les temps de trajet, je souhaite vous informer que je suis contre ce projet de prolongement de la ligne 1 du métro.

En effet il s'agit, au-delà de l'intérêt intrinsèque et théorique d'un projet, de considérer les avantages réels procurés au regard des désagréments générés et des dépenses induites.

En l'occurrence et synthétiquement on constate que les avantages procurés sont limités. La ligne de métro 1 continue d'être parallèle à la ligne A du RER et n'offrira pas de correspondance supplémentaire (être une alternative à la ligne A les jours de grève, d'incident technique ou de travaux n'est pas suffisant !). En ce qui concerne le transit, les usagers privilégieront le RER au détriment du métro 1 qui risque de ne pas être très fréquenté. En ce qui concerne la nouvelle desserte locale résultant de la création des 2 nouvelles stations, celle-ci pourrait être à la place facilitée par la création de voies cyclables et de nouvelles lignes de bus électriques par exemple.

Par ailleurs les dommages collatéraux du projet et les nuisances engendrées par des travaux particulièrement longs et de grande ampleur sont excessifs et injustifiables. Parmi les principaux inconvénients on peut retenir les dommages causés au bois de Vincennes, les quantités astronomiques de déblais à évacuer, les expropriations de particuliers, le déménagement d'entreprises.

Les nouvelles opérations immobilières rendues viables économiquement grâce à l'arrivée du métro et qui ne manqueront pas de voir le jour risquent de dénaturer certains quartiers et de conduire à leur gentrification.

Enfin le coût du prolongement tel qu'il est estimé à l'heure actuelle est déjà largement trop élevé par rapport au service rendu et au nombre de nouvelles stations (2 seulement), sachant que par ailleurs ce coût sera revu à la hausse plusieurs fois comme cela se produit systématiquement. Il ne manquera pas d'atteindre au moins 2 milliards d'euros. En conclusion les avantages sont insuffisants au regard des inconvénients, des nuisances et du coût excessif du projet et il conviendrait plutôt d'envisager de favoriser divers autres moyens de déplacement en surface moins coûteux et moins impactant si l'on souhaite rendre plus simple et directe la liaison Vincennes - Val de Fontenay. »

Mail 1157 d'un ANONYME sur le registre électronique a écrit :

« Il va y avoir la prolongation de la ligne T1 qui va passer par les grands pêcheurs ainsi que VAL DE FONTENAY. Ce qui rend pour moi la prolongation de la ligne 1 inutile. Est-ce qu'il y a eu étude pour la création d'une gare intermédiaire à côté des pompiers servant d'intermédiaire entre la station VINCENNES et VAL DE FONTENAY. Il y a la possibilité de mettre des navettes automatiques dans MONTREUIL. Pour moi, bien entendu, il est impensable de détruire le bois quand une solution par la ligne T1 et des solutions alternatives existent ou peuvent exister. »

3.2.4.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Les déposants des Mails 7035 – 6255 – 6795 – 2109 – 5839, sur le registre électronique exposent le constat suivant :

- La future ligne du tramway T1 desservira Grands-Pêcheurs à Val-de-Fontenay
- Le projet de prolongement de la L1 propose un trajet parallèle à celui du RER A

Question N°1 :

La mise en place d'un réseau de bus propre depuis l'arrêt Grands-Pêcheurs (T1) vers les lignes existantes (actuelle L1, RER A, M9) ne permettrait-elle pas de satisfaire les besoins de transports des habitants du quartier et participer au désenclavement de ce quartier ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La solution d'un réseau de bus en site propre depuis le quartier Grands Pêcheurs vers les nœuds de connexion du secteur d'une part, ne répond pas aux enjeux de déplacements des habitants concernés, et d'autre part ne paraît pas faisable.

La capacité d'emport d'un bus est très inférieure à un métro (1 000 passagers/sens/heure au maximum pour un bus standard d'environ 70 places et une fréquence intervalle de 4 mn, contre environ 20 000 passagers/sens/heure pour un métro d'une capacité de 700 places et une fréquence de 2 mn. Or, le secteur est dense et à horizon 2035, il est estimé 25 000 habitants dans un rayon de 800 m de la future station Grand Pêcheurs. A ce titre, cette densité justifie un besoin de mode lourd de type métro comme en atteste les chiffres de fréquentation des stations présentés dans le dossier d'enquête.

Du point de vue de la mobilité, **l'avantage du prolongement de la Ligne 1 est aussi d'offrir un accès direct sans changement jusqu'au centre de Paris, ce qui ne sera pas possible par un réseau de bus en site propre**, qui nécessitera toujours des correspondances avec un mode lourd.

Ainsi, l'attractivité de la Ligne 1 prolongé ne peut en aucun cas être comparée avec une desserte par les bus. Le désenclavement qu'elle induit est sans commune mesure avec celui qui accompagnerait une évolution de l'offre bus, même avec un site propre. En améliorant fortement la desserte du secteur, le métro permet d'induire un report modal supérieur à celui d'une évolution du réseau bus.

Le tableau ci-après, indique les temps actuels entre la future station du tramway T1 Théophile Sueur (la plus proche de la future station Grands Pêcheurs) et les modes lourds du secteur, l'ordre de grandeur de trajets en bus actuels (sans site propre) sont compris entre 15 et 40 mn.

Itinéraire	Ligne	Fréquence théorique en heure de pointe	Temps de parcours à l'heure de pointe du matin de 8h00 Source site Île-de-France Mobilités
Station T1 Théophile Sueur > M1 Chateau de Vincennes	118	118 : 3-4 min	35 min dont 19 min à pied + 17 min bus 118
Station T1 Théophile Sueur > RER A Fontenay-sous-Bois	127 + 124	127 : 6 min 124 : 8 min	32 min dont 10 min à pied + 9 min bus 127 + 9 min bus 124
Station T1 Théophile Sueur > RER A Val de Fontenay	122	122 : 6 min	21 min dont 4 min à pied + 17 min bus 122
Station T1 Théophile Sueur > M9 Mairie de Montreuil	122	122 : 6 min	16 min dont 13 min bus 122 + 3-5 min à pied

Tableau des temps de trajets en bus entre la future station T1 T. Sueur et les gares de rabattement (source : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/>)

Par ailleurs, la réalisation d'un bus en site propre est très contrainte dans le secteur caractérisé par des rues relativement étroites et des girations délicates. Un site propre bidirectionnel nécessite environ entre 6 et 7 m de largeur. Ainsi, par exemple, l'intégration d'un site propre sur le Boulevard Théophile Sueur, d'une largeur actuelle de 6,5 m, serait possible à condition de supprimer les voies de stationnement ou de circulation.

Au vu de l'offre actuelle du réseau de bus, la création de site propre s'avère très difficile sauf à limiter voire interdire toute circulation des voitures et poids-lourds sur certaines rues et ne répondrait pas aux besoins de déplacements évalués au regard de la densité des quartiers desservis et de leur évolution. L'offre resterait de moindre qualité qu'un métro compte tenu de sa capacité de charge, d'une régularité incertaine et de temps d'itinéraires plus longs, dans des bus déjà chargés et donc peu confortables.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les avantages d'une ligne de métro sont indéniables, en matière de gain de temps de transport pour les habitants du quartier notamment. Néanmoins la commission se doit de donner un avis sur le projet au regard d'un bilan coût/avantage global.

La commission comprend qu'IDFM n'a pas eu la capacité de répondre à la question telle qu'elle était directement formulée, car un scénario basé sur un réseau de bus alternatif nécessiterait certainement une étude des transports en surface et des moyens pour la réaliser.

Plus globalement, il est difficilement entendable pour la commission et les usagers qu'aucune amélioration du réseau de bus ne soit envisagée au motif que dans une douzaine d'années un projet de métro sera hypothétiquement opérationnel, sans même qu'une étude pour améliorer les transports en surface n'ait été diligentée.

Question N°2 :

Dans la continuité de la question précédente, est-il possible de fournir un comparatif des temps de transports d'un voyageur pour les scénarios suivants :

COMPARATIF DES TEMPS DE TRANSPORTS	
Habitant des Grands Pêcheurs souhaitant se rendre à Val-de-Fontenay via la future Ligne 1	Habitant des Grands Pêcheurs souhaitant se rendre à Val-de-Fontenay via la future ligne de tramway T1
Habitant des Grands Pêcheurs souhaitant se rendre à Chatelet les Halles via la future Ligne 1	Habitant des Grands Pêcheurs souhaitant se rendre à Chatelet les halles en utilisant un réseau de bus propre et performant vers la Gare RER A de Vincennes ou Fontenay

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le tableau ci-dessous indique les temps estimés sur les origines-destinations identifiées, en heure de pointe du matin.

Habitant des Grands Pêcheurs souhaitant se rendre à Val de Fontenay via la future ligne de tramway T1	Habitant des Grands Pêcheurs souhaitant se rendre à Val de Fontenay via la future Ligne 1 prolongée
15 minutes	7 minutes
Habitant des Grands Pêcheurs souhaitant se rendre à Châtelet-les Halles en utilisant un réseau de bus propre et performant vers la gare RER A de Vincennes ou Val de Fontenay	Habitant des Grands Pêcheurs souhaitant se rendre à Châtelet-les Halles via la future Ligne 1 prolongée
40 minutes <i>(En accédant à Val de Fontenay via la ligne de bus 301 existante)</i>	24 minutes

Temps de parcours estimés (source : IDFM)

Ces temps tiennent compte de l'ensemble du parcours, à savoir :

- Le temps d'**accès à la station** : Il est estimé que les habitants du quartier des Grands Pêcheurs se situent en moyenne à 2 minutes à pied de la future station de la Ligne 1, et à 7 minutes de la future station Théophile Sueur, la plus proche sur le projet de prolongement du T1 (voir le schéma ci-après) ;



Plan de situation du quartier Grands Pêcheurs, entre les projets de prolongements de la Ligne 1 et du tramway T1 (source : IDFM)

- Le cas échéant, le temps d'**accès aux quais depuis la surface**, en particulier pour les quais souterrains de la future Ligne 1 ;
- Le **temps d'attente** moyen, en fonction de la fréquence de desserte ;
- Le **temps de parcours** en ligne.

Concernant la 4^e origine-destination listée, consistant en l'hypothèse d'un habitant des Grands Pêcheurs souhaitant se rendre à Châtelet-les Halles en utilisant un réseau de bus propre et performant vers la gare RER A de Vincennes ou Val de Fontenay, aucune solution n'a pu être identifiée pour améliorer significativement les liaisons existantes, ou pour créer une nouvelle liaison structurante en surface, vers les pôles transports de Vincennes ou Val de Fontenay. (Cf. Question précédente)

De tels renforts, voire un projet alternatif au prolongement de la Ligne 1, en surface, pourraient nécessiter :

- En termes d'exploitation : des aménagements conséquents des centres opérationnels bus du secteur, aujourd'hui en limite de capacité ;
- En termes de performance : des aménagements conséquents de la voirie, fortement contrainte dans le secteur, impliquant probablement des contraintes significatives de circulation à l'encontre des modes individuels motorisés et des impacts lourds sur le bâti.

L'itinéraire actuel, via la ligne de bus 301 et Val de Fontenay, a donc été repris ici.

Appréciations de la commission d'enquête :

La figure 65 de la pièce G du dossier indique que la fréquentation des Rigollots et Grands Pêcheurs serait respectivement de 3800 et 3100 montants et descendants à l'horizon 2035 en heure de pointe (source IDFM). Le graphique montre qu'environ 2/3 des passagers seraient montants. Ces chiffres qui sont des projections maximisées pour les heures de pointe, font état d'une fréquentation relativement modérée pour ces deux stations.

Rapportées aux capacités d'emport maximales d'un bus et d'un métro, ces projections ne permettent pas à la commission de conclure, de manière immédiate, que la seule solution viable pour répondre aux besoins de desserte de ces quartiers est le métro.

La commission est bien consciente des contraintes qui pèsent sur le réseau de bus existants, et considère toutefois que des centres opérationnels de plus grande capacité, et des aménagements de voirie sont des pistes d'évolutions sérieuses pour fluidifier la circulation des bus dans le secteur.

Question N°3 :

IDFM peut-il répondre à l'observation 1157 qui questionne : « Est-ce qu'il y a eu étude pour la création d'une gare intermédiaire à côté des pompiers servant d'intermédiaire entre la station VINCENNES et VAL DE FONTENAY ? »

Réponse des maîtres d'ouvrage :

L'étude d'une gare supplémentaire sur le RER A entre Vincennes et Val de Fontenay n'a jamais été envisagée.

L'emplacement de la caserne de pompiers sur Vincennes au niveau de la rue Clément Vienot le long de la voie du RER A, ne se situe pas sur la branche Chessy desservant à la fois Vincennes et Val de Fontenay, et ne permettrait donc pas de relier les quartiers de Fontenay-sous-Bois est et Montreuil sud, comme le propose le prolongement de la Ligne 1. Par ailleurs, pour que le RER soit un mode efficace avec une vitesse commerciale intéressante, les inters gares doivent être relativement longues, de l'ordre de 2 km. La position d'une gare entre Vincennes et Fontenay-sous-Bois ne serait donc pas pertinente.

3.2.4.3. Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités

→ cf. réponses des maîtres d'ouvrage aux 3 questions ci-dessus.

3.2.4.4. Appréciations de la commission d'enquête

Appréciations de la commission d'enquête :

Ces justifications n'appellent pas de commentaires particuliers de la part de la commission d'enquête.

3.2.5. THÈME 5 : LE FINANCEMENT ET LA RENTABILITÉ SOCIOÉCONOMIQUE DU PROJET

De très nombreuses observations mettent en doute le financement de ce prolongement, le coût qui leur paraît beaucoup trop élevé ainsi que sa rentabilité socioéconomique et mettent en avant sur ces trois points l'avis défavorable du Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI).

3.2.5.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

3.2.5.1.1. Sur le financement du projet :

Les capacités de financement sont souvent mises en doute :

Obs N°5 d'un ANONYME sur le registre papier N°3 de Vincennes a écrit :

« Pas le 1er centime de financement sauf bien sûr à augmenter les impôts à chaque niveau Etat, Région Département, commune... »

Obs N°22 du cabinet d'avocat HUGLO LEPAGE sur le registre papier N°7 de Vincennes a écrit : *« Dans cette affaire, qui n'est pas sans rappeler le présent projet, le dossier d'enquête préalable à la DUP se bornait, dans son analyse des conditions de financement du projet, à présenter les différentes modalités de financement habituellement mises en œuvre pour ce type d'infrastructures et les différents types d'acteurs susceptibles d'y participer.*

Il ne contenait ainsi aucune information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagés pour ce projet »

Mail 128 de Mme KAUFFMANN sur le registre électronique a écrit : *« Heureusement le financement de ce chantier n'est certainement pas pour demain »*

Mail 1277 de Mme MENUET sur le registre électronique a écrit : *« En revanche, je suis inquiète concernant le financement. L'état et la région doivent financer l'opération et le dire par écrit pour que cela ne soit plus obstacle ou une zone grise. Il faut donc que l'Etat et la région soutiennent pleinement la ligne 1 à Fontenay/Vincennes ».*

Mail 1356 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : *« Un plan de financement pluriannuel a-t-il été réalisé, et si oui, intègre-t-il une hausse des impôts locaux ? La mairie peut-elle s'engager formellement auprès de ses administrés à ne pas recourir à des hausses d'impôt afin de financer cette infrastructure ».*

Mail 1448 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : *« J'aimerais savoir d'où va venir le financement d'1 milliard 500 000 € pour réaliser ce projet, compte tenu de l'état financier d'île de France mobilités ».*

Mail 1675 de M. MANNEVILLE sur le registre électronique a écrit : *« Le problème est le financement, quoiqu'il puisse être dit, alors vouloir engager les collectivités pour 1,5milliard, et probablement beaucoup plus, n'a pas de sens ».*

Mail 2007 de M. SCHREIBER sur le registre électronique a écrit : *« C'est un choix de s'obstiner mais un choix incohérent quand les besoins de financement se font cruellement sentir actuellement pour l'exploitation, la modernisation ou les prolongations en cours du réseau de transport public en Ile de France. L'argent manque actuellement pour finir le prolongement du RER E. Deux financeurs majeurs du projet de prolongation de la ligne 1, l'Etat et la région Ile de France, n'ont pas les moyens de financer les surcoûts de ce projet. Il se formule même la crainte que le CPER soit asséché par le projet Eole ».*

Mail 2220 de M. CLUZEAU sur le registre électronique a écrit : *« C'est aussi le contribuable qui parle, et d'autres territoires d'île de France ont aussi plus besoin d'investissement en*

infrastructure de transport que nous. Ce prolongement de la ligne 1 ne doit pas absorber trop de financement au détriment de ces territoires moins bien desservis ».

Mail 3283 d'un ANONYME sur le registre électronique a écrit : « *L'avis défavorable du SGPI compte tenu du coût exorbitant des travaux au regard des avantages limités doit amener l'Etat à se désengager de ce projet et donc de sa part de financement de 30%.*

Valérie Péresse s'est par ailleurs émue du budget Grand Paris, elle devrait en faire de même pour celui-ci encore bien plus couteux ».

Mail 4082 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « *C'est d'ailleurs très opportunément que la question de la clef de répartition de ce financement est repoussée ».*

Mail 4111 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « *Indépendamment de toutes les critiques remontées, on n'a pas les moyens de tout financer.*

Le RER E est en crise majeur pour boucler son financement. La ligne T1 est arrêtée à ce stade avant Val de Fontenay car il n'y a plus d'argent pour payer. On doit absolument prioriser et se focaliser sur les projets qui font totalement consensus. Evidemment ce n'est pas le cas ici ».

Mail 4269 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « *IDF mobilités n'a ni les financements ni les perspectives budgétaires pour le mener à bien. Si la commission dit oui à la DUP, le projet sera enlisé dans les méandres de discussions sans fin pour être abandonné à terme faute de moyen ».*

Mail 4285 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « *Selon la Cour des comptes, « la capacité d'autofinancement d'IDFM est insuffisante pour assurer, sans recours excessif à l'emprunt, le financement des investissements très importants qu'elle a programmés sur la période de 2021 à 2030 » et qui s'élève à 25,6 milliards d'euros (dont 18,5 milliards rien que pour l'acquisition, la rénovation et le renouvellement des matériels roulants).*

Quel est donc l'avenir financier d'un tel projet pour si peu, 5 km, 2 stations ?

Non et surtout pas avec l'argent des contribuables donc le nôtre ».

Mail 4571 d'un ANONYME sur le registre électronique a écrit : « *Est-il possible de taxer les plus-values immobilières autour des stations pour capter la spéculation, la limiter et financer ainsi le métro ?*

Le financement du projet est à boucler et voici une proposition ».

Mail 5605 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « *Un projet daté, obsolète, ne reposant que sur le financement public et les soi-disant revenus de gares centres commerciaux dont le modèle est déjà épuisé et non rentable ».*

Mail 5679 de Mme MARIE sur le registre électronique a écrit : « *La capacité d'autofinancement n'est donc maintenue que par "l'intervention massive et inconditionnelle de l'Etat". Le maintien de ce projet n'est-il pas un gouffre financier pour les contribuables ? 3 stations de métro pour un tel investissement est-il un projet réellement "rentable" et l'intérêt général se réduit-il à 95 000 voyageurs potentiels même au quotidien ? ».*

Mail 5955 de M. MICHEL sur le registre électronique a écrit : « *En tant que contribuable, je suis contre le financement public de ce projet au coût exorbitant ».*

Mail 6096 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « *D'autant que j'ai cru comprendre que les financements n'étaient pas encore définis : comme disait l'autre, quand c'est flou y a un loup ».*

Mail 6237 d'un ANONYME sur le registre électronique a écrit : *Ce changement pose d'inévitables questions d'équité sociale. Dans la mesure où le véhicule électrique se diffuse surtout dans les classes les plus favorisées de la population, il revient à un financement de*

la mobilité des plus riches par l'ensemble des Français, soit une redistribution en sens inverse, estime la FNAUT ».

Mail 6533 de M. ROUPRET écrit : « Or le grand Paris, les jeux olympiques et le "quoi qu'il en coûte" du COVID ont eu un effet désastreux sur les finances. Comment passer outre et considérer que le financement sera possible ».

Mail 6661 de Mme FUNDAROLUC sur le registre électronique a écrit : « Faut-il vraiment encore endetté IDFM dont le rapport de la CRC IDF montre que son insuffisance de capacité d'autofinancement sans recours EXCESSIF à l'emprunt. Il semble plus que préférable d'envisager d'autres possibilités moins onéreuses et plus soutenables financièrement ».

Mail 7257 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « « La crise sanitaire fait apparaître l'Etat comme l'assureur en dernier ressort pour la quasi-totalité des pertes subies par le système des transports collectifs en Ile-de-France, dont la gestion est pourtant décentralisée et le financement de l'exploitation censé reposer sur des ressources exclusivement franciliennes », s'étonne la Cour des comptes dans son récent rapport ».

Mail 7326 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « En tant surtout que contribuable, je m'interroge sur le financement. J'ai retenu qu'il faut obtenir un contrat plan Etat-Région. En IDF, il y a des enclaves surement plus prégnantes à prendre en considération. L'allocation de ressources financières à ce projet imparfait ne me semble pas justifiée ».

Mail 7654 de M. GENESTIER sur le registre électronique a écrit : Pour des raisons relatives au financement du projet, l'emplacement du CDT a depuis été modifié sans que la Ville de Neuilly-Plaisance et l'Etablissement Public Territorial-Grand Paris Grand Est n'aient été consultés ni même avisés en amont ».

3.2.5.1.2. Sur le coût du projet

Dans plus de 1000 contributions, le coût du projet est considéré comme excessif voire très excessif avec des qualificatifs comme coût très élevé, énorme, délirant, disproportionné, démentiel, démesuré, exorbitant, astronomique, pharaonique, famélique, ultracoûteux, monstrueux, etc. :

Obs N°3 d'un ANONYME sur le registre papier N°1 de Vincennes a écrit : « 1) Coût financier excessif pour la création de 2 nouvelles stations. Val de Fontenay étant déjà bien pourvu (RER A/E et Tram L15) – Cf. rapport SGPI ».

Obs N°5 d'un ANONYME sur le registre papier N°3 de Vincennes a écrit : « Coût exorbitant : 1 milliard 500 millions ...On reste sans voix... ».

Obs N°14 du collectif « TOUCHE PAS A MON BOIS » sur le registre papier N°1 de Paris 75012 a écrit : « o L'étude d'impact fait état d'un coût global du projet de 1.5 milliard d'euros, o Or, ces coûts sont exprimés « aux conditions économiques de décembre 2017 » et nous sommes en février 2022, soit près de 4,5 ans plus tard. Le fait qu'ille de France Mobilité n'ait pas jugé opportun d'actualiser le chiffrage interroge ». Et plus loin : « o Ainsi, le coût du projet actualisé aux conditions économiques de fin 2021 ressort à 1,7 milliards d'euros, soit une augmentation liée à l'inflation d'environ 200 millions d'euros (correspondant à 13% du coût initialement calculé) ».

Obs N°24 d'un ANONYME sur le registre papier N°1 de Vincennes a écrit : « -Coût astronomique du projet alors que la crise sanitaire et son coût va déjà entraîner une augmentation de prélèvements ».

Courrier N°15 du Cabinet d'avocats DROUOT sur le registre papier de la Préfecture du Val de Marne a écrit : « Rappelons à cet égard notamment : - Que le coût du projet est trop élevé »

Mail 128 de Mme KAUFFMANN sur le registre électronique a écrit : « Je n'évoquerai pas le coût astronomique de ce chantier, complexe ».

Mail 177 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Je suis de Vincennes et je suis contre le projet car je pense que le coût est trop important, et que cet argent serait mieux dépensé à améliorer les infrastructures existantes »

Mail 509 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Si ce coût est supporté par l'état, cela accroîtra la dette publique que devront payer nos enfants, si ce coût est supporté par la ville, cela augmentera à terme nos impôts locaux. Je voudrais qu'un projet moins cher soit présenté »

Mail 778 de M. FLEURY sur le registre électronique a écrit : « Les coûts du projet donnés dans le dossier sont très élevés. Ils correspondent à des études préliminaires et donc sont sujets à augmentation sensible. De surcroît les coûts de maintenance et d'exploitation ne sont pas indiqués, sauf erreur de ma part »

Mail 789 d'UN ANONYME a écrit : « Des projets du grand paris express ont coûté bien moins cher et étaient bien plus utiles ».

Mail 1400 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Tout le monde sait que, comme à chaque fois, derrière les discours rassurants de la RATP, la réalité va être des coûts multipliés par deux ».

Mail 1672 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « projet extrêmement coûteux ».

Mail 1700 de M. LEONZI sur le registre électronique a écrit : « Enfin, le télétravail se développe fortement et tout ce mouvement rend inutile un tel projet dont le coût est au demeurant inacceptable ».

Mail 2064 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « les coûts du projet sont extrêmement élevés ».

Mail 2331 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Je suis contre ce projet ultracoûteux ».

Mail 3015 d'un ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Ce projet est d'un intérêt discutable (seulement 2 stations de métro de plus) et d'un coût très élevé. Pour faire passer le coût, pour le baisser un peu, la solution du passage par le bois a été prise. C'est une aberration ».

Mail 4065 de Mme SPIESER sur le registre électronique a écrit : « Je suis opposée à ce projet en l'état, il faut rechercher une alternative moins coûteuse sur tous les plans (améliorer le service de bus, notamment sa fréquence, le tramway, etc. ».

Mail 4172 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Les études qui figurent dans le dossier d'enquête publique montre que la fréquentation ne sera pas élevée tandis que le coût est très important ».

Mail 4322 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Pourquoi ce projet a t'il été abandonné au projet d'un projet beaucoup plus coûteux et énergivore ? ».

Mail 4330 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « A propos du TGV avec 1,5 milliards on pourrait construire 100 km de ligne TGV. En comparaison, le prolongement de

la ligne 4 à Bagneux a coûté 380 millions d'€ pour deux stations. Ici c'est trois stations pour 1,5 milliards ».

Mail 4788 de Mme FABRE sur le registre électronique a écrit : « son coût excessif laissant craindre soit une absence de financement à terme soit une augmentation majeure des tarifs pour financer le projet, ce qui serait évidemment inadmissible. Le budget prévisionnel s'élève en effet à près d'1,4 milliard d'euros, soit plus de 466 millions par station ! A titre de comparaison, ce montant est presque équivalent aux promesses de l'Etat dans le cadre du plan "Marseille en grand" couvrant à la fois les écoles, les transports et la sécurité ».

Mail 5389 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Je pense qu'il coûterait moins cher d'améliorer la fiabilité du RER A ».

Mail 5513 de l'ASSOCIATION GNSA sur le registre électronique a écrit : « Un coût exorbitant : plus d'un milliard et demi d'argent public. Entre cette estimation datant de 2017 et le coût réel une fois le chantier achevé, il est prévisible que ce coût soit supérieur ».

Mail 5919 de M. (ou Mme) BAUR sur le registre électronique a écrit : « Concernant les coûts, on parle de 1,5 à 2 milliards d'euros d'argent public et on sait que la plupart du temps, ces coûts sont sous-évalués. Il serait plus judicieux de déjà faire fonctionner correctement les infrastructures existantes ».

Mail 6158 de Mme FAURE sur le registre électronique a écrit : « Pas besoin de faire quelque chose d'aussi pharaonique : préservons le côté à taille humaine du quartier ! Cela permettrait aussi peut-être de faire baisser les coûts ».

Mail 6279 d'un ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Le coût du projet pour le raccordement à Val de Fontenay est considérable : il s'élève à 1,5 Mds d'€, soit l'équivalent de la construction de 8 hôpitaux (le nouvel hôpital de Melun a coûté 200 millions d'€ ».

Mail 6509 de M. ZARKA écrit : « Trop coûteux, alors que des alternatives semblent exister (extension de voies de service ?) ».

Mail 6726 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « la construction de gares gigantesques aux Rigollots et à Montreuil au prix d'expropriation dont les résidents n'ont pas conscience un coût monstrueux estimé à un milliard et demi d'euros mais il est certain que ce montant d'argent public serait dépassé ».

Mail 7162 de Mme SOUTON FROMBAUM sur le registre électronique a écrit : « Quant à son coût financier, il est faramineux, plus d'1,5 milliards d'euros pour seulement deux stations de métro de plus ! ».

Mail 7408 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Son coût avoisinerait les deux milliards pour un prolongement de 5 kilomètres et un gain de temps de quelques minutes sur certains trajets. Le ratio entre le coût faramineux et l'intérêt à terme est nettement défavorable ».

Mail 7599 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Pourtant, un projet alternatif ambitieux pourrait être étudié, avec le développement de pistes cyclables sécurisées en parallèle du renforcement des transports collectifs en surface, le tout au détriment de l'utilisation des véhicules particuliers. Il faut avoir le courage politique d'un plan vélo ambitieux, de sorte que tous ceux qui aiment faire du vélo puissent se déplacer de cette façon sans peur et sans crainte d'être accroché par une voiture. Un tel projet alternatif coûterait bien moins cher, avec une échéance de réalisation bien plus courte ».

Mail 7631 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Je suis défavorable à ce projet très coûteux (dont le budget risque de déraiper) qui générera un gain de temps faible à modéré ».

3.2.5.1.3. Sur la rentabilité socioéconomique du projet

Parallèlement par rapport au coût annoncé, nombre d'observations mettent en doute la rentabilité socioéconomique du projet :

3.2.5.1.3.1. *Les observations qui visent cette seule rentabilité socioéconomique*

Obs N°47 d'un ANONYME sur le registre papier N°2 de Vincennes a écrit : « Ce projet a été fortement contesté par l'Autorité environnementale (Ae) et le rapport du SGPI a conclu à une non-rentabilité d'un point de vue socioéconomique ».

Obs N°3 d'un ANONYME sur le registre papier N°3 de Vincennes a écrit : « Bilan socioéconomique contesté par le SGPI ».

Obs N°12 d'un ANONYME sur le registre papier N°4 de Vincennes a écrit : « Un bilan socioéconomique sous-évalué dont la méthode de calcul est contestée par le SGPI »

Obs N°22 du cabinet d'avocat HUGLO LEPAGE sur le registre papier N°7 de Vincennes a écrit : « Par conséquent, les incidences et les risques du projet ne sont suffisamment appréciés, pour pouvoir établir un bilan socioéconomique pertinent intégrant les mesures environnementales nécessaires ».

Mail 2404 de Mme SAVOIE sur le registre électronique a écrit : « L'autorité environnementale demande que soit complétée l'étude d'impact en ce qui concerne l'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que l'évaluation socioéconomique ».

Mail 3671 d'un ANONYME sur le registre électronique a écrit : « ...mais il a aussi un AVIS DEFAVORABLE Socioéconomique DU SGPI avec des recommandations très claires- ce sont des avis d'experts et indépendants Pourquoi autant de déni des promoteurs ».

Mail 4288 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « la VAN socioéconomique calculé par Ile de France Mobilités selon 2 méthodes (mais pas la méthode recommandée par l'Etat) s'établit à une valeur significativement négative : respectivement -180 et -140 M€ » Et plus loin : « Le SGPI considère qu'IDFM a établi son bilan socioéconomique sur la base d'hypothèses optimistes quant à l'extension des populations et des emplois, et à l'inverse sans tenir compte des prévisions sur l'évolution des déplacements et le taux de remplissage des véhicules privés. Même si quelques éléments positifs n'ont pas non plus été retenus, selon le SGPI ce VAN initial déjà négatif reste pourtant largement surévalué par IDFM ».

Mail 4364 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Bilan socioéconomique négatif (rapport SGPI non favorable et mentionnant clairement coûts sous-estimés en plus de l'estimation faite en 2017). Les réponses d'IDFM inacceptables, contestant les méthodes de cette autorité d'Etat ».

Mail 4867 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Je suis absolument contre ce projet. Les quartiers à désenclaver ne concernent sur l'Est Parisien que très peu de potentiels utilisateurs : c'est pour cela que le projet n'a aucune rentabilité socioéconomique ».

Mail 4993 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Donc non à ce projet dont le bilan socioéconomique est défavorable ».

Mail 6463 de Mme PIERRET sur le registre électronique a écrit : « "Le calcul aboutit ainsi à la conclusion que la valeur actualisée nette socioéconomique du projet serait de -140millions d'euros. De façon tout aussi laconique que les autres résultats, l'étude produit un test de sensibilité pour des montants d'investissement plus élevés (+ 10 %, + 20 %), ce

qui accroîtrait le déséquilibre socioéconomique respectivement à -354 ou -569 millions d'euros." ».

Mail 6700 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Je m'oppose un peu aussi pour le rendement socioéconomique défaillant du projet, comme le montre si bien la contre-expertise du SGPI ».

Mail 7189 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Un bilan socioéconomique très mauvais selon IDFM, bien pire encore si l'on en croit la contre-expertise du SGPI (cf. Calcul de la VAN) ».

3.2.5.1.3.2. Les observations qui comparent le coût du projet à sa rentabilité économique

Observation N°21 d'UN ANONYME sur le registre papier N°2 de Paris a écrit : « D'autre part, le coût est démesuré par rapport aux bénéfices escomptés »

Observation N°2 de M. LE CORROLER sur le registre papier N°2 de Vincennes a écrit : « Le SGPI (pièce I, Annexes 1-2, page 167 à 195) a émis un avis " Défavorable " au projet, car " ses bénéfices restent trop modestes au regard du coût ».

Observation N°4 d'UN ANONYME sur le registre papier N°7 de Vincennes a écrit : « Au vu des éléments disponibles aujourd'hui, ce projet ne me paraît pas constituer la réponse adéquate et ne peut être maintenu tant que les réponses alternatives n'auront pas été présentées.

Dans l'hypothèse où celles-ci s'avèreraient impossibles, et toujours sous réserve d'un bilan coût/bénéfice positif, il doit être réalisé ».

Observation N°22 du cabinet d'avocat HUGLO LEPAGE sur le registre papier N°7 de Vincennes a écrit : « Dans un second temps, un bilan doit être fait entre les coûts et inconvénients et les avantages du projet, suivant la grille qui précède. En l'espèce, force est néanmoins de constater que les mesures appropriées et suffisantes qui doivent pouvoir faire regarder le projet comme satisfaisant au principe de prévention font cruellement défaut. Plus encore, le bilan coût / avantages de ce projet est clairement négatif. ».

Courrier N°15 du cabinet d'avocats DROUOT sur le registre papier de la Préfecture du Val de Marne a écrit : « Troisièmement, il est manifeste que le bilan coût/avantages du projet penche en sa défaveur, et démontre un défaut d'utilité publique. En effet, il ressort du dossier d'enquête que les bénéfices attendus (alternative aux déplacements en voitures, amélioration de l'accessibilité des territoires desservis et réduction du temps de parcours) sont bien inférieurs aux inconvénients et au coût de l'opération ».

Mail 148 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Dans un autre document, ils disent bien que le coût total est trop important par rapport aux bénéfices et qu'il faut améliorer le réseau actuel (bus notamment) ».

Mail 1229 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « / L'emprise de la station aux Rigollots est démesurée. Une simple bouche de métro aurait été suffisante et nettement moins coûteuse »

Mail 2080 de M. DEJAVALLEE sur le registre électronique a écrit : « Le coût du projet semble démesuré pour le bénéfice supposé apporté. Le fait de gagner 8 ou 10 minutes ne doit pas justifier une dépense de 1,5 milliards d'Euros à l'heure ou IDF mobilités est exsangue ».

Mail 2590 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Je trouve l'impact sur le bois de Vincennes et le coût estimé très excessifs pour de petites économies de temps de trajet »

Mail 3573 de M. SCHWEIT sur le registre électronique a écrit : « De plus ce projet est extrêmement coûteux. Quelle est l'utilité pour des stations de métro de construire des gares qui ressemblent à des grands centres commerciaux ? Cela ressemble plus à des projets commerciaux qu'à un prolongement d'une ligne de métro ».

Mail 4104 de M. HAUSS sur le registre électronique a écrit : « En conclusion, je suis défavorable à la réalisation du prolongement de la ligne 1 et je pense qu'il serait plus judicieux de soutenir un ou plusieurs autres projets où le rapport bénéfices/coûts serait meilleur ».

Mail 4424 d'UN ANONYME a écrit : « Je suis totalement opposé à ce prolongement. Il y a des projets intéressants comme ceux du Grand Paris Express car utilisés par de très nombreux voyageurs et avec un coût maîtrisé et une rentabilité avérée. Pour le prolongement de la ligne 1, c'est tout le contraire : - Fréquentation potentielle faible ; - Coût exorbitant avoisinant les 2 milliards d'euros pour des bénéfices modestes ».

Mail 4876 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « En résumé, je souhaite la plus grande objectivité dans ce projet et que l'intérêt général prime tout en respectant les enjeux climatiques qui nous attendent et avec un coût compatible avec les bénéfices attendus ».

Mail 5786 d'UN ANONYME sur le registre électronique a écrit : « Je suis totalement opposé à ce projet et cela pour diverses raisons : -un coût disproportionné au regard du maillage déjà existant et du gain de temps infime qui serait gagné par les usagers »

Mail 5935 de M. BENAYOUN sur le registre électronique a écrit : « Coûts, bénéfices ? Si ce projet voit le jour, les habitants autour des nouvelles gares (parce que vu la taille ce ne sont pas des bouches de métro...) vont gagner en moyenne 8 minutes ! Mieux encore, 50% des usagers gagneront moins de 3 minutes. Ce prolongement est-il raisonnable ? Assurément NON ».

Mail 6342 de M. ROSA sur le registre électronique a écrit : « À tout point de vue, ce projet est superfétatoire. D'abord par le faible nombre de voyageurs transportés en regard de sa dimension, et donc de son coût. Le nombre de voyageurs transportés entre Les Rigollots et Val-de-Fontenay justifie-t-il un tel coût ? Celui-ci, rapporté à l'effort financier consenti par habitants de la petite couronne, celle desservie par le futur Grand Paris Express, donne un rapport supérieur à cinq ».

Mail 6717 d'UN ANONYME a écrit : « Le coût de l'opération est totalement disproportionné au regard du bénéfice attendu. La situation économique de l'île de France et de Paris ne le permet pas sauf à faire porter une dette colossale à nos enfants ».

Mail 7042 de M. BLANQUET sur le registre électronique a écrit : « Je pense que si les coûts sont remis à jour alors il serait utile de mieux appréhender les bénéfices d'une amélioration de la ligne indépendamment du prolongement. ».

Mail 7439 d'UN ANONYME a écrit : « Ce projet n'a aucune utilité publique car le rapport coût/avantage est à son désavantage ».

Mail 7548 Bis d'UN ANONYME a écrit : « Les seules solutions de substitution présentées sont celles d'autres tracés du prolongement de la ligne 1. Aucune solution alternative n'est étudiée, alors même que les grèves de décembre 2019 et la crise sanitaire, en parallèle de la prise de conscience du réchauffement climatique et de la nécessité de davantage d'activité physique, ont favorisé le développement de déplacements fondés sur les modes actifs. En complément du vélo mécanique classique, l'offre s'est récemment renforcée sur les VAE (y compris pour les vélos cargo), sans que l'étude d'impact ne l'évoque. Un projet alternatif, fondé sur la mise en œuvre d'un réseau sécurisé de pistes cyclables, permettrait de délester les bus, et les réserver aux personnes qui en ont le plus besoin (PMR,

poussettes, personnes ayant une santé fragile, etc.). L'offre en surface pourrait être complétée par des navettes électriques. Un tel projet coûterait moins cher et consommerait moins d'énergie »

3.2.5.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

Si l'on se satisfaisait, notamment pour les gares des Rigollots et des Grands Pêcheurs, d'une simple entrée-sortie du métro comme c'est le cas actuellement à Château de Vincennes au lieu de gares dispendieuses à vocation commerciale quelle serait la réduction à attendre du coût du projet en euros 2022 ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Pour rappel, comme indiqué dans la réponse à la question n°1 du Thème 2, quelle que soit la méthode constructive et la conception en surface, le dimensionnement des stations restent inchangées. **Les « boîtes » souterraines des stations Rigollots et Grands Pêcheurs** ont une taille de 27m*95m de long. Ces dimensions ont été fixées indépendamment, des surfaces en émergence, en fonction **de la longueur et de la largeur imposées par le gabarit des rames, et de la largeur des quais qui résulte d'un dimensionnement lié au trafic prévisionnel** de voyageurs montants descendants dans chacune des stations.

Le remplacement des stations, actuellement prévues en surface, par de simples « bouches de métro », n'apporterait donc aucune réduction des emprises travaux nécessaires, et donc, aucun bénéfice sur les acquisitions foncières.

Le type de configuration historique « bouche de métro » est rare pour les opérations de prolongement récents. En raison de la vulnérabilité aux intempéries et dégradations, les trémies de sortie en surface avec escalier fixes et escaliers mécaniques sont protégées autant que possible par un édicule, ainsi que les ascenseurs nécessaires pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. De plus, des édicules d'accès aux convoyeurs de fonds sont requis. Ces divers équipements, en accès principal et accès secondaire, occupent environ 1/3 de la surface des stations.

Dans le cas d'une station type « bouche de métro », la vente de titre de transport est déportée en souterrain, avec divers surcoûts d'insertion. Les parkings sécurisés pour les vélos, actuellement intégrés dans le cadre des études préliminaire dans le rez-de-rue des stations, devraient être déportés ou repositionnés en voirie, sous forme également d'édicules.

Dans la station Les Rigollots, une surface commerciale est prévue en rez-de-rue, indépendamment des surfaces nécessaires à l'opérateur de transport. Il ne s'agit pas de construire un centre commercial, mais de reconstituer le long de l'avenue de la République les services et les commerces impactés pendant la durée des travaux. Cette offre de commerces permet également de s'inscrire en cohérence avec la dynamique commerciale du quartier et de compléter cette offre. Par ailleurs, les espaces qui pourraient être proposés au niveau N+1 de la station Les Rigollots, sont destinés à accueillir, le cas échéant, un équipement public, ou des logements, voire des bureaux. Si la collectivité, souveraine en matière de développement urbain, décidait de renoncer à une valorisation au niveau N+1, cela n'aurait aucune incidence sur le projet transport, et cela conduirait même à réduire légèrement le coût de la station qui n'aurait plus à supporter les reports de charge induits par la création de ce niveau N+1.

La station Grands Pêcheurs reprend les mêmes fonctions et services en rez-de-rue que pour la station Rigollots. Ce niveau rez-de-chaussée de la station Grands Pêcheurs intègre, par ailleurs, un poste de redressement en voirie.

Les maîtres d'ouvrages considèrent que l'évocation de « gares dispendieuses à vocation commerciale » ne correspond pas la conception proposée.

Le gain pour la station Les Rigollots peut s'estimer à 4M€, auxquels s'ajoute 1M€ de mesures conservatoires pour permettre la réalisation d'une construction au-dessus de la station, soit 5M€. Pour la station Grands Pêcheurs, le gain est de seulement 3M€, incluant déjà les 800k€ de mesures conservatoires pour une

construction au-dessus de la station. (aux conditions économiques de décembre 2017). Ces gains ne prennent pas en compte le potentiel surcoût lié à l'implantation des fonctions en souterrain.

Au total, cela fait varier le coût global d'environ 0,5%, donc sans réel impact économique sur le projet, alors que l'impact de dégradation fonctionnelle est important et visible.

Enfin, d'après la dernière parution au JO de mars 2022, l'indice de référence à décembre 2021 du TP01 à prendre en compte, rapporterait cette économie d'environ 8 M€ en Ce 2017 (5M€ pour Les Rigollots et 3M€ pour Grands Pêchers) à **9 M€ aux conditions économiques de décembre 2021, soit un gain de l'ordre de 0,5% par rapport au coût total du projet** (hors acquisitions matériel roulant), **inférieur à l'imprécision de coût du projet à ce stade.** Cette demande aurait donc un impact économique très faible pour une perte fonctionnelle importante.

Appréciations de la commission d'enquête :

Même si la renonciation à l'édification de gares à vocation commerciale n'apporterait qu'une économie de 0,5% du coût global du projet, la commission d'enquête considère cependant :

- Qu'en affichage cet abandon aurait un effet positif ;
- Que vis-à-vis des commerces existants, cette renonciation ferait disparaître les inquiétudes liées à une concurrence considérée comme déloyale ;
- Que si les divers équipements, en accès principal et accès secondaire, occupent environ 1/3 de la surface des stations, 2/3 de la surface utilisée pour la construction de la station pourrait être restituée aux communes concernées pour y installer éventuellement des logements ou des surfaces de parking (voitures, mais surtout vélo, motos ou autres...) fort utiles à proximité de ces stations

Question N°2 :

A contrario, si la ligne était prolongée à Fontenay-sous-Bois au lieu de Fontaine du Vaisseau pour l'arrière gare et le CDT comme envisagé notamment lors de la concertation en 2015, quel serait en euros 2022 le surcoût du projet ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le projet initial avec une arrière-gare longue de 2 km, débouchant sur l'actuelle zone d'activité de la Pointe à Fontenay sous-Bois et dotée de trois ouvrages annexes et d'un puits d'entrée du tunnelier sur la ZA de la Pointe, avait été estimé en juillet 2018 par la RATP à 1 767 M€ (Ce 2017), hors matériel roulant.

Le travail d'optimisation réalisé par Ile-de-France Mobilités, avec le concours de la société Arcadis et en lien étroit avec la RATP, au second semestre 2018, a notamment conduit à réduire l'arrière-gare (de 2 km à 600 m soit -1,4 km) et à optimiser le remisage. Le nouveau projet optimisé en février 2019, support du dossier d'enquête publique, a abouti à un projet estimé à 1385,4 M€ (pour l'infrastructure et acquisitions foncières incluses, hors matériel roulant) soit une économie de 381,6 M€ Ce 2017 (21,6%). **L'économie associée à la réduction de l'arrière gare peut-être estimée à 323 M€ soit 85% de l'économie globale du projet (Ce 2017).**

Sur la base de l'évolution de l'indice TP01 entre novembre 2017 et décembre 2021 (+11%), **le surcoût actualisé du projet avec l'arrière-gare longue pourrait être estimé à 358 M€ (Ce décembre 2021).** Il convient de préciser que l'évolution de l'indice TP01 a connu une forte évolution au cours des quatre dernières années compte tenu de la multiplicité des chantiers générés par la Société du Grand Paris. Il est attendu à l'horizon 2030-2035 une période de détente sur les coûts des travaux publics, l'ensemble des travaux générés par le Grand Paris Express étant soit terminés (L15 Sud, Ligne 16-17, Ligne 18), soient largement engagés (Lignes 15 Est et 15 Ouest).

Appréciations de la commission d'enquête :

Il est incontestable que le coût du projet actuel que la commission d'enquête considère déjà comme excessif serait encore plus élevé si le projet était maintenu avec une arrière gare longue de 2 km débouchant sur l'actuelle zone d'activité de la Pointe à Fontenay sous-bois.

Si ce projet était maintenu, il conviendrait donc que l'arrière gare et le CDT soient conservés à la Fontaine du Vaisseau à Neuilly-sur-Marne.

Question N°3 :

Comment sera précisément organisé le financement de ce prolongement de la ligne 1 ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le projet sera financé par l'Etat, la Région Ile-de-France et les collectivités locales par le biais du Contrat de Plan Etat-Région (CPER). S'agissant d'un projet qui contribue au développement urbain et économique du territoire desservi, les collectivités territoriales seront associées au financement de ce projet selon des modalités qui seront précisées par le prochain CPER, à l'instar du prolongement de la Ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et du prolongement de la Ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.

Enfin, le projet étant en correspondance avec la ligne 15 Est à Val-de-Fontenay, la Société du Grand Paris sera appelée au financement d'une partie de la future « boîte de correspondance » reliant les lignes 15 Est et 1 au sein du pôle de Val de Fontenay au titre des mesures conservatoires.

Pour rappel, pour la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen mise en service fin 2020 et pour la ligne 11 prolongée à Rosny-Bois Perrier qui sera mise en service fin 2023, un protocole global de financement par projet signé postérieurement aux enquêtes publiques et à la promulgation de la DUP a fixé les participations financières de chacune des parties.

Sous réserve que le projet bénéficie d'une déclaration d'utilité publique fin 2022-début 2023, une première tranche de financement sera sollicitée dans le cadre du futur CPER 2023-2027 pour financer :

- Les mesures conservatoires nécessaires à la réalisation de la boîte de correspondance M1/M15 Est à Val de Fontenay
- Une première tranche d'acquisitions foncières notamment pour les sites des Rigollots, Grands-Pêchers et Fontaine du Vaisseau
- Les études d'avant-projet qui seront réalisées par la RATP.

Le financement des travaux devra être finalisé au plus tard en 2027 dans le cadre d'un protocole global de financement pour permettre un démarrage des travaux en 2028.

Appréciations de la commission d'enquête :

Selon IDFMobilités le coût actualisé de ce projet en 2021 serait de près de 1,6 milliards d'euros, coût que la commission d'enquête considère comme légèrement minoré, et qu'elle estime pour 2022 à près de 1,7 milliards d'euros compte tenu de l'accélération de l'inflation depuis le troisième trimestre 2021 et qui va s'accroître encore en 2022 notamment sur les matières premières.

Le financement de ce projet, que la commission considère comme indiqué précédemment excessif, pourrait ne pas être assuré par les divers acteurs qui y contribuent compte tenu :

- De nombreux autres projets prévus ou en cours de réalisations ;
- Du niveau de déficit actuel de l'Etat et de celui d'IDFM déjà fort conséquent.

Question N°4 :

Le coût du projet a été estimé en 2017, or s'agissant d'une DUP, il doit selon les textes en vigueur dater de moins d'un an. Quel est donc le coût de ce projet réactualisé en 2022 pour cette enquête publique ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Ile-de-France Mobilités rappelle que toutes les enquêtes publiques relatives à des projets de transport au cours des 15 dernières années en Ile-de-France ont été réalisées sur la base d'études préliminaires (dites étude de schéma de principe) dont les coûts ont été établis par les maîtres d'ouvrage selon des conditions économiques établies dans les deux ou trois années précédant l'enquête publique.

Les études dites schéma de principe et le dossier d'enquête publique du projet de prolongement de la Ligne 1 ont été approuvées au Conseil d'Ile-de-France Mobilités de décembre 2020. Le coût du projet a bien été réévalué en 2020 mais par souci de comparaison avec le premier coût non optimisé du projet en 2017, il a été remis aux conditions économiques 2017.

Pour rappel, l'appréciation sommaire d'un dossier d'enquête publique doit comprendre le coût des travaux mais aussi celui des acquisitions foncières afin de permettre à tous les intéressés de s'assurer que ces travaux ou ouvrages, compte tenu de leur coût réel total, tel qu'il peut être raisonnablement apprécié à l'époque de l'enquête, ont un caractère d'utilité publique.

Mais aucune obligation n'est faite au maître d'ouvrage de préciser la date à laquelle les dépenses ont été évaluées. L'avis de France Domaines doit en revanche être inférieur à un an à la date d'ouverture de l'enquête. Il est daté pour le prolongement de la Ligne 1 du 23 mars 2021.

S'agissant du coût du projet de la Ligne 1 à Val de Fontenay le coût actualisé du projet en fonction de l'indice TP01 (dernier indice publié : décembre 2021) serait de **1,52 Mrds€ (conditions économiques Déc 2021)**. Il convient de préciser que l'indice TP01 a connu une forte évolution au cours des quatre dernières années compte tenu de la multiplicité des chantiers générés par la Société du Grand Paris. Il est attendu à l'horizon 2030-2035 une période de détente sur les coûts des travaux publics, l'ensemble des travaux générés par le Grand Paris Express étant soit terminés (L15Sud, Ligne 16-17, Ligne 18), soit largement engagés (Lignes 15 Est et 15 Ouest).

Appréciations de la commission d'enquête :

Comme indiqué ci-dessus, la commission d'enquête estime que le coût du projet serait aux conditions économiques de la fin de 2022 (alors que la DUP ne serait peut-être pas encore déclarée) plus proche de 1,7 milliards que de 1,6 milliards, compte tenu des conditions économiques actuelles (accélération notable de l'inflation et fort renchérissement des matières premières).

Question N°5 :

En 2013, le coût de la ligne 15 du GPE avait été estimé à 5,4 milliards pour 33 kms et 16 stations.

Comment expliquer en 2022 qu'un prolongement d'une ligne de métro de 5km et la création de 3 stations soit estimé (en 2017) à 1,5 milliards ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Il convient de préciser au préalable que les coûts des projets du Grand Paris Express sont estimés aux conditions économiques de 2012 (Ce 2012) et que le projet de la Ligne 1 est présenté aux conditions économiques de 2017 (Ce 2017).

La ligne 15 Sud du Grand Paris Express se déploie sur un linéaire de 33 km et comporte 16 gares. Son montant a été estimé au Conseil de Surveillance de la SGP de novembre 2012 à 5,45 Mrds€ hors acquisitions foncières (AF) et hors gares conservatoires (dont celle de Bry-Villiers-Champigny) et c'est ce montant qui est mentionné dans le dossier d'enquête publique de 2013.

Son coût a été réévalué en 2017, suite au rapport de la Cour des Comptes à 7850 Ms€ (Ce 2012) hors acquisitions foncières (AF) et hors frais de structure (FS) soit, à l'époque 238 M€/km en Ce 2012 (hors AF et FS) montant qui a été repris dans le rapport d'information du Sénat sur les coûts et le financement du Grand Paris Express (Rapport N°44 du 14 octobre 2020).

L'estimation du coût « complet » de la Ligne 15 sud (hors gare conservatoire de Bry-Villiers-Champigny) doit également intégrer une quote-part des acquisitions foncières et une quote-part des frais de structure. Si l'on ajoute une quote part du coût des acquisitions foncières (1430 M€ Ce 2012 toutes lignes) et des frais de structure (1480 M€ Ce 2012 toutes lignes), quote part estimée à 24,7%, le coût de la Ligne 15 sud serait de 8569 M€ en Ce 2012 soit environ **260 M€/km**. A défaut de pouvoir disposer de l'indice TP01 de décembre 2012 (non disponible sur le site de l'Insee) nous avons réalisé une actualisation entre décembre 2014 et décembre 2017 soit +2.2% ce qui donnerait un **cout réévalué de 266 M€/km** aux conditions économiques de décembre 2017.

Par conséquent, **le montant de la Ligne 1 à Val de Fontenay (1385,4 M€ Ce 2017) qui comprend les acquisitions foncières et les frais de structure RATP est rapporté au km globalement équivalent à celui de la 15 sud (tel que réestimé en 2017).**

Appréciations de la commission d'enquête :

Si l'on se réfère aux chiffres donnés ci-dessus par IDF Mobilités le coût au km réactualisé de la ligne 15 sud du GPE serait de 8569 M€ / 33 km = 260 M€ réactualisé par IDFM à 266 M€ au km.

Pour le projet actuel du prolongement de la ligne 1 du métro le coût au km serait de 1700 M€ / 5 km = 340 M€ chiffre beaucoup plus élevé que les 266 M€ du coût au km de la ligne 15 Sud du GPE soit un coût au km de près de 30% supérieur.

Il n'est donc pas démontré comme l'indique IDFM que le montant de la ligne 1 à Val de Fontenay rapporté au km serait globalement équivalent à celui de la 15 sud (tel que réestimé en 2017).

Question N°6 :

Quelles réponses IDF Mobilités peut apporter au SGPI un manque de rentabilité socioéconomique de ce projet ? Pour l'évaluation de la rentabilité socioéconomique, en quoi, le modèle francilien est-il plus pertinent que le modèle ministériel ?

le modèle ministériel ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La pièce I Annexes du dossier d'enquête publique comprend le courrier de réponse d'Ile-de-France Mobilités en date du 21 novembre 2021 au Secrétaire Général Pour l'Investissement.

Le coût estimé est de **256 M€/km pour le projet de la Ligne 1 à Val de Fontenay** (aux Ce 2017). Il est globalement **équivalent aux coûts :**

- **de la Ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen** (1380 M€ aux CE 2012 soit 216 M€/km aux Ce2012 et réévalué à **environ 225 M€/km aux Ce 2017** ;
- **de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier** (1084 M€+125 M€ de surcoûts pour le prolongement aux Ce 2014 hors adaptation des stations existantes) soit 212 M€/km aux Ce 2014, réévalué à **217 M€/km aux Ce 2017**.

Ce coût est comme rappelé en réponse à la question 5 globalement équivalent au coût réestimé de la Ligne 15 Sud (260 M€ Ce 2012/ 266 M€ Ce 2017).

L'enveloppe des Provisions pour Risques Identifiée (PRI) pour le projet du prolongement de la Ligne 1 a été établie à 177,8 M€ soit 12,8% du coût global et elle est complétée par une Provision pour Aléas et Imprévus (PAI) de 85,6 M€ soit 6,2% du coût global, ces provisions étant incluses dans l'estimation globale.

Il convient de souligner en outre que l'enveloppe de provisions PRI+PAI pour ce projet est de 19% nettement supérieure à celle qui avait été retenue pour les projets de prolongements Ligne 14 Mairie de Saint-Ouen et Ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier.

Comme rappelé lors des trois réunions publiques dans le cadre de l'enquête l'ordre de grandeur des coûts du prolongement de la Ligne 1 est le même que les derniers autres projets de prolongements.

Dans son avis 2021-97 du 2 juillet 2021 le SGPI évoque un coût « très élevé » et non un « coût excessif ». Les maîtres d'ouvrage notent que les experts sollicités par le SGPI n'avaient pas connaissance des coûts de construction de métro en Ile de France.

La rentabilité socio-économique du projet, calculée par Île-de-France Mobilités et partagée par la RATP montre **un bilan socio-économique qui, sans être totalement positif, approche des seuils de rentabilité**, seuils fixés à 8% pour l'évaluation selon la méthode francilienne et 4% selon la méthode ministérielle. Par ailleurs, **le bilan établi par Île-de-France Mobilités n'a pas intégré de nombreux effets positifs du projet** - gains de fiabilité apporté par le projet, déplacements induits, effets économiques élargis comme cela a été intégré dans les évaluations du Grand Paris Express - faute de méthode de valorisation robuste. Ainsi, c'est bien un bilan prudent qui est présenté dans le dossier d'enquête publique. Ces éléments ont fait l'objet d'une réponse au SGPI en date du 15 novembre 2021 et qui a été annexée au dossier d'enquête soumis à l'enquête publique.

Appréciations de la commission d'enquête :

Comme indiqué précédemment le coût au km du prolongement de la ligne 1 du métro est beaucoup plus élevé que celui observé pour la ligne 15 Sud du GPE, chiffré par la commission d'enquête à 1700 M€ : 5 = 340 M€ au km

IDF Mobilités le confirme ci-dessus en estimant que pour le prolongement de la ligne 14, le coût au km était de 225 M€ et pour le prolongement de la ligne 11 de 217 M€.

Si l'on s'en tient aux chiffres donnés ci-dessus par IDF Mobilités le coût au km réactualisé de la ligne 15 sud du GPE serait de 8569 M€ / 33 km = 260 M€ réactualisé par IDFM à 266 M€ au km.

Et donc, même si les gains en termes d'intérêt général, d'effets positifs et de fiabilité sont incontestables, le bilan socioéconomique de ce projet n'est pas positif comme le démontre l'analyse du SGPI qui a maintenu son appréciation négative lors de l'entretien que la commission d'enquête a eu avec ses représentants le 10 mars 2022.

En tout état de cause et sans prendre parti à ce stade de l'appréciation de la réponse d'IDFMobilités sur la pertinence d'une méthode vis-à-vis de l'autre (méthode ministérielle ou méthode francilienne), la commission d'enquête ne peut que constater qu'IDF Mobilités n'apporte, dans ses réponses, aucune évaluation monétisée des « nombreux effets positifs » qu'elle avance et qui pourraient faire pencher la balance en faveur du projet.

3.2.5.3. Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités

→ Cf. réponses des maîtres d'ouvrage aux 6 questions ci-dessus.

Il convient de prendre connaissance de la réponse apportée par Ile de France Mobilités le 15 novembre 2021 à l'avis SGPI du 2 juillet 2021 annexé au dossier d'enquête publique.

3.2.5.4. Appréciations de la commission d'enquête

Comme indiqué précédemment et quelle que soit la réponse apportée par IDFMobilités à l'avis du SGPI, ce dernier maintient, lors de l'entretien que la commission d'enquête a eu avec ses représentants le 10 mars 2022, son appréciation négative sur le bilan socioéconomique de ce projet.

3.2.6. THÈME 6 : LA BIODIVERSITÉ ET LES ATTEINTES ENVIRONNEMENTALES

De nombreux déposants ont illustré leur position négative pour ce projet en exposant ses effets nocifs sur la faune et la flore résultant de l'abattage des arbres dans la partie du bois de Vincennes concernée par l'installation de la base chantier et des ouvrages annexes, notamment la sortie du tunnelier. Bon nombre d'entre eux déplorent une atteinte à la biodiversité ; ils signalent la présence d'espèces protégées et s'inquiètent de leur survie.

Certains ont appuyé leur position en citant l'avis très réservé de l'autorité environnementale

3.2.6.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

3.2.6.1.1. La faune et la flore :

Obs N°14 de Touche pas à mon bois » registre papier N°1 de Paris XIIème a écrit :

« ... certaines de ces espèces soient plus ou moins communes au niveau régional et national, cette portion du Bois de Vincennes constitue l'une des réserves de faune et de biodiversité les plus riches de Paris. Nulle part ailleurs dans Paris on ne trouve un tel écosystème – et celui-ci sera détruit si le tracé ou les méthodes constructives ne sont pas repensées »

Obs N°25 Mme HUEYEZ-LEVRAIS du registre N° 1 de Paris 12ème a écrit

« Ce qui va supprimer des arbres dont certains centenaires. Quid de la biodiversité ? »

Obs N°24 M HERVE du registre N°2 de Vincennes a écrit :

« Impacts écologiques inadmissibles ...Atteinte à la biodiversité et à la faune touchant des espèces protégées... »

Obs N°37 Mme BLANC du registre 2 de Vincennes a écrit :

« ...une partie du bois de Vincennes a été déclassée pour permettre de faire des travaux. Cette zone est un endroit encore naturel où des milliers de citoyens vont se promener car c'est proche du métro. Des centaines de chênes centenaires seront abattus et la faune présente disparaîtra (écureuils, chouettes, hérissons, renards). C'est un patrimoine naturel précieux aux portes de Paris où la densité de végétation est particulièrement pauvre. Les arbres replantés dans une terre brassée et appauvrie seront affaiblis et limités dans leur croissance par la présence du tunnel ».

Obs N°6'un ANONYME du registre 6 de Vincennes a écrit :

« Comment peut-on à notre époque, où on nous parle de réchauffement climatique, pollution, envisager de couper des arbres, détruire une partie du bois et donc impacter la faune et la flore. »

Obs N°7 un ANONYME du registre 6 de Vincennes a écrit :

« Je suis contre ce projet, masquant la vérité et minimisant l'impact sur le bois (ne comptant que les arbres et pas les pelouses et la biodiversité autre, qui continuent à « dépolluer » et de la température ignorant la faune et les nombreuses espèces protégées qui vont devoir fuir/ voire mourir en l'absence d'habitat pour eux, qui sera détruit et par la nuisance des travaux ».

Obs N°22 un ANONYME du registre 2 Fontenay -sous-Bois

« Ce projet est une aberration écologique. Le bois de Vincennes est une réserve naturelle de biodiversité et d'une faune avérée aux portes de Paris très prisée des Parisiens ».

Obs N°18 Mme NAVARRO registre 3 de Fontenay a écrit :

« Le bois est un espace magnifique où vivent de nombreuses espèces protégées le détruire condamnerait la vie de ces espèces. Les répercussions sur la faune et la flore sont énormes.

On ne peut pas (contrairement à ce que dit IFF M) d'un coup de baguette magique replanter des arbres et y réinstaller la faune ».

Obs N°20 Mme HOUSSIER du registre 3 de Fontenay a écrit :

« Sur le plan de la qualité de l'air, il ne peut pas être envisagé d'attendre que la diminution de la population d'oiseaux soit tellement préoccupante qu'il ne peut être envisagé de leur supprimer encore une partie de leur habitat forestier. Les photos de zone montrent nettement l'impact négatif, dont la figure 129 sur la localisation de l'avifaune. L'Etat finira par être poursuivi pour autoriser l'extermination de population et oiseaux comme le pic Epeiche et le verdier d'Europe »

Obs N°11 un ANONYME du registre de Montreuil a écrit :

« C'est un jardin de biodiversité unique, avec une faune protégée qui va disparaître pendant toute la durée des travaux et ne reviendra jamais contrairement à ce qui est dit par IDFM ».

Mail 38 un ANONYME a écrit sur le registre électronique :

« ...Destruction prévue de 2 ha du Bois de Vincennes : seul bois de l'Est parisien à abriter une telle biodiversité et une faune protégée ».

Mail N°60 M. PONS a écrit sur le registre électronique

« Je suis contre le projet actuel de prolongation du métro qui va entraîner un déboisement massif, qui aura un impact négatif pendant des décennies sur la faune et la flore »

Mail N°71 de M. PONS a écrit sur le registre électronique

« Le reboisement ne permettra jamais de faire revenir la biodiversité et la faune avec les espèces protégées qui y vivent ».

Mail N°294 Mme KLAXEN a écrit sur le registre électronique

« Ce bois est absolument indispensable à tous les niveaux de santé des parisiens et parisiennes, mais aussi pour la faune et la flore qui est déjà trop peu nombreuse et en danger dans notre région ».

Mail N°351 M. DUVAL a écrit sur le registre électronique

« La faune a besoin de son habitat. Chaque parcelle, chaque hectare boisé doit être sanctuarisé et protégé ».

Mail N°397'un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Je pense que la préservation de la faune et de la flore, si rare dans les villes, et tellement fragile ailleurs aussi, est bien plus importante que le prolongement de cette ligne »,

Mail N°1505 M. BLANQUEFORT a écrit sur le registre électronique

« ...Détruire cette forêt aura un impact très négatif sur la faune et la flore ».

Mail N°1511 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...C'est une biodiversité incroyable, oui même les pelouses que IDFM ne compte pas et ose le dire, contribuent largement à ce biosystème de flore et faune ...les grands arbres ont besoin des petits (et vice versa) et des pelouses »

Mail N°1700 M. LEONZI a écrit sur le registre électronique

« ...Outre les arbres, c'est toute une faune pourtant protégée par la loi dont des écureuils, qui va perdre son abri et va être détruite ou si possible au mieux déportée »

Mail N°3612 un ANONYME a écrit sur le registre électronique :

« ...Et non pour l'impact sur la faune protégée (qui ne rapporte rien, dommage pour elle) et sur les grands arbres qui apportent tant à la collectivité »

Mail N°3671 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...Des massifs forestiers d'arbres plus petits (mais déjà bien plus vieux et grands que ceux que IDFM propose de replanter !), de clairières ...et tout cela contribue à ce que l'on appelle la biodiversité, y compris la faune et nombreuses espèces protégées qui y ont élu leur

*habitat + certains oiseaux migrateurs qui ne se posent pas loin de là au lac des minimes
C'est une zone particulièrement préservée, sauvage ...*

Mail N°5072 d'un ANONYME a écrit sur le registre électronique :

« Le projet est anti écologique : faune et flore doivent être préservés (cf. ci joint soutient de la LIGUE DE PROTECTION DES OISEAUX) »

Mail N°5123 d'un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Ce qui est proposé se situe dans la partie la plus sauvage du bois. Chênes centenaires, robiniers, hêtres, érables, tilleuls et toute une faune y sont installés depuis longtemps. Croyez-vous que l'on remplace un écosystème avec de nouveaux arbres, un écosystème est complexe, et cela ne se constitue qu'au bout d'au moins une cinquantaine d'années. Ici nous avons un écosystème d'une centaine d'années, qui a été très protégé par la tempête de 1999. De nombreuses espèces protégées y vivent, capricornes du chêne, chiroptères, amphibiens, et bien sûr écureuils, oiseaux nicheurs, hérissons, renards... et les migrateurs qui se posent de chaque côté du bois »

Mail N°5175 de Mme HEITZ-HUMME a écrit sur le registre électronique

« Nous savons que couper un grand nombre d'arbres est néfaste pour le sol (érosion des sols), la faune locale (animaux qui ne pourront certainement pas retrouver d'abris et de nourriture) et le reste de la flore (qui bénéficie de la protection des plus grands arbres) »

3.2.6.1.1. Impact carbone

D'une façon générale, il ressort des observations un avis négatif sur le bilan carbone généré par le projet ; ce bilan carbone est qualifié de désastreux catastrophique, voire scandaleux.

Pour la majorité, les émissions de CO2 associées au prolongement de la ligne seront significatives et supérieures aux économies faites par une utilisation moindre des véhicules particuliers. Ils s'appuient pour cela sur l'Avis de l'AE et même parfois sur l'étude faite par IDFM dans le dossier.

Certains ont également lié ce bilan négatif à la diminution de captage du CO2 du fait de l'abattage d'arbres dans la partie du bois de Vincennes.

Du fait des travaux

Obs N°3 d'un ANONYME registre papier N°1 de Paris XIIème a écrit

« Bilan carbone très négatif de l'avis d'IDFM elle-même à la suite de la demande d'étude de l'Autorité Environnementale »

Obs N°6 d'un ANONYME registre papier N°1 de Paris XIIème a écrit

« Bilan carbone très négatif ».

Obs N°14 de « Touche pas à mon bois » registre papier N°1 de Paris XIIème a écrit

« Ile de France Mobilité a calculé le bilan carbone du projet « en phase exploitation » sur une durée de trente ans, et celui-ci s'avère négatif, ce qui signifie que les émissions de CO2 associées au prolongement de la ligne seront significativement supérieures aux économies réalisées du fait de la moindre utilisation des véhicules particuliers : « Le projet entraîne donc 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 tCO2e »

Obs N°9 d'un ANONYME registre papier N°2 de Vincennes a écrit

« Le bilan carbone présenté par IDF Mobilités pour cette opération est négatif et le projet entraîne une augmentation de 3300 tonnes de CO2 environ ».

Obs N°36 de Mme BLANC du registre papier N°2 de Vincennes a écrit :

« Il s'avère que le bilan carbone de l'ensemble du projet est négatif ! Les stations sont tellement gourmandes en carbone que même en évitant à des personnes de prendre leur véhicule, il n'y aura aucun bénéfice à long terme pour l'environnement ».

Obs N°3 d'un ANONYME du registre papier N°3 de Vincennes a écrit :

« Je constate que le bilan carbone est négatif pendant les travaux mais surtout qu'il reste négatif après les travaux !!! Comment ignorer les réserves de l'Autorité environnementale (Agence officielle) et du Secrétariat Général à l'Investissement »

Obs N°17 d'un ANONYME du registre papier N°5 de Vincennes a écrit

« Un bilan carbone négatif (sur la durée de l'évaluation du projet : 30 ans) »

Obs N°16 d'un ANONYME du registre papier N°2 de Fontenay a écrit

« Tout cela pour un bilan carbone négatif de l'aveu d'IDF Mobilités dans une étude demandée par l'Autorité environnementale ».

Obs N°48 d'un ANONYME du registre papier N°2 de Fontenay a écrit

« ...un bilan carbone défavorable pendant la phase travaux mais aussi les années suivantes dans le fonctionnement. (Cf. rapport de l'INGEROP ».

Obs N°17 de M. JELY du registre papier N°3 de Fontenay a écrit

« ...De plus le bilan carbone du projet ne sera pas positif avant plusieurs décennies alors même que les modes de transport actuels seront plus propres, que le télétravail sera en plein essor et que de nombreux franciliens auront fait le choix de déménager en province pour une meilleure qualité de vie et des logements moins chers »

Obs N°26 de Mme FRAGNE du registre papier N°3 de Fontenay a écrit

« ... bilan carbone impactés directement par la tranchée elle-même et les aires de desserte nécessaires aux travaux ou indirectement par le contrecoup subi par toute la biodiversité restante »

Obs N°30 d'un ANONYME du registre papier de Montreuil a écrit

« ...Parce que le bilan carbone du projet est négatif : Sur 30 ans, le projet entraîne une consommation de plus de 3300t de CO2. (Dossier Enquête Publique, Annexe 2 p149) »

Mail 38 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« AVIS NEGATIF de l'Autorité Environnementale avec un projet "sans rapport avec l'objectif global de neutralité carbone", le bilan carbone du prolongement est négatif avec une augmentation prévue (en phase travaux et en phase d'exploitation) des émissions de CO2 de plus de 3000 tonnes.

Mail 127 M. RUFFIN a écrit sur le registre électronique

« Il semble que le bilan carbone du projet tel qu'il est soit 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 »

Mail 164 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Les études montrent que le bilan carbone du projet est négatif c'est à dire trop de CO2 émis par le métro alors mettre plus de bus électrique et de pistes cyclables ce serait mieux et moins cher ».

Mail 306 M. VAUCANSON a écrit sur le registre électronique

« Je m'oppose au déboisement du Bois de Vincennes et demande que le projet soit revu et modifié pour préserver le Bois. Il est tout de même extrêmement étonnant que ce genre de projet, avec un bilan carbone lourdement négatif (3300 tonnes de CO2 contribuant au réchauffement climatique estimées sur 30 ans par Île de France Mobilité) »

Mail 626 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« L'autorité environnementale a rendu un rapport négatif : Le bilan carbone du projet est négatif à cause de l'augmentation de 198 tonnes de CO2 pour la première année de mise en service du métro en 2035 (source : rapport officiel) »

Mail 751 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« La prolongation de la ligne 1 entrainera un bilan carbone très négatif en contradiction avec les directives européennes et mondiales. L'installation obligatoire de climatiseurs nécessaires pour contrer l'augmentation de température dans les tunnels, les trains et les stations contredit une stratégie de carbone bas avec une augmentation de la consommation de 3300 tonnes de CO2 et d'autant plus que l'utilisation en surface de véhicules électriques (ou à hydrogène) sera généralisée avec d'autres moyens de transports (vélo électrique, minibus électrique, etc...) »

Mail 902 M. LE COROLLER a écrit sur le registre électronique

« A sa demande, l'opérateur du projet, Ile-de-France Mobilités, a dû présenter, pour l'Enquête publique, un bilan carbone de son opération. Ce bilan est négatif : sur la durée d'évaluation (30 ans), le projet entraîne une augmentation d'environ 3 300 tonnes de CO2. Question de principe : Ile-de-France Mobilités ne doit-il pas réétudier son projet, afin de le mettre en adéquation avec l'objectif de neutralité carbone en 2050 fixé par l'Etat français »

Mail 954 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« En 2035 le parc automobile aura totalement évolué (voiture électrique, hydrogène, autonome, etc...) alors que le métro continuera à polluer (émission carbone très importante, émission de microparticules 1000 fois supérieur à l'air libre, etc..) ».

Mail 1111 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« IDF Mobilité reconnaît que l'empreinte carbone de ce projet est négative ! 7,4 millions de Kg de CO2 émis par le métro, contre 4,1 économisés par les véhicules particuliers. Soit un impact net négatif de 3,3 millions de Kg de CO2 sur 30 ans !!! »

Mail 1687 M. LENOIR a écrit sur le registre électronique

« Le bilan carbone du projet négatif : augmentation de 198 tonnes de CO2 pour la 1ère année de mise en service du métro en 2035. Le projet entraîne une augmentation des consommations d'environ 3.300 tonnes de CO2 ».

Mail 1833 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« On comprend bien que le bilan carbone négatif du prolongement est catastrophique. Il est destructeur de l'environnement (Bois de Vincennes), surproducteur de CO2 (alors que l'objectif est de réduire ces émissions) »

Mail 1942 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Le bilan carbone, calculé par IDFM, est négatif : "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 tCO2e" source pièce I, annexe II, page 149. Et encore, il ne s'agit que du bilan carbone en phase exploitation, car la construction de l'ouvrage générera en plus un bilan carbone catastrophique et non quantifié par IDFM »

Mail 2401 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ... En réponse au questionnement de l'autorité environnementale, IDFM calcule un bilan carbone qui s'avère négatif : "Le projet entraîne donc 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 tCO2e" source dossier d'enquête publique, Pièce I, Annexe 2, page 149....Pourtant, ce bilan carbone négatif est en complète contradiction avec le quatrième objectif du projet, tel que présenté sur la première page d'introduction du projet "Les objectifs du projet sont les suivants :

Contribuer à préserver l'environnement et répondre notamment aux enjeux de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre" ».

Mail 3636 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Le projet entraîne sur 30 ans, une augmentation des émissions des consommations de CO2 d'environ 3300 TONNES DE CO2 donc NON à un projet au bilan carbone négatif »

Mail 4419 M. PARENT a écrit sur le registre électronique

« A la demande de l'Autorité Environnementale, IDF Mobilités, a fourni un bilan carbone de son projet qui s'avère être négatif : il produira plus de CO2 qu'on ne pourrait espérer en économiser en dissuadant les automobilistes de prendre leur véhicule ».

Mail 4687 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Son bilan carbone est négatif, un comble lorsque l'on sait que dans le code de l'énergie, il est indiqué que la France a un objectif de réduction des émissions de CO2 et ce prolongement entraîne une augmentation de la pollution en produisant beaucoup plus de CO2. Le bilan carbone est aussi négatif car le report modal est faible : il y a très peu d'utilisateurs de voiture dans les quartiers de Fontenay et Montreuil donc ce prolongement n'a aucun intérêt »

Mail 4711 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Selon IDFM, le bilan carbone sera désastreux et engendra une forte augmentation de la température dans la région avec de longs épisodes caniculaires avec pour conséquences l'hyper utilisation de climatiseurs ».

Mail 4834 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Bilan carbone négatif : augmentation de la production de CO2 au lieu de la réduire »

Mail 5104 Mme GODARD-HARDY a écrit sur le registre électronique

« Ces travaux entraîneront : un bilan carbone négatif sur 30 ans et une augmentation des consommations d'environ 3300 tonnes de CO2 qui contribueront forcément au réchauffement climatique et donc à la canicule »

Mail 5574 M. FERNANDEZ a écrit sur le registre électronique

« « Le bilan carbone de l'opération en phase exploitation est négatif en contradiction avec les objectifs de l'état »

Mail 5687 Mme BERNARD (GNSA) a écrit sur le registre électronique

« Outre le désastre écologique immédiat, mais aussi à long terme, en effet, le bilan carbone du prolongement de la ligne 1, tel que calculé par Ile de France Mobilité pour la seule phase d'exploitation, est négatif et en contradiction flagrante avec les objectifs à la fois du projet et de l'Etat Français »

Mail 5783 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Tout cela pour un projet de transport en commun dont le bilan carbone est négatif sur 30 ans et ne conduisant qu'à 6,5% de report du trafic routier »

Mail 6513 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Les travaux vont causer des nuisances importantes durant 8 années. Le bilan carbone de l'opération est catastrophique »

Mail 6710 M. Laurent a écrit sur le registre électronique

« Les bilans énergétiques et carbone font d'ailleurs état de résultats non conformes avec les lois de programmation Bas carbone »

Mail 6859 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Ce n'est pas dans 10 ans qu'il faut calculer le bilan carbone, mais maintenant ... D'ailleurs, ce sont les matériaux de construction qui, en très grande majorité, pèsent dans le bilan. Pour 69 %, selon le premier Bilan Carbone réalisé pour la SGP sur l'année 2020. Viennent

ensuite le transport et la gestion des déblais (16 %), puis les services d'ingénierie (7 %) ... Ce point à lui seul est suffisant pour complètement repenser le projet - des solutions à zéro carbone maintenant sont à rechercher plus que sérieusement. »

Mail 7005 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Le bilan carbone s'avère en réalité très négatif, même sur 30 années d'exploitation. Le projet avait pour objectif une moindre utilisation des véhicules privés, mais le report modal évalué par IDFM à 6,5% semble pour le moins mesuré. ... »

Mail 7273 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Le projet du prolongement de la ligne 1 du métro tel qu'il est actuellement conçu sera très émetteur en carbone à une époque où le réchauffement climatique annonce déjà des conséquences dramatiques dans un avenir pas très lointain si nous poursuivons notre trajectoire actuelle, très lourde en émissions de carbone »

Mail 7310 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...Ils ne respectent pas la stratégie nationale bas carbone puisque le projet a un bilan carbone désastreux ce qui n'est pas surprenant compte tenu des milliers de tonnes de béton qui vont être nécessaires pour la réalisation des infrastructures et qui ne seront jamais compensées à partir de 2035 compte tenu de l'électrification du parc automobile... »

Mail 7507 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...un projet associé à un mauvais bilan carbone, inconcevable en 2022... »

En raison de l'abattage d'arbres

Ces observations en moindre nombre sont souvent regroupées avec les observations précédentes défendant la survie de la faune dans le bois de Vincennes.

Obs N°10 de M. NEIRTZ registre papier N°1 de Paris XIIème a écrit

« L'Autorité Environnementale a rendu un rapport très défavorable. Les arbres centenaires sont des puits à carbone naturels »,

Mail 565 Mme DEVANTZ a écrit sur le registre électronique

« On sait que l'attaque massive du bois entrainera un bilan carbone négatif. On sait que le projet entrainera une augmentation des consommations d'environ 3300 tonnes de CO2 qui contribueront au réchauffement climatique »

Mail 595 M. LARGEMENT a écrit sur le registre électronique

« ...Paris et son agglomération sont déjà jugées bien trop « minérales », en grand manque d'espaces verts, donc il paraît impensable de déboiser autant de surface. Le bilan carbone serait en plus désastreux »

Mail 2169 un ANONYME a écrit sur le registre électronique :

« Le bilan carbone est négatif (pièce 1 annexe 2 page 149) : le projet entraîne une augmentation des émissions de gaz à effet de serre CO2 de 3 300 tonnes en phase d'exploitation donc si on compte la phase travaux le bilan carbone est encore pire. Intérêt environnemental du projet : NEGATIF ».

Mail 792 M. MEYER a écrit sur le registre électronique :

« L'Autorité Environnementale a émis de sérieuses réserves concernant l'étude d'impact présentée par IDF Mobilités, avec un bilan carbone négatif (ce rapport ne compte pas l'impact positif des milliers d'arbres sur le CO2, qui si abattus, rend le bilan encore plus négatif »

Mail 848 M. PALEY a écrit sur le registre électronique

« Un tel projet aurait tout pour un bilan carbone compatible avec l'objectif 1,5° puisqu'il est censé proposer un mode de transport à la place de nombreux véhicules individuels.

Malheureusement ce n'est pas le cas selon l'étude d'Ile de France Mobilité. La raison en est le déboisement massif du Bois de Vincennes »

Mail 902 M. LECOROLLER a écrit sur le registre électronique

« C'est en plantant des arbres qu'on améliore le bilan carbone pas en les détruisant »

Mail 1511 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...Avec des arbres qui ont plus de 100, voire 150 ans, et dont le bénéfice ne sera jamais remplacé par les mesures de compensation de IDFM qui ose dire que 3 arbres replantés remplaceront chaque arbre détruit ... il faudra attendre + de 50 ans pour avoir le même effet de capture de carbone »

Mail 1687 M. LENOIR a écrit sur le registre électronique

« L'argument du bilan carbone est assez choquant pour justifier le massacre d'un bois historique et essentiel, qui lui-même contribue à la captation de CO2 et à la réduction des températures ».

Mail 2065 M. PETIT a écrit sur le registre électronique

« Le bilan carbone sera en outre tout à fait négatif du fait de l'artificialisation des sols et de la coupe de magnifiques arbres centenaires que les pouvoirs publics veulent remplacer par de jeunes pousses avec un potentiel de captation de CO2 bien inférieur et qui mettront des décennies avant d'atteindre leurs tailles adultes

Mail 3891 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...Et puis on va remplacer ça par quelles essences magiques et plus résistantes ? des feuillus, tels que ceux qu'on coupe qui captent efficacement le carbone ou des conifères qui poussent plus vite mais n'ont qu'un faible rendement écologique »

Mail 4128 M. TESSIER a écrit sur le registre électronique

« ...en abattant les chênes centenaires du bois de Vincennes on se privera d'immenses puits à carbone, en les remplaçant par de jeunes arbres nous ne bénéficierons pas de leur fonction de captage du CO2 qu'ils n'acquerront qu'au bout d'un temps très long, et que c'est en faisant cela que nous induirons du réchauffement climatique »

Mail 4363 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...arracher des arbres centenaires pour faire un métro dont le bilan carbone est négatif me semble néfaste »

Mail 5412 M. NOURRISSON a écrit sur le registre électronique

« ...Les forêts filtrent l'air, et la purifie, en absorbant du dioxyde de carbone »

Mail 5798 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« La compensation carbone telle qu'elle est indiquée n'est pas crédible, avec le massacre d'arbres qui rejettent des gaz à effet de serre, puis leur remplacement par des arbres mettraient des décennies à croître, dans des sols pauvres et potentiellement pollués »

Mail 7620 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Ce projet prévoit la destruction d'espaces verts dans le bois de Vincennes et de deux parcs à Montreuil. Il ne peut prétendre réduire l'empreinte carbone, l'Autorité environnementale l'a démontré et souligné dans son rapport »

Quelques déposants, favorables au projet, émettent l'argument que l'utilisation du métro diminuerait la circulation automobile et de ce fait les émissions de CO2

Mail 173 Mme LEMORT a écrit sur le registre électronique :

« Le métro est une véritable alternative écologique à la tonne de voitures qui se déplace de cette zone »

Mail 192 M. BRETHEAU a écrit sur le registre électronique :

« Vu la nécessité de diminuer la pollution des voitures je ne vois aucune raison de s'opposer au prolongement de la ligne 1 ».

Mail 781 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« Le prolongement de la ligne va contribuer à désengorger la banlieue des voitures qui même électriques restent polluantes pour la planète »

Mail 1160 M. DURAND a écrit sur le registre électronique

« ...le nombre de voiture faisant du sur place pendant les heures de points doivent rejeter énormément de CO2 ! Il nous faut se métré pour limiter ces impacts liés aux voitures ! Stop à la pollution des voitures dans nos villes »,

Mail 1178 M. BERGERE a écrit sur le registre électronique

« Ce basculement de mode de locomotion va avoir pour conséquence une baisse significative des gaz à effet de serre et environ 137 000 km de voitures évités sur nos routes »

Mail 1882 Mme BLANQUET a écrit sur le registre électronique

« Plus de métro = moins de voitures et de gaz d'échappement = un projet écologique »

Mail 5961 M. BONTRON a écrit sur le registre électronique

« ...les effets positifs du prolongement dans son ensemble sur l'environnement (diminution des gaz à effet de serre émis par les voitures,) sont plutôt positifs ».

Mail 6579 Mme HABY a écrit sur le registre électronique

« De plus, nous le savons, le développement des transports en commun fait du bien à l'environnement et permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre dus à l'utilisation de la voiture ».

Mail 6800 un ANONYME a écrit sur le registre électronique

« ...le prolongement de la Ligne 1 est un projet indispensable et résolument écologique puisqu'il permettra de désaturer les moyens de transports existants et permettra un basculement d'usagers, qui aujourd'hui prennent leurs voitures tous les jours, vers l'utilisation de la Ligne 1, donc très rapidement c'est moins d'émissions de gaz à effet de serre, environ 137 000 km de voitures évités »

3.2.6.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

Quelles mesures seront mises en œuvre pour la reconstitution des milieux naturels après les travaux ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Au niveau du bois de Vincennes, la majeure partie des zones de travaux sera restaurée afin de recréer un habitat boisé.

Cette restauration passera par plusieurs étapes :

- **Traitement des zones de travaux à ciel ouvert** (remblaiement, reconstitution des sols)

Lors des différentes phases de déblaiement et afin de pouvoir reconstituer les sols le plus fidèlement possible de leur état d'origine, les différents horizons devront être stockés séparément. Lors du remblaiement, ces horizons devront être remis dans l'ordre en veillant à ne pas tasser les horizons de surface.

De manière générale, un sol forestier doit répondre à plusieurs critères pour qu'il soit à même de permettre le développement des arbres, le sol doit :

- Être évolué ;
- Être profond et aéré ;

- Être riche en matière minérale ;
- Disposer d'une bonne réserve utile en eau ;
- Présenter un humus actif.

- **Reboisement des zones déboisées**

Le reboisement des zones impactées devra permettre de reconstituer un peuplement complet à partir d'essences adaptées aux conditions stationnelles et plus particulièrement aux modifications du climat.

Pour l'Office National des Forêts, réussir l'adaptation des forêts au changement climatique passe par l'introduction d'un nouveau concept de sylviculture fondé sur le principe de « forêt mosaïque ». L'objectif est de renforcer la diversification des essences à l'instar des expérimentations menées dans les îlots d'avenir mais aussi d'adapter les modalités de renouvellement de l'espace forestier.

(Sources : <https://www.onf.fr/onf/+8e4::infographie-la-foret-mosaïque-une-nouvelle-sylviculture-face-au-changement-climatique.html>)

<https://www.onf.fr/+5b2::les-ilots-d'avenir-des-plantations-pour-lutter-contre-le-changement-climatique.html>)

- **Revégétalisation des zones de type pelouse ou jardin arboré**

Les plantations devront être réalisées immédiatement après les travaux (terrassement, décapage) afin de ne pas laisser de la terre à nue qui pourrait être colonisée par les espèces exotiques envahissantes.

Les essences à replanter seront des espèces indigènes adaptées au climat local. La palette végétale devra tenir compte des essences préconisées par le guide Plantons local en Île-de-France, publié par l'Agence Régionale de la Biodiversité d'Île-de-France.

- **Evolution des boisements (accompagnement, développement...)**

Afin de pérenniser les futurs boisements, un suivi régulier et rigoureux devra être mis en place. Ce suivi, qui prendra la forme de travaux, devra être d'autant plus rigoureux dans la phase juvénile des arbres, phase très sensible. Sans accompagnement, une grande partie des plantations seraient vouées à l'échec dans les premières années.

Quoi qu'il en soit, les plantations devront bénéficier d'un projet sylvicole comprenant, en outre, une étude poussée des sols, la définition d'itinéraires techniques et éventuellement le chiffrage économique du projet.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate qu'IDFM décrit dans le détail les dispositifs à respecter pour la reconstitution des milieux naturels, reboisement des zones déboisées, végétalisation des zones de types pelouse... elle regrette cependant que les mesures préalables à la mise en œuvre de ces dispositifs restent au stade de la théorie, notamment en ce qui concerne l'étude des sols, et de ce fait ne permettent pas de s'assurer de la réalité de cette reconstitution

Question N°2 :

A quel endroit est envisagée la création de parcelles permettant de restaurer un milieu favorable aux espèces impactées

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Il convient de préciser que les impacts sur la faune et la flore sont limités à la phase travaux, les impacts en phase d'exploitation du prolongement de la Ligne 1 sont négligeables ou nuls, le projet étant en grande partie souterrain et les habitats naturels impactés en grande partie recréés.

Les espèces susceptibles d'être impactées par la réalisation des travaux ont fait l'objet d'une évaluation, au stade des études préliminaires.

À la suite des mesures d'évitement et de réduction prévues par les maîtres d'ouvrage, **des impacts résiduels faibles subsistent et devront être compensés**. Ces impacts concernent les oiseaux du cortège arboré, les chiroptères et les insectes.

Ces impacts résiduels sont liés à la destruction d'habitats d'espèces des cortèges des milieux boisés à enjeu assez fort sur le secteur du bois de Vincennes.

À ce stade des études, il a été évalué un impact sur 1,45 ha d'habitat boisé (1,36 ha d'habitats d'enjeu assez fort et 0,09 ha d'habitats d'enjeu modéré). Le besoin compensatoire est donc estimé à 2,13 ha. La nature et l'étendue des mesures compensatoires devront être précisées lors des phases d'études ultérieures.

Lors des phases d'études d'avant-projet, une concertation étroite sera menée entre la maîtrise d'ouvrage, la Ville de Paris (propriétaire et gestionnaire du bois) et les différents services instructeurs. L'objectif sera de limiter l'impact temporaire et définitif sur les espèces protégées, mais également de définir les conditions de reconstitution des milieux naturels après travaux et le projet de compensation, afin d'améliorer l'existant et de requalifier le secteur.

Plus précisément, les maîtres d'ouvrage privilégieront une compensation au plus proche du site impacté. Ainsi les pistes de sites de compensation à ce jour proposés par la Ville de Paris (cf. Thème 1) seront également étudiées pour répondre aux besoins de compensation écologique pour les espèces.

Les mesures compensatoires font ensuite l'objet d'un suivi sur le temps long, allant de 10 à 30 ans d'après la réglementation en vigueur actuellement.

Appréciations de la commission d'enquête :

Le MO ne répond pas à la question posée ; il reste sur des grandes orientations, énonce l'objectif à atteindre, à savoir limiter l'impact sur les espèces protégées et définir les conditions de reconstitution du milieu naturel, il fait état des pistes à privilégier pour répondre aux besoins de compensation écologique mais renvoie à des phases ultérieures pour préciser la nature et l'étendue de ces besoins et des mesures qui seront effectivement mises en œuvre.

Question N°3 :

Lors des réunions publiques, IDF Mobilités a soutenu que la faune impactée se déplacerait naturellement dans le reste du Bois pour retrouver un milieu naturel favorable. Quelles mesures d'accompagnement ou d'incitation pourraient envisagées de prendre IDF Mobilités pour favoriser cette migration ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La surface concernée par les travaux en surface (1,3 ha maximum) est très faible comparée à la superficie totale du bois de Vincennes (995 ha). Comme le montre ci-dessous la carte de la typologie des espaces naturels, des habitats similaires aux emprises travaux se retrouvent à très grande proximité. **Ces habitats de report, contigus aux emprises chantiers, ne nécessitent donc pas d'adaptation spécifique pour le déplacement de la faune concernée, qui sont donc à même de se déplacer vers ces zones limitrophes.**



Localisation des types d'habitats naturels au niveau des emprises chantiers de la Ligne 1 et aux abords (source : IDFM- EGIS)

Par ailleurs, pour limiter tout impact sur la faune en phase travaux, les maîtres d'ouvrage ont prévu une diversité de mesures de réduction :

- Des périodes de travaux en dehors des périodes de nidification pour les oiseaux ou d'hivernage pour les chiroptères ;
- Le repérage par un spécialiste de toutes les cavités avant l'abattage d'un arbre ;
- L'installation de gîtes artificiels à chiroptères ;
- Des zones de stockage situées en dehors des zones sensibles pour la faune.

Appréciations de la commission d'enquête :

La mise en œuvre des mesures de réduction d'impact sur la faune, évoquées ci-dessus semblent, de nature à répondre à l'accompagnement de la migration qui découlera nécessairement des travaux.

3.2.6.3. Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités

→ cf. réponses des maîtres d'ouvrage aux 3 questions ci-dessus

S'agissant du bilan carbone les maîtres d'ouvrage souhaitent apporter les compléments suivants :

Les projets de métro sont des projets dont la durée de vie est très longue. La ligne 1 a été construite en 1900 et elle est encore en exploitation plus de 120 ans après et encore pour très longtemps. Le bilan énergétique d'un tel projet devrait donc s'apprécier sur la très longue durée (+ de 100 ans). Mais les bilans énergétique et carbone sont élaborés aujourd'hui avec des hypothèses et des méthodes connues à ce jour et qui calculent des effets sur une durée de 30 ans (2035-2065) dont très nettement inférieure à la durée de vie de l'infrastructure. Les résultats de ces bilans énergétiques doivent être appréciés avec beaucoup de prudence car, par définition, personne n'est en mesure de prédire le mix énergétique du siècle prochain lorsque la Ligne 1 continuera à être exploitée. La norme que constitue la Tonne Equivalent Pétrole (TEP) pourrait évoluer au cours des prochaines décennies. Par ailleurs les normes de consommation électrique de la prochaine génération de métro pneus (celle qui succédera au MP14) et de la génération qui suivra 50 ans après environ (durée de vie moyenne des matériels roulants) ne sont, par définition pas connues.

Le bilan énergétique et carbone réalisé sur le projet montre qu'avec les méthodes et hypothèses connues à ce jour il émettrait davantage de CO₂ et consommerait davantage d'énergie que ce qu'il permettrait d'éviter. Cependant le bilan doit être mis en perspective avec la méthode de calcul choisie d'une part, et avec les bénéfices à moyen terme et long terme d'un transport collectif tel que le métro d'autre part. L'élaboration d'un bilan GES est basé sur de nombreuses hypothèses présentant un certain nombre de biais. Dans le bilan, les émissions de CO₂ sont liées à l'exploitation de la Ligne 1 qui sont mises en regard des économies induites

par le report modal. Ainsi, le bilan ne présente que les éléments connus à date et n'intègre pas dans l'analyse, par exemple, les effets d'un projet de transports en commun sur la densité urbaine, la lutte contre l'étalement urbain, l'apaisement de la ville, décongestion routière, qui seraient à mettre au bénéfice de ce type de projet.

Le bilan intègre la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) comme demandé par les textes. Néanmoins en n'intégrant pas les enjeux d'étalement urbain et d'autres effets connexes, cela conduit à une évaluation biaisée. L'application stricte de la SNBC pourrait laisser entendre que la réalisation d'une grande infrastructure de transport en commun n'aurait pas d'intérêt pour la mise en œuvre de la SNBC et contribuerait au réchauffement climatique. Cette analyse est confirmée également par les études conduites notamment sur la Ligne 15 Ouest du Grand Paris Express. Une telle conclusion est en réalité contraire aux efforts attendus pour atteindre les objectifs de la SNBC qui donne une place centrale aux infrastructures de transports collectifs et à leur grande valeur sociale. Il y a lieu de s'interroger sur les limites de l'approche proposée par les textes en vigueur. Enfin il convient de rappeler que la SNBC présente une maille nationale qui s'applique mal à une approche par projet comme l'a relevé le SGPI dans sa contre-expertise de la Ligne 15 Ouest par exemple.

Dans le rapport « Prospective 2040-2060 des transports et mobilités » publié en février 2022 par le CGEDD et France Stratégie, et qui s'appuie sur une méthode par scénarios, il est clairement indiqué que « les travaux de modélisation montrent qu'il existe des marges importantes de décarbonation à des coûts modérés, par exemple l'optimisation des systèmes de transport public, l'électrification de certains usages » (Rapport de synthèse et rapport « Risques et incertitudes » page 17). Les maîtres d'ouvrage s'inscrivent pleinement dans cette approche prospective par scénarios et considèrent que le projet de prolongement de la Ligne 1 contribuera au scénario dit « Ambition de base » et sans doute également aux scénarios plus volontaristes dit du « Pari technologique » et de « la poussée de sobriété ».

3.2.6.4. Appréciations de la commission d'enquête

Appréciations de la commission d'enquête :

Aux termes du dossier et de l'avis du SGPI, il apparaît que le bilan énergétique et carbone est incontestablement négatif.

IDFM expose qu'une analyse basée sur des critères différents, mais non démontrés, pourrait modifier les résultats et en inverser l'impact.

La commission d'enquête considère que les résultats obtenus le sont par une application stricte d'une stratégie nationale et ne peuvent s'appréhender sur des prospectives non démontrées.

3.2.7. THÈME 7 : LES NUISANCES PENDANT LA CONSTRUCTION ET PENDANT L'EXPLOITATION DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE

Les observations traitées dans ce thème portent sur les nuisances pendant la construction du métro et pendant l'exploitation de celui-ci. Elles n'intègrent ni les nuisances dans le Bois de Vincennes traitées dans le thème 1, ni celles sur la Fontaine du Vaisseau traitées dans le thème 3.

3.2.7.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

Pendant la phase de construction, les principales inquiétudes portent sur des risques géophysiques : Effondrements ou fissures du sol et/ou d'immeubles, situés sur un sous-sol considéré comme ayant un risque fort de mouvements de terrains par IDFM elle-même, lié au passage du tunnelier et les vibrations éventuelles générées, et sur la pollution des nappes phréatiques plus ou moins affleurantes sur le tracé.

En phase d'exploitation, les inquiétudes se « limitent » aux vibrations éventuelles perceptibles dans les habitations liées au passage du métro et à la pollution par les particules fines au niveau des différents ouvrages de ventilation.

3.2.7.1.1. Sur les nuisances en phase « Construction »

Obs N°10 de M. NEIERTZ sur le registre papier N°1 de Paris (Extrait) a écrit :

« (...) Des risques d'éboulements sur le trajet du tunnelier (...) ».

Obs N°19 d'un ANONYME sur le registre papier N°1 de Paris (Extrait) a écrit :

« (...) Pendant les travaux, il va être générer plus de pollution : excavation des tunnels, évacuation de centaines de tonnes de terre avec le ballet incessant de camions, les infiltrations de béton pour consolider les sols, les produits chimiques utilisés... (...) ».

Obs N°10 de Mme GUERIN sur le registre papier N°2 de Vincennes (Extrait) a écrit :

« (...) Quel sera l'impact de cet énorme chantier sur les bâtiments, immeubles et maisons de l'environnement ? Des travaux de nuit sont-ils prévus, si oui quel impact sur la santé des riverains ? (...) » .

Obs N°24 de M. HERVE sur le registre papier N°2 de Vincennes (Extrait) a écrit :

« (...) Risques géologiques : Existence de nombreuses carrières d'où des risques d'effondrements et de glissements de terrains et risques de pollution de nappes phréatiques (...) ».

Mail 194 de M. BRAULT (Extrait) a écrit :

« (...) Le tracé actuel sans alternative pour la partie Bois de Vincennes qui ne donne aucune explication quantifiée sur les nuisances anticipées pour une période de 8 ans. A minima, une estimation du trafic de camions anticipé et des impacts pour les riverains de Vincennes et de Fontenay serait le minimum et laisse une large part à l'inconnue sur les impacts dans les sols et les eaux. Le foncier construit sur toute la ligne est largement exposé au passage d'un tunnelier. Les prolongements de la ligne 14 ont été réalisés à des profondeurs bien plus importantes et surtout, les chantiers en question (ex : Bibliothèque) ont été réalisés dans des zones moins denses et exposant moins les habitants à ces risques qui ont été pointés comme critique dans l'étude environnementale initiale. (...) ».

Mail 1174 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Dans les années à venir, il y aura déjà le chantier gigantesque pour installer la DGSE dans l'ancien fort neuf, en bordure du bois de Vincennes. Le chantier du métro dans le bois

viendra donc maximiser les nuisances à quelques dizaines de mètre du premier chantier. Le bois de Vincennes ne peut pas se transformer en gigantesque chantier. (...) ».

Mail 1814 de M. CAMUT (Extrait) a écrit :

« (...) La mise en œuvre de ce projet ne manquera pas d'entraîner pendant des années de très sérieuses perturbations pour les riverains, (nuisances sonores, émissions de poussières, déviations de circulation ETC...). (...) ».

Mail 3484 de Mme MARTY (Extrait) a écrit :

« (...) Il est indiqué en Pièce E « Étude d'impact » chapitre 1.4.4, page 20 : « les mouvements de terrain potentiels liés au projet, s'ils apparaissaient, interviendraient essentiellement lors de la phase travaux. Ils pourraient être dus :

- Aux tassements liés au retrait-gonflement des argiles
- Aux effondrements de cavités souterraines liés à leur traversée par le tunnelier (carrières, gypse, etc.)
- Aux affaissements de terrain liés à la traversée de fronts hétérogènes par le tunnelier
- Aux tassements des terrains provoqués par un effet barrage
- Aux tassements provoqués par le creusement du tunnel (quelques cm en surface)

Ces mouvements génèrent potentiellement sur le bâti et les infrastructures avoisinantes des impacts, indirects, de courts et moyens termes. Ils consistent en la déstabilisation structurelle des bâtiments comme l'apparition de fissures. Ces impacts potentiels, s'ils peuvent intervenir durant les travaux, ne sont pas réversibles et peuvent n'être identifiés qu'en phase exploitation. » Autrement dit, on pourra se rendre compte, pendant la phase d'exploitation de la ligne, qu'il y a des dommages irréversibles sur les bâtiments.

Puis 1.4.5, page 23 : « IMPACTS ET MESURE EN PHASE TRAVAUX : Impacts directs permanents : risques de mouvements de terrain Impacts indirects permanents : risques de mouvements de terrain « Des études géotechniques plus précises sont prévues dans les phases ultérieures des études de conception puis de la réalisation afin d'affiner progressivement la connaissance des terrains traversés et de mieux appréhender les risques au fur et à mesure de la précision du projet. » Je comprends mieux pourquoi l'autorité environnementale préconisait des études approfondies sur les risques géotechniques et hydrogéologiques du projet AVANT de présenter le dossier à l'enquête publique.

Donc NON au projet à ce stade, c'est très clair, trop de risques, ils doivent être évalués au préalable. (...) ».

Mail 3512 de Mme MARTY (Extrait) a écrit :

« (...) Concernant les travaux du puits d'aération et des secours sur le site GAMBETTA et à la suite de la mise en place de la zone "emprise chantier" avec les saisies des surfaces, quels seront les contrôles faits sur le niveau des nuisances pour les habitations mitoyennes de cette zone ?

- nuisance sonore
- vibration en sous-sol et dans les habitations
- éventualité de fissure, affaissement du sol, par rapport aux maisons, Leur estimation et leur réparation ?

Y- aura-t-il des contrôles et une supervision des lieux pendant les travaux ? (...) ».

Mail 4308 de Mme MARTY (Extrait) a écrit :

« (...) Il est indiqué dans le Mémoire de réponse à l'Ae (annexe 2, page 34) : Les données hydrogéologiques seront affinées lors de la phase d'étude G2 en AVP.

Ces données peuvent-elles être affinées avant que soit prononcée une potentielle déclaration d'utilité publique ?

Il est difficile pour nous de répondre à une enquête publique si des éléments aussi importants ne sont pas portés à notre connaissance.

D'autre part, il est indiqué dans l'étude d'impacts, pièce E, chapitre 5 du dossier :

« La réalisation des stations est susceptible d'entraîner des travaux dans plusieurs aquifères. Le projet peut ainsi engendrer une mise en communication des nappes contenues dans les aquifères traversés. Les effets possibles d'une mise en communication artificielle de nappes par l'intermédiaire du projet peuvent être les suivantes :

- Transfert d'une pollution d'une nappe contaminée vers une nappe saine ;
- Modifications des caractéristiques physico-chimiques des nappes concernées ;
- Perturbations piézométriques liées à la vidange d'une nappe vers une autre à savoir baisse du niveau piézométrique de la nappe « vidangée » et relèvement piézométrique de la « nappe rechargée » et toutes les conséquences associées »

Quelles sont ces conséquences associées, peut-on en avoir la liste ?

Le maître d'ouvrage peut-il apporter ces précisions avant une potentielle déclaration d'utilité publique ? (...) ».

3.2.7.1.2. Sur les nuisances en phase « Exploitation »

Obs N°14 Collectif « Touche Pas à Mon Bois » sur le registre papier N°1 de Paris (Extrait) a écrit :

« (...) Une source de pollution aux particules fines non évaluée aux conséquences potentiellement délétères sur la santé des usagers, des riverains. L'ouvrage de ventilation extraira l'air du tunnel pour le rejeter à grande proximité des habitations des riverains. Or depuis 2019, la mairie de Paris, via l'expérimentation Pollutrack, a mené des études prouvant que de tels ouvrages constituaient des « hotspots de pollution urbaine » extrêmement dangereux : en effet, la concentration en masse de particules fines PM10 et PM2,5 mesurée à proximité des ouvrages de ventilation, est extrêmement forte et très largement supérieure aux normes applicables et préconisations de l'OMS. Elles sont notamment très riches en éléments métalliques, qui sont les plus cancérigènes. Ces particules proviennent principalement de l'usure des pneus et des systèmes de freinages utilisés pour les métros. Madame Hidalgo, maire de Paris, a déclaré le 17 septembre 2019, en dévoilant la carte des zones les plus polluées de Paris : que la carte révélait « trois cents points dans Paris qui rejettent des particules fines à des niveaux de danger exceptionnel » (article du Monde, septembre 2019) et a conseillé aux parents « de ne pas laisser les enfants jouer au-dessus de ces grilles ». Ile de France Mobilité reconnaît cette pollution dans le dossier d'enquête publique : « Tout comme les stations et les tunnels, les zones extérieures proches des émergences des systèmes de ventilation et d'extraction des particules peuvent également atteindre [...] des concentrations élevées en particules fines » (source Pièce E – chapitre 4 – Etat initial de l'environnement – page 371). Pour autant, Ile de France Mobilité n'a procédé à aucune mesure de l'état initial, aucune évaluation de l'impact potentiel, aucune évaluation de l'enjeu pour la santé humaine, et ne propose aucune mesure de réduction ni d'évitement (...) ».

Obs N°23 d'un ANONYME sur le registre papier N°4 de Vincennes (Extrait) a écrit : « (...) Le risque de vibrations sur les très nombreux logements du parcours, y compris lorsque le métro sera en service. (...) ».

Obs N°36 d'un ANONYME sur le registre papier N°2 de Fontenay-sous-Bois (Extrait) a écrit :

« (...) Si la DUP était néanmoins, ce que j'espère ne sera pas le cas, a minima, je demande que soit exprimée une RESERVE concernant l'ABSENCE TOTALE DE NUISANCES DANS LES LOGEMENTS EN EXPLOITATION.

C'est en effet inconcevable qu'il en soit autrement pour un métro en 2035.

D'ailleurs, IDFM s'engage dans le dossier d'information « du fait de sa profondeur et de sa conception (...) le prolongement du métro présente l'avantage, une fois mis en exploitation, de ne pas être perceptible en surface par les riverains (absence de bruits, et de vibrations) » Nous on sait que, sauf à inscrire une réserve claire, les promesses n'engagent que ceux qui les écoutent, surtout qu'en lisant la pièce I- annexe 2 et sans entrer dans le détail, on s'aperçoit que les niveaux de bruit salisiens modélisés sont trop forts sur plusieurs points de mesure et même depuis la pose de tapis anti vibratoires on reste très proche voire au-dessus des niveaux acceptables.

Il faut donc EXIGER DE LA MAITRISE D'ŒUVRE :

*-des garanties complémentaires des mesures de prévenance des risques (creuser plus en profondeur aux endroits critiques)
-des indemnisations automatiques si du bruit quotidien était malgré tout perceptible dans un logement et la prise en charge, des travaux d'isolement dans les logements concernés. (...).*

Mail 1814 de Mme MARTY (Extrait) a écrit :

« (...) Un scandale humain avec des travaux pendant 8 ans, jours et nuits, bruit et poussières, puis partout des redresseurs de courant bruyant émettant des ondes dangereuses et des puits d'aération qui rejettera de l'air pollué notamment 1000 fois en microparticules que l'air normal (merci pour nos enfants : asthme, problèmes respiratoires, cancer). (...) ».

Mail 2198 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) En phase d'utilisation, avec par exemple un risque de bruit solidien (=vibrations) qui n'est pas suffisamment écarté en plusieurs points du parcours (je vous renvoie aux annexes et aux points de mesures qui montrent un tunnel pas assez profond pour garantir avec suffisamment de marge des valeurs de vibration en dessous des seuils de perceptibilité, malgré l'emploi de tapis anti-vibratiles) Il faut définir bien plus clairement les mesures d'évitement, et surtout les conditions d'évaluation, de compensation et d'indemnisation. Négatif pour l'environnement évidemment. (...) ».

Mail 3137 d'un ANONYME (Extrait) a écrit :

« (...) Je veux parler aussi de l'exploitation. C'est pire encore car ce sera pérenne. Il serait inacceptable pour un métro en 2035 que quelques riverains subissent nuisances, pertes de valeur de logement, problèmes de santé, pour tous les autres.

Par exemple un engagement est affiché par IDFM pour garantir l'absence de bruits solidiens dans les logements. C'est très bien, mais lorsqu'on creuse les pièces du dossier, tout cela est très insatisfaisant.

Les niveaux de vibration modélisés sont élevés en certains points de mesure, conduisant à la pose de tapis anti vibratiles. Mais malgré cela, les marges prises vis-à-vis des seuils de tolérance sont trop faibles. On est même au-dessus des seuils pour certaines plages de fréquence (lire par ex. la page 140 de la pièce I Annexe 2). Sachant qu'on ne parle en plus que de modèles sur la base d'une 15aine de points de mesure répartis sur le trajet. Il existe sans doute des lieux plus impactés encore pas ces vibrations en dehors de ces points de mesure.

Il est donc indispensable :

*- de se doter de davantage de garanties : creuser plus profond, mettre de meilleurs équipements anti vibratiles
- d'affirmer par écrit un engagement très ferme et juridiquement opposable que rien ne sera perceptible en surface, avec description des méthodes d'évaluations et des conditions d'indemnisation le cas échéant. De sorte à contraindre le maitre d'œuvre à prendre les bonnes dispositions. (...).*

3.2.7.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête**Question N°1 :**

Quels dispositifs compte mettre en œuvre IDF Mobilités pour contrôler et maîtriser les nuisances du chantier (Bruits, poussière, vibrations, trafic des poids-lourds, ...) ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La nature des nuisances liées aux travaux du projet est précisée dans l'étude d'impact consultable dans le dossier d'enquête publique. La description des incidences, et des mesures associées, du projet de prolongement de la Ligne 1 a été réalisée dans le chapitre 5 « Description des incidences notables du projet sur l'environnement et des mesures envisagées » de l'étude d'impact (pièce E). Les impacts et mesures concernant les thèmes cités dans la question sont traités dans les sous-chapitres suivants, en phase travaux et en phase d'exploitation :

- **Bruit** : sous-chapitre 6.3 « Environnement sonore » ; en phase travaux : 6.3.3 « Impacts et mesures en phase travaux »
- **Vibrations** : sous-chapitre 6.4 « Environnement vibratoire » ; en phase travaux : 6.4.3 « Impacts et mesures en phase travaux »
- **Trafic des poids-lourds** : sous-chapitre 4.1 « Organisation des déplacements » ; en phase travaux : 4.1.2 « Impacts et mesures en phase travaux » ; sous-chapitre 4.2 « L'offre routière » ; en phase travaux : 4.2.2 « Impacts et mesures en phase travaux »
- **Poussières** : sous-chapitre 6.2 « Qualité de l'air » ; en phase travaux : 6.2.2 « Impacts et mesures en phase travaux ».

Les dispositifs associés à chaque nuisance potentielle seront détaillés en phase d'études d'avant-projet, comme par exemple la réalisation de dossiers bruit de chantier ; de plans de circulation établis en concertation avec les gestionnaires de voirie (communes et départements).

Les méthodes constructives retenues permettent de limiter les nuisances. Ces nuisances seront limitées aux émergences des stations et ouvrages en surface. Des prescriptions environnementales seront définies pour les maîtres d'œuvre et une **démarche « chantiers faibles nuisances » sera mise en œuvre** : surveillance, planification, amendes, référents environnement du chantier...

- **Concernant les bruits en phase chantier**, la majeure partie des chantiers sera souterraine ce qui limite les nuisances sonores. Les nuisances ponctuelles sont à prévoir au niveau des émergences (stations, ouvrages annexes, puits d'entrée du tunnelier) liées aux engins de terrassement et de génie civil, au traitement des boues (au niveau des puits d'entrée du tunnelier) et au transport de matériaux. Une première étude acoustique a été réalisée au stade des études préliminaires pour identifier les potentiels sites très exposés. **Des études acoustiques complémentaires plus détaillées** seront menées en phase d'avant-projet pour préciser les impacts acoustiques des principes de réalisation envisagés et définir les mesures de protection à mettre en œuvre.

Un dossier bruit de chantier sera réalisé en amont du démarrage des travaux pour chaque emprise chantier, afin de préciser les mesures proposées pour limiter les nuisances sonores. Plusieurs types d'actions pourront être mises en œuvre : vitesse de circulation limitée, bip de recul remplacé par le cri du lynx, aménagement des horaires des opérations...

Des systèmes de surveillance du niveau de bruit ambiant (monitoring) seront implantés sur le chantier et des contrôles rigoureux du respect de la réglementation avec mesures acoustiques in situ seront réalisés en cas de besoin : vérification de la conformité acoustique des engins utilisés pendant le chantier, planification des tâches les plus bruyantes en journée... Enfin, selon les contextes, des poses de palissades acoustiques pourront être mises en place autour de l'emprise chantier.

Les vibrations en phase chantier sont liées aux travaux de creusement, d'excavation (surtout en lien avec la nature des différents sous-sols) ainsi qu'à la circulation des engins. Il est donc essentiel d'identifier au préalable les zones sensibles (habitations/bâtiments) à proximité des chantiers pour adapter les méthodes constructives. Le tunnel étant relativement profond les impacts en surface sont absents voire très faibles.

Concernant la circulation des véhicules aux abords des chantiers : le phasage du chantier sera conçu pour permettre le maintien, au moins partiel, de la circulation automobile. Le chantier de la Ligne 1 va par ailleurs générer un flux de camions au niveau des stations et des ouvrages. **Les itinéraires de circulation de ces**

camions de matériaux et de déblais ont été pré-identifiés afin de limiter au maximum le passage sur des voiries locales et de privilégier les axes de transit pour rejoindre le plus rapidement les grands axes de communication que sont l'A3, l'A4 et l'A86 dans le secteur. Par ailleurs, pour les études préliminaires, **une étude de circulation a modélisé pour les trois stations, l'impact des camions sur la circulation dans les quartiers environnants**. Elle a démontré que les positions des entrées et sorties des zones de travaux, à savoir sur l'avenue de Stalingrad pour les Rigollots, le boulevard Théophile Sueur pour Grands-Pêchers n'auront pas d'incidence pour la circulation locale. Un feu sera positionné en sortie de la base travaux pour que les camions s'insèrent au mieux sans pénaliser la circulation. Pour la station Val de Fontenay, la société publique locale Marne au Bois a prévu la mise en place d'une zone tampon pour les camions en sortie du site du Péripôle permettant de réguler l'injection des camions dans le trafic.

Concernant les poussières, pour éviter l'envol de poussières, des mesures particulières seront mises en œuvre au niveau des installations de chantiers :

- La mise en place de dispositifs particuliers (bâches, palissades, etc.) au niveau des aires de stockage des matériaux susceptibles de générer des envols de poussières ;
- L'arrosage des pistes de chantier, des voies de circulation ainsi que des zones de terrassement ;
- La limitation de la vitesse des engins de chantier dans les zones sensibles à la poussière ;
- La limitation des opérations de chargement et de déchargement de matériaux présentant des particules fines lorsque le temps est sec et venteux ;
- L'interdiction de brûler des matériaux et déchets (emballages, plastiques, caoutchouc, ordures ménagères, etc.), conformément à la réglementation en vigueur ;
- Le nettoyage des roues des camions en sortie des bases chantier ;
- Le nettoyage des voiries ayant subi des salissures induites par les chantiers.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête reconnaît aux maîtres d'ouvrage, du fait de leurs expériences issues des prolongements des lignes 4, 11, 12 et 14, une bonne connaissance des sources potentielles engendrant des nuisances lors d'un chantier (Bruits, poussière, vibrations, trafic des poids-lourds, ...). Cependant, elle considère que les maîtres d'ouvrage se limitent uniquement, dans leurs réponses, à lister les mesures susceptibles d'être mises en place pour réduire ces nuisances et s'engagent à les préciser uniquement, une fois encore, dans des phases ultérieures.

Comme l'autorité environnementale, la commission pense que dès la constitution du dossier de DUP, certains éléments auraient dû être précisés tant pour la bonne compréhension du public que pour l'avis de la commission qui se doit d'examiner si les mesures d'évitement envisagées sont à la hauteur des nuisances supportées par les riverains sur une longue période.

Question N°2 :

Y-a-t-il des risques spécifiques en termes des sous-sols et de nappe phréatique sur l'ensemble du tracé ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

L'état initial de l'environnement géologique et hydrogéologique du secteur du projet de prolongement de la Ligne 1 est présenté dans le chapitre 4 de l'étude d'impact (pièce E) : le sous-chapitre 2.4 « Géologie et risques associés » de l'état initial présente une analyse de cette thématique et une décomposition par type de risques (effondrement d'anciennes carrières souterraines, risque de dissolution du gypse et aléa retrait-gonflement des argiles) et le sous-chapitre 2.5 « Eaux souterraines et risques associés » de l'état initial présente une analyse de cette thématique.

Les impacts du projet et les mesures associées relatives aux risques géotechniques et hydrogéologiques, sont présentés dans le chapitre 5 de l'étude d'impact (pièce E) et plus précisément aux sous-chapitres 2.4 « Géologie et risques associés » et 2.5 « Eaux souterraines et risques associés ».

Ces chapitres ont été complétés suite à l'avis de l'autorité environnementale et à la production du mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage annexé au dossier d'enquête publique.

En particulier, le tableau suivant extrait du mémoire en réponse à l'autorité environnementale synthétise les principaux enjeux géotechniques et hydrogéologiques et met en évidence les secteurs sensibles et les mesures associées pour éviter les risques identifiés.

ENJEUX	SITES CONCERNES PAR DES ENJEUX	MESURES ASSOCIEES	MESURES DE SUIVI
CARACTERISTIQUES DES SOLS	<ul style="list-style-type: none"> Faibles caractéristiques mécaniques des couches géologiques au droit des stations Les Rigollots, Val de Fontenay et du futur CDT Remontées de tassements potentiels sur les sections en tunnel entre Grands Pêchers et Val de Fontenay, et au niveau de l'arrière-gare de Val de Fontenay 	<ul style="list-style-type: none"> Terrassement en taupe ou « top and down » pour les stations Les Rigollots et Val de Fontenay Réalisation du tunnel au tunnelier assurant une meilleure stabilité des sols Insertion du CDT dans une couche géologique plus profonde et plus stable Possible jet grouting à étudier sur les zones de tassements potentiels 	<ul style="list-style-type: none"> Auscultation des zones sensibles en amont et pendant les travaux
ANCIENNES CARRIERES	<ul style="list-style-type: none"> Présences potentielles d'anciennes carrières – aléa faible à moyen – repérées aux abords de la station Grands Pêchers 	<ul style="list-style-type: none"> Investigations des anciennes carrières avant le chantier Enquête du bâti Injection et/ou comblement des anciennes carrières si risque identifié 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre d'un système de reconnaissance géophysique à l'avancement Auscultation de surface des zones sensibles en amont et pendant les travaux
GYPSE	<ul style="list-style-type: none"> Aléa dissolution de gypse de moyen à fort au niveau de la station Val de Fontenay, de son arrière-gare et du CDT 	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation de sondages complémentaires profonds avec enregistrement des paramètres dans le cadre de la mission G2 Mise en œuvre de méthodes constructives adaptées si besoin : jet-grouting / traitement d'étanchement du fond de fouille par injections Traitement par injection des vides rencontrés préalablement aux travaux 	<ul style="list-style-type: none"> Reconnaissance à l'avancement en front de tunnelier Auscultation de surface et en fouille – suivi des déformations Traitement complémentaire des vides en cas de découvertes Renforcement de bâti si dépassement des seuils de suivi
RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES	<ul style="list-style-type: none"> Aléa retrait-gonflement des argiles moyen sans présence de couches argileuses au niveau de l'arrière-gare de Val de Fontenay Aléa retrait-gonflement des argiles fort au niveau de la station Grands Pêchers et ses abords, avec présence de couches argileuses 	<ul style="list-style-type: none"> Enquête du bâti sur le secteur Mise en œuvre de méthodes constructives adaptées : creusement au tunnelier, parois moulées Injections et imperméabilisation des aquifères entourant les argiles au niveau du secteur de Grands Pêchers 	<ul style="list-style-type: none"> Auscultation de surface des zones sensibles en amont et pendant les travaux
NIVEAUX DE NAPPES	<ul style="list-style-type: none"> Recoupement de nappes superficielles et/ou plus profondes par toutes les stations et le 	<ul style="list-style-type: none"> Modélisation hydrogéologique des pompages en phase travaux, et de l'effet barrage 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'un suivi des niveaux de la nappe

	<p>CDT, avec de potentiels impacts sur le fonctionnement des nappes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effet barrage à confirmer et caractériser pour chaque ouvrage et interstation 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre de méthodes constructives adaptées : creusement au tunnelier, réalisation des ouvrages sous protection de parois moulées • Solutions techniques de rabattement d'injections d'eau pour limiter l'effet barrage, pose d'un réseau de piézomètres, réalisation d'essais de perméabilité et modélisation hydrogéologique dans le cadre de la mission G2 • Mise en œuvre de parois moulées / jambes de pantalons 	
QUALITE DES EAUX	<ul style="list-style-type: none"> • Présence de sols et d'eaux pollués sur tout le linéaire du prolongement (ouvrages et tunnel) 	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation avant travaux de diagnostics de pollution complémentaires • Mise en œuvre d'ouvrages de traitement qualitatif des eaux, défini en fonction de la qualité des eaux pompées et de l'exutoire retenu • Choix de bétons appropriés 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'un suivi de la qualité et de la chimie des rejets
REMONTEE DE NAPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Aléa fort de remontées de nappes au niveau de l'arrière-gare de Val de Fontenay et du CDT, ainsi qu'au niveau de l'arrière-gare de Château de Vincennes 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre de méthodes constructives adaptées : creusement au tunnelier, réalisation des ouvrages sous protection de parois moulées • En cas d'observation d'impact lors de la surveillance sur les secteurs sensibles, mise en place de mesures de réduction (drains périphériques et siphons) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'un suivi des niveaux de la nappe

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission constate que les risques spécifiques en termes des sous-sols et de nappe phréatique le long du tracé et les méthodes à mettre en œuvre pour les maîtriser sont bien appréhendés. Les études en phase avant-projet devraient permettre encore d'affiner les données et de préciser les méthodes à utiliser.

Question N°3 : → réponse identique à la même question posée au Thème 1

Quels dispositifs comptent mettre en œuvre IDF Mobilités pour indemniser les riverains en cas de dommages à leurs habitations, la perte de jouissance de leur bien, les difficultés de revente pendant le chantier, etc. ? Des travaux de nuit sont-ils envisagés ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le fonctionnement du tunnelier a lieu la journée et la nuit, générant une remontée de déblais en surface. Par ailleurs, les opérations logistiques impliquant des convois exceptionnels sont nocturnes. Enfin, les opérations impliquant l'exploitation opérationnelle, les essais, et autres interventions en souterrain peuvent s'effectuer de nuit.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission regrette que cette réponse ne soit que partielle. En effet, sont évoqués des convois exceptionnels nocturnes, mais aucune information précise sur ce point n'est donnée pour les camions livrant les voussoirs et/ou évacuant les déblais.

Question N°4 :

Si plusieurs gros chantiers devaient se faire dans la même temporalité qui coordonnera ceux-ci pour limiter les nuisances pour les riverains ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

L'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus est présentée dans le chapitre 10 de la partie impacts et mesures, de l'étude d'impact – pièce E. et complété dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale.

Les chantiers importants se concentrent sur le secteur de Val de Fontenay avec des projets de transports et urbains dans des horizons de réalisation relativement proches de celui de la Ligne 1.

Les travaux du **prolongement du T1 à Val de Fontenay** sur l'avenue de Lattre de Tassigny sont supposés être achevés lorsque démarreront les travaux préparatoires du prolongement de la Ligne 1 à Val de Fontenay.

Le démarrage du chantier du prolongement de la Ligne 1 est envisagé en 2028 au plus tôt, en raison notamment d'une problématique d'emprises travaux sur le site du Péripôle. Sur la partie Sud du Péripôle, des emprises travaux sont prévues pour la période 2024 -2030 pour **le métro de la Ligne 15 Est** sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (SGP) et pour la période 2024-2032 pour **le pôle-gare de Val de Fontenay** (création de deux nouveaux passages souterrains et deux nouveaux bâtiments voyageurs) sous maîtrise d'ouvrage multiple.

Les travaux de la station Val de Fontenay de la Ligne 1 débiteront après les travaux de génie civil de la Ligne 15, ce qui réduit le cumul des nuisances. Pour mémoire, la SGP annonce une mise en service de la ligne 15 Est fin 2030. Une cohabitation du chantier de la Ligne 1 aura lieu avec le projet de pôle pour la réalisation du souterrain dit PASO Nord sous maîtrise d'ouvrage SNCF et le projet urbain de la concession d'aménagement Val de Fontenay – Alouettes dans la partie sud du Péripôle.

Projets	MOA	Mise en service prévisionnelle	Cumul prévisionnel des travaux avec le projet de la Ligne 1 (2028-2035)
Prolongement du T1	CD93/RATP	2026	Aucun. Les travaux de la Ligne 1 auront lieu après la mise en service du T1
Ligne 15 Est	SGP	2030	Limité. Les travaux de génie civil de la Ligne 15 sont supposés être terminés lors du démarrage des travaux pour la station Val de Fontenay de la Ligne 1. Le concepteur réalisateur désigné par la SGP devrait être dans la phase d'achèvement de la station (travaux de second œuvre).

Pôle Val de Fontenay	MOA multiple	2033	Fort. Concomitance des chantiers sur la zone sud du Péripôle. Un travail de coordination sera mis en place afin de mettre en cohérence le planning AVP du PASO nord sous maîtrise d'ouvrage SNCF et le planning AVP de la station val de Fontenay de la Ligne 1.
Projet urbain concession aménagement Val de Fontenay Alouettes	SPL	Livraison par phase successive entre 2025 et 2035	Moyen. Les travaux de la partie sud de cette opération auraient potentiellement lieu dans une temporalité similaire de ceux de la station Val de Fontenay de la Ligne 1. Un travail de coordination sera mis en place.

Afin d'anticiper dès à présent, **la coordination des projets sur Val de Fontenay, un important travail partenarial est déjà engagé** entre les différents maîtres d'ouvrages des projets cités ci-avant et sera affiné en lien avec la définition précise des plannings de réalisation des travaux de ces opérations. Ceux-ci permettront notamment d'évaluer et de quantifier dans le temps les volumes de trafic générés par la circulation des engins de chantier. La possibilité de limiter au maximum les nuisances liées aux chantiers sera recherchée, en articulant notamment les phasages de réalisation des travaux.

Une mission d'ordonnancement, pilotage et coordination (OPC) sera mise en place dans le cadre du pôle pour s'assurer de la cohérence des différents phasages techniques des différents projets, à la fois temporelle et spatiale. Cette mission est déjà prévue dans le cadre du pôle-gare de Val de Fontenay, incluant le projet de prolongement de la Ligne 1, et sera poursuivie tant que nécessaire.

Une zone tampon pour les entrées et sorties des camions, gérée par la société publique Marne au Bois, sera mise en place dès le démarrage des premiers travaux (Ligne 15 Est), au niveau de l'accès unique du Péripôle sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, permettant l'accès à tous les chantiers et la coexistence des différentes activités sur le site. Cette zone permettra d'organiser les accès entrants et sortants au site du Péripôle, parmi lesquels les flux entrants et sortants des différents chantiers. Elle constituera également une zone d'attente pour les flux d'approvisionnement et donc limitera les impacts sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny et sur le T1 une fois celui-ci prolongé.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission adhère aux propositions faites pour coordonner les divers chantiers concomitants avec la mise en place d'une mission d'ordonnancement, pilotage et coordination (OPC).

Question N°5 :

Lors du passage du tunnelier, est-ce que des dispositifs de contrôle en temps réel seront mis en œuvre pour surveiller les mouvements de terrains ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le creusement au tunnelier, comme tous types de chantiers souterrains, impose une auscultation en surface à la verticale des travaux avec des cibles et théodolites automatiques, à l'avancement, dans toute zone urbaine, à l'exception des parcs et des forêts. Suivant le rythme d'avancement, le suivi peut être réalisé en temps réel, 24h/24h. Il existe aussi une technique complémentaire de mesure des déformations tendanciennes de terrain par interférométrie satellite radar, qui permet de discriminer les mouvements dus aux travaux des mouvements d'autres causes.

Appréciations de la commission d'enquête :

Pour la commission d'enquête, les mesures de surveillance sur les éventuels mouvements de terrain, semblent complètes et pertinentes.

Question N°6 :

Quels dispositifs compte mettre en place IDF Mobilités pour surveiller la pollution aux particules fines notamment à proximité des puits d'aération ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Au préalable, il convient de rappeler que la ventilation mécanique permet de se conformer à la réglementation sécurité incendie en zone ERP (Etablissement recevant du Public) avec le désenfumage des quais et du tunnel en cas de sinistre. L'objectif est l'obtention d'une vitesse de balayage de l'air en tunnel en respectant certaines contraintes (sécurisation des équipements de ventilation, fiabilisation de l'alimentation électrique etc.). La seconde fonctionnalité des ventilateurs est de renouveler l'air dans les espaces souterrains et d'assurer un bon confort thermique et une qualité de l'air satisfaisante pour les voyageurs et le personnel de l'opérateur de transport. La ventilation mécanique permet donc de réguler la concentration en dioxyde de carbone en souterrain.

Les mesures réalisées au voisinage des bouches d'extraction existantes mettent en exergue une dispersion rapide du panache de ces bouches ; les rejets des grilles d'aérations n'auront donc qu'un impact très localisé autour de la grille.

L'amélioration de la qualité de l'air du réseau souterrain fait partie des sujets importants traités à la fois par Ile-de-France Mobilités en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités et par la Région Île-de-France, via des appels à projets pour expérimenter des solutions innovantes visant à limiter les émissions de particules fines et ultrafines et leur concentration dans l'air intérieur des espaces voyageurs. Ile-de-France Mobilités et la Région investissent depuis plusieurs années pour, d'une part, objectiver les pollutions aux particules fines et ultrafines, et d'autre part préparer le déploiement de solutions innovantes pour réduire les émissions et les concentrations des particules dans l'air au sein des enceintes ferroviaires souterraines du réseau francilien.

Trois catégories d'actions sont menées :

- Poursuivre l'acquisition de connaissances et améliorer les dispositifs de mesures des particules : **La surveillance des particules fines PM10 & PM2,5 est particulièrement importante**, d'une part par le déploiement de stations de mesures permanentes dont les données sont publiées sur internet (5 sur réseau RATP, 3 sur réseau SNCF), d'autre part via des campagnes de mesures ponctuelles au sein des enceintes ferroviaires souterraines. En outre, **Ile-de-France Mobilités finance une étude d'Airparif sur le dispositif de surveillance et d'information sur la qualité de l'air en cours sur le réseau RATP**. Les résultats de cette étude et les analyses issues des mesures sur site sont attendus au printemps 2022.
- Faire évoluer le matériel roulant en diminuant les sources d'émissions : les plus récents permettent une utilisation accrue du **freinage électro-magnétique, ce qui limite les émissions de particules liées au système de freinage**. D'autre part, une expérimentation d'un système de captation des particules de freinage des garnitures est en cours sur une rame commerciale.
- Mettre en œuvre des dispositifs d'amélioration de la qualité de l'air au sein des espaces voyageurs en gares et stations : **Ile-de-France Mobilités investit via les contrats avec la RATP et la SNCF afin de renouveler, améliorer et augmenter les capacités de ventilation** de désenfumage et bi-mode afin de limiter la concentration de particules fines dans les enceintes ferroviaires souterraines.

En parallèle, la RATP teste des nouveaux freins « Green Friction » de l'équipementier Wabtec pour la réduction des émissions à particules. Ces garnitures de freinage innovantes peuvent réduire significativement les émissions de particules liées à la friction. Pour cette expérimentation, deux trains du RER A équipés de ces garnitures de freinage circuleront prochainement sur le RER A. À l'issue de cette période, si la réduction des émissions de particules se confirme, la RATP pourra homologuer cette solution. D'autres piègeurs passifs à particules fines sont actuellement à l'essai à la RATP afin de capter les particules à la source. Par ailleurs, la RATP complète le dispositif de mesure en continu dans deux grandes gares parisiennes Châtelet-les-Halles et Nation. Ainsi, le réseau de mesures se compose dorénavant de deux stations de métro et de trois gares RER. Les résultats sont consultables en temps réel sur un site dédié et sont disponibles sur l'open data.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission est convaincue qu'IDF Mobilités et la RATP sont bien conscientes de la problématique liée aux particules. Les axes d'effort et d'étude envisagés et notamment le captage des particules à la source, lui semblent adaptés.

Question N°7 :

Quels engagements peut prendre la RATP pour que le passage du métro ne crée pas de vibrations dans les habitations ? Des campagnes de mesure de l'état initial sont-elles prévues ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La profondeur des stations, l'utilisation d'un matériel pneu et la pose de voies anti vibratiles sont actuellement des solutions éprouvées pour la diminution des bruits solidiens. Des campagnes de mesures de l'état initial vibratoire ont été menées de jour et de nuit, dans le cadre des études préliminaires du projet. Une modélisation vibratoire a été réalisée avec les futurs ouvrages et matériel roulant du prolongement de la Ligne 1. Les impacts vibratoires concernent uniquement le bruit solidien qui peut être lié à la circulation des métros, aux postes de redressement et potentiellement aux ouvrages de ventilation. La modélisation vibratoire a permis d'identifier dès ce stade des études :

- Le besoin d'une désolidarisation par plots antivibratoires des postes de redressements (OA1 et OA5) et des ouvrages de ventilation (OA2, OA4 et OA6) ;
- La pose de voies anti-vibratiles sur certaines sections du tracé.

La modélisation vibratoire de ces ouvrages et des voies avec ce dispositif anti-vibratiles place les courbes en deçà ou de manière tangente au seuil du bruit solidien, c'est-à-dire qu'elles sont donc à priori suffisantes pour respecter les seuils de vibration.

Les mesures de réduction proposées (plot anti-vibratile, désolidarisation des moteurs, etc.) seront par ailleurs affinées en phase d'avant-projet, sur la base d'une nouvelle modélisation vibratoire afin de s'assurer que l'efficacité des mesures mises en œuvre permettent le respect des valeurs-cibles.

Par ailleurs, les solutions actuelles ne sont pas figées, la RATP travaille également avec d'autres opérateurs de transports (français et internationaux) pour tester des solutions innovantes sur l'atténuation des bruits solidiens générés par le contact entre le train et le rail. Une veille sur ce type de dispositifs innovants est assurée à la RATP.

Enfin, il est à noter le très faible taux de plaintes de riverains relatives aux vibrations générées par les actuelles lignes à pneus.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les précisions fournies par les maîtres d'ouvrage pour limiter le bruit solidien en phase d'exploitation lui semblent adaptées.

3.2.7.3. Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités

→ Cf. réponses des maîtres d'ouvrage aux 7 questions ci-dessus.

3.2.7.4. Appréciations de la commission d'enquête

Se reporter aux appréciations de la commission au 7 questions ci-dessus.

3.2.8. THÈME 8 : LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES (MECDU)

Peu ou pas d'observation concernant la mise en compatibilité des plans Locaux d'urbanisme des cinq communes impactées par le projet.

3.2.8.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème

Mail 4735 d'un anonyme sur le registre dématérialisé a écrit :

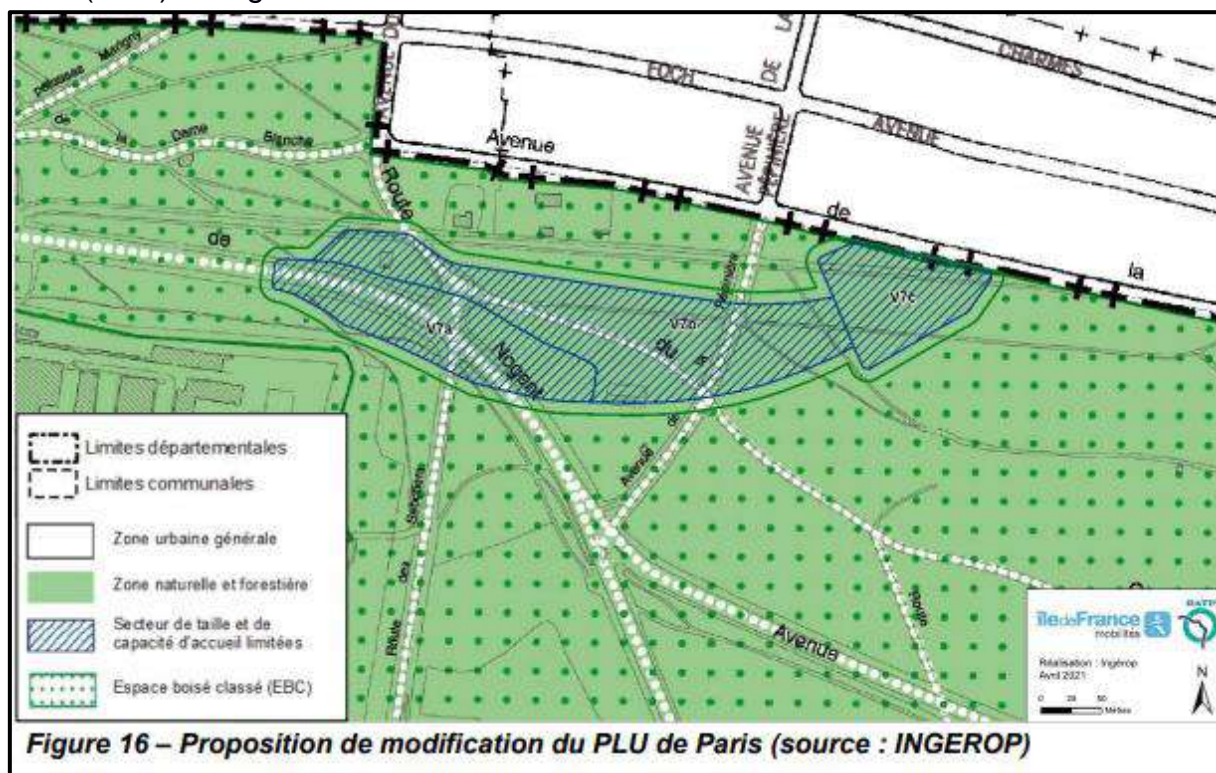
« Sachez par exemple que la mise en compatibilité des PLU (en particulier dans le bois de Vincennes) s'imposera aux municipalités dès lors que la DUP est prononcée ».

Mail 5727 de M. et Mme SPECULANTE sur le registre dématérialisé a écrit :

« Approuvons l'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 » emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Paris (75), Vincennes (94) et Neuilly-Plaisance (93) »

3.2.8.1.1. Sur la MECDU de Paris : (Notes issues du dossier) :

Seul le règlement du PLU de Paris devra être mis en compatibilité pour que les travaux dans le bois de Vincennes puissent avoir lieu. En effet, le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay n'est pas compatible avec certaines dispositions du règlement de la zone N. Il convient de modifier le règlement par la création d'un Secteur de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) pour le prolongement de la Ligne 1 et l'adaptation des dispositions afférentes à ce STECAL. Il convient également de réduire l'Espace Boisé Classé (EBC) en vigueur sur le site.



De plus, le projet de prolongement de la ligne 1 est situé sur un site classé et se trouve en marge du périmètre de protection du monument historique du Château de Vincennes, un accord de l'ABF devra être requis.

En conclusion les modifications à apporter au PLU de Paris sont les suivantes :

- L'ajout en annexe du **rapport de présentation**, de la présente pièce H du dossier mis à l'enquête ;

Sur le plan de zonage : - La création d'un STECAL pour le prolongement de la Ligne 1 et l'adaptation des dispositions afférentes à ce STECAL ;

Avant mise en compatibilité



Figure 19 – Plan de zonage du PLU de Paris avant mise en compatibilité (Source : PLU / INGEROP)

Après mise en compatibilité



Figure 20 – Plan de zonage du PLU de Paris après mise en compatibilité (source : PLU / INGEROP)

Dans le N.2.3 du **règlement** du PLU de Paris, l'ajout de la phrase suivante :

« d - Le secteur V-7 est strictement et exclusivement destiné aux constructions, installations et ouvrages nécessaires au prolongement de la Ligne 1 du métro. Y sont admises les

constructions et installations liées au chantier et les ouvrages liés au fonctionnement de la ligne avec une emprise au sol limitée ».

Dans le N.9.2 du **règlement** du PLU de Paris, l'ajout de la phrase suivante :

« Le STECAL V-7 est exclusivement réservé aux travaux en sous-sol et en surface et aux installations provisoires nécessaires pour le prolongement de la Ligne 1 du métro. Il est constitué de trois sous-secteurs V-7a, V-7b et V-7c. L'emprise au sol à l'issue des travaux ne devra pas excéder 200 m², dans le sous-secteur V-7c »

Et l'ajout du tableau suivant pour le bois de Vincennes :

Prolongement de la Ligne 1 du métro Raccordement souterrain sud et base vie	V-7a	7 000 m ² pour les besoins liés à la durée du chantier	
Prolongement de la Ligne 1 du métro Raccordement souterrain nord	V-7b	19 000 m ² pour les besoins liés à la durée du chantier	
Prolongement de la Ligne 1 du métro Ouvrage d'entonnement souterrain et ouvrages annexes	V-7c	8 000 m ² pour les besoins liés à la durée du chantier et à l'issue du chantier 200 m ² pour les ouvrages nécessaires au fonctionnement de la Ligne 1 du métro	

- La réduction de l'EBC du Bois de Vincennes de la surface nécessaire aux emprises travaux et aux emprises définitives.

Si non cités précédemment, il y a absence d'incompatibilité du projet avec les autres articles du PLU.

3.2.8.1.2. Sur la MECDU de Vincennes : (Notes issues du dossier) :

Le territoire de la commune de Vincennes est uniquement concerné par la réalisation d'aménagements souterrains (section courante du tunnel). Aucune emprise de surface ne sera nécessaire sur la commune de Vincennes

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay s'inscrit dans les orientations du PADD, il est compatible avec la liste des emplacements réservés, il sera sans impact sur les espaces protégés.

Le projet n'est pas explicitement compatible avec le règlement du PLU de Vincennes dans les dispositions générales concernant les Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif (CINAPIC), il conviendra d'ajouter « les installations et constructions nécessaires aux réseaux de transport en commun », afin de rendre explicitement compatible le projet avec le règlement, ainsi que suit :

DEFINITIONS COMMUNES AU REGLEMENT

Constructions et installations nécessaires aux services publics ou**d'intérêt collectif (CINASPIC):**

Elles recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes :

- les locaux affectés aux services municipaux, départementaux, régionaux ou nationaux qui accueillent le public ;
- les crèches et haltes garderies publiques ;
- les établissements d'enseignement maternel, primaire et secondaire publics ou sous contrat avec l'ETAT ;
- les équipements sociaux-culturels, les salles de spectacles et les cinémas ;
- les établissements sportifs à caractère non commercial ;
- les résidences dédiées aux personnes âgées (les résidences autonomie, les résidences services seniors, les résidences de logements aménagés spécifiquement pour cet usage à des personnes en perte d'autonomie liée à l'âge ou de handicap) ;
- les résidences adaptées à un public spécifique (personnes handicapées moteur, psychique

les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de projets de transports collectifs.

Emplacements réservés

Les emplacements réservés à la réalisation de programmes de logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale, sont figurés au document graphique par des trames en quadrillé rouge dont la signification est rappelée par le tableau des emplacements réservés.

Sous réserve des dispositions de l'article L 433-1 et suivants du code de l'urbanisme, la construction est interdite sur les terrains bâtis ou non, compris par le plan local d'urbanisme dans un emplacement réservé.

Le propriétaire d'un terrain réservé peut, à compter du jour où le plan local d'urbanisme a été approuvé et rendu opposable aux tiers, exiger de la collectivité ou du service public d'intérêt collectif, au bénéfice duquel ce terrain a été réservé, qu'il soit procédé à son acquisition en application des dispositions du code de l'urbanisme.

Par ailleurs le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est situé sur un périmètre de protection de Monument Historique et devra tenir compte des dispositions réglementaires propres à cette servitude d'utilité publique.

3.2.8.1.3. Sur la MECDU de Fontenay-sous-Bois (Notes issues du dossier) :

Le territoire de la commune de Fontenay-sous-Bois est concerné par la réalisation des aménagements suivants : - Section courante du tunnel en souterrain ; - Création de la station « Les Rigollots » ; - Création de la station « Val de Fontenay » ; - Création de trois ouvrages annexes : - « OA3 Gambetta » : il s'agit d'un ouvrage de ventilation et d'accès secours ; - « OA7 Henri Wallon » : il s'agit d'un ouvrage de ventilation, de poste force et d'accès secours ; - « OA8 Olympiades » : il s'agit d'un poste de redressement. Parmi ces ouvrages, les stations « Les Rigollots » et « Val de Fontenay » et uniquement l'OA8 ont des parties souterraines et en émergence, les autres sont soit en souterrain et sans impact en surface (tunnel), soit constitués d'une simple grille au sol (OA3 et OA7).

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est compatible avec le rapport de présentation, avec le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et les Orientations d'Aménagement et de Programmation -OAP) du PLU. Il est aussi compatible avec les Périmètre d'Attente d'un Projet d'Aménagement Global (PAPAG).

Le secteur du tracé est concerné par les servitudes suivantes : - Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électro-magnétiques ; - Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des liaisons hertziennes ; - Servitudes relatives aux chemins de fer.

Concernant, les deux premières servitudes, le projet étant principalement souterrain et avec des émergences de faible hauteur, celles-ci n'auront pas d'effet sur le projet. Pour la servitude relative aux chemins de fer, le projet devra tenir compte de ces servitudes.

Aucune modification du PLU de Fontenay-sous-Bois n'est nécessaire

3.2.8.1.4. Sur la MECDU de Montreuil (Notes issues du dossier) :

Le territoire de la commune de Montreuil est concerné par la réalisation des aménagements suivants : - Section courante du tunnel en souterrain ; - Création de la station « Grands Pêcheurs » ; - Création de trois ouvrages annexes : - « OA4 Grands Pêcheurs » : il s'agit d'un ouvrage de ventilation ; - « OA5 Grands Pêcheurs » : il s'agit d'un poste de redressement ; - « OA6 Pierre Curie » : il s'agit d'un ouvrage de ventilation, un accès secours et d'un poste force. Parmi ces ouvrages, la station « Grands Pêcheurs » et l'OA5 ont des parties émergentes, les autres sont soit en souterrain et sans impact en surface (tunnel), soit constitués d'une simple grille au sol (OA4 et OA6).

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est compatible avec le rapport de présentation, du PADD, des OAP, du règlement de zone du PLUi d'Est Ensemble.

Les mesures pour rétablir les alignements d'arbres seront mises en œuvre. Il n'est donc pas nécessaire de mettre en compatibilité le plan de zonage ou le règlement sur ce point.

Aucune modification du PLUi d'Est Ensemble n'est nécessaire.

3.2.8.1.5. Sur la MECDU de Neuilly-Plaisance (Notes issues du dossier) :

Le territoire de la commune de Neuilly-Plaisance est concerné par la réalisation des aménagements suivants : - Section courante du tunnel en souterrain pour l'arrière gare de Val de Fontenay ; - Création du futur Centre de Dépannage des Trains (CDT). Parmi ces aménagements, seul le CDT possèdera une partie émergente, les autres sont souterrains. Il faut également noter qu'en phase travaux, Neuilly-Plaisance accueillera également le puits d'attaque du tunnelier situé en arrière gare de Val de Fontenay, sur le même ouvrage que le CDT.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est compatible avec le rapport de présentation, le PADD, les OAP du PLU.

Les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de projets de transports collectifs n'étant pas explicitement autorisés dans la zone UA, le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone UA. Il convient de modifier le règlement de la zone afin d'autoriser le projet. Par ailleurs, il convient de préciser que les projets de transports en commun font partie des « équipements d'intérêt collectif et de services publics ».

Afin de rendre compatible le PLU de Neuilly-Plaisance avec le projet, il convient de : - Ajouter la définition des « équipements d'intérêt collectif et de services publics » dans la partie « Définitions et précisions sur l'application des règles » ; - Modifier le règlement de la zone UA afin d'autoriser le projet et ses aménagements connexes comme suit :

Construction principale (ou bâtiment principal)

Par opposition aux annexes, il s'agit de la construction ou du bâtiment qui présente le volume principal et abrite la destination majoritaire (habitat, commerce, bureau, industrie...).

Consommation conventionnelle d'énergie primaire (CEP)

La performance énergétique d'un bâtiment est caractérisée par le coefficient de consommation d'énergie primaire (CEP) incluant les consommations pour le chauffage, l'eau chaude sanitaire (ECS), la ventilation et les auxiliaires, la climatisation et l'éclairage. Il est exprimé en kWh_{ep}/m²/an (kilowatt-heure d'énergie primaire par m² et par an).

L'énergie primaire mesure le prélèvement sur la ressource naturelle (c'est-à-dire l'environnement), que l'on effectue pour produire de l'énergie finale (celle que l'on utilise). Entre les deux, il y a un ensemble de transformations pour convertir l'énergie d'une forme à une autre avec un coefficient de transformation. Ce coefficient de transformation en énergie primaire est de 2,58 pour l'électricité, et de 1,00 pour le fuel, le gaz et le bois.

Egout du toit

L'égout d'un toit ou d'un pan de toiture est constitué d'une ou plusieurs lignes où se déverse le ruissellement des précipitations. Il délimite la partie supérieure de la façade de la construction.

Emprise au sol

Au sens du présent règlement, l'emprise au sol correspond à la projection sur le sol de la ou des construction(s). Elle est constituée de l'addition de tous les éléments bâtis figurant sur le terrain (constructions principales, constructions annexes) ainsi que de tous les ouvrages ou installations soumis à déclaration préalable (terrasses de plus de 0,60 mètre par rapport au sol et ouvrages semi enterrés).

Les rampes d'accès aux constructions et les piscines découvertes ne sont pas prises en compte dans le calcul de l'emprise au sol.

Emprises publiques

De propriété publique, les emprises publiques existantes ou à créer sont constituées par les espaces publics (places, promenades piétonnes, etc.) et ferroviaires, les squares, les jardins et parcs ainsi que les jardins familiaux, ouvriers et partagés,

Par ailleurs, les cheminements piétons et cyclistes (caractérisés le plus souvent par une largeur de faible importance, un aménagement dédié à leur seul usage, un tracé et des emprises différenciées des espaces regroupant une circulation générale), ainsi que les servitudes de passage sont considérés comme des voies. Dès lors l'implantation des constructions par rapport à ces dernières est réglementée par l'article relatif aux emprises publiques.

Equipements d'intérêt collectif et de services publics

La définition des équipements publics est celle contenue dans le Code de l'urbanisme :

- La destination est définie à l'article R.151-27
- Les sous-destinations sont contenues dans l'article R.151-28 dont les installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de projets de transports collectifs correspondent à des locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés.

32
Zone UA :

- Les constructions, installations et ouvrages destinés à la restauration et aux activités de service accueillant de la clientèle à condition qu'ils soient liés aux constructions, installations ou ouvrages autorisés dans la zone ;
- La création, l'extension et la modification des ICPE soumises à autorisation, déclaration ou enregistrement à condition :
 - qu'elles n'entraînent aucune insalubrité ni sinistre susceptibles de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes ou aux biens ;
 - qu'elles soient compatibles avec le voisinage, tant d'un point de vue des nuisances que de l'environnement ;
 - que leurs exigences de fonctionnement lors de leur ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et assainissement.
- Les affouillements et exhaussements des sols nécessitant une autorisation, à condition que leur réalisation soit liée aux usages et affectations autorisés dans la zone, qu'ils contribuent à l'amélioration de l'environnement ou de l'aspect paysagers ou qu'ils soient rendus nécessaires pour des raisons fonctionnelles ou de raccordement réseaux.

- **Les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de projets de transports collectifs**

En sus, en secteur UAi uniquement, sont autorisés sous conditions :

- Les constructions, installations et ouvrages à destination d'industrie et d'artisanat à condition qu'ils n'engendrent pas de nuisances pour les constructions avoisinantes.

En zone UAi uniquement, dans les emprises concernées par la servitude relative au transport d'énergie électrique, et conformément à l'article R111-2 du code de l'urbanisme, la commune se réserve le droit d'édicter des prescriptions spécifiques dans la délivrance des autorisations de droit des sols, en lien avec le gestionnaire du réseau de transport d'énergie électrique.

Article 2 : Mixité fonctionnelle et sociale

2.1. *Linéaires commerciaux à développer au titre de l'article L.151-16 du Code de l'urbanisme*

Voir dispositions communes à toutes les zones.

2.2. *Secteur de mixité sociale à développer au titre de l'article L.151-15 du Code de l'urbanisme*

Voir dispositions communes à toutes les zones.

3.2.8.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

Différents éléments de constructions subsisteront après les travaux, comme l'OA1 qui constitue un élément important en bordure de l'avenue de la Dame Blanche, et du bois de Vincennes ne serait-il pas possible afin de minimiser cette émergence de l'enterrer afin de réduire son impact visuel, et de garder possiblement les alignements d'arbres actuels ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrage ont présenté dans le dossier d'enquête publique un poste de redressement en émergence le long de l'avenue de la Dame Blanche. Cet ouvrage d'une surface de 120 m² et d'une hauteur de 7 m aura un impact visuel certain dans le paysage tant du bois que de l'avenue de la Dame Blanche, ce qui a suscité de nombreuses réserves de la part du public et des services instructeurs.

Les maîtres d'ouvrage ont confirmé lors des réunions publiques, être en capacité de retenir la solution d'un poste de redressement enfoui pour réduire ainsi son impact visuel. Le poste de redressement enfoui serait constitué en surface d'une dalle en béton d'environ 250 m² avec des trappes d'accès qui ne pourra pas être végétalisée.

En outre, le long de l'avenue de la Dame Blanche l'alignement d'arbres sera maintenu autant que possible. Néanmoins, l'accès au poste de redressement devra être assuré 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour la maintenance, et nécessitera des aires de déchargement et de manœuvre de 25 m * 10 m sans entraver la circulation routière. Aussi, 1 à 5 arbres seraient potentiellement supprimés afin de créer cette aire, l'impact très précis sera à confirmer en avant-projet.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que le maître d'ouvrage envisage d'enterrer le poste de redressement ce qui est de nature à réduire l'impact visuel envisagé initialement, et entraînera la construction d'une dalle en béton de 250 m² en lieu et place d'un espace actuellement végétalisé et la destruction d'un nombre d'arbres de 1 à 5 sans que IDFM soit en mesure de préciser d'ores et déjà le nombre d'arbres impactés.

Par ailleurs l'accès à ce poste de redressement ne pourra s'effectuer que par l'avenue de la Dame Blanche laquelle est déjà étroite.

Question N°2 :

Le STECAL crée sur le Bois de Vincennes dans le PLU de Paris ne modifie pas a priori le zonage qui reste en zone naturelle (N). Ce STECAL ne sera plus nécessaire à la fin des travaux, qui décidera alors de le supprimer dans le PLU de Paris ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le code de l'urbanisme dans son article L 151-13 permet de délimiter en zone naturelle, à titre exceptionnel, des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) dans lesquels il est stipulé que peuvent être notamment autorisées « des constructions ».

Le STECAL proposé comprend les emprises nécessaires à la phase de travaux et celles définitives, indispensables à l'exploitation et au fonctionnement de la Ligne 1.

Il est composé de 3 sous-secteurs :

- **V7 a : couvrant les emprises des travaux réalisés à ciel ouvert pour le raccordement sud et la base vie.** La surface des emprises travaux correspond à 7 000 m². Ces emprises seront intégralement restituées à l'issue des travaux et feront l'objet d'une revégétalisation. À la mise en service du prolongement, ce sous-secteur n'est pas nécessaire à son exploitation.
- **V7b : couvrant les emprises des travaux réalisés en souterrain pour les raccordements sud et nord.** La surface des emprises des travaux correspond à 19 000 m². À la mise en service du prolongement, ce sous-secteur n'est pas nécessaire à son exploitation.
- **V7c : couvrant les emprises pour les travaux à ciel ouvert nécessaires pour la réalisation des puits pour le puits de sortie du tunnelier, l'ouvrage d'entonnement et les ouvrages annexes.** La surface réelle des emprises est équivalente à 8 000 m². Cette emprise sera revégétalisée à l'issue des travaux à l'exception des seuls ouvrages nécessaires au fonctionnement de la ligne qui seront pérennes.

Ces trois sous-secteurs sont liés à la durée du chantier. Seule une partie du sous-secteur V-7c correspondant à la surface d'ouvrages annexes liés au fonctionnement de la ligne de métro, restera bâtie (dalle d'accès et poste de redressement). **Aussi, à l'issue des travaux, il appartiendra au rédacteur du PLU, à savoir la Ville de Paris, de supprimer le STECAL à l'exception de la surface dédiée aux ouvrages annexes.**

Appréciations de la commission d'enquête :

A l'issue des travaux et même si une partie du STECAL ne sera plus nécessaire à la réalisation des travaux et sera revégétalisé, il est vraisemblable que la totalité de ce STECAL ne sera pas supprimée.

Par ailleurs ce sont près de 7000 m² + 8000 m², soit 1,5 ha qu'il conviendra de revégétaliser et il faudra attendre une bonne dizaine d'années avant que le secteur ne retrouve l'apparence naturelle d'un bois ou de ses abords.

Question N°3 :

Le prolongement de la ligne 1 du métro implique également de diminuer les Espaces Boisés Classés (EBC) inscrits dans le PLU de Paris de 6 hectares sur le Bois de Vincennes. A quelle échéance la Ville de Paris pourrait reclasser cette zone en EBC ? Ce reclassement est-il automatique ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le reclassement en espace boisé classé (EBC) des emprises nécessaires au prolongement de la Ligne 1 n'est pas automatique. Il doit émaner de la Ville de Paris, rédacteur du PLU. Cette demande pourra être réalisée à l'achèvement du chantier du prolongement de la Ligne 1 à partir de 2035, puisqu'il est possible de classer comme espaces boisés classés (EBC) :

- Les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations ;
- Des arbres isolés ;
- Les haies ou réseaux de haies ;
- Des plantations d'alignements.

La surface à classer en EBC pourra comprendre les hectares des emprises chantier en surface à l'exception des emprises nécessaires pour les ouvrages annexes.

Appréciations de la commission d'enquête :

Il apparaît donc clairement qu'à l'issue des travaux la totalité de l'EBC actuel ne pourra pas être reclassé en EBC puisqu'au minimum les emprises des ouvrages annexes seront exclues de ce reclassement.

Malgré le déclassement de ces 6 hectares comme EBC, ils devraient a priori rester classés en zone N du PLU de Paris.

La commission s'interroge pourtant sur le devenir de ces 6 hectares puisque ceux-ci pourraient être défrichés par autorisation spéciale si les besoins du chantier le nécessitaient engendrant ainsi une ouverture éventuellement possible à une urbanisation, si la commune de Paris, le souhaitait dans une évolution ultérieure de son PLU puisque les terrains seront déjà défrichés.

3.2.8.3. Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités

→ cf. réponses des maîtres d'ouvrage aux 3 questions ci-dessus.

3.2.8.4. Appréciations de la commission d'enquête

Voir les appréciations de la commission d'enquête sous les 3 questions ci-dessus.

3.2.9. THÈME 9 : LES AUTRES THÉMATIQUES ABORDÉES AU COURS DE L'ENQUÊTE

Hormis les 8 thèmes précédents retenus par la commission d'enquête, d'autres thèmes d'importance variable ont été abordés au cours de cette enquête.

3.2.9.1. Les solutions alternatives ou autres variantes proposées pour le projet

Des observations ont fait état de solutions alternatives pour le projet ou de modifications de certaines emprises. Pouvant être assimilées à des contre-propositions elles sont décrites ci-après et demandent à qu'IDF Mobilités fasse obligatoirement part de ses appréciations.

3.2.9.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème

3.2.9.1.1.1. Obs 14 sur Registre N°1 de Paris : Collectif « Touche pas à mon Bois » a écrit :

Des solutions alternatives au prolongement de la ligne 1 du métro

Pour réaliser l'objectif visé, certaines solutions alternatives au prolongement de la ligne 1 existent qui épargneraient totalement le Bois.

Celles-ci n'ont pas été étudiées par Ile de France Mobilité :

o Construire une ligne de tramway :

- Entre Château de Vincennes et Val de Fontenay.
- Et/ou entre la future ligne T1 et Mairie de Fontenay via le boulevard de Verdun : Transformer la ligne de bus 118, qui suit le tracé du prolongement de la ligne 1 du métro et transporte aujourd'hui 18 200 voyageurs par jours (valeurs pré-covid), en un bus en site propre : cela impliquerait de lui dédier des voies sur le tracé aujourd'hui emprunté, mais permettrait d'augmenter la fréquence, la régularité et de diminuer le temps de parcours

o En parallèle ou alternativement, renforcer la ligne de bus 124 qui relie le carrefour des Rigollots à la gare du RER A de Fontenay-sous-Bois en 6 minutes actuellement. Là encore, transformer cette ligne en bus en site propre permettrait d'augmenter la fréquence et de diminuer le temps de parcours

o Autre alternative, créer une ligne de bus en site propre à haute fréquence pour relier les Rigollots et Château de Vincennes. Elle utiliserait par exemple :

- D'une part, des couloirs dédiés, sur la rue Félix Faure, le Rue DeFrance, la Rue Vienot, le Cours Marigny
- D'autre part, la couverture du RER A qu'il faudrait finaliser entre la caserne de pompiers de Vincennes et la mairie de Vincennes



- o Investir dans l'amélioration du service du RER A, qui relie déjà Val de Fontenay au réseau de métro Parisien, et suit le parcours de la ligne 1 du métro (5 stations en commun)

- o Prolonger la ligne 9 du métro parisien jusqu'à Val de Fontenay, via le Haut de Montreuil

Demande : Nous demandons à la Commission d'Enquête d'émettre une réserve relative au déboisement du Bois de Vincennes, et en conséquence de demander à Ile de France Mobilité de prendre l'engagement ferme d'étudier les scénarios alternatifs présentés ci-avant, qui permettraient d'atteindre le même objectif que le prolongement de la ligne 1 du métro, tout en épargnant le Bois de Vincennes

Des tracés alternatifs permettant, tout en maintenant le de prolongement de la ligne 1 du métro, de préserver le Bois de Vincennes

Pour une alternative au tracé qui préserve au mieux le Bois, 3 pistes méritent d'après nous d'être étudiées de façon précise :

1. Utilisation des voies existantes à l'arrière gare du Château de Vincennes

- o Ce scénario consiste à utiliser le tunnel à 2 voies existant qui relie la station Château de Vincennes au centre de maintenance de Fontenay-sous-Bois (la présence de 2 voies étant signalée sur le schéma p.82 du DOCP de 2013 produit par Ile de France Mobilité)

- o Ce scénario était le scénario central étudié par Ile de France Mobilité pendant 23 ans, entre 1983 et 2006, et a fait l'objet de 3 études de préfaisabilité sur la période

- o Ce scénario impose comme contrainte technique d'opérer un « débranchement » en bout de voie sans pour autant couper l'accès au centre de maintenance. Ile de France Mobilité y voit un obstacle technique, mais n'a pas étudié précisément la faisabilité et le coût associé. Si le projet a été étudié pendant 23 ans par les ingénieurs d'Ile de France Mobilité, et a fait l'objet de si nombreuses études, il doit nécessairement être techniquement réalisable

- o La carte du prolongement telle que présentée page 10 du DOCP publié par Ile de France Mobilité en 2013 est présentée en annexe 5

2. Creusement d'un nouveau tunnel : mais un tunnel unique et en grande profondeur

Afin de minimiser drastiquement les impacts sur le Bois de Vincennes, nous suggérons également un scénario consistant à creuser sous le Bois 1 seul tunnel, au tunnelier et en grande profondeur : voie à 35 mètres de profondeur pour passer au maximum sous les écosystèmes souterrains et les systèmes racinaires des grands arbres.

Pour contourner la principale difficulté technique, à savoir la faible profondeur de la ligne actuelle au niveau de la station château de Vincennes, nous avançons 2 options :

• Option 1 :

- o Depuis le carrefour des Rigollots, creuser au tunnelier et en grande profondeur sous le Bois via une boucle qui rejoint l'axe de l'avenue de Nogent, suffisamment en amont du château de Vincennes

- o Puis remonter à hauteur de la ligne existante en creusant 1 seul tunnel probablement au niveau du raccordement Sud, au maximum sous les routes existantes au sein du Bois de Vincennes (avenue de Nogent)

- o A cet égard, le puits de sortie du tunnelier ne devrait pas être positionné sous une zone boisée, mais pourrait être localisé au croisement entre l'avenue de la pépinière et l'avenue de Nogent ou bien le long de l'avenue de Nogent, ce qui réduirait considérablement les dommages au Bois



o La principale conséquence « technique » de ce projet, bien moins préjudiciable au Bois et à l'environnement, sera la nécessité d'avoir un croisement de voies en arrière-gare de la station Château de Vincennes, avec un appareil de voies (aiguillage). Cet « effet cisaillement » complexifiera marginalement la gestion de la voie en phase exploitation, mais n'est pas rédhibitoire. De tels croisements de voies existent sur de très nombreuses voies du réseau francilien de transport ferroviaire (quand il y a des fourches, par exemple au bout de la ligne 13)

• Option 2 :

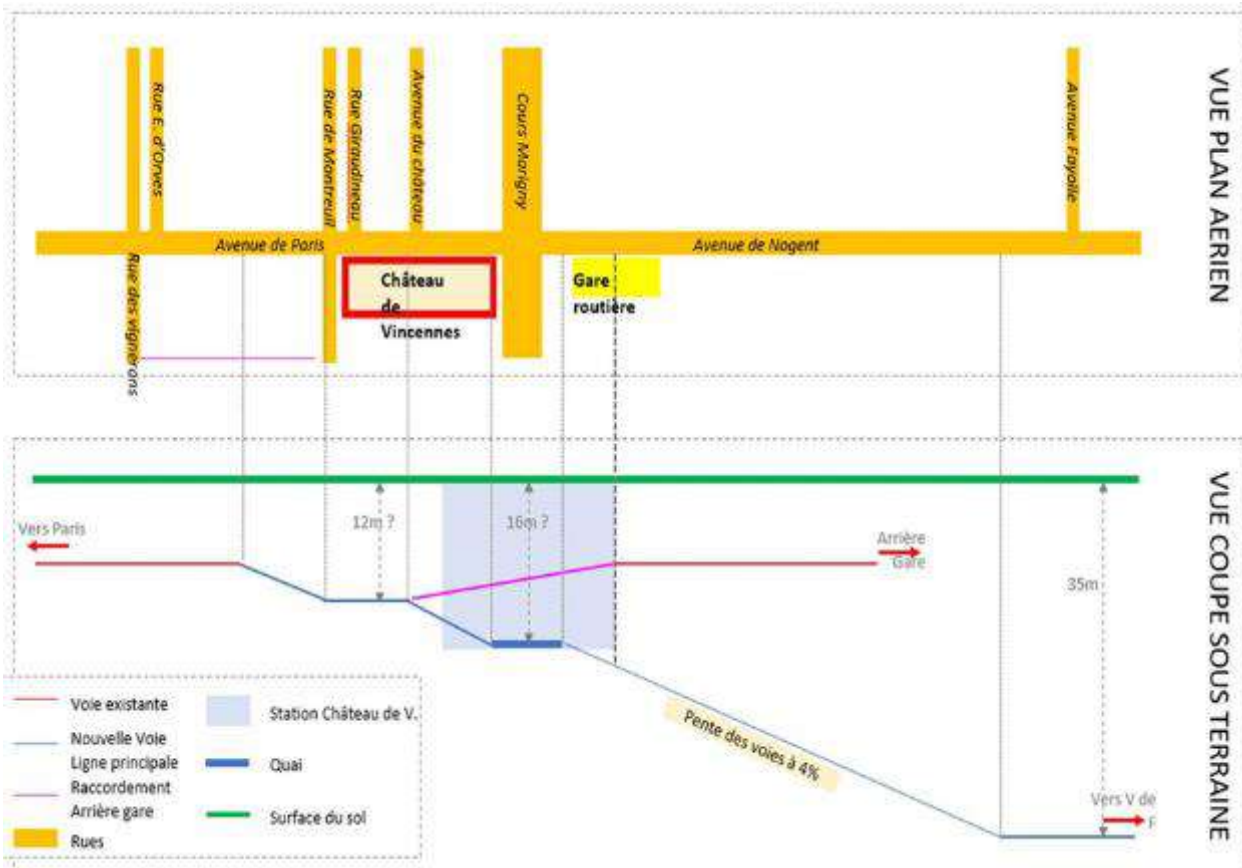
o Depuis le carrefour des Rigollots, creuser au tunnelier et en grande profondeur (35 m) sous le Bois jusqu'à Château de Vincennes et y faire sortir le tunnelier par exemple à hauteur de la gare routière de Château de Vincennes



o La principale conséquence « technique » de ce projet qui supprimerait l'essentiel des impacts au Bois et à l'environnement sera l'écart de profondeur entre le nouveau tunnel et la ligne existante.

o Pour contourner cette difficulté, une solution consisterait à mettre en place une correspondance pédestre entre le prolongement et la ligne 1 existante, qui rallongerait marginalement le temps de trajet pour les usagers.

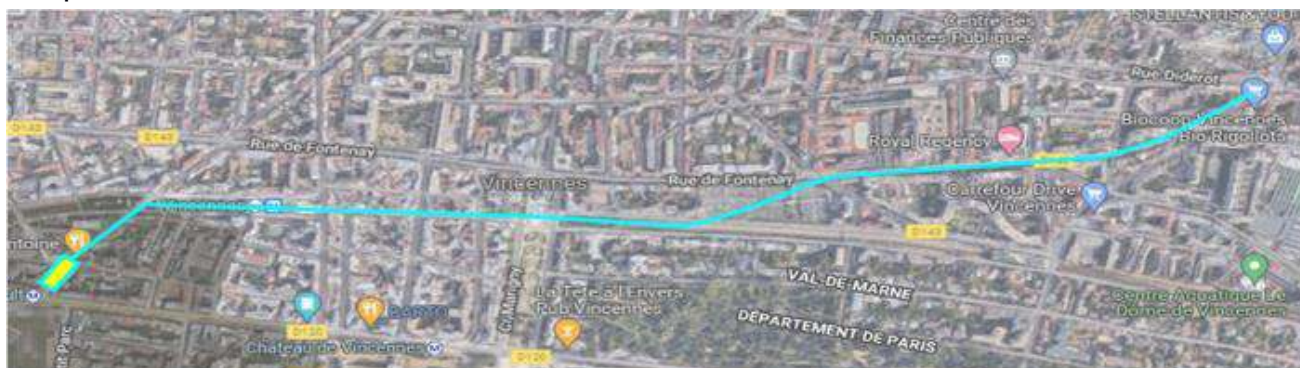
o Autre possibilité : une modification de la station actuelle Château de Vincennes avec un raccordement des anciennes et nouvelles voies (cf. illustration ci-dessous)



3. Creusement d'un nouveau tunnel qui passe par la ville

Troisième piste qui épargne intégralement le Bois : nous proposons d'étudier un scénario consistant à creuser un tunnel sous Vincennes, en évitant au maximum les habitations.

- o Depuis les Rigollots, creuser le métro au tunnelier sous la rue DeFrance
- o Creuser sous le cimetière et poursuivre sous les voies du RER A
- o Atteindre la place Bérault, où l'on crée une station.
- o L'opportunité de cette solution serait de créer une station en correspondance à la fois avec la station Bérault de la ligne 1 et le RER Vincennes. Station qui servirait aussi de puits d'extraction du tunnelier.



Demande : Etant un collectif citoyen, nous n'avons ni les moyens ni les compétences pour mener les études techniques nécessaires relatives au chiffrage et la faisabilité de ces alternatives. Malgré nos demandes répétées, et les 64 000 signataires de notre pétition qui demandent que soient étudiées des solutions alternatives, Ile de France Mobilité a refusé jusqu'à présent d'étudier des solutions qui épargnent au maximum le Bois de Vincennes.

Nous demandons à la commission d'Enquête d'émettre une réserve sur le déboisement du bois de Vincennes, et de demander à Ile de France Mobilité de réaliser une étude

approfondie et comparative de tels tracés alternatifs et en rende comptes aux citoyens consultés dans le cadre de ce projet.

Avis et commentaires d'IDF Mobilités :

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les solutions alternatives de cette observation sont listées ci-dessous et accompagnées pour chacune d'entre elle d'une réponse des maîtres d'ouvrage.

- Solution alternative : réalisation d'un tramway

Pour répondre à la proposition alternative consistant à construire une ligne de tramway à la place du prolongement de la Ligne 1, il convient de rappeler que le choix d'un mode de transport repose sur de nombreux critères, en fonction d'un besoin spécifique identifié.

En termes de capacité, le trafic attendu sur le prolongement de la Ligne 1 ne pourrait pas être absorbé par un tramway, nettement moins capacitair qu'un métro. En effet, un tramway est adapté pour un trafic de l'ordre de 5 000 passagers à l'heure par sens de circulation, contre une capacité 20 000 passagers pour un métro. Selon les prévisions de trafic de la maîtrise d'ouvrage, plus de 13 600 voyageurs sont attendus à l'heure de pointe de matin sur le prolongement de la Ligne 1 avec une charge maximale de 8 300 voyageurs/heure au niveau de l'interstation Les Rigollots → Château de Vincennes. Le mode tramway ne saurait répondre à cette demande. Par ailleurs, compte tenu de l'étroitesse de la voirie, **l'insertion d'un tramway ne serait pas possible à Fontenay-sous-Bois par exemple sur l'avenue de la République. Cela pénaliserait toute la circulation riveraine.**

- Solution alternative : renforcement des lignes des bus du secteur (cf. se reporter également à la réponse à la question n°1 du Thème 4)

La capacité d'un bus est nettement inférieure à celle d'un métro : 1 000 passagers/sens/heure au maximum pour un bus standard d'environ 70 places et une fréquence intervalle de 4 mn, contre environ 20 000 passagers/sens/heure pour un métro d'une capacité de 700 places et une fréquence de 2 mn.

Par conséquent, un renforcement du réseau de bus ne répondrait pas aux besoins du secteur, estimés à 95 000 voyageurs attendus par jour sur le prolongement de la Ligne 1, soit 13 600 voyageurs à l'heure de pointe.

De plus, **le renforcement des lignes de bus existante serait difficile dans un secteur déjà très contraint en termes de voirie et de conditions de circulation** et entraînant de fait, de la congestion routière supplémentaire.

- Solution alternative : réalisation de bus en site propre (cf. se reporter également à la réponse à la question n°2 du Thème 4)

Pour répondre à la proposition alternative consistant à créer une ligne de bus en site propre, et par analogie avec la proposition alternative d'un mode tramway, en termes de capacité **le mode bus en site propre – tout comme le mode tramway – ne saurait répondre à la demande du secteur et ne saurait s'intégrer dans le système viaire existant.** Seul le mode métro est en mesure de répondre à la demande de trafic du secteur. Par ailleurs, la réalisation d'un bus en site propre est très contrainte dans le secteur caractérisé par des rues relativement étroites et des girations délicates. Un site propre bidirectionnel nécessite environ entre 6 et 7 m de largeur. **La création de site propre s'avèrerait très difficile sauf à limiter voire interdire toute circulation des voitures et poids-lourds sur certaines rues.** L'offre resterait de moindre qualité qu'un métro compte tenu de sa capacité de charge, d'une régularité incertaine et de temps d'itinéraires plus longs, dans des bus déjà chargés et donc peu confortables.

- Solution alternative : prolongement de la Ligne 9 jusque Grands Pêchers et Val de Fontenay

Pour répondre à la proposition alternative consistant à investir dans le prolongement de la Ligne 9 du métro à la place du prolongement de la Ligne 1, il convient de rappeler que le prolongement de la Ligne 9 est effectivement inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013, pour un horizon de mise en service envisagé à l'époque en 2030. Deux variantes étaient alors proposées :

- L'une vers Montreuil-Hôpital ;
- L'autre vers Murs à Pêches.

Aucun document de planification en revanche, n'a envisagé le prolongement de la ligne 9 à Val-de-

Fontenay. D'autre part, une partie de l'intérêt socio-économique du prolongement de la Ligne 1 réside dans son interconnexion avec le réseau ferré structurant à Val de Fontenay (RER A et E, future Ligne 15 Est du Grand Paris Express). **Le projet de prolongement de la Ligne 9 n'a fait l'objet ni d'études préalables ni de concertation depuis l'approbation du SDRIF en 2013.**

- Solution alternative : Amélioration du RER A

Bien que le RER A relie en effet Val de Fontenay à la Ligne 1 du métro existante grâce à cinq stations en commun, **la desserte apportée par le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro est différente de celle du RER A.** Le RER A permet aujourd'hui de relier rapidement Val de Fontenay à Vincennes (gare située à proximité du terminus actuel de la Ligne 1 Château de Vincennes), mais les secteurs des Rigollots et de Grands Pêcheurs sont à l'écart de cette ligne.

De plus, il convient de rappeler qu'Île-de-France Mobilités ainsi que les deux co-exploitants du RER A – la RATP et la SNCF – ont déjà réalisé de nombreux investissements en faveur de l'amélioration du RER A ces dernières années. L'ensemble de ces opérations est détaillé dans le schéma suivant.



Investissements réalisés depuis 2014 pour l'amélioration du RER A

- Solution alternative pour limiter l'impact dans le bois : utilisation des voies de maintenance existantes entre l'arrière-gare Château de Vincennes et l'Atelier de Maintenance des Trains (AMT)

Au-delà des voies empruntées quotidiennement par les rames transportant les voyageurs, le métro parisien dispose d'un ensemble de voies techniques qui servent au garage des rames, à leur entretien ou à l'accès à des centres de maintenance : c'est le cas des voies d'accès à l'Atelier de Maintenance Patrimonial des Trains (AMT) de Fontenay-sous-Bois indispensables au bon fonctionnement du métro. Ces voies ne peuvent être utilisées et n'ont pas été conçues pour le transport de voyageurs. L'AMT de Fontenay-sous-Bois **assure la maintenance préventive de tous les métros à pneu du réseau francilien (M1, M4, M6, M11, M14)**, ainsi que le garage d'une partie des rames de la Ligne 1 en heures creuses.

Les maîtres d'ouvrage ont clairement rappelé dans le cadre des réunions publiques le caractère stratégique de l'AMT, un outil industriel essentiel au service de six lignes de métro. La réutilisation des voies d'accès à l'AMT pour le prolongement de la Ligne 1 ne peut s'envisager pour au moins trois raisons :

- **L'agrandissement de ce tunnel** avec une ou deux voies supplémentaires pour le passage de rames commerciales **imposerait la fermeture de l'accès à l'AMT pendant plusieurs années pour les travaux, rendant impossible la maintenance de toutes les rames** à pneu entretenues dans cet atelier, avec des incidences non acceptables sur l'exploitation et la qualité de service des six lignes de métro concernées. **Cette interruption de maintenance sur un équipement industriel de niveau régional ne peut être envisagée** ni par l'autorité organisatrice Ile-de-France Mobilités ni par l'exploitant RATP. Elle se traduirait en outre par une opposition ferme des usagers et des associations qui les représentent.
- Le tunnel actuel de raccordement entre l'arrière-gare et l'AMT passe de deux à une voie. Si un second tunnel à une voie devait être mis en œuvre, il faudrait également créer un ouvrage d'entonnement à l'existant à un niveau de profondeur tellement faible, que seule la méthode de réalisation à ciel ouvert serait possible techniquement. **La localisation de cet ouvrage serait au cœur du tissu urbain de**

Vincennes, des expropriations sur les avoisinants seraient également à prévoir, ce qui serait politiquement et socialement inacceptable. De plus, l'actuel tunnel à une voie fait un angle de plus de 70 degrés. Le matériel roulant ne peut aller au-delà des 3km/h en entrée et sortie de l'AMT. Ce tunnel devrait également être repris et reconstruit à ciel ouvert pour se raccorder à l'ouvrage d'entonnement, et permettre au train d'atteindre la vitesse commerciale de 80km/h pour respecter les intervalles en heures de pointe. **La réutilisation des infrastructures actuelles aurait des impacts considérables sur le tissu urbain alentour, autant sur le volet foncier que social.**

- **Un dernier point est la contrainte sur les places de remisages. En effet la réutilisation des voies d'accès à l'AMT aurait aussi pour effet la suppression des places de remisage existantes pour les rames de la Ligne 1** qu'il faudrait recréer ailleurs par un allongement de l'arrière-gare, avec d'autres impacts urbains et un surcoût important pour le projet qui remettrait en cause le principe même de sa réalisation.

Solution alternative pour préserver le bois : creusement au tunnelier sous le Bois ou sous le tissu urbain

- a. Avec un puits de sortie du tunnelier au carrefour avenue de Nogent/avenue de la pépinière
- b. Avec un puits de sortie du tunnelier au niveau de la gare routière Château de Vincennes
- c. Avec un puits de sortie du tunnelier à côté de la station Bérault

Pour rappel, le raccordement des voies de l'arrière-gare de la station Château de Vincennes aux voies du prolongement de la Ligne 1 ne peut se faire au tunnelier. Les voies de l'arrière-gare sont situées à une profondeur trop faible pour permettre le passage du tunnelier et imposent de réaliser des voies de raccordement qui se rejoignent dans un ouvrage de raccordement Or, cet ouvrage de raccordement, qui fait également office du puits de sortie du tunnelier ainsi qu'une portion des voies devront être réalisés depuis la surface avec un impact sur le bois.

Les maîtres d'ouvrage apportent ci-dessous leurs appréciations aux différentes solutions alternatives proposées par le public avec d'autres emplacements du puits de sortie du tunnelier pour limiter les emprises travaux dans le Bois.

- a. Avec un puits de sortie du tunnelier au carrefour Avenue de Nogent/Avenue de la Pépinière

Un puits de sortie de tunnelier au niveau du carrefour Av. Nogent et Av. de la Pépinière ne pourrait être implanté uniquement sous de la voirie, les besoins en emprises pour ce type d'ouvrage étant de 7200 m² pour sa réalisation. L'impact sur le bois demeurerait. De même, la partie de raccordement aux voies existantes devrait toujours être réalisée à ciel ouvert avec des impacts sur le bois.

De plus, compte tenu de la grande proximité entre le puits de sortie (15-20 m de profondeur) et l'arrière gare existante (5 m de profondeur), **la pente pour le raccordement serait forcément supérieure au 4% imposé pour les métros rendant cette solution techniquement infaisable.**

- b. Avec un puits de sortie du tunnelier au niveau de la gare routière Château de Vincennes

Tout d'abord, le projet proposé ne correspond pas à un prolongement de la Ligne 1 puisqu'il existe une rupture de charge et un besoin de correspondance piétonne entre deux lignes de métro. **Il s'agit donc d'une ligne de métro indépendante de la Ligne 1 avec ses propres contraintes techniques, d'exploitation et de maintenance.**

La création d'une correspondance entre la ligne 1 existante et une autre ligne entre Château de Vincennes et Val de Fontenay est réductrice du point de vue des déplacements. Pour rappel, le point fort du projet de prolongement de la Ligne 1 tel que présenté dans le dossier d'enquête publique, réside dans son maillage à un grand pôle de correspondance à Val de Fontenay et dans son accès direct à Paris.

D'un point de vue technique, la proposition d'un puits de sortie au niveau la gare routière de Château de Vincennes aurait pour incidence **la fermeture de la gare routière pendant plusieurs années** (sans doute 4 à 5 ans) avec de fortes dégradations du réseau de bus puisque celle-ci accueille dix lignes en terminus pour lesquelles il faudrait retrouver des emplacements temporaires dans un environnement urbain contraint au pied du Château de Vincennes.

Elle entrainerait en outre la fermeture de la station Château de Vincennes de la Ligne 1 en partie sous la gare routière, ce qui aurait pour incidence la fermeture pendant 4-5 ans une d'une partie de la Ligne

1. Cette situation serait inacceptable pour la Ville de Vincennes et pour une grande partie des usagers de la Ligne 1.

Le chantier du puits de sortie à Château de Vincennes aurait pour aussi incidence de couper l'AMT des lignes de métro pneu du réseau historique ne permettant plus d'assurer l'entretien patrimonial des lignes à roulement pneu. Les incidences sur le réseau métro et sur le réseau bus sont tellement impactantes que cette solution seraient jugées non recevables par l'autorité organisatrice de la mobilité, par l'exploitant et par les usagers.

Cette solution est donc jugée inacceptable par l'autorité organisatrice de la mobilité, par l'exploitant et très probablement par les usagers.

c. Avec un puits de sortie du tunnelier à côté de la station Bérault

Tout d'abord, le projet proposé ne correspond pas à un prolongement de la Ligne 1 puisqu'il existe une rupture de charge et un besoin de correspondance piétonne entre deux lignes de métro. **Il s'agit donc d'une ligne de métro indépendante de la Ligne 1 avec ses propres contraintes techniques, d'exploitation et de maintenance.** La création d'une correspondance entre la ligne 1 existante et une autre ligne entre Bérault et Val de Fontenay est rédhitoire du point de vue des déplacements. Pour rappel, le point fort du projet de prolongement de la Ligne 1 tel que présenté dans le dossier d'enquête publique, réside dans son maillage à un grand pôle de correspondance à Val de Fontenay et dans son accès direct à Paris.

D'un point de vue technique, la proposition d'un puits de sortie de tunnelier à côté de la station Bérault de la Ligne 1, au-delà de son acceptabilité sociale très improbable, **imposerait des besoins fonciers conséquents dans un environnement urbain** constitué en limite de Saint-Mandé et de Vincennes.

Cette solution est donc jugée inacceptable par l'autorité organisatrice de la mobilité, par l'exploitant et très probablement par les usagers.

Appréciations de la commission d'enquête :

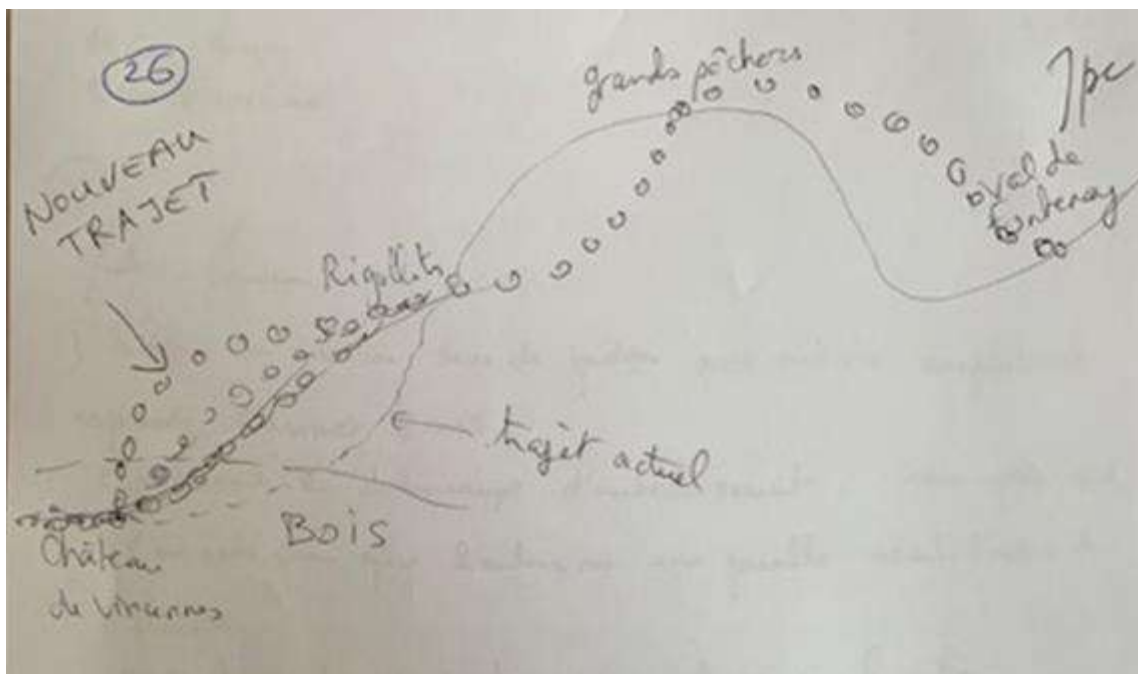
La commission d'enquête prend bien note des impossibilités notamment techniques que présentent les propositions du collectif « Touche pas à mon bois »

Elle considère cependant, notamment si la DUP du projet de prolongement mis à l'enquête n'était pas déclarée qu'il ne faut pas s'interdire d'examiner d'autres possibilités d'améliorer les transports en surface comme l'a d'ailleurs préconisé le SGPI.

C'est ainsi que pourrait être examiné le prolongement de l'actuelle ligne 9 de la mairie de Montreuil en direction notamment des Grands Pêchers ce qui n'exclurait pas qu'à partir de la mairie de Montreuil soit étudiée la fourche permettant également de desservir les Murs à Pêches.

Dans cette attente il pourrait être également envisagé d'améliorer le maillage actuel par des bus électriques de plus faible capacité (compte tenu des difficultés de circulation actuelle) mais plus nombreux permettant à partir des emplacements envisagés pour la station des Rigollots ou celle des Grands Pêchers des rabattements plus sûrs et plus fréquents vers la gare de Val de Fontenay ou les gares RER A ou métro de Vincennes.

3.2.9.1.1.2. Observation N°23 d'un anonyme sur registre papier
N°2 de Vincennes



Est-ce possible de modifier le trajet afin de ne pas passer à travers le bois ?

Je dessine en ronds OOO le nouveau trajet, merci d'étudier sa faisabilité

Afin d'épargner l'arrachage d'arbres centenaires qui seront remplacés par de très jeunes arbres, ce qui est le principal problème soulevé par les vincennois ou alors utiliser le tunnel existant même si ça ralentit les travaux, le bois est plus important

Avis et commentaires d'IDF Mobilités :

Le prolongement du métro est assujéti comme tout projet ferroviaire à des règles de tracé afin de permettre un certain niveau de performance de la ligne et des coûts de maintenance acceptables.

Le tracé (dessin à la main) proposé en variante ne prend pas en compte les contraintes d'exploitation d'un métro qui doivent respecter :

- Des rayons de courbures acceptables équivalent à un rayon minimal de 250 mètres pour éviter une réduction de vitesse trop importante ;
- Des pentes du tunnel ne devant pas dépasser 4%.

Les nouveaux rayons de courbures suggérés entre la station Château de Vincennes et Les Rigollots, puis celle au niveau de Grands Pêcheurs auraient un impact très important sur l'exploitation de la ligne et sur sa performance globale.

Appréciations de la commission d'enquête :

Cette solution, à première vue seyante, apparaît, en effet, irréaliste compte tenu des contraintes techniques actuelles.

3.2.9.1.1.3. Observation N°8 d'un anonyme sur registre papier N°3
de Fontenay-sous-Bois

Cheminement autour de la station des Rigollots :

1.Contexte

Il a été étudié dans le schéma de principe de l'extension de la ligne de métro I, 3 zones d'implantation de la station des Rigollots

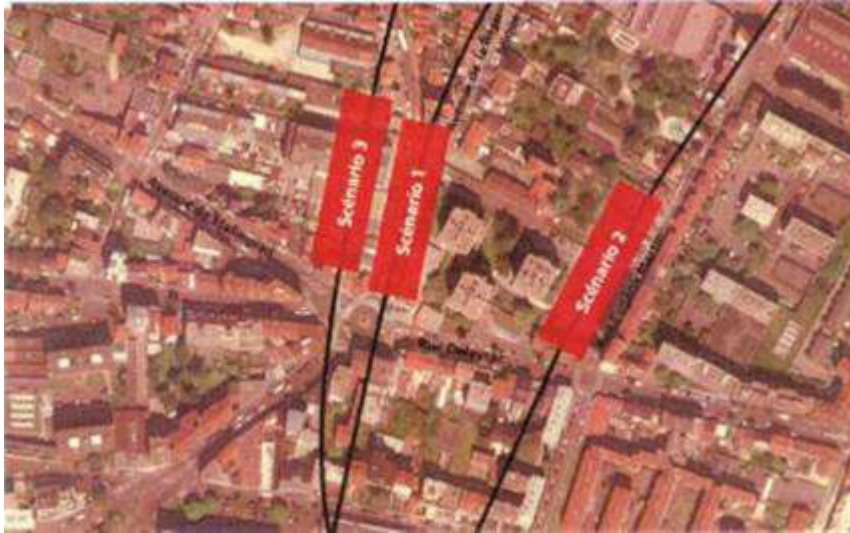


Figure 12 - Variantes d'implantation de la station Les Rigollots (Source : Ingerop)

Le scénario n°3 a été retenu, car elle présente une bonne visibilité du carrefour des Rigollots, et son chantier minimise l'impact sur le trafic routier.

Cette station est prévue d'être construite avec 3 sorties selon le plan suivant :

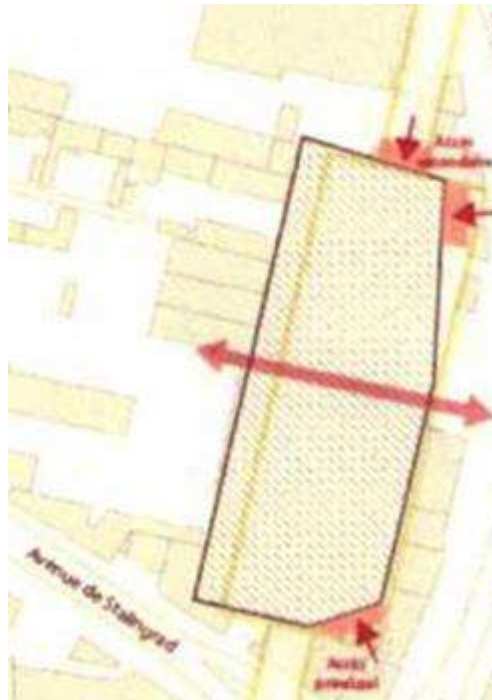


Figure 52 - Vue en plan de la station Les Rigollots (Sources : Réalisation Ingerop à partir des études RATP)

L'accès principal permet naturellement d'accéder au carrefour des Rigollots pour desservir les commerces et les habitants de Dalayrac et Pasteur.

L'accès secondaire donne l'accès à l'avenue de la république et la zone pavillonnaire

2. Constat

L'accès depuis la station des Rigollots au groupe scolaire Jules Ferry, ou au gymnase Léo Lagrange nécessite :

- Soit de passer par l'accès principal, puis par la rue Dalayrac ayant une forte circulation et enfin remonter rue Eugène Martin
- Soit de passer par l'accès secondaire, rue Andrée Laurent, puis remonter la rue Roublot (ce qui est plus long : 460m contre 440m)



Figure : mesure des distances entre la station des Rigollots et le groupe scolaire Jules Ferry

La zone autour du groupe scolaire Jules Ferry regroupe une vie de quartier soutenue avec le Théâtre Roublot, le Gymnase Léo Lagrange, des commerces de proximité, un square, les immeubles rue Roublot avec une portion de route piétonnisée.

Cet environnement familial pourrait être préservé de la proximité des voitures sur les axes roulants que sont la rue Dalayrac et l'avenue de la république (D143).

3. Proposition

L'aménagement d'une ruelle entre l'accès secondaire et la rue Andrée Laurent et la rue Eugène Martin.

L'idée d'une ruelle est compatible avec l'esprit familial du quartier ainsi qu'avec le projet de mobilité douce mis en avant dans le schéma de principe de l'aménagement de la station des Rigollots.

Deux zones sont possibles :

- Au niveau de la résidence Dalayrac, un chemin goudronné privé dessert des parkings privés. Une ouverture face au 22 rue Eugène Martin est réalisable avec peu d'impact.
- Au niveau du parc aux chats, la création d'une ruelle reliant la rue Andrée Laurent pour accéder au parc aux Chats.



Figure : Proposition de ruelles

Les 2 solutions réduisent la distance de la sortie secondaire de la station des Rigollots au groupe scolaire Jules Ferry à 370m. Une partie de la rue Roublot, devant le groupe scolaire ayant déjà été piétonnisée.

Sur ces 370m, le passage par le parc aux chats permettrait de cheminer sur une distance 130m sans véhicules (Parc aux chats et ruelle).

À noter qu'un passage du parc aux chats vers la rue Andrée Laurent profite aux habitants à l'ouest de l'avenue de la république en leur facilitant l'accès à une zone verte

Enfin ce gain de distance ne profite pas seulement à la zone autour du groupe scolaire, mais s'étend vers les habitations à l'est. Les courbes isochrones ci-dessous montrent un resserrement dans le quart nord-est signifiant que la progression des piétons est plus lente en l'état. Ces habitants gageront 1 minute en moyenne.

Avis et commentaires d'IDF Mobilités :

La proposition de favoriser la porosité des îlots urbains pour accéder à la station les Rigollots sous forme de sentes piétonnes confortables et sécurisées est intéressante pour favoriser un rabattement optimal des modes actifs vers la nouvelle station. Il n'est cependant pas du ressort et du périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage du prolongement de la Ligne 1. Cette proposition sera étudiée avec les Villes de Vincennes et de Fontenay-sous-Bois en parallèle des études d'avant-projet.

Appréciations de la commission d'enquête :

Cette solution permettant un meilleur rabattement vers la station des Rigollots est intéressante mais n'entre pas dans le cadre de l'enquête publique actuelle.

3.2.9.1.1.4.Courrier N°15 du cabinet d'avocats DROUOT sur le registre papier de la Préfecture du Val de Marne

Deuxièmement, l'expropriation n'est pas nécessaire en ce qu'elle ne constitue pas la seule solution possible.

En effet, il existe des alternatives pour la réalisation de la station Grands Pêchers.

Tout d'abord, il serait possible de réduire la superficie de la station Grands Pêchers, au regard du défaut d'utilité publique d'une station de grande superficie en surface tel que déjà mentionné.

En cela, les avantages relatifs à la création de commerce en surface dans la station est bien moindre par rapport à l'atteinte au droit de propriété qu'implique l'opération.

Ensuite, il importe de mentionner que des terrains appartenant à la commune de Montreuil, à usage de commerces et stationnement, sont situés dans le voisinage direct du projet de station Grands Pêchers et pourraient donc permettre la réalisation d'une station de desserte locale sans recourir à l'expropriation :



Dans ces conditions, des terrains étant disponibles à proximité immédiate de l'emprise, l'expropriation n'est pas nécessaire et le projet est dépourvu, en l'état, d'utilité publique. L'expropriation n'étant pas indispensable pour ce qui concerne la réalisation de la station Grands Pêcheurs, en raison de la disponibilité de terrains à proximité immédiate, le projet est dépourvu d'utilité publique.



Reconstitution de l'emprise prévue pour la station Grands Pêcheurs)
(Géoportail)

Avis et commentaires d'IDF Mobilités :

Le plan ci-dessous illustre la proposition alternative demandée par le cabinet Drouot pour la station Grands Pêcheurs.



La boîte souterraine de la station mesure 27 m de large par 95 m de long, tandis que sa profondeur est de - 29 m. Les parois moulées permettant la réalisation de cette station à ciel ouvert sont d'une épaisseur de 1,8 m, et leur réalisation nécessite autour de celles-ci une distance assurant le mouvement des engins de chantier.

Cette position alternative impliquerait :

- **La nécessaire reprise du tracé du tunnel en amont et en aval, avec un possible impact sur le positionnement des ouvrages annexes** (accès pompiers, ouvrage de ventilation dans les interstations Les Rigollots / Grands Pêchers et Grands Pêchers / Val de Fontenay) ;
- **Le maintien de la nécessité d'une même emprise chantier pour la réalisation de cette station** ;
- La réalisation des travaux dans cette proposition contrainte implique **la nécessité d'acquérir des parcelles privées actuellement non-concernées par le projet** : 174, 144 et 43 dans l'impasse Villa de l'Avenir (2 maisons et un garage pour véhicules), afin d'avoir une emprise chantier aux abords immédiat de ce nouvel emplacement de station ;
- De plus, **les places de stationnement** actuellement situées sur la parcelle 244 (parking 2 niveaux semi-enterrés de 115 places) pour les logements sociaux de la rue des Petits Pêchers et les commerces du boulevard Théophile Sueur, **devraient être préalablement reconstitués** dans un périmètre avoisinant.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note :

- Du fait que, quelle que soit l'utilisation ultérieure de réalisation de la gare (à l'usage de commerce à 1 ou 2 étages, etc...) l'emprise nécessaire pour réaliser la boîte souterraine de la gare (27m X 95m) impliquera les expropriations envisagées.
- Du fait qu'envisager le déplacement de l'emplacement de la gare sur les emplacements de parking de la parcelle 244 nécessitera au préalable de reconstituer ces emplacements actuellement indispensables dans un périmètre situé à proximité et entraînera cependant d'autres expropriations tant pour réaliser la boîte de la gare que pour la future emprise chantier.

Cette proposition ne permet donc pas de supprimer les expropriations envisagées mais d'en créer de nouvelles.

3.2.9.1.1.5. Mail 103 de M. Denis

Agissant en qualité de représentant des propriétaires des parcelles sises à Fontenay-sous-Bois Section X n° 14-18-19-20-21-22-23 et 302, parcelles impactées par l'emprise de la station des Rigollots, je suis opposé à la création d'une rue traversant la station, sans intérêt compte tenu de la distance séparant les parcelles donnant sur la rue Emile Boutrais d'une part, et l'avenue de Stalingrad d'autre part. A ce titre, la mention "L'ilot occupé par le concessionnaire Peugeot à l'ouest de l'av. de la République, par sa taille et la qualité de son occupation, constitue un frein à l'accessibilité des piétons depuis les faubourgs situés au nord-ouest" paraît être de pure circonstance et ne s'appuyer en rien sur la réalité topographique des lieux. Dans ce cadre également, je sollicite les différents acteurs du projet afin que soient rétrocédées aux actuels propriétaires, à l'issue des travaux, la parcelle X n° 21 ainsi que les fonds des parcelles X n° 20-22 et 23 (ensemble d'environ 1.300 m² allant de la rue Emile Boutrais et venant au droit des ensembles immobiliers non concernés par le projet, à savoir le fond de la villa Heitz côté nord, et celui côté sud de l'ensemble immobilier situé à l'angle de l'av. de la République et de la rue Emile Boutrais).

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à mon observation et à ma demande.



Avis et commentaires d'IDF Mobilités :

Les parcelles 20,22 et 23 sont actuellement utilisées par la concession Peugeot, et seront acquises en totalité pour permettre la réalisation des travaux de la station Les Rigolots. A terme, la volumétrie définitive nécessaire pour la station sera identifiée dans le cadre d'un Etat Descriptif de Division en Volume (EDDV). Le foncier non-nécessaire pour l'exploitation de la station sera ensuite revendu.

Ayant été acquis via un prix fixé par l'organisme d'Etat France Domaine, la revente du foncier à terme permettra de réabonder le financement de ce projet. Ce foncier non-nécessaire sera donc revendu et non rétrocédé à titre gracieux, ce qui est interdit par la loi sur les mutations foncières. De plus, Ile-de-France Mobilités comme la RATP ne peuvent s'engager à ce stade sur la définition d'un acquéreur potentiel spécifique à un horizon aussi éloigné (horizon 2035), car la Ville de Fontenay-sous-Bois dispose d'un droit de préemption sur ce secteur, pour l'implantation de nouveaux équipements, logements sociaux ou autres.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note de la réponse apportée par IDFM.

Il semble qu'en effet, à l'issue des travaux le foncier non nécessaire revendu devrait être acquis par la ville de Fontenay-sous-Bois qui fera jouer son droit de préemption compte tenu de son intérêt à acquérir ce foncier.

3.2.9.1.1.6.Mail 3431 d'un anonyme

Non au prolongement de la ligne 1, proposez des alternatives à votre projet !

Je découvre le projet de prolongement de la ligne 1 du métro avec ses conséquences déplorable sur le Bois de Vincennes.

Vous avez selon moi trop vite écarté des alternatives à ce projet... Il y a manifestement une convergence d'intérêts chez nos dirigeants des transports en commun, nos décideurs et nos représentants politiques qui va à l'encontre du bon sens et de la raison, alors que nous souffrons d'une qualité de l'air déplorable et que les arbres du Bois de Vincennes sont un poumon vert. Je note aussi une volonté de passer en force avec un ersatz de consultation publique sans vrais débats démocratiques entre décideurs et citoyens et en vitesse, avec une consultation en plein hiver lorsque les Parisiens et Banlieusards ne fréquentent guère le Bois.

Pourquoi ce tracé qui va détruire des arbres plus que centenaires et transformer le Bois en vaste chantier à ciel ouvert pendant des années ?

« Des alternatives » qui n'ont pas été étudiées et benchmarkées :

- L'utilisation de la voie technique existante au-delà de Château de Vincennes sur la ligne 1 : « LA » solution puisque « low cost » s'appuyant sur un existant ; Une solution « low impact » environnementale puisque le tracé ne passe pas par le bois de Vincennes
- Le *prolongement de la ligne 9* du métro jusqu'aux Grands pêcheurs et Val de Fontenay (cf. plan RATP ci-dessous) : Une distance à creuser pour relier Grands Pêcheurs - Mairie de Montreuil plus courte que Grands Pêcheurs - Château de Vincennes ; La ligne 9 est plus profonde que la ligne 1 et les tunneliers pourraient être utilisés, réduisant drastiquement l'impact environnemental et les nuisances en surface. Un tracé qui préserve donc le Bois de Vincennes et ses arbres. Patrice Bessac, maire de Montreuil, plaide pour un accès au réseau parisien en se focalisant sur la ligne 1 alors que l'extension de la ligne 9 offrirait l'avantage de : Donner une cohésion à sa commune grâce à une ligne de métro reliant l'Est Montreuil au cœur de ville, Mairie de Montreuil et Croix de Chavaux, relier tout Montreuil au RER A à Val de Fontenay, se traduisant par une offre de transports en commun étendue pour 109 914 Montreuillois, redynamiser le centre commercial La grande Porte et faciliter l'accès au nouveau quartier d'affaires du sud Montreuil (BNP, Air France etc.).

Quid des *moyens de transport alternatifs* au prolongement de la 1 pour le quartier des Rigollots :

- La « navette autonome » actuellement en service à Vincennes autoriserait une double desserte : quartier des Rigollots *<->* métro ligne 1 Château de Vincennes et quartier des Rigollots *<->* RER A Fontenay-sous-Bois.
- Le *vélo*, mode de transport non polluant et souple, avec : De vraies voies cyclables en site propre comme il en existe à Paris et un peu à Montreuil, de vrais garages à vélo couverts et de grande capacité à Vincennes (ligne 1 + RER A sur le foncier propriétaire RATP) et Fontenay-sous-Bois (RER A) sur le modèle de ce qui se fait dans les gares en Suisse et en Allemagne.



Avis et commentaires d'IDF Mobilités :

Certaines solutions alternatives présentées dans cette observation ont déjà été traitées dans les réponses des maîtres d'ouvrage au point 9.1.1.1 correspondant à l'observation 14 sur Registre N°1 de Paris : Collectif

« Touche pas à mon Bois »

- L'utilisation de la voie technique existante au-delà de Château de Vincennes sur la ligne 1 → cf. réponse à la solution alternative « utilisation des voies de maintenance existantes entre l'arrière-gare Château de Vincennes et l'Atelier de Maintenance des Trains »
- Le *prolongement de la ligne 9* du métro jusqu'aux Grands pêcheurs et Val de Fontenay → cf. réponse à la solution alternative « prolongement de la Ligne 9 »
- Solution alternative : la navette autonome

Une navette autonome n'a pas la même capacité qu'un métro pour les voyageurs et ne saurait répondre à la demande du secteur, celle-ci est inférieure à celle d'un bus estimé à 1000 voyageurs/h/sens contre 20 000 voyageurs/heure/sens pour un métro. Les navettes autonomes utiliseraient la voirie et seraient donc confrontés aux mêmes difficultés de circulation que les bus actuellement, ce qui ne permettrait pas d'apporter un mode de transport fiable et robuste pour les besoins de déplacements des habitants du secteur. Enfin, ce type de matériel roulant correspond à une offre technologique encore non maîtrisée.

- Solution alternative : Renforcement des pistes cyclables

Le développement des infrastructures cyclables, bien qu'essentiel dans une agglomération dense telle que l'Île-de-France, n'a pas la même vocation de desserte qu'une opération de métro. Pour rappel, une piste classique de 2 m ne permet pas d'absorber plus de 1500 cyclistes par heure. Le développement de pistes cyclables sur le secteur ne serait pas suffisant pour satisfaire la demande du secteur (16 300 voyageurs attendus sur le prolongement de la Ligne 1 en heure de pointe). Enfin, le vélo est un mode de déplacement qui ne répond pas aux besoins de tous les usagers (quid des personnes à mobilité réduite, personnes âgées, ne pratiquant pas le vélo...).

Le développement du réseau cyclable est essentiel dans une logique de rabattement vers les stations. C'est pourquoi le projet prévoit la réalisation de parkings vélos sécurisés à l'intérieur des futures stations. De plus, des stationnements vélos en accès libre seront mis en place sur l'espace public à proximité des stations, en concertation avec les collectivités concernées.

Appréciations de la commission d'enquête :

Se reporter aux appréciations de la commission sous le point 3.2.9.1.1.1 ci-dessus.

S'agissant de l'utilisation de navettes autonomes, la commission d'enquête malgré les réserves exprimées par IDFM estime qu'il convient cependant d'en étudier la faisabilité. Le but étant de rabattre de la manière la plus fiable et la plus rapide possible les populations actuellement éloignées de la gare de Val de Fontenay et des gares de Vincennes.

Enfin même si le vélo ne répond pas aux besoins de tous les usagers, le développement du réseau cyclable permettrait cependant de satisfaire une population en âge de travailler et de désengorger pour partie le réseau routier des secteurs considérées en permettant un meilleur rabattement vers les gares citées ci-dessus.

3.2.9.1.1.7.Mail 5869 de M. Vincent

Alternatives.pdf = consolidation de 5 propositions d'alternatives jointe à une autre observation

PJ : Alternatives.pdf reprise ci-dessous

Scénario 1 : Utilisation des voies d'arrière-gare - en jaune sur le plan 1

Il existe aujourd'hui une double voie d'arrière-gare qui passe sous le bois de Vincennes. Celle-ci se transforme en simple voie au-delà de la caserne de pompier de Vincennes pour rejoindre le centre de maintenance, d'après le plan porté à l'enquête publique (cf. Pièce B - Notice explicative - pli).

Pourquoi ne pas les utiliser ? Cela ôterait tout impact sur le bois.

Certes, il y aurait des travaux sous la rue Félix Faure pour doubler la voie en souterrain jusqu'aux Rigollots. Une difficulté pourrait être le maintien du centre de maintenance pendant la phase de travaux. Difficulté surmontable (maintien d'une voie opérationnelle pour le centre de maintenance, optimisation du séquençage des travaux avec l'ouverture du

centre prévu à Neuilly Plaisance, utilisation temporaire d'une autre infrastructure etc....), et ce scénario peut forcément s'envisager, puisqu'il a tenu la corde pendant des années du côté de la RATP.

Scénario 2 : Creusement d'un tunnel profond en direction de Château de Vincennes - en rose sur le plan 1

A défaut d'utiliser les voies existantes, l'autre solution pour préserver le bois, ses arbres et leurs racines, consisterait tout simplement à creuser un seul tunnel suffisamment profond. Un arboriste m'a indiqué que 30 mètres de terre saine sont nécessaires pour passer sans altération significative sous les racines et écosystème du bois. Ce qui revient à dire creuser au tunnelier à 40m de profondeur, pour que le haut de la voûte soit à plus de 30 mètres.

Ce tunnel profond pourrait emprunter l'axe Faure Pépinière pour se rendre directement vers le château de Vincennes. Et remonter un peu une fois sous l'avenue de Nogent. A étudier le lieu du puits d'extraction du tunnelier : emplacement temporaire du collège Cours Marigny, emplacement de la gare routière du château de Vincennes...

La difficulté serait ici que le nouveau tunnel serait plus profond que l'ancien. Mais on peut prévoir une correspondance en station entre la ligne 1 actuelle et une nouvelle ligne « Ibis » (1 à 2 minute de correspondance à prévoir finalement).

La jonction des 2 lignes est aussi envisageable, une contribution en parle, en « retravaillant » la profondeur de la station Château de Vincennes et en utilisant quelques hectomètres en direction de Bérault pour assurer toutes les remises à niveau avec la ligne actuelle.

Scénario 3 : Creusement d'un tunnel profond avec une boucle élargie pour redressement des voies - en bleu sur le plan 1

Afin d'assurer la remise à niveau avec la ligne actuelle à Château de Vincennes, on peut aussi prévoir d'utiliser une plus longue distance sous la voirie pour la remontée des voies du métro jusqu'à l'ancienne voie. Et donc limiter l'impact sur les arbres.

On peut ainsi passer plus à l'est vers l'avenue de la porte Jaune, traverser le bois à 40m sous terre jusqu'à l'avenue de Nogent, puis remonter progressivement.

L'extraction du tunnelier pourrait avoir lieu sous la voirie angle Avenue Nogent / Avenue Pépinière, évitant les espaces forestiers. Le tunnel serait alors fini en méthode traditionnelle jusque vers Château de Vincennes. On n'éviterait certainement pas l'effet cisaillement mentionné dans le dossier avec les voies d'arrière-gare, mais ça paraît un compromis très acceptable.

Scénario 4 : Arrivée du métro sur un terminus Bérault - Vincennes - en rouge sur le plan 1

Autre scénario pour éviter tout impact dans le bois : passer par la ville. Depuis les Rigollots, prolonger le métro au tunnelier sous la rue Defrance, passer sous le cimetière puis sous les voies du RER, avant de rejoindre la place Bérault où l'on créerait une station en correspondance à la fois avec la station Bérault et le RER Vincennes, qui servirait aussi de puits d'extraction du tunnelier.

Scénario 5 : Alternatives « propre » à la prolongation de la ligne 1 - en jaune sur le plan 2

Enfin dernier scénario que beaucoup évoquent pour épargner le bois : mettre en œuvre des alternatives propres, un tramway par exemple. Et cela semble réaliste sur le plateau (où on attend déjà le T1). Les rues autour des Rigollots sont peut-être plus étroites mais voici une proposition de bus électrique en site propre et à haute fréquence (inspirée d'une observation que j'ai pu lire).

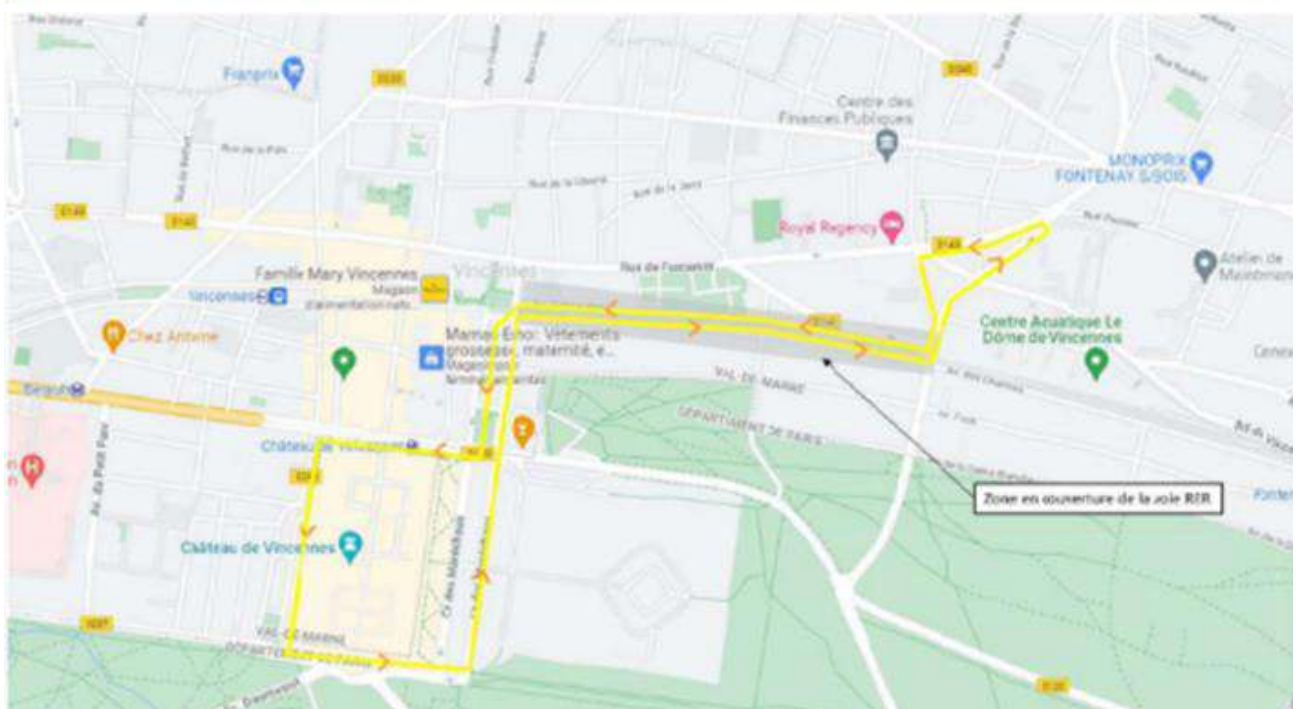
Créer un couloir de bus rue Defrance depuis l'angle Defrance / Pasteur, près du carrefour des rigollots, en partageant la piste cyclable et en supprimant une voie de stationnement, puis faire de même rue Clément Vienot.

Réaliser une couverture de la voie de RER jusqu'à la mairie de Vincennes pour faire circuler ce bus.

Créer un couloir de bus Cours Marigny côté rue du midi, en partageant la piste cyclable et en supprimant une voie de stationnement, puis faire de même avenue de Paris et tout autour du château, permettant au bus de contourner le château dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'au parc floral en site propre.

Créer un couloir de bus Cours Marigny côté est en partageant la piste cyclable et en supprimant une voie de stationnement. Le bus remonte jusqu'à la mairie de Vincennes, emprunte la couverture des voies de RER jusqu'à la caserne de pompiers de Vincennes

Créer enfin un couloir de bus rue Félix Faure en supprimant une voie de stationnement, jusqu'au point de départ.



Avis et commentaires d'IDF Mobilités :

Les différentes solutions alternatives présentées dans cette observation ont déjà été traitées dans les réponses des maîtres d'ouvrage au point 9.1.1.1 correspondant à l'observation 14 sur Registre N°1 de Paris : Collectif « Touche pas à mon Bois »

- Scénario 1 : Utilisation des voies d'arrière-gare - en jaune sur le plan 1 → cf. réponse à la solution alternative « utilisation des voies de maintenance existantes entre l'arrière-gare Château de Vincennes et l'Atelier de Maintenance des Trains »
- Scénario 2 : Creusement d'un tunnel profond en direction de Château de Vincennes - en rose sur le plan 1 → cf. réponse à la solution alternative « creusement au tunnelier sous le Bois avec un puits de sortie du tunnelier au niveau de la gare routière Château de Vincennes »
- Scénario 3 : Creusement d'un tunnel profond avec une boucle élargie pour redressement des voies - en bleu sur le plan 1 → cf. réponse à la solution alternative « creusement au tunnelier sous le Bois avec un puits de sortie du tunnelier au niveau de l'AV Nogent/ Av. de la Pépinière »
- Scénario 4 : Arrivée du métro sur un terminus Bérault - Vincennes - en rouge sur le plan 1 → cf. réponse à la solution alternative « creusement au tunnelier sous la ville avec un puits de sortie du tunnelier à côté de la station Bérault »
- Scénario 5 : Alternatives « propre » à la prolongation de la ligne 1 - en jaune sur le plan 2
 - o Mettre en œuvre des alternatives propres, un tramway par exemple → cf. réponse à la solution alternative « réalisation d'un tramway »
 - o Créer un couloir de bus → cf. réponse à la solution alternative « création d'un site propre »

Appréciations de la commission d'enquête :

Se reporter aux appréciations de la commission sous les points 3.2.9.1.1.1 et 3.2.9.1.1.6 ci-dessus.

Les solutions proposées dans cette observation paraissent soit peu réalistes soit techniquement difficiles à réaliser, soit impactant le fonctionnement de services publics existants de manière durable.

3.2.9.1.1.8. Mail 6669 d'un anonyme

En conséquence, je demande à la commission d'enquête de demander à Ile de France Mobilité de prendre l'engagement ferme de modifier à la marge le tracé pour s'écarter des habitations au niveau de l'avenue de la Dame Blanche, comme figuré sur le croquis joint à mon observation.

De manière plus précise, je demande :

1/ le décalage de l'ouvrage d'entonnement d'au moins 25 mètres plus loin dans le Bois pour l'éloigner des habitations

2/ le déplacement du poste de redressement d'au moins 25 mètres plus loin dans le bois pour l'éloigner des habitations et son enterrement

3/ le déplacement de l'ouvrage de ventilation d'au moins 40 mètres plus loin dans le Bois - ce poste de ventilation ne nécessite pas d'être proche de la route, comme en témoigne le positionnement de celui déjà existant au niveau de la route du donjon, derrière le jeu de boules de Vincennes, qui est au beau milieu du bois Incidemment, décaler ainsi la zone travaux de 25 mètres dans le bois permettra

1/ de préserver l'alignement de chênes et marronniers centenaires qui borde l'avenue de la Dame Blanche et qui sont les arbres les plus remarquables de cette portion du bois,

2/ de maintenir ouverte pendant toute la durée des travaux les promenades de l'avenue de la Dame Blanche et de la route du donjon, qui sont des axes extrêmement empruntés par les usagers du bois, et 3/ d'isoler les bruits des travaux en maintenant une barrière végétale.



Avis et commentaires d'IDF Mobilités :

La reprise du tracé de métro pour reculer l'ouvrage d'entonnement de 25 m par rapport à l'Av. de la Dame Blanche, modifierait les courbes permises à la fois pour le maintien de la vitesse commerciale et pour les règles de traçage des trajectoires de voie en alignement de l'arrière-gare du terminus Château de Vincennes (arrière-gare située sous le Bois de Vincennes). **Le tracé alternatif présenté n'est pas compatible avec ces paramètres.**

De plus, l'impact d'un recul de l'entonnement dans le bois serait plus fort que le tracé actuel, car cela l'éloigne de l'avenue de la Dame Blanche, nécessitant de ce fait de réaliser des plateformes viaries pour l'entrée et la sortie des camions de chantier ; de telles contraintes nécessiteraient des abattages d'arbres supplémentaires. In fine, dans la solution alternative proposée, l'emprise chantier serait encore plus invasive au cœur du bois que le tracé prévu à ce stade qui a été conçu pour assurer le meilleur compromis entre la réalisation du projet et la minimisation de l'impact sur le bois.

Cette proposition ne permettrait pas d'éviter l'abattage d'arbres en alignement le long de l'avenue de la Dame Blanche, du fait du gabarit des engins de chantiers et camions nécessaires à acheminer sur l'emprise travaux. Les travaux sur la route du Donjon se feraient sur la dernière portion de cette voie forestière, sur un linéaire très contraint.

Concernant le déplacement du poste de redressement, le positionnement de ce type d'ouvrage technique est le résultat d'un calcul complexe qui prend en compte :

- La vitesse d'exploitation maximale que permet le système ;
- Le nombre de voitures par navettes ;
- Le type de matériel roulant ;
- Le profil de la voie, donc les pentes qui ici sont élevées ;
- La distance en interstation.

Un tel ouvrage technique doit être situé à proximité directe d'une voirie, d'une part car il est alimenté par haute tension depuis la voirie, et d'autre part pour être accessible par camion 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

7 afin d'assurer sa maintenance et de garantir la résolution rapide des défaillances électriques (qui pénaliseraient l'exploitation de l'ensemble de la ligne).

Néanmoins, les maîtres d'ouvrage ont confirmé lors des réunions publiques, être en capacité de retenir la solution d'un poste de redressement enfoui. Cette solution pose toutefois d'autres contraintes techniques. Concernant la proposition de déplacement de l'ouvrage de ventilation, celui-ci est déjà situé dans le bois, à une distance réglementaire de plus de 8 m des façades des immeubles de l'avenue de la Dame Blanche. Son déplacement n'est pas justifié.

Appréciations de la commission d'enquête :

Se reporter aux appréciations de la commission sous les points 3.2.9.1.1.1 et 3.2.9.1.1.6 ci-dessus.

Les solutions proposées dans cette observation paraissent également peu réalistes ou techniquement difficilement réalisables et certaines d'entre elles impacteraient encore davantage le bois de Vincennes.

Enfin le déplacement du poste de redressement compte tenu de la nécessité de le disposer tout à la fois à proximité d'une voirie suffisamment carrossable et à proximité des voies alimentées ne paraît pas réalisable.

Et il convient de noter également que le fait de l'enterrer ne résoudrait pas tous les problèmes car il serait nécessaire de le recouvrir d'une dalle de 250 m², non végétalisable.

3.2.9.1.1.9.Mail 7172 de M. Marty

Veillez trouver en PJ mon argumentaire contre ce projet en l'état.

Ingénieur des Ponts et Chaussées - Directeur Développement Durable

Je suis contre ce projet en l'état actuel car certes il faut améliorer les solutions de mobilité pour le bas de Fontenay, le haut de Fontenay et l'est de Montreuil mais pas dans ces conditions. Le projet actuel répond aux attentes socio-économiques de ces habitants et des élus mais il me semble qu'il y a d'autres solutions plus consensuelles avec un bien meilleur bilan économique et environnemental, ce qu'ont d'ailleurs souligné le SGPI et l'Autorité environnementale.

Je rappelle que le prolongement de la Ligne 1 du métro, initialement prévu jusqu'aux Rigollots, a fait l'objet d'une étude de préfaisabilité en 2006, avant d'être intégré dans un projet plus global de maillage jusqu'à Val de Fontenay en cohérence avec le développement du réseau Grand Paris Express (GPE) et les grands objectifs du SDRIF. Il est apparu d'emblée que le tracé compris entre Château de Vincennes et Val de Fontenay ne se prêtait qu'à une insertion en souterrain. C'est donc pour ces différentes raisons que la RATP et Île-de-France Mobilités ont fait le choix, à l'époque, d'une insertion entièrement souterraine du prolongement de la Ligne 1 du métro depuis l'arrière-gare existante de Château de Vincennes en utilisant les tunnels existants jusqu'à Val de Fontenay. Pourquoi ce qui était possible en 2006 (voir figure ci-dessous) ne l'est plus aujourd'hui ?



Figure 1 - Plan du prolongement de la Ligne 1 envisagé dans le cadre de l'étude de 2006 de la RATP

La concertation de 2014 a fait l'objet de plusieurs dizaines de réunions et de rapports pour arbitrer entre les 3 stations intermédiaires ou pour la localisation exacte de la station Rigollots mais curieusement rien n'a été dit à l'époque sur la création de nouveaux tunnels en bordure du Bois de Vincennes !! On découvre aujourd'hui qu'il faut deux nouveaux tunnels séparés qui vont engendrer des nuisances majeures pendant 10 ans au motif qu'il faut "éviter les effets de cisaillement (croisements de voies ferrées), et assurer un accès stratégique à l'atelier de maintenance des trains de Fontenay-sous-Bois lors de la phase travaux". J'estime que ce sujet de crispation important pour les riverains mériterait d'être clairement explicité au lieu d'être évacué en 2 lignes par le maître d'ouvrage. Peut-être que la réutilisation des tunnels existants engendrera des contraintes d'exploitation pour la RATP, mais après tout si c'est un projet d'utilité publique pourquoi ne pas miser sur la solidarité des utilisateurs de ces lignes ? D'autant que je suis persuadé qu'avec un peu d'innovation participative, sujet sur lequel la RATP est en pointe, on peut sûrement trouver des solutions pour minimiser ces contraintes.

Si l'on abandonne ces deux nouveaux tunnels excavés depuis la surface (figure ci-dessous) et si le poste de redressement est bien enterré, comme cela a été promis en réunion, alors plus besoin de déclasser 6 hectares du Bois de Vincennes, plus d'arrachage d'arbres centenaires...cela fait tout d'un coup près de 100000 opposants en moins au projet !! Ce n'est pas rien même si les risques hydrogéologiques pointés du doigt par l'autorité environnementale restent préoccupants.



Figure 88 - Méthodes constructives du raccordement au tunnel de la ligne existante (Sources : Ingerop sur la base de données RATP)

Par ailleurs la réutilisation des tunnels existants vers l'AMT réduit de façon importante le coût des travaux puisque c'est pratiquement 1,5 km de tunnels en moins et probablement entre 100 et 200 millions d'économie ce qui arrangerait bien ce projet aujourd'hui non rentable et faciliterait son approbation dans le contrat de plan Etat/Région. En effet, la valeur actualisée nette du projet qui est négative de 200M€ dans des hypothèses très optimistes pourrait tout aussi bien être négative de 600 à 800M€ compte tenu du développement massif du télétravail et des incertitudes sur le contexte économique futur donc toute réduction des coûts va dans le sens de la sécurisation du prolongement.

Je rappelle enfin que 2 des 3 conclusions de la CNDP de 2014 étaient une forte demande de transparence sur les données et le mode de décision ainsi que l'attente de la poursuite du dialogue à l'issue de la concertation.

En conclusion, il me semble nécessaire que la CNDP demande au maître d'ouvrage de réétudier la possibilité d'utiliser les tunnels existants sur le tronçon Château de Vincennes - Rigollots comme cela avait été fait en 2006 et que ceci soit un préalable à la déclaration d'Utilité Publique de même que les approfondissements demandés par ailleurs par le SGPI et l'Autorité Environnementale.

Bien entendu la mise à jour du dossier devra être présentée au public pour prolonger la démarche participative très appréciée jusqu'ici.

Appréciations d'IDF Mobilités :

→ cf. reprise de la réponse des maîtres d'ouvrage à l'une des propositions alternatives de l'observation 14 sur Registre N°1 de Paris : Collectif « Touche pas à mon Bois », traitée ci-avant au point 9.1.1.1.

Au-delà des voies empruntées quotidiennement par les rames transportant les voyageurs, le métro parisien dispose d'un ensemble de voies techniques qui servent au garage des rames, à leur entretien ou à l'accès à des centres de maintenance : c'est le cas des voies d'accès à l'Atelier de Maintenance Patrimonial (AMT) de Fontenay-sous-Bois indispensables au bon fonctionnement du métro. Ces voies ne peuvent être utilisées et n'ont pas été conçues pour le transport de voyageurs.

L'AMT de Fontenay-sous-Bois assure la maintenance préventive de tous les métros à pneu du réseau francilien (M1, M4, M6, M11, M14), ainsi que le garage d'une partie des rames de la Ligne 1 en heures

creuses.

Les maîtres d'ouvrage ont clairement rappelé dans le cadre des réunions publiques le caractère stratégique de l'AMT, un outil industriel au service de six lignes de métro. La réutilisation des voies d'accès à l'AMT pour le prolongement de la Ligne 1 ne peut s'envisager pour au moins trois raisons :

- **L'agrandissement de ce tunnel** avec une ou deux voies supplémentaires pour le passage de rames commerciales **imposerait la fermeture de l'accès à l'AMT pendant plusieurs années pour les travaux, rendant impossible la maintenance de toutes les rames** à pneu entretenues dans cet atelier, avec des incidences non acceptables sur l'exploitation et la qualité de service des six lignes de métro concernées. **Cette interruption de maintenance sur un équipement industriel de niveau régional ne peut être envisagée** ni par l'autorité organisatrice Ile-de-France Mobilités ni par l'exploitant RATP. Elle se traduirait en outre par une opposition ferme des usagers et des associations qui les représentent.
- Le tunnel actuel de raccordement entre l'arrière-gare et l'AMT passe de deux à une voie. Si un second tunnel à une voie devait être mis en œuvre, il faudrait également créer un ouvrage d'entonnement à l'existant à un niveau de profondeur tellement faible, que seule la méthode de réalisation à ciel ouvert serait possible techniquement. **La localisation de cet ouvrage serait en plein tissu urbain de Vincennes, des expropriations sur les avoisinants** seraient également à prévoir. De plus, l'actuel tunnel à une voie fait un angle de plus de 70 degrés. Le matériel roulant ne peut aller au-delà des 3km/h en entrée et sortie de l'AMT. Ce tunnel devrait également être repris et reconstruit à ciel ouvert pour se raccorder à l'ouvrage d'entonnement, et permettre au train d'atteindre la vitesse commerciale de 80km/h pour respecter les intervalles en heures de pointe. **La réutilisation des infrastructures actuelles n'est donc ni simple ni sans conséquences et a des impacts considérables sur le tissu urbain alentour, autant sur le volet foncier que social.**
- **Un dernier point est la contrainte sur les places de remisages. En effet la réutilisation des voies d'accès à l'AMT aurait aussi pour effet la suppression des places de remisage existantes pour les rames de la Ligne 1** qu'il faudrait recréer ailleurs par un allongement de l'arrière-gare, avec d'autres impacts urbains et un surcoût important pour le projet qui remettrait en cause le principe même de sa réalisation.

Appréciations de la commission d'enquête :

Se reporter aux appréciations de la commission sous les points 3.2.9.1.1.1 et 3.2.9.1.1.6 ci-dessus.

Les solutions proposées dans cette observation paraissent également peu réalistes ou techniquement difficilement réalisables et certaines d'entre elles impacteraient encore davantage le tissu urbain de Vincennes entraînant des expropriations supplémentaires.

3.2.9.1.1.10. Courrier N°22 du registre papier de la Préfecture du Val de Marne

M. GERARD et M. THIRY ont écrit :

Le tracé que nous proposons en tant qu'alternative à celui actuellement présenté aux citoyens dans le cadre de l'enquête publique qui se déroule sous votre autorité, a pour but de réduire au maximum l'impact des zones de déboisements.

A cet effet, la zone « d'emprise d'entonnement de 7.200 m² » présentement projetée le long de l'avenue de la Dame Blanche (Fontenay-sous-Bois) sera déplacée vers le sud et implantée comme indiquée dans le plan ci-joint au présent courrier, sur la prairie située approximativement à 150/200 m de l'avenue. Il est à noter que cette prairie est desservie par une voie existante qui permettra l'accès et la sortie des camions (déblaiements des terres éventuelles, tunnelier etc..).

Cette solution a l'avantage en outre de réduire les nuisances sonores, de maintenir la fluidité de la circulation sur l'avenue de la Dame Blanche jusqu'à Nogent sur Marne et de minimiser la pollution (poussières de chantier, combustibles brûlés, particules diverses etc).



Appréciations d'IDF Mobilités :

Le tunnel proposé en sortie de l'ouvrage de raccordement aurait un angle de plus de 70 degrés., ce qui ne permet pas au train d'atteindre la vitesse commerciale de 80km/h pour respecter les intervalles en heures de pointe. **Du point de vue de l'exploitation, il n'est donc pas viable.**

Outre le fait que la solution n'est pas favorable d'un point de vue de l'exploitation, l'augmentation du linéaire de 500 m environ viendrait surenchéris le coût du projet d'environ 120-150M€.

Enfin, les besoins en emprises pour le puits de sortie de tunnelier au niveau de la prairie d'une surface de 7200 m² et le raccordement à l'arrière-gare existante réalisé en partie à ciel ouvert et en méthode traditionnelle **auraient toujours un impact sur le site classé du bois de Vincennes.**

Appréciations de la commission d'enquête :

La solution proposée difficilement viable du point de vue de l'exploitation entrainerait un surcoût du projet de 120 à 150 M€, projet déjà estimé par ailleurs comme trop couteux !

Enfin elle ne supprimerait en aucune manière l'impact sur le site classé du bois de Vincennes.

3.2.9.1.1.11.Courrier N°23 du registre papier de la Préfecture du Val de Marne

M. GERARD et M. THIRY ont écrit ce second courrier :

Nous faisons suite à nos précédents courriers et vous présentons, en pièce jointe, un schéma de principe concernant la création d'une ligne de métro dénommée « 1 EST » que vous voudrez bien considérer comme une alternative au projet actuel proposé par IDF Mobilités et RATP.

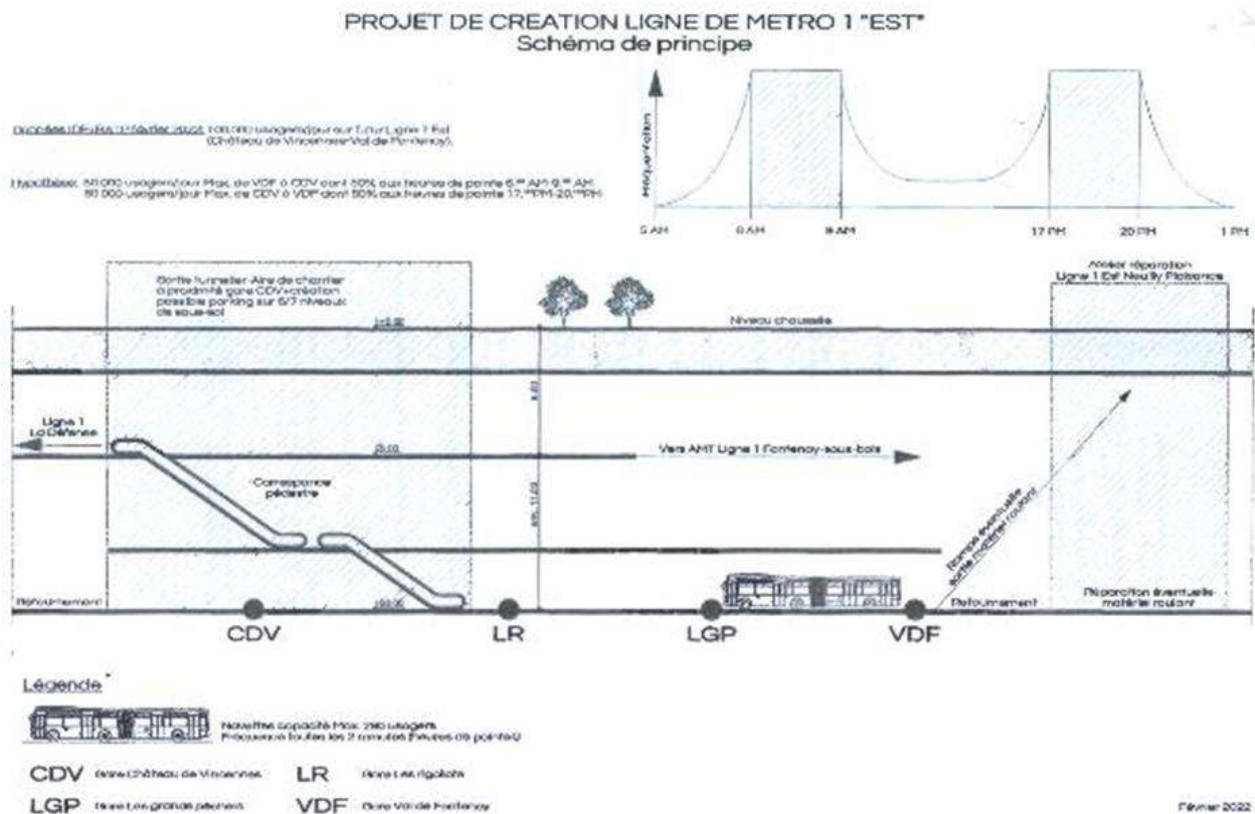
Cette nouvelle ligne de métro « 1 EST » desservira les stations projetées par IDF Mobilités et RATP et sera réalisée de bout en bout par tunnelier :

- Entrée du matériel à Neuilly-Plaisance et sortie à proximité de l'existante station « Château de Vincennes » de la ligne 1.
- Une correspondance pédestre sera réalisée entre la ligne 1 et la ligne « 1 EST » à la station « Château de Vincennes ».
- L'emplacement de sortie du tunnelier donnera l'opportunité au maître d'ouvrage et à la ville de Vincennes de créer un ensemble de parkings sur 6 à 7 niveaux en sous-sol, destinés à accueillir, notamment, le trafic automobile venant de l'est parisien
- La nouvelle desserte Château de Vincennes - Les Rigollots - Les Grands Pêcheurs - Val de Fontenay sera assurée par des véhicules autonomes électriques (VAE) dont l'entretien courant sera réalisé dans les ateliers souterrains de Val de Fontenay et/ou Neuilly-Plaisance.

Par VAE, nous entendons tous moyens autonomes électriques de transport qui devront être conçus et adaptés aux besoins de cette nouvelle ligne : en heures de pointe, en reprenant les données fournies par IDF Mobilités - RATP, les besoins de transport sont calculés sur la base de 280 usagers maximum chaque 2 minutes à chaque extrémité de la ligne. Le matériel roulant nécessaire est estimé sur ces bases à moins d'1/3 de la capacité offerte actuellement par les rames (de 6 wagons) telles qu'aujourd'hui en service sur la ligne 1.

Ceci entraînera une économie conséquente en investissement de matériels roulant, en coûts d'exploitation, ainsi qu'une diminution de la pollution.

- Des rampes d'accès seront prévues pour la remontée en surface du matériel, afin de permettre les réparations lourdes.
- Le projet n'entraînera du côté du bois de Vincennes aucune dégradation de l'environnement autre que la surface nécessaire à la sortie du tunnelier, aux besoins propres du chantier et à la création éventuelle d'une structure de parkings. Cet emplacement est prévu en bordure du bois de Vincennes à proximité des bâtiments «Fort de Vincennes », à l'écart de toute habitation et aire de loisirs.



Appréciations d'IDF Mobilités :

Nous comprenons de la proposition de MM Gérard et Thyry que **la Ligne 1Est ne consiste pas en une ligne de métro mais en un tunnel routier utilisé par toute une gamme de véhicules autonomes électriques publics** : « *Par VAE, nous entendons tous moyens autonomes électriques de transport qui devront être conçus et adaptés aux besoins de cette nouvelle ligne* ».

Nous comprenons par ailleurs que le parking en souterrain, accueillerait les véhicules qui arriveraient de l'Est parisien par la voirie de Fontenay-sous-Bois ou par le bois de Vincennes et que ce projet de parking-relais (P+R) serait indépendant du projet « Tunnel VAE 1 Est ». Un tel équipement serait contraire aux nouvelles politiques de mobilité qui visent à favoriser les rabattements vers le réseau lourd (train et métro) par des bus, et des modes doux en proche couronne et vers des P+R en moyenne ou grande couronne.

Nous comprenons enfin que la proposition laisse entendre que les véhicules électriques seraient tous des véhicules publics mais qu'ils pourraient être différents selon le niveau de fréquentation aux différentes heures de la journée.

Cette proposition appelle les interrogations suivantes :

- En termes de trafic, pour un tunnel souterrain de même taille que le prolongement proposé, une double voirie souterraine pour VAE ne permettrait pas d'utiliser des véhicules très capacitaires en double sens, probablement pas plus capacitaires que des minibus (la moitié des bus standards), avec une fréquence pas supérieure à celle des métros, donc globalement deux fois meilleure que le bus. Au total, cela reviendrait à une capacité de l'ordre de celle des bus en surface (~1000 voy/heure) sans rapport avec le besoin du secteur.
- Inadaptée aux nouvelles politiques de mobilité qui visent à dissuader les véhicules privés à aller au cœur des agglomérations (pas de P+R en frange du bois de Vincennes).
- Il paraît non pertinent de faire circuler des VAE « publics » en tunnel alors même qu'il existe une offre de voirie en surface pour les accueillir (ce qui n'est pas le cas pour le métro) ?
- Dans l'hypothèse où ce tunnel « VAE 1 Est » était créé, il imposerait des rampes conséquentes aux deux extrémités (Neuilly-Plaisance à l'Est, Château de Vincennes à l'ouest) qui auraient des impacts importants sur le quartier Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance et sur le secteur du Bois et du Château de Vincennes. Il est fort probable qu'il n'y ait pas d'acceptabilité sociale, politique et réglementaire (site du Château de Vincennes),
- La proposition n'indique pas comment s'effectuerait le système d'arrêts dans les stations intermédiaires de Grands Pêcheurs et Rigollots : quand un VAE s'arrête pour déposer ou reprendre des passagers les véhicules que font les véhicules qui suivent ? ils attendent ? Nul doute que des stations avec quais, de dimensions et de profondeur importantes seraient requises comme pour le métro
- La rupture de charge entre la Ligne 1 existante et la nouvelle ligne VAE public 1 à Château de Vincennes serait certainement longue et dissuasive puisque le terminus de nouvelle Ligne 1 Est ne pourrait en aucun cas impacter l'arrière-gare de la Ligne 1 et les voies d'accès à l'AMT.

En résumé la proposition apparaît inadaptée pour les raisons suivantes :

- **Pas dans les gammes de trafic attendus ;**
- **Peu réaliste d'un point de vue technique**, les solutions de « VAE hétérogènes inégalement massifiés » n'étant pas éprouvées à ce stade, et moins encore en tunnel ;
- Imprécise sur le dispositif de dépose-reprise dans les stations intermédiaires ;
- **Plus impactante sur l'environnement urbain, paysager aux deux extrémités** (P+R de 7 niveaux, rampes d'accès du tunnel, pérennes dans le paysage) ;
- **Dissuasive pour l'usage de ce nouveau mode** compte tenu de son impact en termes de rupture de charge ;
- Enfin, faute de connaissance sur les matériels mis en œuvre dans cette solution, l'économie conséquente annoncée en investissement de matériels roulant, en coûts d'exploitation, ainsi qu'une diminution de la pollution n'est pas avérée.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les solutions proposées dans cette observation paraissent également peu réalistes ou techniquement difficilement réalisables.

La rupture de charge qu'elle implique entre la Ligne 1 existante et la nouvelle ligne VAE public 1 à Château de Vincennes serait effectivement longue et peu efficace et condamne à elle seule cette solution alternative.

3.2.9.1.2. Question complémentaire de la commission d'enquête**Question :**

Il est demandé à IDF Mobilités de se prononcer sur chacune des propositions détaillées ci-avant

→. Cf réponses des maîtres d'ouvrage apportées aux différentes solutions alternatives présentées ci-dessus.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que la plupart des solutions alternatives proposées souvent peu réalistes, techniquement difficilement réalisables voire plus coûteuses ne peuvent pas se substituer au projet mis à l'enquête.

3.2.9.2. Les informations préalables**3.2.9.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème**

Observation N°10 de Mme GUERIN sur le registre papier N°2 de Vincennes qui a écrit :
« Aucune réunion préalable d'information aux riverains du bois »

Observation N°21 de Mme BRETON sur le registre papier N°2 de Vincennes qui a écrit : « Il est très difficile d'obtenir des informations précises et claires sur le chantier, en particulier pour la partie qui doit traverser le bois de Vincennes : Si les documents parlent d'un ouvrage souterrain à terme, y aura-t-il une tranchée à ciel ouvert pendant toute la durée des travaux ? Sera-t-il possible d'accéder au bois depuis la rue de la Pépinière ? Y aura-t-il une passerelle pour traverser la tranchée ? Ou bien l'accès au bois sera-t-il impossible entre la station Château de Vincennes et la sortie du tunnelier ? »

Observation N°5 d'un anonyme sur le registre papier N°3 de Vincennes qui a écrit :
« Désinformation volontaire et systématique. Pourquoi le document « Enquête publique » n'a pas été mis dans ma boîte aux lettres ? Dans toutes les boîtes aux lettres ? Pourquoi n'a-t-on pas reçu non plus le Vincennes Informations le 10 février 2022 ? Pourquoi n'a-t-on pas le Val de Marne Information ? Les Vincennois ne doivent pas recevoir ces informations factieuses ? Volontairement ? Cela me scandalise »

Observation N°8 d'une personne à la signature illisible, sur le registre papier N°6 de Vincennes qui a écrit : « Pour glaner des informations, il faut compulsier les milliers de pages des documents professionnel... Il est navrant de constater que des organismes d'Etat aient pu cautionner l'impression d'un tel document « grand public » qui relève plus de la désinformation ».

Observation N°22 du cabinet d'avocats HUGLO LEPAGE sur le registre papier N°7 de Vincennes qui a écrit : « C'est pourquoi l'étude l'impact doit comporter une description précise et une évaluation chiffrée des bruits susceptibles d'être engendrés, ainsi que des mesures prévues, notamment des mesures compensatoires et de suivi, et ce plus encore lorsqu'il s'agit d'une installation ayant vocation à fonctionner de manière quasi-continue. De telles lacunes et omissions revêtent, compte tenu en particulier de l'existence d'habitations et d'établissements sensible proches, un caractère substantiel. Non seulement elles nuisent

à l'information donnée au public, mais elles peuvent aussi conduire le préfet, in fine, à sous-estimer les effets de l'installation sur son voisinage immédiat » Et plus loin : « Eu égard notamment au coût de construction, évalué à 1,6 milliard d'euros en valeur actualisée 2011, l'insuffisance dont se trouvait ainsi entachée l'évaluation économique et sociale a donc eu pour effet de nuire à l'information complète de la population, et été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative ».

Observation N°1 de la Clinique vétérinaire Amical'vét sur le registre papier N°1 de Fontenay-sous-Bois qui a écrit : « Manque d'informations directes quant à notre implication foncière »

Observation N°14 d'un anonyme sur le registre papier N°2 de Fontenay-sous-Bois qui a écrit : « Je refuse de signer ce projet car il n'y a aucune information concernant ce projet »

Courrier N°10 de M. FUKS sur le registre papier de la Préfecture du 94 qui a écrit : « Aucune information n'est fournie concernant des concentrations en polluants atmosphériques ».

Mail 33 de la Clinique Vétérinaire avenue de la République à Fontenay-sous-Bois qui a écrit : « Manque d'informations directes et officielle quant à notre implication foncière dans le projet »

Mail 119 de M. DENIS qui a écrit : « A déplorer l'absence totale d'une information formelle sur les implications foncières et financières à l'égard des propriétaires et exploitants des parcelles potentiellement concernées par le projet ! »

Mail 1011 d'un anonyme qui a écrit : « Je voudrais plus d'informations en ce qui concerne les expropriations : qui fixe le prix dans le cadre des expropriations ? »

Mail 1259 d'un anonyme qui a écrit : « Par ailleurs, aucune information dans le dossier d'enquête mentionnant la surface qui sera effectivement utilisée par les besoins de transport ».

Mail 1698 d'un anonyme qui a écrit : « Et comme souvent : peu de communication et d'information avant cette enquête publique, un projet qui aurait été engagé discrètement sans consulter ouvertement les citoyens ou citoyennes en amont s'il n'y avait pas eu des « lanceurs d'alerte ».

Mail 2043 de Mme Marty qui a écrit : « Les informations détaillées et en synthèse ne sont pas toutes cohérentes ».

Mail 2241 de Mme RUERA qui a écrit : « J'aimerais avoir plus d'informations sur les travaux au niveau du bois de Vincennes pour éviter les fausses informations qui circulent sur ce projet »

Mail 2654 de M. RIMBERT qui a écrit : « L'information donnée à la population ces dernières années, tant par voie de presse que lors de réunions m'a permis de bien comprendre le projet. Les élus ont été associés à toutes les étapes et ont régulièrement communiqué ».

Mail 3665 de Mme MARTY qui a écrit : « Aucune information n'a été donnée aux riverains sur les dommages qui pourraient être infligés à leurs logements ou leurs activités, et pourtant l'enquête est ouverte (preuve de notre présente déposition) ».

Mail 3900 d'un anonyme qui a écrit : « Il nous a été signifié que la rue Edmond Michelet serait probablement diminuée et rendue à sens unique afin que l'emprise des travaux soit plus importante encore sur l'existant. A ce jour, nous n'avons pas d'informations précises sur ce point qui pourrait être très préjudiciable à l'activité ».

Mail 4028 de Mme DELMAS qui a écrit : « Ou trouver les informations sur la base arrière à Neuilly-Plaisance ??? ».

Mail 4098 de M. (ou Mme) RIFFARD a écrit : « Nous pouvons nous interroger sur l'existence d'études sérieuses sur notre zone précédant la décision d'implantation du CDT à Neuilly

Plaisance puisque les documents d'enquête publique ne nous apportent aucune information exploitable au regard des nuisances prévisibles d'un chantier de 6 années (jusqu'à 10 possibles avec les retards, nous a-t-on dit à la dernière réunion) et que les réponses données ne font état que d'études de sols et autres nuisances effectuées avant la modification du projet initial et la décision d'installer le CDT à Neuilly Plaisance ».

Mail 4636 de M. VANDEBEUQUE qui a écrit : « À Paris 12ème aucune réunion d'information sur les quartiers qui accèdent facilement au bois de Vincennes ».

Mail 4705 d'un anonyme qui a écrit : « Comment se fait-il qu'aucune information, ni communication sur ce sujet n'ai été mis à la disposition du grand public de manière évidente, et ce largement ? ».

Mail 6025 de M. POLESE pour la société Batisanté qui a écrit : « Enfin, nous n'avons pas d'information sur la date à laquelle nous devons quitter les bâtiments (Est-ce 2027 ? ou plus tôt ?), et l'absence de cette information est source d'angoisse pour les salariés, ceux qui ont investi dans un logement à Neuilly Plaisance, Rosny, Fontenay, Villemomble, et tous les autres qui craignent de voir leur temps de transport augmenté sensiblement, certains pour venir au bureau, d'autres pour se rendre sur les sites de nos clients. »

Mail 6257 d'un anonyme qui a écrit : « Préalablement à l'enquête publique, aucune information précise sur le projet, le tracé et les modalités n'a été communiquée en anticipation à l'opinion publique. Ainsi les plans d'implantation des travaux, les conséquences sur l'environnement et le Bois ont été connus au moment de l'EP ».

Mail 7151 de Mme ROBERT qui a écrit : « Nous avons été plusieurs à dénoncer le manque d'information de la part de la mairie du 12 sur ce projet et les commissaires enquêteurs présents ont reconnu ce manque. Il n'y a aucune information qui circule sur le site de la mairie sur ce projet ».

Mail 7152 d'un anonyme qui a écrit : « Je suis profondément scandalisée que les parisiens n'aient aucune information sur ce qui risque de se passer dans le bois de Vincennes. Je demande une prolongation de l'enquête publique car la mairie de Paris n'a aucunement communiqué à ses administrés ».

Mail 7462 de Mme NEDELEC qui a écrit : « Une concertation décevante et une information du public insuffisante. L'information du public et des riverains sur les impacts des travaux à venir a été et reste insuffisante ».

Mail 7620 d'un anonyme qui a écrit : « Bien que la ville de Paris soit un des acteurs du projet, par son emprise sur le bois de Vincennes, aucune information sur le projet n'a été fournie aux millions d'habitants parisiens, ni par la mairie de Paris, ni par celle de Paris 12. Il semble que cela soit un dysfonctionnement majeur au niveau de l'information du public, qui pourtant apprécie d'autant plus le bois de Vincennes qu'elle manque cruellement de grands espaces verts intra-muros et d'espaces verts en général (3,1 m² par habitants alors qu'au moins 10m²/habitants est la norme requise ».

3.2.9.2.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

Certaines observations affirment qu'aucune information à la population n'a précédé cette enquête depuis la concertation de 2014-2015. Mais le mail 2654 ci-dessus affirme le contraire. Entre la concertation effectuée en 2014-2015, y a-t-il eu des réunions pour tenir le public au courant des évolutions du dossier présenté lors de la concertation ? Et spécialement le public a-t-il été tenu au courant du changement intervenu pour l'implantation du centre de dépannage des trains (CDT) sur Neuilly-Plaisance au lieu de Fontenay-sous-Bois.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le bilan de la concertation a été publié sur le site du projet à l'été 2015 après son approbation au Conseil d'Ile-de-France Mobilités de juillet 2015.

Une Lettre d'info n°1 a été diffusée en décembre 2016, pour expliquer le choix du tracé retenu, passant par Grands Pêcheurs.

Une Lettre d'info n°2 a été diffusée en février 2021, pour informer sur l'approbation en Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 9 décembre 2020 du schéma de principe et du dossier d'enquête publique.

Cette Lettre d'info n°2 présentait le plan général du projet avec l'arrière-gare de la station Val de Fontenay dans sa configuration réduite avec le puits d'entrée du tunnelier (qui constituera ensuite le centre de dépannage des trains) sur le territoire de Neuilly-Plaisance.

Le dossier d'information présentant le contenu du dossier d'enquête publique a été diffusé au moment de l'enquête en février 2022.

Dans le cas particulier des entreprises de la zone d'activité de La Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance, un premier contact a été pris avec l'association syndicale libre Fontaine du Vaisseau en février 2021 et, à la demande de la Ville de Neuilly-Plaisance, Ile-de-France Mobilités a organisé le 5 juillet 2021, en collaboration avec la Ville, une réunion d'information à destination de l'ensemble des entreprises de la zone d'activité. Trois entreprises ont été présentes ou représentées lors de cette réunion.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note de la diffusion des lettres d'info N°1 et N°2.

Elle note cependant que la lettre d'info N°2 mentionnant le puits d'entrée du tunnelier sur le territoire de Neuilly-Plaisance ne date que de février 2021 et que sa diffusion n'a pas permis de toucher une part importante de la population de Neuilly-Plaisance laquelle n'a découvert son existence qu'à l'occasion de l'enquête publique d'où la forte mobilisation de la population contre cette proposition.

Question N°2 :

Il semble que toutes les personnes ou entreprises susceptibles d'être expropriées n'aient pas été prévenues de leur possible expropriation. Quel type d'information préalable leur a été diffusée ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

À ce stade du projet, la maîtrise d'ouvrage ne peut s'engager formellement sur les parcelles à acquérir. La démarche auprès des personnes ou entreprises susceptibles d'être expropriées ne peut être engagée que lorsque le projet est déclaré d'utilité publique. Tant qu'il n'est pas déclaré d'utilité publique, il reste virtuel. Une fois que le projet est déclaré d'utilité publique les personnes ou entreprises susceptibles d'être expropriées sont contactées individuellement pour préciser :

- Les travaux de réalisation de l'opération sont prévus à horizon 2028 ;
- Les modalités de la négociation amiable réalisées avec l'appui d'un agent foncier ;
- Les modalités de mise en œuvre d'une enquête parcellaire réalisée sous l'égide d'une commission d'enquête indépendante désignée par le tribunal administratif.

En l'état actuel d'avancement du projet et sous réserve de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique en 2023, l'enquête parcellaire, d'une durée d'un mois environ pourrait intervenir en 2025-2026.

Les propriétaires seront alors tenus d'informer leurs locataires éventuels de l'ouverture d'une enquête parcellaire. Les négociations amiables seront systématiquement privilégiées, tandis que la procédure d'expropriation ne sera utilisée qu'en dernier recours si les négociations ne peuvent aboutir à un accord des deux parties. Dans le cas où cette procédure serait engagée, celle-ci est très encadrée par la loi et soumise à arbitrage d'un Juge de l'expropriation, notamment concernant le montant des indemnités.

Une fois remis le rapport de la commission d'enquête à la préfète du Val de Marne et au Tribunal administratif de Melun la maîtrise d'ouvrage se tient, à partir de l'été 2022 à la disposition de toute personne, physique ou morale, qui souhaiterait plus d'informations sur les acquisitions foncières nécessaires au projet.

Ces premières prises de contact ne sauraient constituer des négociations à proprement parler puisque l'agent foncier n'aura pas été désigné et que les financements dédiés aux acquisitions foncières demandés dans le cadre du Contrat Plan Etat-Région 2023-2027 n'auront pas été négociés entre l'Etat et la Région.

Appréciations de la commission d'enquête :

Même si la procédure décrite par IDFM est réglementaire, le manque d'information précise sur le périmètre envisagé des expropriations n'a pas permis de rassurer complètement la population habitant au voisinage de « La Fontaine du Vaisseau ».

Question N°3 :

Pour quelles raisons la mairie de Paris n'ait pas communiqué sur son site internet de la tenue de cette enquête de DUP (avec les permanences qui devaient se tenir dans la mairie du 12^{ème}) et comment expliquer qu'aucun des élus de la ville de Paris invités à participer et à prendre la parole aux 3 réunions publiques organisées par la commission d'enquête n'aient répondu favorablement à ces invitations ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrage n'ont pas de réponse à cette question. Ile-de-France Mobilités n'est pas légitime à imposer à la Ville de Paris une communication sur son site internet annonçant l'enquête publique ou une participation des élus aux réunions publiques. Néanmoins, dans la phase préparatoire à l'enquête publique de nombreux échanges ont eu lieu avec les services de la Ville de Paris qui ont été parfaitement informés sur le projet et son impact sur le bois de Vincennes

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête regrette que la Ville de Paris pourtant propriétaire du Bois de Vincennes lequel a suscité une forte mobilisation d'une partie de la population contre les travaux qui y étaient envisagés, se soit aussi peu manifestée au cours de l'enquête.

Elle regrette notamment qu'aucun représentant de la mairie du 12^{ème} arrondissement pourtant invité au même titre que les représentants des 4 autres communes concernées par l'enquête n'ait assisté aux 3 réunions publiques d'information et d'échange que la commission d'enquête a organisé pour cette enquête.

3.2.9.2.3. Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités

→ Cf. réponses des maîtres d'ouvrages aux 3 questions ci-dessus.

3.2.9.2.4. Appréciations de la commission d'enquête

Voir les réponses de la commission aux 3 questions ci-dessus.

3.2.9.3. La spéculation immobilière

3.2.9.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème

Certaines observations indiquent que ce projet de prolongement de la ligne 1 du métro favoriserait la spéculation immobilière.

Observation N°7 d'un anonyme sur le registre papier N°1 de Paris 75012 a écrit :
« *Spéculation immobilière* »

Observation N°13 d'un anonyme sur le registre papier N°1 de Vincennes a écrit : « *Je comprends l'idée avec ces centres commerciaux au lieu de simples stations de métro... mais NON à la destruction du bois de Vincennes, il n'est pas une variable d'ajustement pour une spéculation immobilière assurée* ».

Observation N°38 de Mme MORICE sur le registre papier N°2 de Vincennes a écrit :
« *Quelle est la véritable raison ? Une belle spéculation financière lorsque l'on voit la taille*

des futures stations de métro des Rigollots et de Montreuil qui seront tout simplement des centres commerciaux ! Pourquoi pas une bouche de métro "classique" comme à Château Vincennes, pourquoi une telle démesure ? Si ce n'est pour faire un profit financier très important car expropriations à prix réduits pour pouvoir récupérer de la surface ? ».

Observation N°3 d'un anonyme sur registre papier N°3 de Vincennes a écrit : « *Les constructions de gares sont surdimensionnées et suspectes de spéculation financière. Elles entraînent de multiples expropriations* ».

Observation N°7 de M. ELFEGAT sur le registre papier N°4 de Fontenay-sous-Bois a écrit : « *La spéculation qui va chasser les habitants modestes* ».

Mail 640 d'un anonyme a écrit : « *Il n'y a pas de justification à installer le métro dans une zone déjà équipée d'un réseau de transport en commun. Surtout à 1,5 milliards.*

Le vrai motif est la spéculation immobilière : ces personnes ont acheté une maison ou un appartement il y a plusieurs années parce qu'ils étaient persuadés que le métro allait arriver un jour et ce dans l'espoir de faire une sacrée plus-value.

Ce n'est pas à la collectivité de financer l'augmentation du prix au mètre carré de ces personnes ».

Mail 688 de M. DOM qui a écrit : « *Je vais ignorer ceux (et les municipalités) qui ont des visées peu avouables (opérations de spéculation foncière* ».

Mail 807 de M. JOLY qui a écrit : « *Est-ce que le but inavoué de ce projet de métro serait juste de densifier encore plus l'habitat dans une banlieue déjà saturée à des fins de spéculation immobilière* ».

Mail 2270 d'un anonyme qui a écrit : « *La construction de ces gares va entrainer des expropriations en grand nombre : des pavillons avec jardin aux Grands Pêcheurs, des immeubles aux Rigollots, une Zone d'activité à Neuilly Plaisance pour le Centre de Dépannage des Trains et une spéculation immobilière qui va faire augmenter le prix au m² des logements* ».

Mail 2393 de M. MEYER qui a écrit : « *Mais quand on voit les maquettes des centres commerciaux au lieu de bouches de métro, on comprend que l'objectif est avant tout une spéculation immobilière annoncée* ».

Mail 3280 de M. GIEB qui a écrit : « *N'ayez crainte de la spéculation immobilière, elle s'est déjà faite à Vincennes et profite à beaucoup de Vincennois grâce au prolongement historique de la ligne 1 en 1934* ».

Mail 3457 d'un anonyme qui a écrit : « *Oui au prolongement du métro avec un contrôle sur l'urbanisme puissant pour éviter la spéculation immobilière* ».

Mail 3752 de M. CHRETIEN qui a écrit : « *Bref, mettons fin à ce scandale écologique et économique qui n'a de sens que pour quelques individus plus intéressés par une spéculation à court terme (les prix vont s'envoler rapidement)* » et plus loin dans le mail 3768 « *Les fameux habitants des quartiers populaires toujours mis en avant par les bobos des Rigollots vont être purement et simplement chassés de leur habitat par la spéculation immobilière qui aura nécessairement lieu. Fontenay deviendra un Vincennes bis. Et Montreuil continuera à se "gentrifier"».*

Mail 4106 d'un anonyme qui a écrit : « *Le projet est une spéculation immobilière aux frais des citoyens, alors que nos politiques devraient trouver des solutions innovantes qui satisfassent l'environnement et les citoyens* ».

Mail 4320 de M. DAVID qui a écrit : « Du côté des maires à la manœuvre c'est également la spéculation immobilière qui est en ligne de mire : la taille des gares pharaoniques ne trompe personne ».

Mail 4572 d'un anonyme qui a écrit : « Est-il possible de taxer les plus-values immobilières autour des stations pour capter la spéculation, la limiter et financer ainsi le métro ».

Mail 4671 d'un anonyme qui a écrit : « Les mairies font croire que le projet est social, mais c'est avant tout une spéculation immobilière comme l'ont très bien expliqué les représentants de IDFM et de la RATP ».

Mail 4756 d'un anonyme qui a écrit : « Les mairies font croire que le projet est social, mais c'est avant tout une spéculation immobilière comme l'ont très bien expliqué les représentants de IDFM et de la RATP ».

Mail 4942 d'un anonyme qui a écrit : « Aujourd'hui nous sommes à la merci de spéculations immobilières qui devraient a minima être versées au dossier d'enquête publique, ainsi que toutes les études de « valorisation » de la ligne 1, qui n'est pas intrinsèquement rentable ».

Mail 5966 de M. PICARD qui a écrit : « J'entends les personnes qui habitent dans ces banlieues où les transports en communs sont inexistantes ; mais je suis persuadé qu'il se passera pour eux ce qu'il s'est passé et qui continue, à savoir que la spéculation immobilière repousse invariablement les plus précaires en périphéries ».

Mail 6348 d'un anonyme qui a écrit : « Je suis aussi CONTRE la densification immobilière de cette partie de Fontenay/Montreuil et la spéculation qui va suivre chassant encore les plus modestes plus loin en banlieue au détriment de leur confort et de leur vie de famille ».

Mail 6458 de M. MEYER qui a écrit : Il ne faut pas être dupe, ce projet est une spéculation immobilière ; d'ailleurs La Cour des comptes propose une "participation accrue des collectivités membres d'IDFM" et suggèrent de "faire profiter IDFM de la valorisation d'une partie de la plus-value immobilière que les collectivités territoriales et les entreprises tirent de la mise en service des gares et stations des nouvelles lignes". Que les revenus fonciers bénéficient à IDFM et aux Mairies, comme l'a avoué IDFM en réunion publique

Mail 6963 de M. SASS qui a écrit : « Oui au métro, non à la spéculation immobilière ».

Mail 7462 de Mme NEDELEC qui a écrit : « Ce projet paraît un prétexte à des opérations de spéculation immobilière autour des gares et sur les gares elles-mêmes transformées en centres commerciaux »

Mail 7612 d'un anonyme qui a écrit : « C'est un grand luxe, dont les habitants des Rigollots devraient être heureux, au lieu de réclamer un métro qui va entraîner des démolitions, de la bétonisation et de la spéculation et le massacre du bois proche de chez eux qui fera plutôt baisser le prix de leurs biens ».

3.2.9.3.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

L'arrivée de nouvelles gares de métro ou RER favorise-t-elle la spéculation immobilière à proximité de ces gares ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le projet de prolongement de la Ligne 1 n'a pas pour objectif de favoriser la spéculation immobilière à proximité des gares. Il s'agit d'un projet considéré comme relevant de l'intérêt général, porté par une maîtrise d'ouvrage publique.

Néanmoins, compte tenu de l'amélioration de la desserte des quartiers traversés par des nouveaux projets de transport, à l'instar de ce qui est observé autour de tous les projets de transports en Ile-de-France, il peut être anticipé une augmentation de la valeur immobilière dans les quartiers desservis, voire sur l'ensemble de

la commune, toutes choses égales par ailleurs. En outre, il est logique que les projets de transport contribuent à une densification urbaine ce qui peut aussi être évalué positivement en matière de socio-économie et de bilan environnemental. C'est d'ailleurs un objectif poursuivi depuis plusieurs années par les pouvoirs publics pour limiter l'étalement urbain et pour augmenter l'offre de logements. Si une évolution du marché immobilier est prévisible, elle n'est pas recherchée par le projet et par les maîtres d'ouvrage. La maîtrise des prix du foncier s'effectue par le biais des différents outils d'urbanisme sous maîtrise des Villes.

Appréciations de la commission d'enquête :

La densification autour des gares est non seulement une réalité constatée mais aussi un but recherché par les pouvoirs publics et fait partie des documents d'urbanisme notamment du SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France) qui prescrit une telle densification dans un rayon de 500 mètres autour des gares.

La spéculation immobilière même si elle n'est pas recherchée est donc une conséquence de cet objectif de densification et est de nature à renchérir le coût des habitations et donc du logement à proximité des gares existantes ou à venir.

Question N°2 :

Les nouvelles gares envisagées pour le prolongement de cette ligne 1 du métro comprendront divers commerces. La présence de ces commerces est-elle de nature à favoriser la spéculation immobilière aux alentours de ces gares ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La conception des stations du prolongement de la Ligne 1 prévoit d'accueillir des locaux commerciaux dans une proportion mesurée pour trois raisons :

- D'une part pour participer à l'animation et à la vie des quartiers desservis, en accord avec les communes de Fontenay-sous-Bois et Montreuil.
- D'autre part pour permettre le cas échéant à des commerçants impactés par le projet de trouver une alternative de localisation après réalisation du projet,
- Enfin d'apporter des recettes commerciales qui contribuent à réduire les couts d'exploitation du métro (le cout réel du transport est quatre fois plus élevé que les recettes tarifaires).

Si le choix des commerçants n'est pas encore défini à ce stade du projet, il devrait s'agir surtout de commerces de proximité, complémentaires à l'offre commerciale déjà existante localement et participant à la vie des quartiers.

En ce sens, il n'y a pas de lien entre les commerces et la valeur immobilière des biens.

Appréciations de la commission d'enquête :

Même si le lien existant entre les commerces et la valeur immobilière des biens ne peuvent être prouvés, il semble cependant que l'apparition au sein de ces nouvelles gares de commerces, dont certains vraisemblablement de bouche, soit de nature à concurrencer les commerces de bouche existant actuellement autour de ces futures gares, car il n'est pas démontré que ce sont les commerçants impactés par le projet qui s'installeront dans ces futures gares.

La densification autour des gares est non seulement une réalité constatée mais aussi un but recherché par les pouvoirs publics et fait partie des documents d'urbanisme notamment du SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France) qui prescrit une telle densification dans un rayon de 500 mètres autour des gares.

3.2.9.3.3. Avis et commentaires d'Ile de France Mobilités

→ cf. réponses des maîtres d'ouvrage aux 2 questions ci-dessus.

3.2.9.3.4. Appréciations de la commission d'enquête

Voir les réponses apportées par la commission aux deux questions ci-dessus.

3.2.10.L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (AE)

Usant des pouvoirs que lui confère l'article L.123-13 du Code de l'environnement qui permet au président de la commission d'enquête « *d'entendre toutes les personnes concernées par le projet, plan ou programme qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile* » la commission d'enquête a sollicité une audience auprès de M. LEDENVIC, Président de l'AE.

LE 9 mars 2022 à 17h00 dans les locaux du Ministère de la transition écologique, M. LEDENVIC a reçu 3 membres de la commission :

M. Jean Pierre CHAULET Président de la commission

Mme Nicole SOILLY membre

M. Jean François BIECHLER membre.

Après avoir remercié M. LEDENVIC d'avoir accepté cette audience, M. CHAULET présente la situation à la fin de l'enquête :

8250 observations ont été déposées sur les divers registres ; les avis étant partagés pratiquement à part égale entre les personnes favorables au projet et les opposants au prolongement de la ligne.

Les thèmes récurrents sont en majorité le bois de Vincennes et le CDT de Neuilly Plaisance.

On peut localiser les « contre » sur les communes de Vincennes et Neuilly Plaisance, en raison des atteintes au Bois de Vincennes pour l'une et de l'installation du CDT pour l'autre.

Les « pour » se situant sur Fontenay et Montreuil ce qui paraît concevable compte tenu des attentes de ce public sur le prolongement du métro.

M. CHAULET expose que ce qui est essentiel pour la commission c'est le rapport cout/efficacité et l'impact socioéconomique engendré par le CDT en raison notamment de la suppression de 400 emplois.

L'impact sur le bois de Vincennes étant bien entendu à retenir, mais n'étant pas considéré par la commission d'enquête comme essentiel pour la réalisation de ce projet.

M.LEDENVIC ne souhaite pas commenter le mémoire en réponse effectué par IDF Mobilités mais apporte un éclairage supplémentaire à l'avis émis par l'Ae et expose son sentiment sur le projet :

La première impression qui se dégage selon lui de ce projet c'est qu'il n'est pas abouti, qu'il a été présenté trop tôt sans que tous les aspects en aient été étudiés.

Le bois de Vincennes, toujours selon lui, n'est pas le point le plus important ; l'atteinte à un espace classé est avérée mais dans l'ensemble il n'a pas été détecté d'impact injustifié.

2 points demeurent néanmoins préoccupants : le poste de redressement de la Dame Blanche et le devenir des espaces déboisées, le risque étant que les surfaces restent en l'état après les travaux.

M. LEDENVIC met l'accent sur un problème qu'il qualifie de majeur, à savoir la gestion du souterrain pour laquelle on constate un manque important d'études exhaustives sur l'état des sols et la géo hydrologie.

Le même constat est fait sur le volet énergétique qui semble incohérent de par les données présentées.

Il mentionne également ses réticences sur le CDT de Neuilly Plaisance dans le contexte des études en cours sur l'aménagement du Pôle Val de Fontenay.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a retenu de son entretien avec l'Ae que celle-ci maintenait ses réserves initiales considérant que le dossier présenté à l'enquête était insuffisant sur de nombreux domaines concernant les préoccupations environnementales dont notamment l'étude des sols et a rappelé notamment les inondations survenues lors du prolongement de la ligne 12 suite à des constructions en parois moulées (comme IDF Mobilités envisage de le faire à Fontaine du Vaisseau pour la construction du CDT) ayant entraîné des délais et des frais supplémentaires très conséquents !

3.2.11.L'AVIS DU SECRETARIAT GENERAL POUR L'INVESTISSEMENT (SGPI)

Faisant également application de l'article L.123-13 du Code de l'environnement, la commission d'enquête a sollicité une audience auprès du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI).

Le 10 mars 2022 à 17h30 dans les locaux du Secrétariat Général Pour l'Investissement, M. LACROIX, Directeur de l'évaluation accompagné de M. GAUTIER, responsable du pôle évaluation a reçu 3 membres de la commission :

M. Jean Pierre CHAULET, président de la commission

Mme Nicole SOILLY, membre

M. Jean François BIECHLER, membre.

M. CHAULET remercie M. LACROIX d'avoir accepté cette audience, puis M. LACROIX prend la parole pour un court préambule présentant le fonctionnement du SGPI :

Le SGPI est le garant de la procédure et du respect des délais instaurés par le décret du 23 décembre 2013 :

Pour les projets supérieurs à 20 millions €, le SGPI doit en être informé pour que celui-ci puisse l'inscrire à l'« Inventaire national ». Ce dernier peut alors demander au porteur du projet de lui fournir une étude socioéconomique.

Pour les projets supérieurs à 100 millions €, la saisine du SGPI est obligatoire ainsi que l'étude socioéconomique.

Le délai maximum de la procédure est de 4 mois.

Dans un premier temps, le Secrétaire Général désigne, en fonction de la nature du projet, un collège d'experts indépendants dans ou en dehors du vivier géré par le SGPI. Ceux-ci ont toutes latitudes et autorités pour faire leurs investigations (Demande de documents, entretiens utiles notamment avec le maître d'ouvrage, ...).

Dans un second temps, le comité d'experts présente au Secrétaire Général ses conclusions.

Enfin, le Secrétaire Général rend un avis unique qui peut être Favorable, Défavorable ou Favorable assorti des réserves et/ou de recommandations.

M. LACROIX rappelle qui s'agit d'un avis simple et qu'il ne représente pas la position du gouvernement.

Ensuite, M. CHAULET présente la situation à la fin de l'enquête :

Environ 8250 observations ont été déposées sur les divers registres : Les avis étant partagés pratiquement à part égale entre les personnes favorables au projet et les opposants au prolongement de la ligne.

Les thèmes récurrents sont en majorité le bois de Vincennes et le CDT de Neuilly Plaisance.

On peut localiser les « contre » sur les communes de Vincennes et Neuilly Plaisance, en raison des atteintes au Bois de Vincennes pour l'une et de l'installation du CDT pour l'autre.

Les « pour » se situent sur communes de Fontenay-sous-Bois et Montreuil ce qui paraît concevable compte tenu des attentes de ce public sur le prolongement du métro.

M. CHAULET expose que ce qui est essentiel pour la commission c'est le rapport coût/efficacité et l'impact socioéconomique engendré par le CDT en raison notamment de la suppression d'au moins 400 emplois.

L'impact sur le bois de Vincennes étant bien entendu à retenir, mais n'étant pas considéré

pour l'instant comme primordial.

M. LACROIX rappelle que la juridiction administrative, au contentieux, peut s'appuyer notamment sur l'avis du SGPI.

Sans apporter nécessairement un éclairage supplémentaire à l'avis émis par le SGPI, il rappelle les principaux reproches faits par le collège d'experts à l'étude socioéconomique fournie par le maître d'ouvrage :

- Les hypothèses retenues pour le bilan socioéconomique sont surestimées quand elles sont positives et sous-estimées quand elles s'avèrent négatives, par exemple, en matière de trafic de voyageurs transportés : Il n'est pas pris en compte, à plus ou moins long terme, les effets de la pandémie...
- Le bilan socioéconomique ne prend pas en compte l'aléa inhérent au chantier, par exemple, les surcoûts éventuels liés à la nature des sols traversés ou la présence de nappes phréatiques sur le tracé.

Appréciations de la commission d'enquête :

Tenus par le devoir de réserve, les représentants du SGPI n'ont pas souhaité commenter les réponses qu'IDF Mobilités avait apportées à l'avis négatif qu'avait émis le SGPI, mais s'en sont tenus à leur avis initial qui demeurerait à leurs yeux, résolument négatif.

La commission d'enquête :

Jean Pierre CHAULET : Président

Nicole SOILLY : Membre

Alain CHARLIAC : Membre

Jordan BONATY : Membre

Jean-François BIECHLER : Membre