

Département du Val-de-Marne

Commune de Fontenay-sous-Bois

**Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité
publique du projet de réaménagement du
pôle-gare Val-de-Fontenay**

**Enquête publique du 23 avril
au 26 mai 2021 inclus**

Rapport et conclusions
de Mme Brigitte BOURDONCLE, commissaire-enquêteur,
désignée par M. le premier vice-président du Tribunal
administratif de Melun
(Décision n° E21000017/77 du 25 février 2021)

Sommaire

Première partie : rapport

I- Présentation de l'enquête publique et de son contexte : la commune de Fontenay-sous-Bois et le quartier Val-de-Fontenay, l'objet et le cadre juridique de l'enquête publique

II- Le projet soumis à enquête publique : les enjeux et objectifs, le programme, la mise en oeuvre

III- L'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, l'évaluation socio-économique

IV- L'organisation de l'enquête publique : l'insertion de l'enquête dans la procédure, la préparation de l'enquête publique, la composition du dossier

V- Le déroulement de l'enquête publique : la publicité de l'enquête, les modalités de participation du public, la tenue de l'enquête publique, la réunion avec le maire de Fontenay-sous-Bois, le procès-verbal de synthèse et le mémoire en réponse

VI- Les observations recueillies lors de l'enquête publique : bilan quantitatif, grilles de dépouillement, synthèse par thèmes, éléments de réponses apportés par le maître d'ouvrage

Deuxième partie : conclusions et avis motivé

I- Conclusions

II- Avis motivé

Annexes :

- Procès-verbal de synthèse

- Mémoire en réponse aux observations

Première partie : rapport

Chapitre I - Présentation de l'enquête publique et de son contexte : la commune de Fontenay-sous-Bois et le quartier de Val-de-Fontenay, l'objet et le cadre juridique de l'enquête publique

A-Fontenay-sous-Bois et le quartier Val-de-Fontenay

La ville de Fontenay-sous-Bois, qui tient son nom des nombreuses sources et fontaines qui se trouvaient sur son territoire, est située dans le nord du département du Val-de-Marne, en limite de la Seine-Saint-Denis, à 3 km de la limite Est de Paris et en bordure du bois de Vincennes.

Son territoire, qui couvre une surface globale de 558 hectares, est organisé de part et d'autre d'une ligne de crête, orientée nord-ouest/sud-est ; cette topographie a fortement influencé l'urbanisation de la ville.

Celle-ci a commencé par une implantation sur le côté sud-ouest de la ligne de crête, où se trouve le centre ancien de la ville ; c'était alors un village agricole, avec notamment des vignes et des vergers. Son extension a démarré au 19^{ème} siècle, avec l'arrivée du chemin de fer, la construction du Fort de Nogent (qui porte le nom de la ville qu'il défend mais se trouve sur la commune de Fontenay-sous-Bois) et de la Redoute, et la réalisation d'un lotissement sur une partie du bois de Vincennes. Le développement s'est poursuivi au 20^{ème} siècle avec l'industrialisation, l'implantation d'entreprises, la construction d'immeubles de rapport et de secteurs pavillonnaires.

Une autre grande étape de développement a été menée dans les années 1960/70, avec l'institution d'une ZUP (zone à urbaniser en priorité) dans la partie Est de la ville, qui était alors une zone de cultures maraichères et fruitières. La mise en oeuvre de cette ZUP a conduit à la réalisation d'un vaste « grand ensemble » : construction d'immeubles de logements (6 400 logements au total), de bureaux et d'activités, d'un centre commercial, d'équipements publics, aménagement d'espaces verts, l'ensemble étant desservi par de nouvelles infrastructures : l'A86 et la station de RER A Val-de-Fontenay.

La population fontenaysienne, qui comptait 1700 habitants à la fin du XVIII^{ème} siècle, s'est développée rapidement à partir des années 1900 : elle a franchi le seuil des 10 000 en 1906, des 30 000 en 1931, et des 50 000 en 1982. Depuis la fin du XX^{ème} siècle, le niveau de population connaît une certaine stabilisation ; la ville compte actuellement environ 53 400 habitants (chiffres INSEE 2016). Cette population devrait connaître à court terme une nouvelle phase d'augmentation, estimée à environ + 11 % entre 2016 et 2035.

La densité du tissu urbain y est assez variable : forte en centre-ville et dans les quartiers d'habitats collectifs, moins dense dans les secteurs

d'habitat pavillonnaire, peu dense dans les zones d'activités (notamment autour de Val-de-Fontenay).

La typologie urbaine est liée à ces étapes de développement, et est assez hétérogène ; on y trouve un tissu de bourg historique correspondant au vieux village, des lotissements de la fin du 19^{ème}, des immeubles de rapport du début du 20^{ème}, des quartiers pavillonnaires d'avant et après-guerre, des logements collectifs, des immeubles d'activités, ainsi que de grands équipements et des infrastructures de transport.

Fontenay-sous-Bois compte environ 23 700 logements (chiffre INSEE 2017) dont 93% sont des résidences principales ; la part des ménages propriétaires de leur logement principal est de plus de 45% ; quant au taux de logement social, il s'élève à 35% (chiffre 2018).

En terme d'emplois, la commune accueille plus de 27 600 emplois (chiffres 2016) ; ce chiffre pourrait augmenter nettement d'ici 2035, avec une estimation de + 35 %, soit + 470 emplois par an. Il est à noter que près de 74 % de ces emplois relèvent du secteur commerces, transports et services divers.

La ville de Fontenay-sous-Bois dispose de nombreux équipements publics, dans tous les domaines : accueil de la petite enfance, établissements d'enseignement, sportifs, culturels, sanitaires, en faveur des personnes âgées, de loisir, etc. On y trouve également de nombreuses associations.

Elle est bien desservie par les réseaux de transport ; en terme de transport routier, la ville est traversée dans sa partie Est par l'A86, qui permet de rejoindre rapidement l'A3, l'A4 et le périphérique parisien ; elle est quadrillée par 7 routes départementales, les RD 86, 143, 243, 42, 241, 240 et 244.

Elle dispose également d'un très bon réseau de transport en commun, avec 2 stations de RER : la station « Fontenay-sous-Bois », sur la branche Sud du RER A, et la station « Val-de-Fontenay » sur la branche Nord du RER A (branche Marne-la-Vallée-Chessy, exploitée par la RATP) et sur la ligne de RER E (Saint-Lazare/Villiers-sur-Marne, exploitée par la SNCF). De nombreuses lignes de bus sont accessibles depuis cette station (bus 116, 118, 122, 124, 301, 702, la Navette, ainsi que deux bus de nuit).

La gare de Val-de-Fontenay constitue le premier pôle de transport de l'Est francilien, avec environ 115 000 voyageurs chaque jour. L'offre de transport qu'elle propose doit se développer dans les années à venir, avec plusieurs projets :

- le Grand Paris Express (GPE), dont la ligne 15 Est reliera Saint-Denis à Champigny-sur-Marne, avec une station à Val-de-Fontenay ;

- le prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro, depuis son terminus actuel de Château de Vincennes ; avec 3 nouvelles stations : les Rigollots à Fontenay-sous-Bois, en limite de Vincennes ; les Grands Pêchers à Montreuil ; Val-de-Fontenay ;

- le prolongement du tramway T1, de son terminus actuel de Noisy-le-Sec, jusqu'à Val-de-Fontenay.

Il convient en outre de signaler qu'une étude est en cours pour un projet de nouveau bus, en site propre, le Bus Bords de Marne, sur le trajet Chelles/Gournay-Val-de-Fontenay.

Le développement de la commune est amené à se poursuivre, en particulier dans le secteur autour de la gare de Val-de-Fontenay, qui constitue un quartier tertiaire en pleine expansion. Ce secteur, de part et d'autre de l'A86, présente en effet les atouts d'une excellente desserte par les transports, d'une densité assez faible, et de vastes emprises mutables. Il est couvert par une grande opération d'aménagement dénommée « Val-de-Fontenay Alouettes » qui s'étend sur 80 hectares, et qui est découpée en sous-secteurs ; une concession d'aménagement a été passée par la ville avec la SPL (société publique locale) MaB (Marne-au-Bois).

La transformation du site de Val-de-Fontenay est commencée, avec des opérations récemment livrées (le campus Société Générale, 90 000 m² de bureaux ; l'opération de bureaux de la RATP Val Bienvenue, 33 000 m²) ; d'autres opérations sont en cours comme l'îlot La pointe (logements, bureaux, commerces) ; d'autres sous-secteurs sont en phase d'études (Péripole Nord).

C'est dans cette évolution des transports publics et des projets urbains du secteur de Val-de-Fontenay que se situe le projet de réaménagement du pôle gare, objet de la présente enquête.

B- L'objet et le cadre juridique de l'enquête publique

La présente enquête publique s'inscrit dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du pôle gare Val-de-Fontenay, projet qui vise à améliorer le fonctionnement de la gare actuelle et à accompagner l'augmentation du trafic engendrée par le développement de l'offre de transport ainsi que par la dynamique urbaine du secteur.

Ce projet nécessitera des acquisitions foncières, qui devront se faire si besoin par la voie de l'expropriation, et le recours à cette procédure n'est possible que si le projet est préalablement déclaré d'utilité publique ; il convient donc qu'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) soit réalisée.

Le cadre juridique de la présente enquête est fixé par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et par le code de l'environnement.

Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique stipule, dans son article L 1, que : « L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité. »

Ce même code fixe le cadre juridique de l'ensemble de la procédure d'expropriation et notamment les règles relatives à l'utilité publique et à la DUP. Il précise, en son article L110-1, que « lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er de ce code » .

Le projet de réaménagement a été soumis à une étude d'impact, suivant une décision prise dans le cadre de l'examen dit « au cas par cas », en date du 19 janvier 2018, par l'autorité environnementale compétente, le CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable).

La présente enquête publique, préalable à la DUP, est donc régie par le code de l'environnement, en particulier ses articles L 123-1 et suivants (partie législative, livre 1^{er}, titre II, chapitre III) et R 123-1 et suivants (partie réglementaire, livre 1^{er}, titre II, chapitre III).

Chapitre II – Le projet soumis à enquête publique : les enjeux et objectifs, le programme, la mise en oeuvre

A- Les enjeux et les objectifs du projet

Le diagnostic du pôle gare et de l'environnement urbain dans lequel il s'insère met en évidence les constats suivants :

- le pôle Val-de-Fontenay est le premier pôle de transport de l'Est francilien et il le restera ;
- la gare est située au cœur d'un territoire dynamique, appelé à évoluer et à se renforcer dans les années à venir ;
- la gare actuelle souffre de dysfonctionnements importants, liés à sa conception initiale ; ce qui nuit au confort des voyageurs et rend son exploitation complexe ;
- le RER doit être rendu accessible aux personnes à mobilité réduite, c'est une exigence réglementaire ;
- la hausse attendue des flux de voyageurs, d'ici 2035, impose un agrandissement des espaces existants déjà saturés, en particulier pour l'accès au RER E et pour la correspondance entre les RER A et E ;
- l'arrivée successive du tramway T1, du bus Bords de Marne, des lignes de métro 1 et 15, ainsi que le développement urbain du secteur, obligent à repenser l'échelle et le fonctionnement du pôle à chaque échéance, avec des phases chantiers successives.

Face à ce diagnostic, le projet de réaménagement vise à améliorer le fonctionnement de la gare actuelle, et à accompagner l'augmentation de trafic induite par le développement de l'offre de transport en commun, ainsi que par la dynamique urbaine du secteur.

Les données chiffrées du dossier font état de l'évolution prévisionnelle suivante :

- actuellement, 115 000 voyageurs par jour ; près de 15 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin ;
- à l'horizon 2030 : + 115 % de voyageurs supplémentaires ; 600 000 m² de projets urbains autour de la gare.

Les principaux objectifs du réaménagement sont de :

1- Réorganiser et agrandir les espaces de la gare :

- mettre en place des itinéraires de correspondance et d'accès efficaces entre modes lourds (RER/métro) et vers les modes de transports en commun de surface (bus/tramway) ;
- mettre en œuvre des accès dédiés au RER E ;
- maîtriser les flux empruntant les circulations verticales entre RER A et RER E, et éviter la saturation des quais du RER E ;
- assurer l'accessibilité des quais du RER E et de la correspondance entre les lignes de RER ;
- rendre les accès à la gare lisibles depuis l'espace public, à l'Est et à l'Ouest.

2- *Aménager les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement portés par les collectivités :*

- accompagner le développement urbain et l'augmentation des flux de voyageurs ;
- atténuer la coupure physique et visuelle A86/RER E et créer un lien urbain Est-Ouest ;
- profiter de l'arrivée des lignes 1 et 15 du métro et du tramway pour créer un accès structurant à l'Est du pôle, offrant aux voyageurs l'ensemble des services d'une gare et des aménagements pour l'intermodalité ;

3- *Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs :*

- améliorer la lisibilité, le confort, l'accessibilité et la sécurité des cheminements vers le pôle et à l'intérieur de celui-ci ;
- améliorer la qualité de service générale : information des voyageurs, signalétique, services, animation commerciale...;

4- *Concevoir un projet phasé :*

- intégrant les horizons de mise en service des projet de transport et des projets urbains ;
- prenant en compte les contraintes liées aux chantiers des lignes de métro et de tramway ;
- tenant compte de l'exploitation du pôle, pendant les phases de chantiers.

Des contraintes fortes sont à prendre en compte pour remplir au mieux les objectifs fixés :

- la coordination avec les projets connexes, en termes de programme, de fonctionnement, et d'organisation des chantiers ; le projet doit s'intégrer dans une logique d'ensemble, avec la prise en compte des projets de transport connexes, et des projets urbains comme le secteur du Péripole nord et les autres secteurs proches, qui évolueront dans le cadre de l'opération Val de Fontenay-Alouettes ;
- le maintien de la vie locale et de l'exploitation de la gare pendant les travaux ;
- l'accessibilité complète et globale du pôle aux PMR (personnes à mobilité réduite) ;
- l'optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation ;
- le souci de la qualité de service, avec le respect des schémas-directeurs d'Ile-de-France Mobilités (Schémas Directeurs des éco-stations bus, du stationnement vélos, de l'information voyageurs) ;
- les enjeux environnementaux, dont les plus forts touchent à la population et la santé humaine (risques naturels, sols pollués, nuisances liées à la densité du milieu urbain), et aux modalités de déplacement.

B- Le programme du projet

Le projet de réaménagement a évolué pendant les phases d'études puis à l'issue de la concertation ; des variantes d'aménagement

ont été envisagées, en particulier : pour le franchissement du faisceau A86-RER E (franchissement par passerelle aérienne ou par passages souterrains) ; pour l'amélioration de la liaison entre le quai 2 du RER A (direction Paris) et les quais du RER E ; pour le pôle bus (un seul pôle situé à l'Ouest ou un pôle éclaté Est et Ouest) et la localisation de la régulation des bus ; pour le réaménagement de l'avenue des Olympiades et la requalification du sentier du Noyer Baril.

Les variantes étudiées et les choix effectués sont présentés en détail dans le dossier ; je n'expose donc ci-après que le seul projet retenu et présenté en enquête publique.

Le programme du projet se décline en 3 volets et en 10 éléments principaux :

1- Le périmètre ferroviaire

Les 6 éléments de ce volet sont :

- un passage souterrain (PASO) Nord ;
- un débouché Ouest du PASO Nord, côté avenue des Olympiades ;
- la requalification du bâtiment voyageur (BV) historique à l'Ouest ;
- les aménagements des quais du RER A et des liaisons vers le RER E : réorganisation des lignes de contrôle quai 1 du RER A, nouvelle liaison entre le quai 1 du RER A et le sentier du Bois de l'Aulnay, réaménagement des quais du RER A, liaison entre le quai 2 du RER A et les quais du RER E ;
- le débouché des PASO Nord et Nord-Sud côté Péripole : le bâtiment voyageur (BV) Nord-Est ;
- le débouché Sud-Est du RER A et du PASO Nord-Sud côté Allée des Sablons : bâtiment voyageurs (BV) Sud-Est, PASO Nord-Sud, et libération de l'emprise occupée par l'attachement caténaire de la RATP ;

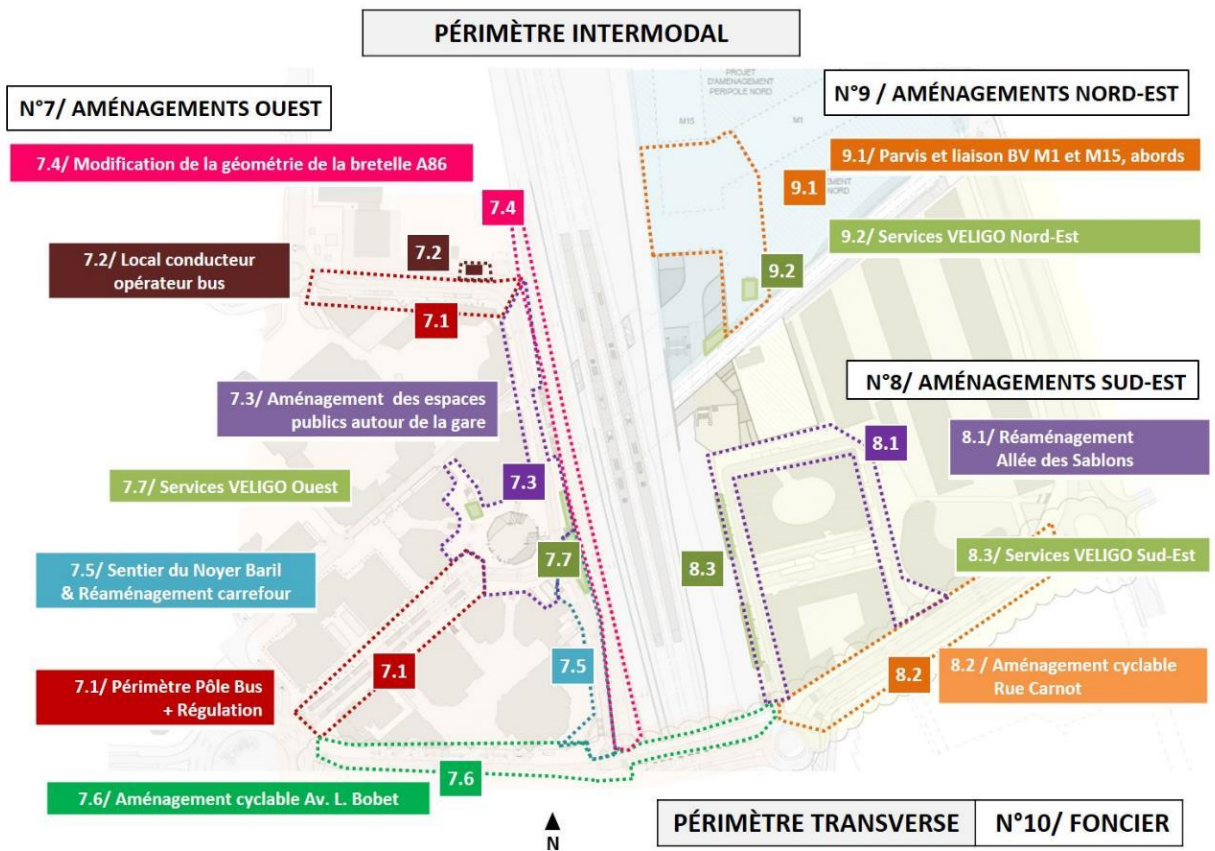
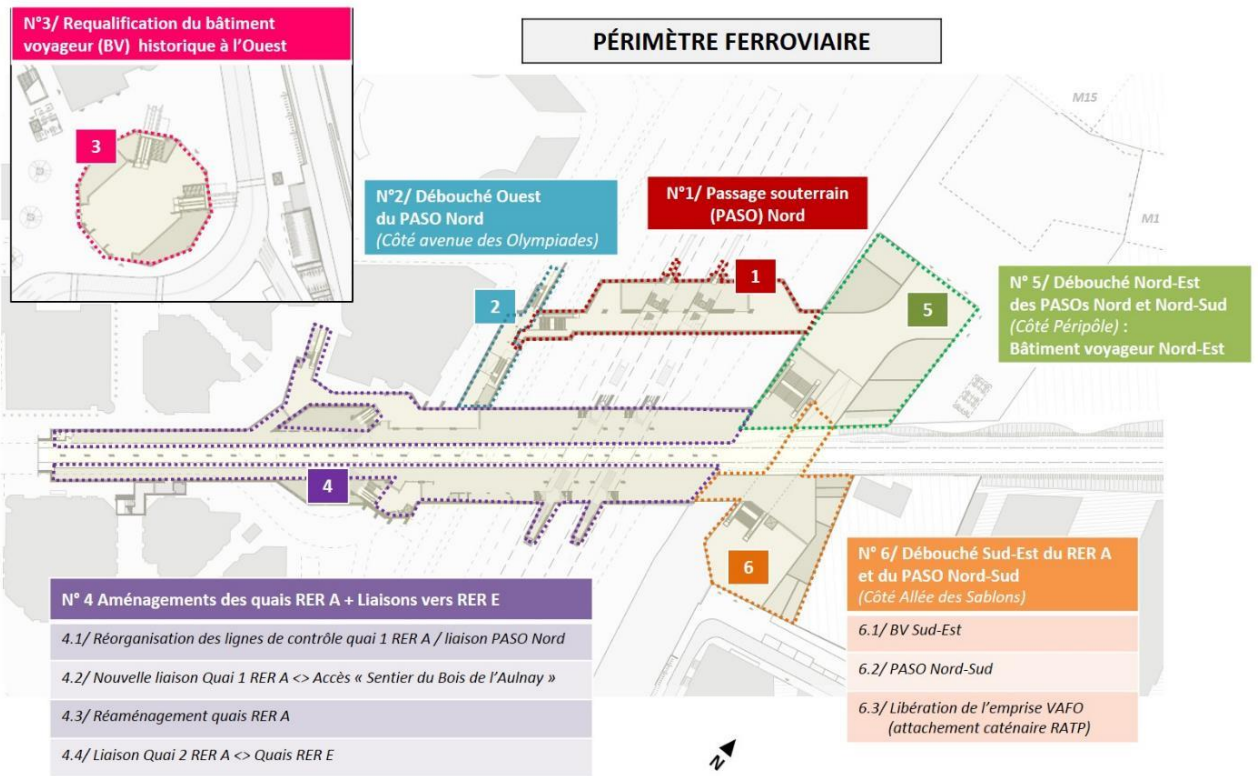
2 -Le périmètre intermodal

3 éléments sont prévus à ce titre :

- des aménagements côté Ouest : pôle bus et régulation, local conducteur opérateur bus, aménagements des espaces publics autour de la gare, modification de la géométrie de la bretelle A86, sentier du Noyer Baril et réaménagement du carrefour, aménagement cyclable avenue Louison Bobet, services parking vélos Ouest ;
- les aménagements Sud-Est : réaménagement allée des Sablons, aménagement cyclable rue Carnot, services parking vélos Sud-Est ;
- l'aménagement Nord-Est : parvis et liaisons bâtiments voyageurs lignes 1 et 15, abords ; services parkings vélos Nord-Est.

3- Enfin, un périmètre transverse est constitué par le volet foncier.

Des figures présentent, page suivante, ces périmètres et les aménagements prévus.



Le projet d'aménagement avec l'ensemble des ouvrages prévus est présenté très en détail dans le dossier d'enquête, avec l'exposé des principes, l'illustration par des schémas et figures, le descriptif des caractéristiques de chaque élément de programme. Pour présenter ce projet de manière synthétique, on peut distinguer :

1- l'aménagement des espaces ferroviaires (périmètre ferroviaire), qui comprend :

* la création de deux passages souterrains (PASO) :

- un PASO Nord pour permettre le franchissement du faisceau A86/voies ferrées, et la mise en accessibilité du RER E, desservant les 2 quais du RER E et raccordé au quai 1 du RER A (direction banlieue) et assurant également une liaison ville Est-Ouest ; ce PASO débouchera dans de nouveaux espaces aménagés soit en accès côté Ouest soit en bâtiment voyageurs (BV) côté Est ;

- un PASO Nord-Sud, permettant le franchissement des voies du RER A côté Est du pôle, et assurant une liaison ville Nord-Sud ; ce PASO débouchera dans de nouveaux espaces aménagés en bâtiments voyageurs (BV Nord-Est et BV Sud-Est) ;

* la création de deux bâtiments voyageurs (BV) du côté Est du pôle, de part et d'autre des voies du RER A : BV Nord-Est et BV Sud-Est, qui intégreront des espaces non directement liés aux transports : commerces, services...) ;

* la création d'un débouché Ouest du PASO Nord, débouchant en surface au niveau de l'avenue des Olympiades, et au niveau inférieur au niveau du quai 1 du RER A via la création d'un lien direct souterrain permettant aussi l'accès au niveau inférieur du BV existant ;

* la requalification du BV historique Ouest, avec la conservation de la structure existante, la réorganisation des locaux intérieurs, et l'ouverture coté Est pour le rendre traversant et plus ouvert sur la ville ;

* l'aménagement des quais du RER A avec la création d'une nouvelle liaison souterraine entre l'accès « sentier du bois de l'Aulnay-centre commercial » et le quai 1 du RER A ; la réorganisation des lignes de contrôle du quai 1 du RER A (direction banlieue) ; le réaménagement des deux quais du RER A ;

* le réaménagement de la liaison de correspondance entre le quai 2 du RER A (direction Paris) et les quais 1 et 2 du RER E.

2- les aménagements multimodaux (périmètre intermodal) pour favoriser l'intermodalité de surface, avec :

*Côté Ouest : le réaménagement de l'avenue du Val de Fontenay (dont le pôle bus), le réaménagement des espaces publics autour du

bâtiment voyageurs existant (dont aménagement d'un parvis), le réaménagement de l'avenue des Olympiades (dont implantation de la régulation bus), la requalification du sentier du Noyer Baril, la modification de la géométrie de la bretelle de sortie de l'A86 Ouest et le réaménagement cyclable de l'avenue Louison Bobet ;

* Côté Est, secteur Sud : le réaménagement cycliste de la rue Carnot, la requalification de l'allée des Sablons ;

* Côté Est, secteur Nord : la mise en oeuvre d'un parvis autour du BV Nord-Est et des liens/connexions avec les BV des lignes M1 et M15, et le traitement des abords en lien avec la station du T1 et la ville.

C- La mise en oeuvre du projet (maitrise d'ouvrage, calendrier, coût)

Le projet de réaménagement du pôle est porté par Ile-de-France Mobilités, qui assure la maitrise d'ouvrage du schéma de principe et du dossier d'enquête publique. La poursuite des études et la réalisation des travaux seront ensuite assurées par 5 maitres d'ouvrage :

- La RATP pour les futurs espaces RATP du pôle : composantes « infrastructures » (passage souterrain sous les voies du RER A, nouvelle liaison quai A1) et « services » (bâtiments voyageurs Ouest et Sud-Est, mise en place des équipements au service des usagers, réaménagement des quais et des lignes de contrôle) ;
- SNCF-Gares et connexions et SNCF Réseau, pour les futurs espaces SNCF du pôle : composantes « infrastructures » (passage souterrain Nord, mise en accessibilité du RER E) et « services » (bâtiment voyageurs Nord-Est, débouché Ouest du PASO Nord sur l'avenue des Olympiades, mise en place des équipements au service des usagers) ;
- Le département du Val-de-Marne, maitre d'ouvrage sur les voiries départementales ;
- La société publique locale Marne-au-Bois (SPL MAB), par délégation de la commune, concessionnaire pour l'aménagement « Val-de-Fontenay Alouettes », pour les aménagements du périmètre intermodal du pôle (espaces publics extérieurs et services de parking vélos) hors voirie départementale ;
- Ile-de-France Mobilités, coordinateur des études d'avant-projet.

En terme de calendrier et de phasage, les éléments exposés dans le dossier font état de travaux allant de fin 2022 à 2033, avec un découpage en 4 phases.

Ce calendrier de l'aménagement du pôle de la gare Val-de-Fontenay intègre les données connues à ce jour sur les projets connexes. Pour ces derniers, le planning général de l'ensemble des projets fait état :

- Ligne 15 du métro : travaux 2023 à 2030 ;
- Ligne 1 du métro : travaux 2029 à 2035 ;

- Tramway T1 : travaux 2023 à 2026 ;
- Bus Bords de Marne : au stade de la concertation, prévision de mise en service en 2028 ;
- Projet urbain « Val de Fontenay/ Alouettes » : à définir.

Au sujet du coût prévisionnel du projet : le dossier d'enquête comporte une estimation sommaire des dépenses, qui fait état des éléments suivants (valeur en euros, hors taxes, conditions économiques janvier 2019), et étant signalé que le chiffrage est donné avec une précision de + ou – 10% :

- Coût total estimé à 275 millions d'euros, se décomposant en 235,80 M€ pour le périmètre ferroviaire ; 24,17 M€ pour le périmètre intermodal ; 15 M€ pour le périmètre transverse.

- Pour le périmètre ferroviaire, le plus gros poste de dépense est constitué par le passage souterrain Nord, qui représente à lui seul 113 M€.

Chapitre III - L'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, l'évaluation socio-économique

Saisie dans le cadre de la procédure d'examen au cas par cas, l'Ae (Autorité environnementale) a décidé que le projet devait être soumis à évaluation environnementale ; une étude d'impact a été réalisée, et a été soumise à l'avis de l'Ae, avis rendu le 24 février 2021 ; le maître d'ouvrage a produit un mémoire en réponse à cet avis.

Le projet a également fait l'objet d'une évaluation socio-économique, qui a été soumise à contre-expertise et à l'avis du SGPI (secrétariat général pour l'investissement), avis rendu le 25 février 2021.

(NB : le SGPI est un service placé sous l'autorité du 1^{er} ministre, et chargé d'évaluer les investissements publics.)

L'ensemble de ces documents : étude d'impact, avis de l'Ae, mémoire en réponse, évaluation socio-économique, avis du SGPI, figurent dans le dossier d'enquête.

A- L'étude d'impact

L'étude d'impact du projet comporte notamment une description du projet, un exposé des solutions de substitution examinées et des raisons ayant conduit au choix effectué, une analyse des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet, l'analyse des impacts et la présentation des mesures associées, et un résumé non technique.

Je n'entre pas dans le détail de cette étude très poussée, me contentant de présenter brièvement des synthèses des niveaux d'enjeux déterminés, pour chacune des thématiques de l'état initial de l'environnement, et des niveaux d'impact du projet.

1-L'analyse des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet a défini les niveaux d'enjeux, selon une grille à quatre niveaux (nul, faible, moyen, fort) ; il en ressort :

* aucun enjeu de niveau fort ;

* enjeux de niveau moyen : les risques naturels ; les sites et sols pollués ; le cadre de vie et la santé humaine (qualité de l'air et émission de gaz à effet de serre ; ambiance acoustique ; émissions lumineuses ; émissions de chaleur) ; les habitats naturels, faune et flore (espèces exotiques envahissantes) ; pédologie-géologie-géotechnique ; le réseau routier ; le stationnement ; les transports collectifs ; les modes de circulation douce ; les transports projetés ; les réseaux ;

* enjeux de niveau faible : le contexte socio-économique (démographie ; logement et habitat ; économie et emploi) ; l'occupation des sols ; les risques industriels ; les déchets ; les habitats naturels, faune et flore (habitats naturels et milieux ; flore ; faune) ; les boisements ; la topographie et le relief ; les milieux aquatiques (eaux souterraines ; eaux superficielles ; dispositions règlementaires et documents de planification relatifs à la protection de l'eau) ; l'urbanisme et la planification urbaine ; le patrimoine (bâti et site) ; le paysage ;

* enjeux de niveau nul : les territoires à enjeux environnementaux ; les continuités écologiques ; les zones humides ; la climatologie ; le patrimoine (archéologie) ;

2 -L'analyse des impacts du projet a conduit à la définition des niveaux d'impacts, selon une grille à cinq niveaux (positif, nul, faible, modéré, fort).

<i>Thématique</i>	<i>Phase</i>	<i>Niveau d'impact</i>
Contexte socio-économique	Travaux	Faible
	Fonctionnement	Positif
Occupation des sols	Travaux	Modéré
	Fonctionnement	Positif
Risques naturels	Travaux	Modéré
	Fonctionnement (sans objet)	
Risques industriels	Travaux	Faible
	Fonctionnement (sans objet)	
Présence de sols pollués	Travaux	Faible
	Fonctionnement (sans objet)	
Déchets	Travaux	Faible
	Fonctionnement	Faible
Qualité de l'air et nuisances olfactives	Travaux	Faible
	Fonctionnement (sans objet)	
Ambiance sonore et vibrations	Travaux	Modéré
	Fonctionnement (sans objet)	
Emissions lumineuses	Travaux	Faible
	Fonctionnement	Faible
Chaleur et radiations	Travaux	Faible

	Fonctionnement (sans objet)	
Sécurité publique	Travaux	Faible
	Fonctionnement	Positif
Territoires à enjeux environnementaux	Travaux (sans objet)	
	Fonctionnement (sans objet)	
Continuités écologiques	Travaux (sans objet)	
	Fonctionnement (sans objet)	
Habitats naturels, milieux et flore	Travaux	Faible
	Fonctionnement (sans objet)	
Espèces exotiques envahissantes	Travaux	Modéré
	Fonctionnement (sans objet)	
Faune	Travaux	Faible
	Fonctionnement (sans objet)	
Boisement et alignements d'arbres	Travaux	Faible
	Fonctionnement (sans objet)	
Zones humides	Travaux (sans objet)	
	Fonctionnement (sans objet)	
Climat	Travaux	Faible
	Fonctionnement	Positif
Topographie, relief	Travaux (sans objet)	
	Fonctionnement (sans objet)	
Pédologie, géologie, géotechnique	Travaux	Faible
	Fonctionnement (sans objet)	
Eaux souterraines	Travaux	Faible
	Fonctionnement	Faible

Eaux superficielles	Travaux	Faible
	Fonctionnement	Faible
Compatibilité avec les documents de planification relatifs à la ressource en eau	Projet Compatible	
Réseaux routiers	Travaux	Modéré
	Fonctionnement	Positif
Stationnement	Travaux	Modéré
	Fonctionnement	Fort
Transports collectifs	Travaux	Fort
	Fonctionnement	Positif
Modes de circulation douce	Travaux	Modéré
	Fonctionnement	Positif
Contexte urbain et perspectives de développement	Travaux	Modéré
	Fonctionnement	Positif
Equipements et espaces publics	Travaux	Modéré
	Fonctionnement	Positif
Compatibilité avec les documents de planification et d'urbanisme	Compatible	
Réseaux	Travaux	Modéré
	Fonctionnement	Faible
Patrimoine historique et culturel	Travaux (sans objet)	
	Fonctionnement (sans objet)	
Paysage	Travaux	Faible
	Fonctionnement	Positif

Il est également précisé, dans l'étude d'impact, les mesures d'évitement ou de réduction des nuisances ou de compensation qui sont prévues ; on peut citer par exemple, à ce titre : la limitation des emprises du projet au strict nécessaire ; la démarche intégrée de qualité environnementale pendant toutes les phases du projet ; le rétablissement et le maintien des accès riverains, des activités commerciales et équipements ; l'élaboration d'un plan de stationnement et de circulation et réduction des nuisances de chantier ; la protection des arbres ; les études géotechniques et diagnostic de pollution des sols

Le suivi des mesures est également précisé ; ainsi, pour la phase chantier :

- des prescriptions particulières seront incluses dans le Cahier des contraintes environnementales de chantier ;

- des mesures de suivi en phase travaux seront mises en oeuvre, sur : l'approvisionnement en matériaux et la gestion des déchets - déblais ; la prise en compte des risques naturels ; la prise en compte des sites pollués ; le suivi de la qualité des eaux ; la limitation des travaux de terrassement en période pluvieuse ; la gestion des espèces invasives ; le suivi des déplacements ; le suivi de l'état de propreté du chantier ...

Quant à la phase exploitation, il est prévu :

- la réalisation d'un bilan économique et social, dans les 5 ans après la mise en oeuvre du projet ;

- des mesures de suivi sur la qualité de la ressource en eau et sur les déplacements.

B - L'avis de l'Autorité environnementale

L'autorité environnementale compétente pour ce projet est le CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable), qui a rendu son avis lors de sa séance du 24 février 2021 ; la synthèse de l'avis indique :

« ... L'aménagement du pôle-gare, qui présente aujourd'hui de nombreux dysfonctionnements, vise d'une part à améliorer le fonctionnement de la gare actuelle, en particulier en la rendant accessible aux personnes à mobilité réduite, et dissocier au maximum le fonctionnement des RER A et E, et d'autre part à accompagner l'augmentation prévisible du trafic induite par le développement de l'offre de transport et la dynamique urbaine du secteur. Les attentes des usagers n'apparaissent pas dans le dossier.

Toutefois, il s'agit d'un aménagement centré sur la seule fonction de la gare comme pôle multimodal au cœur d'un quartier marqué par d'importantes coupures générées par des infrastructures de transport très fréquentées avec les nuisances associées. Les quelques retraitements prévus sur les voiries alentour visent dès lors à préserver leur fonctionnalité de desserte du pôle-gare, sans apporter de solution pour faire de ce quartier un lieu de vie plus urbain. L'étude d'impact reflète cette

restriction. L'aménagement ne respecte en rien les orientations et les mesures environnementales pourtant annoncées dans le contrat de développement territorial « Paris Est entre Marne et Bois ».

« Selon l'Ae, les principaux enjeux environnement de l'aménagement sont dès lors :

- l'urbanisme et le cadre de vie des quartiers jouxtant le pôle-gare ;
- le bruit la qualité de l'air et la santé pour des populations en augmentation à proximité de l'ouvrage ;
- les eaux souterraines et le rabattement de nappes.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur :

- l'inscription du projet d'aménagement du pôle-gare dans un projet urbain d'ensemble, en lien avec les quartiers en développement, prévoyant la réduction à la source des nuisances et l'évolution vers un cadre de vie plus attractif et plus sain pour les habitants vivant à proximité ;
- la consolidation de l'analyse des incidences d'un risque de remontée de nappes sur le pôle-gare ;
- l'explicitation des conséquences fonctionnelles des choix d'aménagement retenus ;
- la rectification de l'analyse socio-économique pour prendre en compte un paramètre de confort et de sécurité des usagers. »

Dans son avis détaillé, l'Ae expose :

* le contexte, la présentation de l'aménagement projeté et les enjeux environnementaux ;

* l'analyse de l'étude d'impact, au sujet de laquelle il est précisé : « l'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux identifiés par le dossier », et il est émis les recommandations suivantes :

- émissions de gaz à effet de serre : « L'Ae recommande d'explicitement les consommations énergétiques du chantier en procédant à une analyse du cycle de vie et de distinguer les émissions de gaz à effet de serre des consommations énergétiques » ;

- bruit : « L'Ae recommande de décrire précisément les incidences, temporaires et ou permanentes, de la destruction voire du déplacement des 160 mètres d'écran acoustique pour les populations alentour et de prendre toutes les mesures nécessaires pour traiter d'éventuels points noirs de bruit » ;

- risques naturels et industriels : « L'Ae recommande de vérifier que la remontée de la nappe au niveau du Péripôle n'entraînerait pas de désordres sur le pôle-gare et de prévoir le cas échéant des mesures appropriées » ;

- déblais : « L'Ae recommande d'explicitement dans le dossier le devenir prévisible des déblais générés par le chantier » ;

- stationnements : « L'Ae recommande de compléter le recensement des stationnements automobile disponibles pour l'intégrer

au dossier et de reconsidérer la qualification de cet enjeu pour le projet et d'intégrer au projet d'emblée la réalisation de nombreux stationnements sécurisés pour vélos » ;

- effets cumulés de l'aménagement avec d'autres projets connus : « L'Ae recommande d'analyser le cumul des incidences du projet d'aménagement du pôle-gare et du projet urbain, incluant les opérations d'aménagements alentour, à la lumière de l'évaluation environnementale du contrat de développement territorial « Paris Est entre Marne et Bois » ;

« L'Ae recommande en conséquence de prévoir la réduction à la source des nuisances, notamment celles générées par les trafics sur les infrastructures de transport, à partir d'un indice pollution population (pour la pollution de l'air) et d'apprécier le nombre de personnes supplémentaires exposées à un bruit excessif » ;

- analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu : « L'Ae recommande de présenter des tableaux récapitulatifs des avantages et des inconvénients de l'ensemble des options faisant apparaître les marges d'appréciation du maître d'ouvrage dans le choix des solutions et en intégrant une étude précise des attentes des usagers » ;

- analyse coûts-avantages : « L'Ae recommande :

. de présenter un scénario de référence avec mise en conformité avec la loi du pôle-gare sans autres adaptations et réalisation des aménagements urbains alentour ;

. de faire intervenir dans l'analyse socio-économique un paramètre de sécurité et de confort des espaces d'attente, de correspondance et de circulation sur les quais » ;

- résumé non technique : « L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis. »

C – Le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

Ile-de-France Mobilités a produit un mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, mémoire qui figure également dans le dossier d'enquête publique ; dans ce document d'une quarantaine de pages, illustré de figures et schémas, le maître d'ouvrage apporte tout d'abord des précisions sur son cadre d'intervention, sur le périmètre du projet de pôle, et sur ses spécificités d'insertion urbaine ; il est notamment évoqué l'articulation avec le périmètre de la concession d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes, les attentes des usagers, l'insertion urbaine contrainte, la cohérence du projet avec le CDT (contrat de développement territorial) « Paris Est entre Marne et Bois », et la prise en compte de la concertation.

Le porteur du projet répond ensuite, point au point, aux remarques et recommandations de l'Ae sur l'étude d'impact, en fournissant des informations, précisions, et explications complémentaires, en particulier sur les consommations énergétiques du chantier, sur les questions de bruit, de points noirs bruit et de nuisances sonores, sur le risque de remontée de

la nappe, sur la gestion des déblais générés par le chantier, sur la question du stationnement automobile, sur les effets cumulés avec d'autres projets connus, sur la pollution atmosphérique, sur les options et variantes envisagées, avec leurs points forts et leurs points faibles, et enfin sur l'analyse des coûts et avantages du projet .

D - L'évaluation socio-économique

Le projet de réaménagement de la gare Val-de-Fontenay est soumis à l'obligation, prévue par la réglementation pour les grands projets d'infrastructure de transport, d'une évaluation socio-économique, qui vise à évaluer l'intérêt de la réalisation du projet pour la collectivité. Une évaluation a donc été réalisée, avec la mise en oeuvre pour établir le bilan de deux méthodes de calcul : la méthode francilienne et la méthode de l'instruction ministérielle.

Ce bilan socio-économique, qui constitue la pièce F du dossier d'enquête publique, comporte :

- une analyse stratégique présentant : les zones d'étude ; le diagnostic socio-économique, urbain et des dynamiques territoriales ; l'offre de transport actuelle et les accès au pôle ; le flux des échanges actuels au sein du pôle ; les perspectives d'évolution : socio- économique, projets urbains et de transport ; une synthèse de l'analyse stratégique et des objectifs du projet ;
- une présentation synthétique du projet soumis à évaluation ;
- l'analyse des effets, présentant : les hypothèses retenues pour la modélisation et l'évaluation, les prévisions de fréquentation, l'évaluation socio-économique et l'analyse des risques liés au projet.

L'évaluation socio-économique expose ainsi les différents effets à attendre du projet, et leur prise en compte dans le bilan :

<i>Objectifs principaux du projet</i>	<i>Effets attendus</i>	<i>Effet monétarisé dans l'évaluation socio-économique</i>
Réorganiser et agrandir les espaces de la gare	Gains de temps liés à la création de nouveaux itinéraires et accès au pôle	Oui
	Gains de temps liés à la désaturation des espaces au sein du pôle-gare	Oui (pour les quais du RER E et les lignes de contrôle)
	Gains de confort et de sécurité liés à la désaturation des espaces au sein du pôle-gare	Non
	Accessibilité pour les usagers PMR	Non

Aménager les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement portés par les collectivités	Atténuer la coupure urbaine entre les quartiers à l'est et l'ouest du pôle	Non
	Amélioration de l'attractivité du quartier de Val de Fontenay	Non
Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs	Gains de qualité de service : information voyageurs, services et commerces en gare notamment côté Est...	Non
	Gains de temps, de confort et de sécurité liés à l'amélioration des conditions d'accès et de diffusion autour du pôle, par tous les modes : bus, modes actifs (piétons, vélos), dépose-minutes voiture	Non
Concevoir un projet phasé	Maintien de l'exploitation de la gare tout au long de la réalisation du projet	Non

On constate que tous les effets attendus ne peuvent être monétarisés ; pour certains, comme les gains de confort pour circuler dans les espaces en gare, parce qu'il n'existe pas de méthode pour leur donner un équivalent monétaire ; pour d'autres, comme les effets en terme de sécurité de la diminution de la densité des voyageurs à quai, parce qu'ils sont difficilement quantifiables ; d'autres effets, comme la réduction de la coupure urbaine ou la qualité de service, parce qu'ils sont d'ordre qualitatif. Une bonne partie des objectifs du projet n'a donc pu être valorisée dans le bilan.

Les indicateurs socio-économiques calculés sont :

- la VAN (valeur actualisée nette) du projet qui est la somme des bénéfices nets annuels actualisés ;
- la valeur actualisée nette du projet par euro investi ;
- le taux de rentabilité interne économique et social.

Sur la base des coûts d'infrastructures d'une part, et de la valorisation des gains de temps liés au réaménagement des itinéraires au sein du pôle, à la décongestion des quais du RER E, et à la décongestion des lignes de contrôle d'autre part, le bilan socio-économique du projet s'établit ainsi :

- méthode francilienne : le bénéfice actualisé du projet est de + 10 M€, avec une VAN par euro investi neutre et un taux de rentabilité interne de 8,4% ;

- méthode instruction ministérielle : le bénéfice actualisé du projet est de + 4,1 M€, avec une VAN par euro investi neutre et un taux de rentabilité interne de 4% ;

On constate que les résultats des deux méthodes d'évaluation se situent au-dessus du seuil de rentabilité socio-économique pour la collectivité.

E – l'avis du SGPI

L'évaluation socio-économique a fait l'objet d'une contre expertise et d'un avis du SGPI (secrétariat général pour l'investissement), avis rendu le 25 février 2021. Après avoir exposé successivement une présentation du projet, le dossier d'évaluation socio-économique élaboré, et la contre-expertise réalisée, le SGPI indique en conclusion :

«L'avis du SGPI est favorable au projet et fait plusieurs recommandations».

Il est notamment recommandé de retravailler le dossier d'évaluation socio-économique pour faire apparaître clairement les raisons conduisant au rejet de certaines alternatives, et de prendre en compte les recommandations des contre-experts qui permettent d'améliorer le dossier et qui visent à mettre à jour les référentiels d'évaluation du secteur du transport.

Ces recommandations concernent : l'intégration des investissements de la mise en conformité, la meilleure prise en compte de la valeur associée aux améliorations du confort et de la sécurité dans les gares, la valeur de l'interconnexion pour les usagers, la prise en compte effective des facilités intermodales, et de la meilleure insertion de la gare dans la ville.

Suite à cet avis, Ile-de-France Mobilités a repris son évaluation socio-économique, pour expliciter l'approche méthodologique retenue notamment l'incapacité à monétariser l'ensemble des effets attendus du projet, et pour ajouter des tests de sensibilité demandés par le SGPI.

Chapitre IV- L'organisation de l'enquête publique : l'insertion de l'enquête dans la procédure, la préparation de l'enquête publique, la composition du dossier

A- L'insertion de l'enquête publique dans la procédure

1 - Principales étapes ayant précédé l'enquête publique :

* Les études : des réflexions sur l'évolution du pôle de la gare Val-de-Fontenay ont été conduites depuis une quinzaine d'années par différents partenaires. En juin 2014, Ile-de-France Mobilités a initié la réalisation des études pour l'élaboration du DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) du projet, qui a été approuvé le 11 janvier 2017. Ile-de-France Mobilités a ensuite lancé mi-2017 les études préliminaires nécessaires à l'élaboration du schéma de principe du projet de pôle, schéma validé le 8 juillet 2020 par son conseil d'administration.

* La concertation : le projet de réaménagement a été soumis à une concertation, avec présentation de 2 scénarii pour l'agrandissement et la réorganisation des espaces ferroviaires : un scénario aérien avec des passerelles et un scénario avec passage souterrain.

Déroulement de la concertation : elle s'est déroulée du 20 février au 24 mars 2017 inclus, et a comporté : une réunion avec les acteurs du territoire, deux rencontres avec les voyageurs à la gare, deux ateliers balades dans et autour de la gare ; l'information sur la concertation et sur le projet a été assurée par divers moyens : affiches, plaquette d'information, panneaux d'exposition, site Internet dédié ; plusieurs outils ont permis au public de donner son avis, dont des formulaires de dépôt d'avis en ligne sur le site Internet, des coupons T, ou des coupons détachables dans la plaquette d'information.

Bilan de la concertation : 495 avis ont été recueillis ; les points les plus fréquemment abordés concernent l'opportunité du projet, les scénarii d'aménagement des espaces ferroviaires, la mise en oeuvre du projet, l'intermodalité autour de la gare, et les questions d'accessibilité, confort et services dans et autour de la gare.

* Les avis :

- le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale ; l'étude d'impact a été soumise à l'avis de l'autorité environnementale (en l'occurrence le CGEDD-Conseil général de l'environnement et du développement durable), qui a rendu son avis le 24 février 2021 ;

- l'évaluation socio-économique du projet doit faire l'objet, dans le cadre de la procédure d'évaluation des investissements publics, d'une contre-expertise et d'un avis du SGPI (Secrétariat général pour l'investissement) ; le rapport de contre-expertise et l'avis ont été rendus le 25 février 2021 ;

L'ensemble de ces avis figure dans le dossier d'enquête, de même que le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae.

2 - L'enquête publique :

* Le Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités a approuvé le dossier d'enquête publique le 8 octobre 2020 ;

* Par courrier du 13 octobre 2020 le directeur des infrastructures d'Ile-de-France Mobilités a sollicité du préfet du Val-de-Marne l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de réaménagement du pôle ;

* Par décision du 25 février 2021 le premier vice-président du Tribunal administratif de Melun m'a désignée en qualité de commissaire-enquêteur ;

* Par un arrêté en date du 6 avril 2021 la préfète du Val-de-Marne a prescrit et organisé la présente enquête publique.

3- Procédures à engager ultérieurement :

* Après l'enquête publique, la décision de déclarer le projet d'utilité publique relèvera d'un arrêté préfectoral ;

* Des démarches, études et procédures interviendront par la suite pour la réalisation du projet :

- études pour la définition précise du projet d'aménagement (avant-projet détaillé puis projet) ;

- demande d'autorisation d'un projet tiers sur autoroute, auprès du préfet coordonnateur des itinéraires routiers –DIR (pour la modification de la bretelle de sortie n°19 de l'A86 et des modifications sur les talus) ;

- enquêtes parcellaires, dans le cadre de la procédure d'expropriation ;

- acquisitions foncières, par voie amiable ou par la voie de l'expropriation ;

- autorisations d'occupation temporaire du domaine public ;

- permis de construire ;

- déclarations au titre des bruits de chantier.

B- La préparation de l'enquête publique

Les modalités de l'enquête publique ont été définies en liaison avec la Préfecture du Val-de-Marne et la mairie de Fontenay-sous-Bois, siège de l'enquête ; il a été décidé de tenir l'enquête du 23 avril au 26 mai 2021 inclus, soit 34 jours consécutifs, et d'organiser 4 permanences ; les modalités de publicité, de consultation du dossier, et de recueil des contributions du public ont été mises au point.

L'arrêté préfectoral n° 2021/01187 en date du 6 avril 2021 a prescrit et organisé l'enquête publique. Cet arrêté précise notamment :

- L'objet de l'enquête, ses dates et sa durée (article 1^{er}) ;

- Le maître d'ouvrage du projet et le siège de l'enquête (articles 2 et 3) ;
- Les dates et horaires des 4 permanences du commissaire-enquêteur (article 4) ;
- Les mesures de publicité de l'enquête, par voie d'avis publiés dans la presse, d'affichage, et de mise en ligne sur les sites internet de la Ville de Fontenay-sous-Bois et de la Préfecture (article 5) ;
- Les modalités de consultation du dossier d'enquête : à la maison de l'habitat et du cadre de vie (annexe de la mairie de Fontenay-sous-Bois), sur le portail internet de la commune, sur le portail internet des services de l'Etat dans le Val-de-Marne, sur le registre électronique de l'enquête, et sur un poste informatique à la Préfecture ; et les modalités de recueil des observations du public : sur le registre d'enquête, par correspondance adressée en mairie, sur le registre électronique accessible en ligne, et par voie électronique sur une adresse mail dédiée (article 6) ;
- La procédure à prévoir après l'enquête (article 7).

Une réunion de présentation du dossier a eu lieu le 22 mars 2021, dans les locaux d'Ile-de-France Mobilités à Paris 9^{ème}.

Les participants à cette réunion étaient :

* Pour Ile-de-France Mobilités : M. Gilles FOURT, chef du département Projets de métros et de pôle ; Mme Laure CHABERT, chef du projet du pôle Val-de-Fontenay ; M. Steven BOLVIN, chargé de mission concertation-communication ; Mme Mélanie GAZENGEL, chargée de mission concertation/information ; Mme Anne DESCOS, chargée de projets, participait à la réunion via une liaison électronique ;

* Pour la Préfecture du Val-de-Marne : Mme Séverine PENAVERE, du bureau de l'environnement et des procédures d'utilité publique ;

* et moi-même.

Au cours de cette réunion le pétitionnaire a notamment exposé :

- les enjeux du projet compte tenu des problèmes constatés, des contraintes du site, de la complexité du territoire et de la nécessité d'améliorer le fonctionnement du pôle en intégrant les hausses de trafic et les projets urbains ;
- les grands objectifs du projet, le programme avec les périmètres d'intervention et les éléments de programme prévus ;
- la mise en œuvre, les maîtres d'ouvrage ; le coût du projet et son phasage ;
- les impacts du projet et notamment ceux liés aux phases de travaux ;
- les questions de concertation et de communication ;
- l'enquête publique.

Une visite du site et de ses environs a eu lieu après la réunion, le même jour. Elle a permis à IDF Mobilités de présenter la gare actuelle et son fonctionnement (flux, accès), les évolutions prévues sur le bâtiment et ses abords, la localisation des futurs éléments de programme ; elle a

conduit également à la visualisation du contexte urbain, de son évolution récente, et des secteurs en mutation, ou mutables à terme, du quartier Val-de-Fontenay.

C-La composition du dossier présenté à l'enquête

1-Le dossier d'enquête proprement dit

Le volumineux dossier préparé pour l'enquête publique, composé de 8 cahiers en format A3, abondamment illustré de documents graphiques, (schémas, plans, figures) comprend :

- Pièce A -27 pages- : objet de l'enquête, informations juridiques et administratives :
 - 1- présentation du contexte et des objectifs du projet : le projet soumis à enquête publique ; les maitres d'ouvrage et les partenaires du projet ; l'objet de l'enquête ;
 - 2- insertion de l'enquête dans la procédure administrative : avant enquête, évolution de la définition du projet et concertation préalable ; contenu du dossier d'enquête publique ; déroulement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ; à l'issue de l'enquête ;
 - 3- les procédures engagées ultérieurement à l'enquête publique : études d'avant-projet et de projet ; dossier d'opportunité d'un projet tiers sur autoroute ; de la construction à la mise en service ; enquête parcellaire ; acquisitions foncières ; autorisations d'occupation temporaire du domaine public ; permis de construire ; bruits de chantier ;
 - 4- contexte réglementaire : textes généraux ; textes relatifs à l'information du public et aux enquêtes publiques ; textes relatifs à l'étude d'impact ;
 - table des illustrations, liste des figures ;
- Pièce B -160 pages : notice explicative du projet et caractéristiques des ouvrages les plus importants :
 - 1- présentation du contexte et des objectifs du projet : contexte du projet soumis à enquête publique ; les objectifs, contraintes et exigences du projet soumis à enquête publique ;
 - 2- présentation des variantes étudiées : résumé des variantes étudiées ; variantes d'aménagement des espaces ferroviaires du pôle ; variantes d'aménagement des espaces du périmètre intermodal du pôle ;
 - 3- présentation détaillée du projet soumis à enquête publique et caractéristiques des ouvrages les plus importants : périmètre ferroviaire ; périmètre intermodal ; périmètre transverse ; interface avec les projets connexes ;
 - 4 - calendrier et phasage du projet : calendrier général du projet et des projets connexes ; phasage prévisionnel de mise en œuvre du projet ;

- table des illustrations, liste des figures, liste des tableaux ;
- Pièce C : plan de situation
- Pièce D- 3 pages- : plan général des travaux, avec 3 figures
 - préambule ;
 - emprise du projet et des travaux d'aménagement du pôle;
 - plan général des travaux du périmètre ferroviaire ;
 - plan général des travaux du périmètre intermodal ;
 - table des illustrations, liste des figures
- Pièce E -526 pages- : étude d'impact
 - 1- préambule : intitulé de l'opération ; maitres d'ouvrage ; objet de l'étude d'impact ; cadre réglementaire ; contenu de l'étude d'impact ;
 - 2- résumé non technique : description synthétique du projet ; synthèse des solutions de substitution examinées ; analyse des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet ; analyse des impacts et présentation des mesures associées ;
 - 3 - description du projet : contexte du projet ; les objectifs, contraintes et exigences du projet ; présentation globale du projet et définition des périmètres d'aménagement ; périmètre ferroviaire, aménagement des espaces ferroviaires du pôle ; périmètre intermodal, aménagements multimodaux favorisant l'intermodalité ; périmètre transverse, foncier ; interfaces avec les projets connexes ; estimation des types et quantités de résidus et d'émissions attendus durant les phases de construction et de fonctionnement ; calendrier et phasage du projet ; coût du projet ;
 - 4- description des solutions de substitution examinées et raisons du choix effectué : résumé des variantes étudiées ; variantes d'aménagement des espaces ferroviaires du pôle ; variantes d'aménagement des espaces du périmètre multimodal du pôle ;
 - 5- analyse des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet ; préambule ; la population et la santé humaine ; la biodiversité ; les terres, le sol, l'eau et le climat ; les modalités de déplacement ; les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ; l'interaction entre les facteurs de l'environnement ; synthèse de l'état initial du site et de son environnement ;
 - 6- analyse des impacts et présentation des mesures associées : démarche générale d'évaluation des impacts ; la population et la santé humaine ; la biodiversité ; les terres, le sol, l'eau et le climat ; les modalités de déplacement ; les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ; modalités de suivi et estimation des dépenses correspondantes aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation ; analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus ; vulnérabilité au changement climatique et aux risques majeurs ;

- infrastructures de transport ; évaluation des incidences Natura 2000 ; comparaison de l'évolution probable de l'environnement avec et sans projet ;
- 7- méthodologie et auteurs : méthodologie de la réalisation de l'étude d'impact ; difficultés rencontrées pour réaliser l'étude ; auteurs des études ;
- 8- annexes : décision de l'Ae, courrier de la DRAC ;
- table des illustrations, liste des figures, liste des tableaux ;

- Pièce F – 87 pages- évaluation socio-économique
 - préambule ;
 - 1- analyse stratégique : présentation des zones d'études ; diagnostic socio-économique, urbain, et dynamiques territoriales ; l'offre de transport actuelle et les accès au pôle ; flux des échanges actuels au sein du pôle ; perspectives d'évolution : socio-économique, projets urbains et de transport ; conclusion de l'analyse stratégique permettant de définir les objectifs du projet ;
 - 2- présentation synthétique du projet : résumé du projet ; historique du projet et des études ; la description du projet de pôle gare de Val-de-Fontenay ; synthèse des variantes étudiées ; les maîtres d'ouvrage et les partenaires du projet ; le calendrier et le coût du projet ; intérêt du projet ;
 - 3- analyse des effets : hypothèses retenues pour la modélisation et l'évaluation socio-économique ; prévisions de fréquentation ; évaluation socio-économique ; analyse des risques liés au projet ;
 - table des illustrations, liste des figures, liste des tableaux ;

- Pièce G -11 pages : estimation sommaire des dépenses
 - 1- estimation du coût du projet ;
 - 2- plan de financement ;
 - table des illustrations ;

- Pièce H - 88 pages : avis et annexes
 - 1- délibérations d'Ile-de-France Mobilités ;
 - 2- bilan de la concertation ;
 - 3- avis du secrétariat général pour l'investissement (SGPI) ;
 - 4- avis de l'autorité environnementale ;
 - 5- mémoire en réponse du maître d'ouvrage ;
 - table des illustrations.

2- Le registre d'enquête

Un registre papier était disponible pour recueillir les observations du public ; il a été ouvert, coté et paraphé par mes soins avant l'ouverture de l'enquête publique.

Chapitre V: Le déroulement de l'enquête publique : la publicité de l'enquête, les modalités de participation du public, la tenue de l'enquête publique, la réunion avec le maire de Fontenay-sous-Bois, le procès-verbal de synthèse et le mémoire en réponse

L'enquête publique, précédée des mesures de publicité prévues dans l'arrêté la prescrivant et de dispositifs complémentaires d'information, s'est déroulée conformément aux modalités définies, et sans aucun incident.

A- La publicité de l'enquête

A-1 Les Insertions dans la presse :

* Premières insertions :

- dans le quotidien «Le Parisien», édition du 8 avril 2021, rubrique «annonces 94 - judiciaires et légales » ;

- dans le quotidien « Les Echos », édition du 8 avril 2021, rubrique « annonces judiciaires et légales » ;

* Deuxièmes insertions :

- dans le quotidien «Le Parisien», édition du 27 avril 2021, rubrique «annonces 94- judiciaires et légales » ;

- dans le quotidien « Les Echos », édition du 27 avril 2021, rubrique «annonces judiciaires et légales ».

A-2 L'affichage de l'avis d'enquête :

* affichage administratif : l'avis d'enquête publique a été apposé sur les panneaux d'affichage administratif de la commune, ainsi qu'à l'intérieur et à l'extérieur de la maison de l'habitat et du cadre de vie, à partir du 7 avril 2021 ; un certificat d'affichage, signé par le maire de Fontenay-sous-Bois, et daté du 31 mai 2021, a été établi ;

* affichage sur le site : le maître d'ouvrage a fait apposer, autour du pôle gare, 15 jours avant le début de l'enquête, 21 avis d'enquête publique ; un contrôle de cet affichage a été effectué par la société Publilégal, à deux reprises ; les comptes rendus de ces contrôles m'ont été transmis.

A-3 La publicité sur les sites Internet :

L'avis d'enquête a été mis en ligne sur les sites Internet de la commune de Fontenay- sous-Bois et de la Préfecture du Val-de-Marne.

A-4 Les autres mesures de publicité :

Au delà des mesures prescrites par la réglementation, le porteur du projet a mis en oeuvre des modalités supplémentaires d'information du public :

- diffusion à plus de 30 000 exemplaires d'un dossier d'information (8 pages) sur l'ensemble de la commune de Fontenay-sous-Bois et les abords du pôle-gare, donc également sur une partie des communes du Perreux-sur-Marne, de Neuilly-Plaisance et de Rosny-sous-Bois ;

- mise en place d'une « affiche projet » reprenant les modalités de l'enquête publique, sur les espaces RATP et SNCF du pôle-gare Val-de-Fontenay ;

- mise en ligne de « post » sur les comptes Facebook et Twitter.

Par ailleurs, la ville de Fontenay-sous-Bois a diffusé une information sur la tenue de l'enquête publique sur son site Internet, à la rubrique actualités, et dans son journal d'information municipale « A Fontenay », du mois de mai (n° 227 et 228).

Je précise que des copies de toutes ces mesures et certificats m'ont été transmises. Enfin, je signale qu'Ile-de-France Mobilités a fait constater par huissier la présence et le bon état du dossier et du registre d'enquête à la maison de l'habitat et du cadre de vie ; j'ai reçu copie de ces constats, réalisés par la SCP DEVAUD-TRUTTMANN-NICOLAS les 23 avril et 10 mai 2021.

B- Les modalités de participation du public

Elles ont été définies comme suit dans l'arrêté préfectoral prescrivant et organisant l'enquête :

- Consultation du dossier d'enquête :
 - à la maison de l'habitat et du cadre de vie (annexe de la mairie), 6 rue de l'ancienne mairie à Fontenay-sous-Bois, aux heures habituelles d'ouverture des services ;
 - en ligne sur le portail internet de la ville de Fontenay-sous-Bois ; www.fontenay.fr/cadre-de-vie/urbanisme/enquetespubliques-1128.html ;
 - en ligne sur le portail Internet des services de l'Etat dans le Val-de-Marne : www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques ;
 - sur le registre électronique accessible à l'adresse : reamanagement-pole-gare-val-de-fontenay.enquetepublique.net, ou via le site Internet de la préfecture ;
 - sur un poste informatique à la préfecture du Val-de-Marne (bureau de l'environnement et des procédures d'utilité publique, 3eme étage).

- Recueil des observations du public :
 - sur le registre d'enquête ouvert, coté et paraphé par le commissaire-enquêteur, disponible à la maison de l'habitat et du cadre de vie, 6 rue de l'ancienne mairie Fontenay-sous-Bois ;
 - sur le registre électronique disponible à l'adresse : reamanagement-pole-gare-val-de-fontenay-.enquetepublique.net, ou via le site Internet de la préfecture ;
 - par voie électronique à l'adresse : reamanagement-pole-gare-val-de-fontenay@enquetepublique.net ;
 - par correspondance, au siège de l'enquête, adressée à l'attention du commissaire-enquêteur ;

C- La tenue de l'enquête

L'enquête publique a été ouverte le vendredi 23 avril 2021 au matin. Le dossier d'enquête, avec le registre, était disponible à l'accueil de la maison de l'habitat et du cadre de vie de Fontenay-sous-Bois.

Les quatre permanences se sont tenues dans une salle de réunion située en rez-de-chaussée de ce bâtiment, salle aisément accessible pour le public. Des mesures permettant, dans le contexte sanitaire de la pandémie de COVID 19, d'assurer au mieux la sécurité du public ont été mises en œuvre : aération de la salle avant et après les permanences, affichette rappelant les gestes barrières, port du masque obligatoire, mise à disposition de gel hydroalcoolique, indication de la capacité maximale de la salle.

La première permanence s'est tenue le mardi 4 mai 2021 de 9 h à 12 h ; j'ai reçu 2 visiteurs :

- Mme BRIAL, venue consulter le dossier d'enquête et demander des précisions sur les mesures prévues pour sensibiliser la population environnante ;
- M. SIMON, gérant du bar-tabac de Val-de-Fontenay, soucieux de l'impact des travaux sur les commerces et du maintien de l'activité commerciale ;

Deux observations ont été inscrites dans le registre d'enquête (n° 1 et 2) .

La deuxième permanence s'est déroulée le mercredi 12 mai de 13h30 à 17 h ; j'ai reçu 3 visiteurs :

- Mme LEDANT, qui a émis la suggestion de fermer les arrêts de bus avec des matériaux type plexiglas, afin de protéger les usagers du froid et des courants d'air ;
- Mme BERNOU, habitant Neuilly-Plaisance, qui a regretté que de nombreuses questions, hors périmètre, ne soient pas traitées dans le dossier (impact sur les communes environnantes, conséquences sur la rue Louis Auroux et la rue Pasteur à Neuilly-Plaisance, aménagement du rond-point Carnot-Auroux) et a émis une suggestion sur l'aménagement cyclable de la rue Carnot ;
- M. MANNEVILLE, qui a souligné l'intérêt d'anticiper les déplacements en coordination avec tous les acteurs concernés (collectivités, organismes chargés des transports) et a regretté que l'enquête et les permanences n'aient pas été prévues dans le quartier du projet, Val-de-Fontenay/Alouettes.

Trois observations ont été portées dans le registre (n° 3, 4 et 5) .

La troisième permanence s'est déroulée le jeudi 20 mai 2021 de 9 h à 12 h ; j'ai reçu 4 visiteurs :

- M. ABRAHAM, vice-président de l'association Métro-Rigollots-Val-de-Fontenay, et M. GOBITZ, vice-président de l'association des usagers des transports (FNAUT), qui ont déposé des contributions dans le registre

électronique, sont venus expliciter et commenter leurs remarques ; ils ont abordé les points suivants : pourquoi 3 bâtiments voyageurs côté Nord-Est ? nécessité de mieux coordonner la réalisation des lignes 1 et 15, étant précisé que la M1 sera plus profonde et réalisée plus tard que la M15 ; intérêt de prévoir une seconde gare routière, à l'Est, pour les voyageurs empruntant les lignes de bus à l'Est (bus bords de Marne, lignes 145 et 702) ; le réaménagement de la gare routière Ouest avec 3 voies centrales soulève des interrogations : problème pour les croisements, risques d'accidents pour les piétons ; enfin, demande de prévoir des toilettes dans les bâtiments gares ;

- M.BLANDIN et Mme HONG, acquéreurs d'un logement dans un programme en cours de construction à Val-de-Fontenay, venus consulter le dossier, ont exprimé des remarques sur l'intérêt de réaliser rapidement les équipements légers (cyclables, piétons), sur l'opportunité de regrouper les bâtiments voyageurs prévus au Nord-Est, et sur l'esthétique du bâtiment Ouest ;

Deux observations ont été portées dans le registre (n° 6 et 7).

La quatrième permanence s'est tenue le mercredi 26 mai de 14 h à 17h30. J'ai reçu 4 visiteurs :

- M. STOLL a établi une comparaison avec le secteur de La Défense, et souhaité un projet plus ambitieux, avec 1 ou 2 tours emblématiques, dans le souci de dynamiser le quartier ;

- Une personne n'ayant pas décliné son identité a émis des souhaits : passage souterrain, toilettes ;

- M. GAUDIAS, de la SPL Marne-au-Bois : a précisé que la SPL était très favorable au projet, a souligné les échanges entre les différents maîtres d'ouvrages et la nécessaire coordination pour optimiser les phases de chantier, et a évoqué le rôle de la SPL dans l'aménagement du secteur ;

- Mme SCHNEIDER a souligné la nécessité de végétalisation du quartier, le besoin de renouer avec la nature dans la ville, de faire une gare verte et agréable pour tous ;

Les visiteurs ont déposé des contributions écrites (obs. n° 8, 9, 10 et 11).

L'enquête publique s'est achevée le 26 mai au soir.

La participation du public lors des permanences s'établit au total de 13 personnes. Le nombre d'observations recueillies est de 11 sur le registre papier et 79 sur le registre électronique, soit un total de 90 observations .

D- L'entretien avec le maire de Fontenay-sous-Bois

J'ai souhaité rencontrer M. Jean-Philippe GAUTRAIS, maire de Fontenay-sous Bois, qui a bien voulu donner suite à ma demande. Cette rencontre s'est déroulée le vendredi 21 mai à 16 h 30 en mairie ; y

assistaient également Mme EYMARD, directrice générale adjointe des services, et M.BOURVIC, directeur général de la SPL Marne-au-Bois.

Au cours de cette réunion, le maire a rappelé le soutien de la ville au projet de réaménagement, projet qui a été amendé suite à certaines demandes de la ville, et le souhait d'une réalisation aussi rapide que possible du tramway T1 et du prolongement de la ligne de métro M1 ; il a insisté sur l'urgence, pour la réussite du projet, d'un démarrage rapide de ces 2 projets connexes.

L'insertion du projet dans l'environnement urbain, les objectifs de dynamisme économique et de requalification du quartier, avec la mise en oeuvre du vaste secteur d'aménagement Val-de-Fontenay/Alouettes, ont également été évoqués et précisés.

Enfin, certains volets du projet, tels que le parvis Nord-Est avec les accès des lignes de métro L1 et L15 et le T1, les aménagements en faveur des déplacements vélos, les futurs aménagements de voirie, les projets envisagés à terme à l'Ouest, dans le quartier autour de la gare actuelle, ont fait l'objet d'échanges.

E- Le procès-verbal de synthèse et le mémoire en réponse

La réunion après enquête s'est tenue le vendredi 28 mai 2021, à 10h30, dans les locaux d'IDF Mobilités ; y participaient :

* Pour Ile-de-France Mobilités : M. Gilles FOURT, chef du département Projets de métros et de pôle ; Mme Laure CHABERT, chef du projet du pôle Val-de-Fontenay ; Mme Anne DESCOS, chargée de projets ; M. Steven BOLVIN, chargé de mission concertation-communication ;

* Pour la société EGIS (Assistance à MO) : Mme Marie-Laure FERRIER et M. Rémi FREON ;

* et moi même.

Lors de cette réunion de remise du procès-verbal de synthèse j'ai relaté le déroulement de l'enquête publique, présenté un bilan de la participation, et exposé une synthèse des observations du public, organisée selon les thèmes évoqués par les participants.

Des éléments de réponse aux observations m'ont été transmis par le porteur du projet, par un envoi électronique en date du 11 juin 2021, et par un envoi postal que j'ai reçu le 17 juin 2021.

Je précise que le PV de synthèse et le mémoire en réponse figurent en annexe du présent rapport.

Chapitre VI- Les observations recueillies lors de l'enquête publique : bilan quantitatif, grilles de dépouillement, synthèse par thèmes et éléments de réponses apportés

Bilan de la participation du public

Le bilan quantitatif des contributions recueillies s'établit ainsi :

Registre papier	11 observations
Registre numérique	79 observations
Courrier postal	Pas d'observation

Il y a donc eu, au total, 90 contributions.

Grilles de dépouillement des observations

Au nombre de deux (pour le registre numérique d'une part, le registre papier d'autre part) elles sont établies par ordre chronologique, précisent les noms et communes des participants, et résument le contenu des observations. Un tableau, en 7 colonnes, retrace les thèmes évoqués.

Les thèmes retenus pour l'établissement de ces grilles, et les sous-thèmes dégagés lors de l'analyse des observations sont :

- colonne A ; le projet présenté à l'enquête :
Af : avis favorable ; Ad : avis défavorable ; Am : aménagements ; BV : bâtiment voyageurs ; Cal : calendrier ; Co : cohérence, coordination ; GR : gare routière ; Pro : remarque ou proposition sur le projet ; PS : passage souterrain ; VAFO : attachement caténaire ;
- colonne B : les transports en commun :
L 1 : ligne 1 ; L 15 : ligne 15 Est ; T1 : tramway T1 ; RER E ; Bus ;
- colonne C : les autres modes de déplacements :
Proc : cyclistes, proposition au sujet des vélos ; Pie : piétons ; VP : voiture ;
- colonne D : le quartier, l'insertion, l'aménagement :
AM : aménagements ; IN : insertion dans le quartier environnant ;
- colonne E : les impacts et les impacts des chantiers
Ch : chantier ; Chco : impacts pour les commerces ;
- Colonne F : la procédure, le dossier d'enquête, l'enquête publique :
Cal E : calendrier enquête ; DO : dossier d'enquête ; E : enquête
- colonne G : observations diverses ou hors sujet :
D : divers ; HS : hors sujet.

Grille de dépouillement –registre numérique

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
1.001	M. BERTHELOT, Fontenay-sous-bois - se déclare « tout à fait favorable au projet » ; - regrette le temps perdu précédemment et le long délai de réalisation (10 ans) ; des projets complexes ont été réalisés en moins de temps ; - souhaite une étude de réduction des délais, car pôle saturé, problème de sécurité, donc grande urgence ;	Af Cal Pro						
1.002	Anonyme -estime que la coordination des travaux pôle gare/arrivée ligne 15 et ligne 1 est essentielle ; les 3 projets devraient être achevés en même temps ; - mais l'arrivée de la L1 n'est prévue qu'en 2035 au mieux ; « la ligne 1 au plus vite ! »	Coo Cal	L1					
1.003	M. RAMI Fontenay-sous-Bois - projet de prolongement de la ligne 1 : « il est grand temps qu'il arrive » ; projet « extraordinaire » qui va dynamiser les nouveaux quartiers ; dommage qu'il ait été retardé à cause des JO ;		L1					
1.004	M. MATRY Fontenay-sous-Bois - se déclare ravi du projet ; - mais le trouve trop peu précis et trop peu ambitieux : aménagements, évolution vers des mobilités douces et des ilots de fraîcheur ; - il faut de vraies pistes cyclables, sécurisées ; des espaces réservés, sans voiture ; des stationnements vélo couverts et fermés ... - en attente du remaniement de la gare de Fontenay-sous-Bois	Af Pro Pro		Pro C				D
1.005	Anonyme - estime le réaménagement « indiscutable », « indispensable » : nombre d'utilisateurs actuels et futurs, complexité actuelle, densité croissante ; - projets annexes tout aussi indispensables : prolongement de la ligne 1, ligne 15, T1, bus pour améliorer la qualité de vie, dynamiser l'activité économique, limiter la dépendance à la voiture ; - il faut renforcer l'offre pour les mobilités douces (pistes cyclables, parc sécurisé et abrité..) - prévoir des lieux de vie autour de la gare (parcs, jardins,	Af BV	L1, L15 T1, Bus	Pro C				In

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	points d'eau, restaurants, terrasses...)	Pro						
1.06	M.BLANDIN, Vincennes - acquéreur d'un bien dans le projet Elvea ; enthousiaste pour tous ces projets mais dépassements systématiques des coûts et délais : métro 1, ligne 15, T1 ... pourquoi ces dérapages ? - pourquoi attendre pour les aménagements de surface, bien utiles dès maintenant ? - ensembles Péripole et Périgare, gelés pour 6 ans par la municipalité ; - délabrement des bâtiments les plus anciens du campus Société Générale, datés, pas ravalés ;	Av Cal Am	L1, L15 T1		Am			HS
1.007	M. HUARD, Paris - projet « morne », « vraiment pas engageant » ; « l'ennui tue » ; - demande un effort esthétique et cite l'exemple des villes globales ;	Ad Pro						
1.008	M.MALAMINE, Rosny-Sous-Bois - « beau projet ! » ; - parfait si le bus 116 pouvait faire le trajet VDF-les 10 000 rosiers ;	Af	Bus 116					
1.009	M.VERHARGHE Le-Perreux-sur-Marne - très favorable au projet ; prend en compte de nombreux aménagements et les évolutions à long terme ; et les délais des projets de transports ; - mais regrette que « les prolongations des modes de transport prévues arrivent dans si longtemps... » ;	AF Cal						
1.010	Mme SALAUN, Neuilly-Plaisance - RER E : quais très dangereux, étroits et bondés, trains sans arrêt qui passent à vive allure ; comment assurer la sécurité des voyageurs, dont le nombre doit augmenter ? impossible d'agrandir les quais, il faudrait mettre des portes de quai ; matériel compatible ?	Pro E	RE RE					
1.011	Anonyme - quand seront installés des abris vélos sécurisés près de la gare ? absence de tels équipements pas normale, compte tenu du nombre de voyageurs et du nombre de cyclistes ;			Pro C				
1.012	Mme OHAYON - il faudrait : élargir la sortie côté banques, nettoyer les	Pro						

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	bas côtés en gardant la verdure, faire un accès direct au RER E sans croiser les usagers RER A ; par un accès plus large qui pourrait prendre sur le parking RATP ; si ascenseur d'un côté en prévoir aussi de l'autre, « pas de laissés-pour-compte » ;							
1.013	M.SIMON, Tabac avenue de Val-de-Fontenay - impact des travaux sur les commerces de la gare de Val-de-Fontenay ? annonce sa venue à la 1ere permanence ;					Ch Co		
1.014	M. LEFEVRE, Le Perreux-sur-Marne - ne voit pas dans le projet l'élargissement des quais du RER E, qui sont déjà trop étroits ;	Pro E	RE RE					
1.015	M. LEFEVRE, Le Perreux-sur-Marne - ne voit pas dans le projet d'abris vélos sécurisés ; est ce un oubli ?			Pro C				
1.016	Anonyme - l'intermodalité oublie un mode de transport très utilisé : la voiture ; il n'est prévu aucun accès voiture, aucune place dépose-minute, même les taxis sont exclus ; il faut prévoir un arrêt minute, à l'est comme à l'ouest, pour éviter le stationnement en double file ; une seule voie, c'est le risque de paralyser le trafic ; et il est impossible de sortir de l'A 86 extérieure ;			VP				D
1.017	M. ROULLEAU, Fontenay-sous-Bois Demande confirmation du principe de prolongement de la ligne 1 ;		L1					
1.018	Anonyme - la gare a besoin d'être rénovée mais « marre des chantiers » ; travaux du Auchan, de la Société générale, du coté de l'A86... ; « ça ne s'arrêtera jamais ? »					Ch		
1.019	Mme MAIRE, Rosny-Sous-Bois - habite à côté du quartier des Alouettes et utilise les RER et bus à Val-de-Fontenay ; signale les risques d'accidents pour des piétons lors de la traversée de l'avenue du Mal de Lattre de Tassigny, et un cheminement peu sûr et sale le long de la zone industrielle ; - sur le plan immobilier, les améliorations entraineront une plus value pour les quartiers voisins ;	Af		Pie	Am			

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
1.020	M. BALLESTER DOUMEIX, Fontenay-sous-Bois - projet indispensable pour améliorer la qualité de vie dans les villes environnantes ; y est « grandement favorable » ; - regrette le décalage du prolongement de la ligne 1, toujours retardée au profit d'autres projets ;	Af	L1					
1.021	M. JOSSERAND, Fontenay-sous-Bois - se déclare contre l'aménagement d'un itinéraire cycliste av Louison Bobet si cela se fait en supprimant une voie de circulation auto et des places de stationnement ; car entrainera engorgement et embouteillages ; aménagement cyclable possible en supprimant le terre-plein central et en rognant sur les larges trottoirs ;			Pro C				
1.022	M. JOSSERAND, Fontenay-sous-Bois - même observation que la n° 21 ;							
1.023	Mme PONZA - aménagement de la gare indispensable, tout comme le prolongement de la L1 ; - les 2 projets doivent être menés en parallèle ;	Af Cal	L1					
1.024	Mme. LEYDER, Fontenay-sous-Bois - se déclare très favorable à cet aménagement ; surtout à l'horizon 2030-2040, où la voiture individuelle sera hors de propos ; - il faut faire mieux : éloigner la gare routière, dégager une place large, comme à Vincennes ; plus de végétation, murs végétalisés, pergolas encadrant les voies ; - créer des espaces de rencontre, commerces, cafés... ; travailler avec des artistes ; faire de la gare « un spot où il fait bon sortir le soir » ; - privilégier le transport à vélos ; marquage au sol, connexion train/vélos, de la piste cyclable jusqu'aux quais ; - interconnexion voiture/RER avec un parking souterrain facile d'accès, et où pourrait être déplacée la gare routière ;	Af Pro BV Pro GR			In Pro C VP			
1.025	Mme. LEYDER, Fontenay-sous-Bois - par rapport à l'ambition affichée, la gare est trop petite, vieillotte, triste ; il faut revoir complètement le bâtiment ; bâtiment en hauteur, avec des lieux de restauration, des terrasses verdoyantes, des cafés, concerts, murs	Pro BV						

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	végétaux ; faire un espace vivant ; - il faut de l'ambition, de la modernité ;							
1.026	Anonyme ; habitant au Perreux-sur-Marne - exprime son mécontentement face à la double piste cyclable aménagée bd Raymond Poincaré ; la circulation est saturée, l'encombrement génère des pollutions de l'air, des odeurs de gaz d'échappement, des nuisances sonores ; alors que la piste cyclable ne sert pratiquement à rien ; - subit tous ces désagréments alors que le quartier n'a rien à voir avec la gare Val-de-Fontenay ;			Pro C				D
1.027	M. MINET - la gare Val-de-F a vocation à devenir un pôle très important pour les villes avoisinantes, au niveau des transports ferrés mais aussi des axes vélos ; - prévoir la multi-modalité avec des parkings vélos sécurisés et surveillés ;			Pro C				
1.028	M. MARTINS LUCIANO, Fontenay-sous-Bois - nécessité d'élargir l'emprise des travaux, au delà des environs de la gare : quartier engorgé par la circulation automobile, augmentation du trafic et des nuisances, pollution sonore et atmosphérique ; le trafic va encore augmenter car possibilités de parkings Auchan bureaux... ; - il faut limiter la place des voitures et des motos ; limiter la part de chaussée qui leur est réservée, au profit des bus, vélos, modes doux ; - des pistes cyclables raccordées, et sécurisées ; en site propre ; - propose aussi limitation de vitesse, limitation des accès aux parkings ;	Pro Pro		Pro C Pro C	in			D
1.029	Mme LE GUENNEC Fontenay-sous-Bois - interroge sur les services aux usagers prévus : machine pour les billets SNCF ? possibilité de retirer des paquets Poste ? mise à disposition de toilettes ? -bâtiment voyageurs NE : quels liens avec le pôle métro (lignes 1 et 15) ? quand l'information sur les liens entre le projet pôle et les projets métro et tramway sera t-il disponible ? -pour l'interface entre le projet pôle et les projets connexes, il manque les éléments de la SNCF et de la	Pro BV Cal Coo	L1 L15					

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	<p>RATP ; quid de l'association des différents acteurs ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - coordination entre le projet pôle et la ligne 15 ; pourquoi n'est-ce pas déjà prévu et budgété ? - le prolongement de la ligne 1 reste à l'état de promesse ; mais il n'est pas acté dans un budget ; quelle date de livraison : 2025 ? 2035 ? - aménagement Nord-est en phase 2 ? - propose que soit intégré dans le dossier un document commun au projet pôle et aux projets connexes, avec les interfaces, et un planning concerté ; - « beau projet de grande utilité publique » ; - bravo pour la communication ; 	<p>Coo Cal</p> <p>Coo Cal</p> <p>Af</p>	<p>L15</p> <p>L1</p>		<p>Am</p>		<p>D</p>	<p>D</p>
1.030	<p>M. CLERJAUD, Fontenay-sous-Bois</p> <ul style="list-style-type: none"> - la correspondance entre le T1 et les bus semble longue et compliquée ; envisager de relier le pôle bus et le terminus du tramway par un moyen aérien de type télécabine ? 	<p>Pro</p>	<p>Bus tram</p>					
1.031	<p>Anonyme</p> <ul style="list-style-type: none"> -demande d'accélérer les travaux sur les sorties av De Lattre de Tassigny, sans attendre les projets métro et tram ; - demande la création par le département d'un demi-tour voiture au niveau du pont du RER A ; 	<p>Pro Cal</p> <p>Pro</p>						
1.032	<p>M. LEBRE, Fontenay-sous-Bois</p> <ul style="list-style-type: none"> - le projet « semble intéressant », mais « éviter de trop mettre du béton », privilégier les bâtiments soucieux de l'environnement, avec végétation, espaces verts ; - bâtiment de la gare à repenser, beaucoup de courants d'air ; 	<p>Af Pro</p> <p>Pro</p>						
1.033	<p>Mme ZHU, Fontenay-sous-Bois</p> <ul style="list-style-type: none"> -agrandissement de la gare indispensable et urgent car accès et déplacements très difficiles aux heures de pointe ; -penser à la mise en place de pistes cyclables, pour une ville « encore plus verte » ; 	<p>Af</p>		<p>Pro C</p>				
1.034	<p>Mme RAPAILLE</p> <ul style="list-style-type: none"> -demande une meilleure prise en compte des piétons pour l'accès à la gare ; av. du Val de Fontenay les trottoirs sont sous dimensionnés ou impraticables ; il serait judicieux d'aménager des trottoirs confortables et sécurisants ; 	<p>Pro</p>		<p>Pie</p>				

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	-la traversée au feu rouge en deux temps av. Louison Bobet n'est pas adaptée ;	Pro		Pie				
1.035	GL, Vincennes - favorable au principe de la requalification du pôle , qui est « véritablement indispensable » ; regrette que certains sujets comme la ligne M1 soient traités de façon séparée, manque de cohérence d'ensemble ; -calendrier des projets indiqué dans le dossier d'enquête pas totalement cohérent avec certains documents mis en ligne par IDFM : prolongement de la M1= enquête publique fin 2021 (et non fin 2021/début 2022), mise en service début 2035 (et non 2036) ; -aménagement du parvis NE suscite des interrogations sur la desserte des bus (précisions sur les arrêts de bus à l'est ?) et sur le bâtiment voyageurs (un seul ou plusieurs ?) plusieurs BV, cela nuirait à la qualité du parcours voyageurs et à l'économie générale du projet ;	Af Coo Cal Pro BV	L1 bus				Cal E	
1.036	M. BLANQUET pour l'Association Métro Rigollots-Val-de-Fontenay - favorable au projet sous 5 réserves ; - date évoquée dans le dossier pour l'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1 n'est pas celle annoncée par IDFM ; elle doit se tenir en 2021 ; - gare L1 plus profonde que celle de la L15 est, donc doit être réalisée avant ou en même temps ; pas d'accord avec le dossier qui indique que les travaux des 2 gares ne peuvent être réalisés en même temps ; - le réaménagement doit mieux inclure les autres projets de transport ; pour une livraison globale dès 2030 ; - BV NE : un seul bâtiment ou plusieurs ? - reconstruction de la gare routière inutile, l'offre de bus doit se répartir entre l'Ouest et l'Est du pôle ; il faut une GR complémentaire pour les lignes de bus allant à l'Est ; - sécurisation du PASO Nord ;	Af Cal Cal Coo BV GR PS	L1 L1, L15 Bus				Cal E	
1.037	M. ABRAHAM -avis favorable mais délais trop longs et points à améliorer : - dommage qu'il n'y ait pas eu d'étude pour l'élargissement des quais du RER E ; sujet évoqué en concertation et qui va rester actuel, risque d'accidents ; il y a une marge côté autoroute ;	Af Cal Pro	RE RE					

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	<ul style="list-style-type: none"> - pourquoi 3 bâtiments gares au Nord-Est ? il faudrait les fusionner ; - le PASO nord est trop bas, donc sera peu efficace ; -le PASO nord est long, sentiment d'insécurité ; mettre plus de surfaces vitrées pour donner du volume et du confort visuel ; - dommage que les gares des lignes M1 et M15 ne soient pas dans le projet ; la conception doit être bien coordonnée ; - la future gare bus n'aura que 3 voies ; comment se croiser ? risques d'accidents piétons ; conflits bus/piétons ; - sorties Nord-Est ; suppression de la sortie actuelle ; comment sortira t-on de la zone en sous-sol ? - profiter du réaménagement de la GR pour donner la priorité aux bus sur le rond-point Général De Gaulle (avant les usagers du centre commercial) ; - il faut une gare de bus coté Est ; - solutions pour les parkings automobiles autour de la gare et de leur accès ? 	BV PS PS Coo GR Pro GR GR	 L1 L15 Bus 	 VP				D
1.038	M.BERGERE, Fontenay-sous-Bois <ul style="list-style-type: none"> - date évoquée dans le dossier pour l'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1 n'est pas celle annoncée par IDFM ; elle doit se tenir en 2021 ; - gare L1 plus profonde que celle de la L15 est, donc doit être réalisée avant ou en même temps ; pas d'accord avec le dossier qui indique que les travaux des 2 gares ne peuvent être réalisés en même temps ; - le réaménagement doit mieux inclure les autres projets de transport ; pour une livraison globale dès 2030 ; - BV NE : un seul bâtiment ou plusieurs ? - reconstruction de la gare routière inutile, l'offre de bus doit se répartir entre l'Ouest et l'Est du pole ; il faut une GR complémentaire pour les lignes de bus allant à l'Est ; - sécurisation du PASO Nord ; 	Cal Cal Coo BV GR PS	L1 L1 L15 Bus				Cal E	
1.039	Mme BENAUWT, Fontenay-sous-Bois <ul style="list-style-type: none"> - date évoquée dans le dossier pour l'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1 n'est pas celle annoncée par IDFM ; elle doit se tenir en 2021 ; - gare L1 plus profonde que celle de la L15 est, donc doit être réalisée avant ou en même temps ; pas d'accord 	Cal	L1 L1 L15				Cal E	

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	avec le dossier qui indique que les travaux des 2 gares ne peuvent être réalisés en même temps ; - le réaménagement doit mieux inclure les autres projets de transport ; pour une livraison globale dès 2030 ; - BV NE : un seul bâtiment ou plusieurs ? - reconstruction de la gare routière inutile, l'offre de bus doit se répartir entre l'ouest et l'est du pôle ; il faut une GR complémentaire pour les lignes de bus allant à l'est ; - sécurisation du PASO nord ;	Cal Coo BV GR PS	Bus					
1.040	M.VITTET, Montreuil - l'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1 doit se tenir en même temps, les sujets sont liés ; - gare L1 plus profonde que celle de la L15 est, donc doit être réalisée avant ou en même temps ; intérêt d'une mise en service des 2 gares en même temps ; - le réaménagement de la gare doit mieux inclure les autres projets de transport ; - BV NE : un seul bâtiment ou plusieurs ? - accès à la gare routière inadéquat depuis les lignes 1 et 15 ; il faut une GR complémentaire pour les lignes de bus allant à l'est ; - sécurisation du PASO nord ;	Cal Cal Coo BV GR PS	L1 L1 L15 bus				Cal E	
1.041	M. EUGENE, Fontenay-sous-Bois - très favorable au prolongement de la ligne 1 de métro ; - l'enquête publique L1 devrait se tenir en 2021, en même temps que cette enquête ; - il serait logique que la L1 soit prolongée avant ou en même temps que la M15 ;		L1				Cal E	
1.042	M.COUTOIS, Fontenay-sous-Bois - tout mettre en oeuvre pour l'arrivée de la ligne 1 à Val-de-F le plus vite possible ;		L1					
1.043	M.DELANNOY, Fontenay-sous-Bois -la rénovation du pôle, avec l'arrivée de nouvelles lignes de transport, est une « formidable opportunité de développement de l'Est parisien » ; - il était grand temps : dangerosité, saturation des lignes A et E ; - réduire les délais et les coûts en procédant de façon coordonnée et logique ; -creuser les voies et les infrastructures de la M1 (plus profonde) avant celles de la M15 ; emprise du terrain	Af Af Cal Coo	L1 L15					

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	suffisante pour la réalisation des 2 chantiers en simultanée ; - mettre en place deux gares routières, l'une à l'Ouest inchangée, l'autre au niveau de la nouvelle esplanade, pour aller vers l'Est (moins de cout, moins de travaux, évite l'engorgement de la station Ouest, économie de temps de trajet pour les passagers venant de l'Est et rejoignant le pole ferroviaire ; - intégrer le parking souterrain mentionné ; avec dépose-minute, gardiennage vélos, loueur de véhicules ... ;	GR		VP				
1.044	Mme ABRAHAM, Fontenay-sous-Bois - la rénovation du pôle, avec l'arrivée de nouvelles lignes de transport, est une « formidable opportunité de développement de l'Est parisien » ; - avis favorable mais délais trop longs et points à réétudier ; réduire les délais et les coûts en procédant de façon coordonnée et logique : - pourquoi 3 BV au Nord-Est ? il faut les fusionner pour réduire les coûts et faire des correspondances plus rapides ; -comment se feront les liaisons entre les lignes de RER et les 2 lignes de métro ? escaliers mécaniques ; il faut une conception coordonnée ; - mettre en place deux gares routières, l'une à l'Ouest inchangée, l'autre au niveau de la nouvelles esplanade, pour aller vers l'Est (moins de cout, moins de travaux, évite l'engorgement de la station Ouest, économie de temps de trajet pour les passagers venant de l'Est et rejoignant le pôle ferroviaire ; - se déclare surprise du dénivelé entre le PASO Nord et le RER E (11, 6 m), c'est trop grand ; penser aux personnes âgées, aux PMR : - concevoir un environnement plus agréable autour de la gare ; pas simplement lieu de passage, mais aussi de rencontre et de vie ; - des toilettes dans plusieurs lieux de la gare ; - prévoir une dépose-minute ;	Af Cal Coo BV Coo GR PS Pro Pro		VP	In			
1.045	M. HEILES, Rosny-Sous-Bois - « partage les ambitions d'amélioration de la gare », mais c'est trop tardif ; - nécessité de parkings vélos sécurisés, et en nombre	Af Cal		Pro				

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	suffisant, sur tous les secteurs ; - voies cyclables sur av De Lattre de Tassigny : doivent être correctement dimensionnées ; sans rupture entre 93 et 94 ; pérennes et protégées ; - il faut de même un cheminement protégé pour traverser cette avenue (axe très fréquenté et dangereux) ; - interconnexion entre gare T1 et accès RER ou métro, le cheminement piéton doit être bien dimensionné, et à l'abri des intempéries ;			C Pro C Pié Pié				
1.046	Mme. BONEU, Fontenay-sous-Bois - projet d'envergure important pour la modernisation du site, l'accueil de nouveaux transports, les usagers ; - libération des emprises VAFO (attachement caténaire RATP) : à quoi correspondent ces emprises : missions ? nuisances ? horaires ? flux de circulation ? types de flux ? - leur libération, et relocalisation hors de VdF, sont elles nécessaires ? quelles options étudiées, quels arbitrages ? pourquoi pas de relocalisation sur le site VdF ? - il est prévu une mesure compensatoire chiffrée à 24,6M€, montant qui laisse présager des activités importantes ; avec de forts impacts ; que recouvre ce chiffre ? - projet d'installation d'un caténaire, près de la gare de Fontenay-sous-Bois, récemment annoncé par la RATP ; s'agit il de la relocalisation de celui de VdF ? pourquoi n'est ce pas mentionné dans le dossier d'enquête ? quels impacts ? quelles mesures de compensation ? - regrette que le public concerné n'ait pas été informé et consulté sur ce sujet, qui est sans doute connu depuis longtemps ;	VAFO						D
1.047	C.V. - Habitants du quartier des Alouettes ; - habitent près du bâtiment accueillant la Croix-Rouge ; beau bâtiment, historique ; ce serait dommage de le détruire ; demandent qu'il devienne une annexe du conservatoire de musique ;							HS
1.048	M. CLEMENTE, Fontenay-sous-Bois - projet d'envergure important pour la modernisation du site, les nouveaux transports, les usagers ; - libération des emprises VAFO (attachement caténaire	VAFO						

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	<p>RATP) : souhait de précisions sur ces emprises : missions ? nuisances ? horaires ? flux de circulation ? types de flux ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - leur libération, et relocalisation hors de VdF, sont elles nécessaires ? quelles options étudiées, quels arbitrages ? la relocalisation sur le site VdF est elle impossible ? - il est prévu une mesure compensatoire d'un montant élevé, ce qui laisse présager des activités importantes ; avec de forts impacts ; - projet d'installation d'un caténaire, près de la gare de Fontenay-sous-Bois, récemment annoncé par la RATP ; s'agit il de la relocalisation de celui de VdF ? pourquoi n'est ce pas mentionné dans le dossier d'enquête ? quels impacts ? quelles mesures de compensation ? les impacts ne sont-ils pas plus importants que la reconstitution sur site ? -information lors d'une réunion RATP très récente ; réunion mal préparée, peu documentée, peu sérieuse ; 	O						D
1.049	<p>M. COICAULT</p> <ul style="list-style-type: none"> - la date évoquée dans le dossier pour l'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1 n'est pas celle annoncée par IDFM ; cette enquête doit se tenir en 2021, concomitamment avec la présente ; - gare L1 plus profonde que celle de la L15 est, donc doit être réalisée avant ou en même temps ; pas d'accord avec le dossier qui indique que les travaux des 2 gares ne peuvent être réalisés en même temps ; - le réaménagement doit mieux inclure les autres projets de transport ; pour une livraison globale dès 2030 ; - BV NE : un seul bâtiment ou plusieurs ? <p>l'absence de vision globale : risque de coût supplémentaire pour le contribuable ;</p>	<p>Cal</p> <p>Cal Coo</p> <p>BV</p>	<p>L1</p> <p>L1 L15</p>				Cal E	
1.050	<p>M. LALANNE, Fontenay-sous-Bois</p> <ul style="list-style-type: none"> - RER E : quais trop étroits, dangereux, circulation de trains rapide, sans arrêts, accidents ; il est prévu d'améliorer la liaison avec les quais RER A, mais quid de l'élargissement des quais du RER E ? - il faut cordonner l'arrivée des métros 1 et 15 ; synchroniser les travaux ; source d'optimisation des 	<p>Pro</p> <p>Coo</p>	<p>RE RE</p> <p>L1 L15</p>					

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	dépenses ; - fort impact de la transformation de la gare sur l'urbanisme aux alentours ; zone du centre commercial ; mais pas d'infos dans l'étude d'impact ; projets dans les tiroirs, manque de communication de la mairie ;				Am			
1.051	Mme LEMAIRE, Fontenay-sous-Bois - favorable à la prolongation de la L1 ; adhérente de l'association Métro-Rigollots-Val-de-Fontenay, soutient l'association et l'avis et réserves émis par celle-ci ; - la date évoquée dans le dossier pour l'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1 n'est pas celle annoncée par IDFM ; elle doit se tenir en 2021, concomitamment avec la présente ; - gare L1 plus profonde que celle de la L15 est, donc doit être réalisée avant ou en même temps ; les deux gares devraient être mises en service en même temps ; - le réaménagement doit mieux inclure les autres projets de transport ; pour une livraison globale dès 2030 ; réaménagement incontournable, vision globale essentielle ;	Cal Cal Coo	L1 L1 L1 L15				Cal E	
1.052	Habitante, Est de Vincennes - particulièrement intéressée par l'aménagement de la gare VdF et le prolongement de la L1 ; - l'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1 doit se tenir en 2021 ; - les gares des L1 et L15 doivent être réalisées en même temps ; et mises en service en même temps ; - le réaménagement doit être plus cohérent ; - il faut séparer la gare routière en deux lieux ; un actuel, un autre parvis Nord ;	Cal Cal Coo GR	L1 L1 L1 L15				Cal E	
1.053	M. GIBOUIN - estime que « l'aérien est plus agréable et donnera une vue d'envergure au projet, plus sécurisant »	Pro						
1.054	Mme DRON - a « hâte que la gare soit réaménagée » ; attend l'arrivée des lignes 1 et 15 ; - préfère le projet souterrain ; y aura t-il des boutiques dans le souterrain ?	Af Pro	L1 L15					
1.055	Publicité pour des livraisons de colis ; hors enquête							

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
1.056	Mme LE GOAS - pour le choix du passage souterrain	Pro						
1.057	Mme LE GOAS pour le choix du passage souterrain	Pro						
1.058	M. BOUYGE, Fontenay-sous-Bois - souhaite des informations sur la libération des emprises VAFO (attachement caténaire RATP) ; - au vu de l'importance des activités, n'est ce pas une priorité de les maintenir sur le site de VdF ? - leur libération, et relocalisation hors de VdF, sont elles nécessaires ? quelles options étudiées, quels arbitrages pour le choix ? détails des analyses des couts/bénéfices/inconvénients qui ont conduit à la décision ? - projet d'installation d'un caténaire, près de la gare de Fontenay-sous-Bois, récemment annoncé par la RATP ; s'agit il de la relocalisation de celui de VdF ? pourquoi n'est ce pas mentionné dans le dossier d'enquête ? quels impacts ? les impacts ne sont-ils pas plus importants que la reconstitution sur site ? -information lors d'une réunion RATP très récente ; réunion mal préparée, et mal conduite ;	VAFO						D
1.059	M.RAUDIER, Fontenay-sous-Bois Avis défavorable, réserves : - délais trop longs ; il y a urgence à améliorer la gare et à soulager le RER A, saturé, et les bus ; - bâtiment gare au Nord-Est : il faut fusionner les 3 BV pour l'intérêt commun et faciliter les échanges ; - le PASO Nord est plus bas, par rapport aux quais du RER A, ce qui lui fait perdre de son utilité ; il faut le remonter ; - PASO Nord : il faut plus de surfaces vitrées ; pour donner du volume, du confort visuel, sécurité ; - nouvelle gare routière avec seulement 3 voies ; problème de croisement des bus ; gare accidentogène pour les piétons ; - profiter du réaménagement pour donner la priorité aux bus sur le rond-point Ch De Gaulle ; - créer une gare coté Est, notamment pour futur bus Bords-de-Marne ; sinon, augmentation inutile des trajets ; - prévoir des toilettes ;	Ad Cal BV PS PS GR GR Pro	Bus					

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
1.060	M.RAUDIER, Fontenay-sous-Bois Observation identique à l'obs. 59							
1.061	M.RAUDIER, Fontenay-sous-Bois Observation identique à l'obs. 59							
1.062	M.JACQUEMOT, pour l'Association Métro Rigollots-Val-de-Fontenay - favorable au projet sous 5 réserves : - date évoquée pour l'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1 n'est pas celle annoncée par IDFM ; elle doit se tenir en 2021, concomitamment avec la présente ; - gare L1 plus profonde que celle de la L15 est, donc doit être réalisée avant ou en même temps ; pas d'accord avec le dossier qui indique que les travaux des 2 gares ne peuvent être réalisés en même temps ; - le réaménagement doit mieux inclure les autres projets de transport ; pour une livraison globale dès 2030 ; - BV NE : un seul bâtiment ou plusieurs ? absence de vision globale ; risque de cout supplémentaire ; - accès à la gare routière depuis l'Est inadapté ; reconstruction de la gare routière inutile, l'offre de bus doit se répartir entre l'ouest et l'est du pôle ; il faut une GR complémentaire pour les lignes de bus allant à l'est ; - sécurisation du PASO nord ;	Af Cal Cal Coo BV GR PS	L1 L1, L15 Bus				Cal E	
1.063	M.MENARD, Fontenay-sous-Bois - En faveur du passage souterrain ; survoler une autoroute peu agréable pour la vue, la pollution ; - attend la prolongation de la ligne 1 ; les travaux T1 et M15 ont commencé, pourquoi pas ceux de la L1 ? il faut une enquête publique en 2021 ; - il y aura t-il des magasins en souterrain ? - pourra t-on prendre le bus coté Est sans passer par l'Ouest ?	Pro PS GR	L1 Bus				Cal E	
1.064	Mme LG - accès à la GR actuelle inadéquat depuis L1, L15 et T1 ; il faut une GR supplémentaire coté Est pour faciliter la vie des usagers et la circulation des bus ;	GR						
1.065	Département du Val-de-Marne ; Courrier du président du CD 94 ; -le projet « indispensable pour le Val-de-Marne », « atout	Af						

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	<p>considérable pour le territoire » ; perspective d'une ville complète ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - projet élaboré et travaillé avec les partenaires concernés ; - le dossier d'enquête n'a pas été mis à jour avec les données du plan de déplacement (PDVM) ; pour le vélo, objectif d'une part modale 9% à l'horizon 2030 ; impact sur les places de stationnement, propose la création de 650 places dans le projet de pole RER et 1300 places avec le pole élargi M1/M15 ; et réserver du foncier, pour environ 1525 places ; - accessibilité universelle, intuitive, continue et optimisée ; qui améliorera le confort de tous ; continuité de la chaine de déplacements ; demande le maintien d'une offre de stationnement PMR accès Ouest du pôle ; - projet bus Bords de Marne ; travailler sur les connexions entre ses arrêts et le pôle gare ; - demande d'approfondir la question des lignes de bus et GR ; pour garantir des correspondances bus/pôle et bus/bus efficaces et courtes ; - nombreux projets d'infrastructures et urbains ; l'étude circulation et les scénarii de simulation de trafic doivent prendre en compte l'intégralité des projets ; - phasage travaux avec marges réduites, une mission OPC nécessaire pour sécuriser le calendrier de réalisation ; questions du maintien de la lisibilité et accessibilité, et du financement des aménagements provisoires en phase chantier ; libération parcelle VAFO préalable au démarrage des travaux du pole ; PASO Nord au dessus du tunnel L15 Est ; travaux dépendants ; la sécurisation du financement des différentes phases est une garantie essentielle pour le respect du phasage ; la SGP : rôle de financeur potentiel (correspondance, intermodalité) ; - phase chantier longue et complexe ; exigera une information étroite et une écoute des commerçants, des associations et des collectivités ; 	Pro	Bus	Pro C				
		GR		VP PM R				
		Cal		Cir		Acc ès pdt Tra v		
						Info		
1.066	Mme BOUANA VITARD -Indique « voter pour le passage souterrain »	Pro						
1.067	M.GROGNET, Fontenay-sous-Bois - projet utile ; aux retombées très positives pour les	Af						

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	habitants et les usagers ; mais projet très froid, daté ; il faudrait un aménagement plus chaleureux ; - difficile de se faire une idée de la qualité des interconnexions ; - phasage ? pourquoi tant étaler ? pourquoi repousser encore l'arrivée de la L1 ? - intérêt d'intégrer dès le départ la ligne 1 aux travaux ;	Pro Pro Cal Coo	L1					
1.068	M.LINAS Fontenay-sous-Bois - le projet ne sera utile que lorsque la L1 sera intégrée ; sinon, toujours trop long de rejoindre le Val en bus ; - le besoin, c'est dès aujourd'hui ; - espère nouvelle gare et ses abords sécurisants ; pas de longs couloirs sinistres ;	Coo Cal Pro	L1					
1.069	M.JACQUEMOT, Fontenay-sous-Bois Avis officiel de l'association Métro Rigollots-Val de Fontenay Message incomplet ; voir obs. 71							
1.070	M.JACQUEMOT, Fontenay-sous-Bois Avis officiel de l'association Métro Rigollots-Val de Fontenay Message incomplet ; voir obs. 71							
1.071	M.JACQUEMOT Avis officiel de l'association Métro Rigollots-Val de Fontenay ; - favorable au projet sous 5 réserves : - date évoquée pour l'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1 n'est pas celle annoncée par IDFM ; elle doit se tenir en 2021, concomitamment avec la présente ; - gare L1 plus profonde que celle de la L15 est, donc doit être réalisée avant ou en même temps ; pas d'accord avec le dossier qui indique que les travaux des 2 gares ne peuvent être réalisés en même temps ; - le réaménagement doit mieux inclure les autres projets de transport ; pour une livraison globale dès 2030 ; - BV NE : un seul bâtiment ou plusieurs ? absence de vision globale ; risque de cout supplémentaire ; - accès à la gare routière depuis l'Est inadapté ; reconstruction de la gare routière inutile, l'offre de bus doit se répartir entre l'ouest et l'est du pôle ; il faut une	Af Cal Cal Coo BV GR PS	L1 L1, L15 Bus				Cal E	

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	GR complémentaire pour les lignes de bus allant à l'est ; - sécurisation du PASO nord ;							
1.072	Mme CHALON La rénovation de la gare est une nécessité ; se déclare favorable sous réserve de prise en compte des éléments : -date évoquée pour l'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1 n'est pas celle décidée par IDFM ; elle doit se tenir en 2021 comme la présente ; - gare L1 plus profonde que celle de la L15 est, donc doit être réalisée avant ou en même temps ; - offre de bus à repartir entre l'Est et l'Ouest du pôle ; car accès GR rédhitoire depuis L1, L15 et T1 ; - sécurisation du PASO nord ; - précisions sur possibilités de parking automobile et de dépose minute ;	Af Cal Coo GR PS Pro	L1 Bus				Cal E	
1.073	M. MEYER, Fontenay-sous-Bois - la gare VdF est amenée à devenir la « petite sœur » de la gare de la Défense ; un « nœud ferroviaire majeur de l'Est parisien » ; - il faut veiller à bien dimensionner les ouvrages ; faire une gare ergonomique, sécurisée, adaptée à l'évolution des déplacements et à la densification ; -tenir compte de l'arrivée des M1, M15, dans les prévisions de flux de voyageurs dans les couloirs, les quais, les escaliers, les escalators ; - la cachet de la gare : triste, vieillot ; donner une dimension parisienne, avec des matériaux apportant un coté moderne, design... - occasion de remettre des services : guichet grandes lignes SNCF, toilettes, accueil Navigo...	Pro Pro Pro Pro						
1.074	Anonyme Pour plus de projets de transport (M15, M1, T1, bus Bords de Marne)		L1, L15 T1, Bus					
1.075	Association des usagers des transports /FNAUT Ile-de-France -approuve les objectifs définis mais attire l'attention sur 2 points capitaux :	Af						

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	<p>- Gare routière : 3 hypothèses retenues pour la concertation, or le pôle reste majoritairement à l'Ouest, sans tenir compte des évolutions récentes : terminus du T1 à l'Est, de même que 4 lignes de bus (le TCSP Bus Bords de Marne, la ligne 145, nouvelle ligne D23 et bus 113 ; pour les 5 lignes qui arrivent de l'Est, elles devront pour gagner la gare routière faire des détours inutiles , ce qui diminuera l'intermodalité ; entraîne la démolition d'une gare récente et satisfaisante et le déport de la zone de régulation ; il faut dédoubler la gare routière, avec une GR Est pour les 5 lignes de bus orientées vers l'Est ; est joint un plan de cette proposition ;</p> <p>- stations M1 et M15 ; il y a eu une étude pour la mutualisation des stations ; solution économique, optimale pour l'intermodalité et réduisant l'ampleur et la durée des chantiers ; il est regrettable que cette étude ne figure pas dans le dossier d'enquête ; demande d'éclaircissements, et éventuelle reprise de la question ;</p>	GR BV	Bus T1 L1 L15					
1.076	<p>M.MANNEVILLE, Fontenay-sous-Bois</p> <p>- constats : gare actuelle pas adaptée au trafic, dangers pour les usagers ; environnement « sinistre » ; gare routière peu pratique, circulation confuse, quartier des Alouettes délaissé ; l'urbanisation récente ne laisse pas assez de place pour les mobilités douces ; voirie et mobilier urbain en mauvais état ; minéralisation excessive ; demande d'effectuer des aménagements à court terme ;</p> <p>- nécessité de sécurité sans failles notamment dans les passages souterrains ;</p> <p>- il y a des projets autour de la gare, dont une ZAC Auchan/gare, il est regrettable que le projet n'en tienne pas compte ; il faut intégrer les projets en cours de réflexion ; pour la cohérence des projets ;</p> <p>- vélos : pas de continuité entre la quartier des Alouettes et le reste de la ville ; un tracé précis des cheminements est demandé ; il faut des cheminements sécurisés pour les piétons et les cyclistes ;</p> <p>- stationnements sécurisés pour les vélos ;</p> <p>- bus bords de Marne : pas de place av. Carnot, doit passer av De Lattre de Tassigny ;</p> <p>- aménager des parvis accueillants, bancs,</p>	Pro PS coo Pro Pro	Bus	Pro C Pié Pro C	Am In In			D

N°	NOM – adresse Observations	A	B	C	D	E	F	G
		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	végétalisation, toilettes ; cadre accueillant ; - demande un plan des acquisitions foncières ;							
1.077	M.MANNEVILLE, Fontenay-sous-Bois Observation identique à la n° 76 ; voir ci-dessus							
1.078	Anonyme, utilisatrice de la gare -gare terminus de la L1 plus profonde que celle de la L15 Est, donc doit être réalisée avant ou en même temps ; pas d'accord avec le dossier qui indique que les travaux des 2 gares ne peuvent être réalisés en même temps ; la mise en service doit intervenir en même temps car très important flux de voyageurs prévu ;		L1 L15					
1.079	M.LORE, Fontenay-sous-Bois « Pour le projet souterrain, et que la L1 passe à Val-de-Fontenay » ;	PS	L1					

Grille de dépouillement –registre papier

		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
2.01	Mme BRIAL, Fontenay-sous-Bois - demande s'il est prévu de sensibiliser plus particulièrement «la population limitrophe (écoles, lycée, journées découvertes..) » ;							D
2.02	M. SIMON, buraliste Val-de-F - a besoin de mieux appréhender l'impact de travaux sur les commerces environnants ; demande que tout soit fait pour maintenir l'activité commerciale pendant les travaux ; -souhaite qu'une concertation plus large soit mise en œuvre avec les commerçants ;					Chc o		D

		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
2.03	Mme LEDANT - émet la suggestion de fermer les arrêts de bus par des matériaux type plexiglas, pour protéger les voyageurs du froid et des courants d'air ;	Pro	Bus					
2.04	Mme BERNOU, Neuilly-Plaisance - regrette que de nombreuses questions hors périmètre ne soient pas traitées dans le dossier : impacts sur communes environnantes, conséquences sur les rues Auroux et Pasteur, rond-point Carnot-Auroux ; - suggestion pour l'aménagement cyclable de la rue Carnot ; réduire les trottoirs côté OFPRA ?	Pro		Pro C	In		Do	
2.05	M. MANNEVILLE, Fontenay-sous-Bois - anticiper les déplacements et mobilités en relation avec toutes les collectivités et les organismes de transport ; -il aurait été judicieux que les documents et permanences soient tenus dans le quartier VdF/Alouettes ; l'ancienne mairie est loin du quartier Alouettes, il faut tenir compte de l'existence de ce secteur ;	Coo					E	
2.06	M.ABRAHAM, Fontenay-sous-Bois - penser aux 2 milliards d'usagers qui vont transiter dans les 40 ans à venir : prévoir des toilettes à l'Est et à l'Ouest ; prévoir des commerces dans la gare ; élargir les quais du RER E ; faire le PASO Nord plus haut donc plus utilisable ;	Pro BV PS	RE RE					
2007	M. BLANDIN et Mme HONG - les travaux s'étalant jusqu'en 2033, il faut réaliser au plus vite, avant 2025, les travaux « légers » : pistes cyclables, voies piétonnes, embellissement du pôle bancaire (surtout vers Pole Emploi), abords de la gare historique et de la zone Perigare-Peripole ; - penser à mettre des toilettes ; -BV M1 et M 15, faire un seul bâtiment, pour améliorer l'accessibilité, et l'aspect esthétique ; - occasion de refaire le décor de la gare historique ?	Cal Pro Pro BV BV		Pro C Pié				
2.008	M. STOLL, Fontenay-Sous-Bois - travaille à la Défense, est poussé à faire la comparaison ; en 2030 Val-de-Fontenay sera devenu le pôle tertiaire de l'Est parisien ; - mais le projet manque d'ambition ; pourquoi ne pas	Pro			Am			

		Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
	construire 1 ou 2 tours emblématiques, comme à Bercy ? cela « redonnerait de la gueule » à ce quartier vieillissant ; -propose de bâtir une tour au niveau de l'actuel bâtiment de gare, qui ne sera pas mis en valeur dans le projet ; 1 ^{er} pas pour redynamiser l'ensemble architectural ; - avec d'autres projets, comme une passerelle piétonne au dessus de l'A86 comme à Saint-Denis pour relier le Stade de France et Pleyel ;	Pro						
2.009	Anonyme - prévoir le passage souterrain pour la population qui augmente ; -prévoir des toilettes ;	Pro Pro						
2.010	M. GAUDIAS, au nom de la SPL Marne au Bois - la SPL MaB est très favorable au projet présenté, « indispensable pour le territoire à grande échelle », et notamment pour le bon fonctionnement des nouvelles lignes de transport ; - remercie IdFM et les maitres d'ouvrage, pour les nombreux échanges, qui vont s'intensifier avec les phases d'études à venir ; - SPL maitre d'ouvrage des espaces publics aux abords des différents bâtiments ; continuités piétonnes et cyclables, pour un maillage sécurisé et confortable ; - certains aspects du projet devront être optimisés : phasage des travaux, gestion des phases chantiers, coordination avec le développement urbain, pour minimiser les gênes des usagers et améliorer progressivement le pôle ; le sujet sera travaillé en coordination avec tous les maitres d'ouvrage ;	Af Coo Pro		Pro C Pié	Am	Ch		
2.011	Mme SCHNEIDER , Fontenay-sous-Bois - penser à l'aménagement extérieur pour les piétons, les vélos, et surtout à la végétalisation du quartier de la gare (Ouest) ; - quartier très bétonné, pollué, manque d'arbres, de parcs ; profiter du réaménagement pour construire une « gare du 21 ^{ème} siècle », nature en ville, espace pour les arbres, plantes, végétaliser les murs extérieurs, les façades ; -efforts faits pour les espaces verts, mais plutôt que de replanter des fleurs il faut des plantes plus grandes, des endroits où la nature reprend ses droits ; - une « gare verte, accessible et agréable pour tous » ;	Pro Pro Pro		Pro C Pié	Am			

	Projet	Transports en commun	Autres mobilités	Insertion, quartier, aménagement	Impacts, Chantier	Procédure/dossier /enquête	Divers et hors sujet
- possibilité de fermer l'A 86 ? couteux mais important pour le bien-vivre ;							HS

Synthèse par thèmes :

Elle se base sur l'analyse des contributions et les thèmes abordés. Le mémoire en réponse transmis par Ile-de-France Mobilités est organisé selon le même découpage ; les éléments de réponse qu'il apporte sont insérés après la présentation de chaque thème ou sous-thème ; je précise que parfois seuls des extraits de la réponse sont reproduits, mais que l'ensemble du mémoire est joint à ce rapport.

Sous-chapitre 1- Thème : le projet présenté à l'enquête

De nombreuses observations sont relatives au projet de réaménagement présenté, dans sa globalité ou dans l'une ou l'autre de ses différentes composantes ; en mettant de côté les remarques relatives aux moyens de transport en commun (qui feront l'objet de la 2^{ème} rubrique) et celles qui ont trait aux autres modes de transport (qui seront examinées en 3^{ème} rubrique), les sous-thèmes suivants peuvent être dégagés :

1-1 Avis sur le projet ; on relève une large majorité d'avis favorables, pour un projet jugé « indiscutable », « indispensable », « intéressant », « urgent », « utile », un « beau projet de grande utilité publique » ; nombre de contributeurs soulignent l'intérêt du projet face aux dysfonctionnements actuels du pôle, son rôle pour dynamiser le territoire et accompagner son développement, ou encore la plus-value qu'il apportera pour les quartiers voisins ; d'autres expriment un avis favorable mais sous réserve d'adaptations ; quelques rares avis sont mitigés, jugeant le projet trop peu précis ou trop peu ambitieux, voire défavorables, estimant le projet « froid », « daté », « morne », « peu engageant » ou trop tardif.

Éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 1.1 Avis sur le projet

Le projet présenté dans le dossier d'enquête d'utilité publique est issu du Schéma de Principe approuvé par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités en juillet 2020. Par définition, le Schéma de Principe a pour vocation de figer le programme, sans

définir précisément les caractéristiques techniques détaillées de chaque élément de programme.

Celles-ci seront précisées dans la poursuite des études, dites d'Avant-Projet comme par exemple les aménagements paysagers, la nature des matériaux, l'implantation précise des nouveaux bâtiments voyageurs, leurs architectures, leurs aménagements intérieurs ou encore les surfaces dédiées aux commerces et services. »

Commentaire

Il est pris note des précisions communiquées sur l'objet d'un Schéma de principe et sur la poursuite des études.

1-2 Le calendrier de mise en œuvre du projet a été fréquemment évoqué, le plus souvent pour déplorer une mise en service trop tardive, un phasage des travaux trop long ; il est parfois mentionné l'urgence face à la saturation du pôle, la hâte de voir se réaliser le projet, attendu avec impatience par certains intervenants ; on note une demande fréquente de réduire les délais et les coûts, ainsi que celle d'une livraison globale en 2030 ; on relève également les souhaits que soit étudiée une réduction des délais, ou que soient livrés sans attendre les aménagements légers, de surface (cyclables, piétons, abords de la gare) et les travaux sur les sorties à l'Est ; il est souligné la nécessité de sécuriser le calendrier de réalisation et le financement.

Par ailleurs, deux points (qui n'entrent pas dans le champ de l'enquête) sont souvent évoqués à propos de calendrier : d'une part l'enquête publique sur le prolongement de la ligne 1, attendue en 2021 et que certains contributeurs auraient souhaité concomitante à la présente enquête, d'autre part la réalisation rapide des lignes de métro M1 et M15 ; ces points seront traités plus loin.

Éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

- « Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre IV de la Pièce B du DEUP (page 149)

*Les dysfonctionnements actuels et les risques liés à la configuration du pôle en termes de confort et de sécurité pour les usagers constituent l'un des principaux éléments déclencheurs du projet et plaident à un réaménagement le plus rapidement possible. Cependant, le pôle de Val de Fontenay est un **projet complexe lié à la situation urbaine contrainte dans lequel il évolue**, L'enchevêtrement des voies du RER E, situées au-dessus et en perpendiculaire de la voie du RER A, et coincées entre les voies de l'A86 ainsi que le développement urbain aux abords immédiat du pôle (apparu dans les années 70-80 à l'ouest) et plus récemment à l'est, laissent très peu d'espaces disponibles pour réaliser les chantiers et **conditionnent les interventions pour la réalisation des éléments du programme** tant pour le périmètre ferroviaire qu'intermodal.*

De plus, au vu des flux voyageurs actuels à Val de Fontenay, il y a également nécessité de maintenir le fonctionnement du site pendant la réalisation des chantiers.

Par conséquent, le projet a été pensé pour être phasé, pour proposer un enchaînement technique faisable et livrer des éléments cohérents pour le voyageur tout en assurant au maximum la continuité de l'exploitation de la gare. Ce phasage s'attache également à prendre en compte le calendrier des projets connexes. Les éléments de programme du pôle notamment les deux passages souterrains (PASO) constituent des opérations techniques complexes qui imposent des calendriers de travaux relativement longs de 4 à 5 ans. Les deux ouvrages ne pouvant être réalisés en même temps car utilisant la même emprise travaux, leurs réalisations devront se succéder dans le temps.

Le phasage du projet s'échelonne de 2022 à 2033. Chaque phase permettra d'apporter des améliorations en termes de sécurité et de confort pour le voyageur même si les travaux se poursuivront par ailleurs sur le pôle :

- Phase 1 (horizon 2024) : livraison de l'accès Ouest depuis le quai RER A2 : meilleure répartition des flux sur le quai RER A2.
- Phase 2 (horizon 2027) :
 - Livraison du PASO nord-Sud et accès Sud-Est au pôle : création du bâtiment voyageurs avec services/commerces permettant des espaces plus confortables pour l'accès depuis/vers le Sud-Est, nouveau PASO Nord-Sud permettant un passage facilité et généreux y compris pour les non-usagers des transports et un meilleur accès depuis/vers le nord Est.
 - Nouvelle liaison entre le quai du RER A1 (direction Banlieue) et la sortie n°2, facilitant le fonctionnement du quai A1.
- Phase 3 (horizon 2030) : livraison du PASO Nord et du débouché côté Ouest et libération des quais du RER A : multiplication des itinéraires aux RER E et parcours pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) assuré
- Phase 4 (horizon 2033) : finalisation du pôle et notamment des bâtiments voyageurs, offrant des accès bien dimensionnés, des services et commerces en gare.

Enfin, le phasage, qui sera approfondi lors des études ultérieures, cherchera au maximum à **mutualiser les travaux afin d'en limiter les impacts sur les circulations routières et ferroviaires et de les faire au plus tôt.**

Dans la même logique, **les travaux relatifs aux aménagements des espaces publics et des voiries seront également réalisés au plus tôt** lorsqu'ils ne sont pas conditionnés par des impacts chantiers liés à des ouvrages plus complexes ou des projets connexes. Ainsi, les aménagements/stationnements cyclables sont prévus dès la phase 1 du projet, à coordonner notamment avec le projet Bus Bords de Marne. L'aménagement de l'espace public de la rue des Sablons et les équipements intermodaux seront réalisés pour être cohérents avec l'achèvement du bâtiment voyageurs Sud-Est lors de la phase 2. »

Commentaire

Le maître d'ouvrage confirme dans sa réponse le calendrier prévisionnel mentionné dans le dossier d'enquête, en rappelant les contraintes du site, la complexité du projet, la nécessité d'un phasage, et l'objectif de limiter les impacts sur les circulations routières et ferroviaires ; ces arguments me paraissent fondés. Il précise en outre que les aménagements des espaces publics et des voiries seront, dans la mesure du possible, réalisés au plus tôt.

1-3 La cohérence et la coordination avec les projets connexes soulèvent des interrogations, et le risque d'un manque de cohérence, avec des projets séparés, est pointé ; plusieurs intervenants expriment une demande de prise en compte globale, ou de conduite des projets en parallèle ; cette demande de cohérence est particulièrement exprimée à l'égard des lignes M1 et M15 ; le souci de la coordination entre les différents projets de transport est fréquemment formulé.

Éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 1.3.1 Coordination des chantiers

*Compte tenu des différents projets urbains et de transport (prolongement du T1, M15 et M1) prévus sur un même secteur contraint, il est indispensable de mettre en place l'intervention d'une mission OPC (Ordonnancement, Pilotage et Coordination) pour s'assurer de la **cohérence des différents phasages techniques des différents projets, à la fois temporel et spatial** (vision de coordination à avoir à la fois dans l'espace et le temps). Cette mission est portée par Île-de-France Mobilités durant la phase AVP. Elle sera maintenue durant toute la durée des études et chantiers.*

1.3.2 Aménagement du parvis Nord-Est incluant les projets de transports collectifs

- *Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 2.2.3 de la Pièce B du DEUP (page 136)*

*L'aménagement de surface de la liaison vers les bâtiments voyageurs des métros M1 et M15 constitue un nouvel espace public intermodal clé pour le futur pôle gare, puisqu'il accueillera les flux en correspondance entre les RER et les métros. **La réalisation d'une connexion piétonne / parvis confortable, qualitative et efficace est à assurer, dont le traitement architectural et urbain sera à préciser dans la poursuite des études.** Il devra être proposé, à proximité, de la dépose-minute, une station taxis, des places de stationnement PMR, du stationnement vélo.*

Un aménagement de surface des espaces entre les bâtiments voyageurs des RER (Nord-Est) et des métros M1 et M15 et le terminus du le Tramway T1 sur l'avenue Delattre de Tassigny sera également nécessaire pour garantir des bonnes conditions de correspondance.

Ce secteur nécessite également l'aménagement d'une voie de desserte (besoin de voie pompiers, d'accès aux convoyeurs de fonds, de places de livraisons pour les commerces) pour les différents bâtiment voyageurs « RER », « M1 », « M15 ».

Cependant, l'avancement des études des autres projets de transports des lignes M1 et M15 et de la concession d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes, n'a pas permis de stabiliser la programmation fine de cet espace public dans le cadre du Schéma de Principe du pôle de Val de Fontenay.

Un important travail partenarial entre les différents maitres d'ouvrage (SGP pour M15 ; RATP/IDFM pour M1 ; RATP/CD93/CD94 pour T1 ; SPL pour le projet Val de Fontenay/Alouettes) est déjà engagé, et devra être poursuivi dans les études ultérieures sur la question de l'aménagement de ce secteur, afin de garantir une cohérence globale tout en répondant aux besoins de fonctionnement de chaque entité et aux besoins de transports. »

Commentaire

Le maître d'ouvrage mentionne dans sa réponse la nécessité d'une mission OPC pour assurer la cohérence des différents phasages techniques ; cette réponse est de nature à rassurer les intervenants, face aux craintes d'une insuffisante coordination de projets distincts.

Il traite également du sujet du parvis Nord-Est, qui assurera les correspondances entre RER et métros, en expliquant que l'avancement des différents projets n'a pas permis de définir la programmation de l'espace public dans le cadre du Schéma de principe, mais que le travail en partenariat entre les différents maitres d'ouvrage sera poursuivi pour garantir la cohérence globale. Il s'agit d'un rappel des données du dossier.

1-4 Beaucoup d'observations sont relatives à certains éléments du projet :

* les bâtiments voyageurs (BV), avec des interrogations nombreuses sur l'intérêt de plusieurs BV à l'Est (celui du projet + M 1 + M 15) ; et la crainte que cette multiplication nuise aux parcours des voyageurs, au coût global des projets, à la qualité esthétique.

Extraits des éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 1.4.1 **Quels aménagements des bâtiments voyageurs côté Nord-Est ?**

Au Nord-Est de la gare de Val de Fontenay, trois bâtiments voyageurs sont prévus :

- *Un bâtiment voyageurs Nord-Est pour l'accès aux RER A et E, compris dans le projet du pôle de Val de Fontenay ;*
- *Un bâtiment voyageurs pour l'accès au M15, au nord du bâtiment voyageurs Nord-Est RER et accessible via un parvis ;*
- *Un bâtiment voyageurs pour l'accès au M1, à l'ouest du bâtiment voyageurs Nord-Est RER et accessible via un parvis.*

Si l'hypothèse d'un seul très grand bâtiment voyageur (BV) recouvrant tous les accès RER/M1/M15 a été envisagée, la poursuite des études n'a pas permis de confirmer la possibilité et les gains de cette option :

- **Compte tenu des positions des ouvrages (PASO, tunnel M1, M15...) imposées par la géométrie du site et les possibilités de réalisation**

technique : l'espace d'accueil de ces 3 accès (RER, M1 et M15) génèrerait un bâtiment très imposant pouvant difficilement prendre place dans le projet urbain d'ensemble et ne faisant pas gagner de temps aux usagers puisque les distances à parcourir restent les mêmes.

- **compte tenu des modes de réalisation et de financement propres à chaque projet**: un marché de conception-réalisation pour le M15 sous maîtrise d'ouvrage SGP (qui impose la définition d'un programme très précis dès le lancement de la consultation), un financement Contrat Plan Etat-Région (CPER) pour le pôle-gare avec un bâtiment voyageurs RER sous maîtrise d'ouvrage SNCF et un financement CPER pour le M1 sous maîtrise d'ouvrage conjointe Ile-de-France Mobilités et RATP, dont les études AVP vont démarrer et dont les financements se sont pas encore acquis à ce jour.

Un unique BV commun à tous les modes de transports (RER, M1 et M15) n'est donc pas possible au vu des caractéristiques du site, de la multiplicité des maîtrises d'ouvrage et des calendriers prévisionnels de chaque composante du projet d'ensemble. Des études ont en revanche été menées pour permettre la mutualisation des bâtiments voyageurs du M1 et du M15.

La qualité de la correspondance entre les M15 et M1 est cruciale pour leur bon fonctionnement, et notamment pour l'attractivité du M1. En effet, les prévisions de trafics réalisées font apparaître que près de 40% des voyageurs de la station Val de Fontenay du M1 seront en correspondance avec le M15.

Il a donc été recherché avec la SGP, maître d'ouvrage du M15, une conception des deux « boîtes » gares souterraines dans un souci de performance des temps de correspondance tout en garantissant la bonne interface entre les projets malgré leur niveau d'avancement différent dans les études, ainsi que la bonne intégration avec les projets urbains, notamment le grand projet urbain sur le site du Péripôle. Ainsi, a été étudié en 2019 la possibilité de mutualiser les boîtes souterraines du M1 et du M15 à Val de Fontenay tout en conservant deux Etablissements Recevant du Public (ERP) distincts pour des raisons d'exploitation future.

Deux solutions ont été étudiées et ont fait l'objet d'une analyse multicritères, présentée ci-après.

- Solution de correspondance intégrée à l'ouvrage de croisement des deux tunnels M1 et M15 avec des boîtes M1 et M15 imbriquées avec un accès principal commun.
- Solution de correspondance intégrée à l'ouvrage de croisement des deux tunnels M1 et M15 avec des boîtes et bâtiments voyageurs distincts.

L'analyse comparative a mis en évidence qu'il n'y a **pas de différence significative en termes de temps de correspondance entre les deux solutions**. En revanche, la solution dite « semi-intégrée » est apparue sensiblement moins performante du point de vue du confort des usagers (parcours PMR notamment) et de l'insertion urbaine (deux bâtiments voyageurs distincts contre un seul pour la solution dite « intégrée »). Néanmoins, la solution dite « semi-intégrée » permet de concilier les contraintes opérationnelles et de financement des deux projets, en permettant à la SGP d'intégrer l'ouvrage de correspondance dans son marché de conception-réalisation du M15 Est, et laissant plus de « marge » de conception au M1 (qui n'a pas le même niveau d'études).

Aussi, les maîtres d'ouvrage concernés ont entériné début 2020 la solution dite « semi-intégrée », moins risquée compte tenu de l'impératif pour la SGP de stabiliser son programme d'opération pour le lancement de l'appel d'offres de son marché de conception-réalisation fin 2020. »

(La réponse comporte un tableau exposant les deux solutions et l'évaluation selon différents critères.)

« La SGP a donc bien intégré dans son projet, la possibilité, sous couvert de financement, de faire réaliser par le concepteur-réalisateur désigné par la SGP le volume permettant la correspondance entre les Lignes 1 et 15 Est ainsi que le croisement des tunnels . »

Commentaire

Le maître d'ouvrage confirme qu'il est bien prévu, au Nord-Est, 3 bâtiments voyageurs : RER, L1, L15 ; il explique l'impossibilité de réaliser un BV commun, compte tenu des caractéristiques du site, de la multiplicité des maîtres d'ouvrage, et des calendriers prévisionnels. La solution consistant à mutualiser les boîtes souterraines des M1 et M15 a été étudiée, il est exposé les résultats de l'analyse et les motifs du choix d'une solution semi-intégrée, bien qu'elle soit sensiblement moins performante pour les usagers et en terme d'insertion urbaine.

Le maître d'ouvrage a apporté des éléments explicitant les choix retenus, mais n'évoque que peu, voire pas du tout, certains aspects du sujet : l'insertion urbaine, la qualité architecturale, la complémentarité des équipements, les coûts, etc. ; cela peut sembler regrettable face aux interrogations exprimées.

* la gare routière, avec la demande de précisions sur les arrêts de bus côté Est, l'observation qu'une réduction à 3 voies de la gare actuelle risque de compliquer les croisements de bus et de causer des accidents, et surtout la demande, fréquente, d'une seconde gare routière implantée côté Est, qui accueillerait les bus allant vers l'Est ou en provenant, assurant ainsi des correspondances plus courtes à leurs passagers.

Extraits des éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

1.4.2.1 Précisions sur les lignes de transports prises en compte dans le Schéma de Principe

Ile de France Mobilités précise les lignes de bus en provenance de l'Est ou de l'Ouest de Val-de-Fontenay (cf. mémoire en réponse) et conclut :

« Au total, cela représente donc 3 lignes qui proviennent de l'Est et 5 qui proviennent de l'Ouest de Val de Fontenay dont des lignes avec une fréquentation voyageurs importante (notamment la 122 118 et dans une moindre mesure la 301 et 124). A cela s'ajoute, la réflexion d'une liaison bus en provenance de l'Est à Val de Fontenay qui à ce jour n'est pas définie mais à terme de la mise en

œuvre de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express pourrait s'avérer pertinente au vu d'ores et déjà des remontées des collectivités. »

« 1.4.2.2 Conception du pôle bus

- Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 2.2.1.1 de la Pièce B du DEUP (page 120)

A ce stade des études, l'espace pôle bus proposé comportera une voirie constituée de trois voies de circulation :

- 1 voie pour le sens Ouest > Est pour la dépose des lignes en terminus et les lignes en passage ;
- 2 voies dans le sens Est > Ouest pour la reprise des lignes en terminus et les lignes en passage, en supprimant la circulation au Nord du bâtiment voyageur Ouest). »

Ce choix a été retenu pour assurer un bon équilibre entre le bon fonctionnement du pôle bus et la possibilité d'avoir des trottoirs larges permettant un confort des usages pour les piétons, des plantations.

- Côté Sud, **une voie est suffisante pour assurer les fonctions de déposes de voyageurs et de dépose/reprise pour les lignes en passage desservant le pôle bus ; les lignes en terminus continuant ensuite leur itinéraire afin de rejoindre la zone de régulation déportée plus au Nord sur l'avenue des Olympiades.**
- Côté Nord, **deux voies sont nécessaires pour assurer l'indépendance/doublement des lignes de bus entre elles, avec un grand nombre de postes de reprises de voyageurs pour des lignes en terminus (temps de stationnement à l'arrêt plus important).**

Il faut préciser que le nombre de voies de circulation sera néanmoins réduit à deux voies (une par sens) au niveau des traversées piétonnes offertes en sortie de BV Ouest, avec de plus la mise en œuvre d'un plateau piétons permettant de sécuriser ces traversées entre le BV et la partie Sud de la zone. »

A noter : une coupe de principe transversale de l'aménagement du pôle bus est incluse dans la réponse.

« 1.4.2.3 Justification d'un pôle bus à l'Ouest

- Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 3.1. de la pièce B du DEUP (page 67)

La configuration spatiale du pôle de Val de Fontenay avec notamment une coupure Est/Ouest liée à l'A86 et au RER E impose une localisation des modes de transports collectifs lourds actuels et futurs (RER A et E, M1, M154 et T1) situés soit à l'Est, soit à l'Ouest du faisceau. La répartition des lignes de bus sur les deux faces du pôle pourrait apparaître comme la solution la plus idéale d'un point de vue de l'exploitation des lignes de bus en fonction de leurs origines-destination et pour assurer pour certaines d'entre elles des correspondances plus efficaces avec les M1 et M15.

Cependant, les études de Schéma de Principe ont conclu que, compte tenu des origines-destinations des bus connues au moment des études et des contraintes spatiales et/ou temporelles, le dédoublement du pôle bus de part et d'autre des voies du RER de Val de Fontenay ne paraissait pas opportun.

En effet, l'absence de projet urbain connu / défini précisément côté Nord-Est (sur le site du Péripôle) ne permettait pas de préciser la possibilité spatiale d'un espace bus côté Nord-Est ; un positionnement au Sud-Est (Allée des Sablons) n'ayant jamais été envisagé compte tenu du manque d'espaces disponibles. De même, le phasage des travaux côté Nord-Est du pôle (horizon 2035 pour la réalisation du M1 et du projet urbain) ne permettait pas de garantir un horizon de réalisation compatible avec les restructurations bus en cours pour un espace bus à l'Est, jugé trop tardif.

Le choix s'est donc porté à ce stade sur un **unique pôle bus** garantissant une meilleure lisibilité pour les usagers. Il a été privilégié par les partenaires un pôle bus côté Ouest à l'instar de la situation à l'heure actuelle, car ce scénario présente les avantages suivants :

- **Adéquation avec la plupart des itinéraires des lignes actuelles** (origines-destinations des bus) **et futures** qui proviennent en plus grand nombre de l'ouest de Val de Fontenay avec des taux de fréquentation importants. Un positionnement à l'Est entraînerait des rallongements de ligne importants pour les lignes venant de l'Ouest.
- **Compacité du site :**
 - Permettant une **plus grande lisibilité du pôle bus** pour les usagers ;
 - **Locaux pour les machinistes non dédoublés**, permettant une meilleure gestion de l'exploitation.

Depuis l'approbation du dossier, les études relatives au réseau bus se sont poursuivies :

- La finalisation et l'approbation de l'étude de faisabilité, dit Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Particulières (DOCP) du projet de **Bus Bords de Marne** au Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 8 octobre 2020. Sur la base de ce document, une concertation a été organisée par Ile-de-France Mobilités du 9 novembre 2020 au 8 février 2021. Le bilan de la concertation a été approuvé au Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 14 avril 2021.

Parmi les enseignements de la concertation, **le positionnement précis du terminus à Val de Fontenay a fait l'objet de propositions alternatives pour optimiser les correspondances dont la demande d'un terminus à l'Est du pôle.** Ile-de-France Mobilités s'est engagée à approfondir les interconnexions du projet avec la gare de Val de Fontenay afin d'optimiser les conditions d'intermodalité dans le cadre des études préliminaires.

- **L'étude de restructuration du réseau bus en lien avec l'arrivée du prolongement du M11 à Rosny-Bois-Perrier en 2023 et l'arrivée du prolongement du T1 à horizon 2025 pour la première phase.**

A l'arrivée d'une nouvelle infrastructure, une restructuration du réseau bus du secteur est enclenchée et travaillée entre Ile-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs. Cette restructuration vise à optimiser la desserte bus en améliorant le rabattement sur la nouvelle infrastructure construite. **Pour celle liée au prolongement du M11, le schéma de référence sera stabilisé fin 2021 pour une mise en œuvre en 2023.**

Les interfaces entre ces projets et le projet de pôle vont se poursuivre lors des phases d'études ultérieures, avec une mise à jour des données lors du démarrage des études d'Avant-projet.

Île-de-France Mobilités souhaite indiquer que l'intermodalité globale à l'échelle du pôle, notamment celle en lien avec les bus, sera adaptée si besoin dans le cadre des études AVP à venir, notamment en lien avec la mise à jour des hypothèses d'itinéraires et de terminus des lignes de bus issues du projet Bus Bords de Marne et de la restructuration du réseau pour le M11 et le T1, tout en gardant les principes d'efficacité et de confort pour les usagers, de desserte au plus près des accès de la gare et de lisibilité des fonctions intermodales. »

Commentaire

Les informations communiquées par le maître d'ouvrage sur le réseau des bus desservant Val-de-Fontenay, sur la conception du futur pôle bus à l'Ouest, et sur la localisation de ce dernier, apportent d'utiles précisions face aux interrogations exprimées.

Elles auraient pu être complétées par l'indication de la desserte des BV Est par les lignes de bus arrivant de l'Est, apportant des éléments de réponse complémentaires à la question du détour inutile jusqu'à la gare Ouest pour les passagers venant de l'Est et souhaitant rejoindre les RER ou métro. Par ailleurs, une étude de restructuration du réseau bus est annoncée ; compte tenu de l'ampleur du projet, du calendrier de sa mise en oeuvre et de l'évolution du secteur Nord-Est, une évaluation du fonctionnement des bus et des dessertes Ouest et Est, ouvrant la possibilité d'une adaptation si nécessaire, apparaît opportune.

* le passage souterrain Nord, dont il est regretté son niveau trop bas qui amoindrirait son utilité, et pour lequel il est demandé de veiller à un aménagement assurant un parcours confortable et sécurisé (surfaces vitrées) ; il est également demandé si des boutiques y seront installées.

Extraits des éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 1.4.3.1 Sécurisation et ambiances des passages souterrains (PASOs Nord et Nord-Sud)

- *Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 5.6.5 de la Pièce H du DEUP.*

Concernant les inquiétudes exprimées dès la phase de concertation sur la sécurité et la qualité des aménagements des nouveaux passages souterrains, la conception du projet de pôle a veillé à les rendre agréables et suffisamment spacieux pour en améliorer la perception des voyageurs.

Le nouveau PASO Nord-Sud mis en oeuvre par la RATP présentera une largeur libre de 9 mètres, une hauteur libre sous faux-plafond d'environ à 3 mètres de hauteur. Ces proportions visent à supprimer le caractère souvent anxiogène des passages sous voie. Le traitement de ce nouvel espace sera réalisé en cohérence avec les standards RATP (sol foncé et murs et plafond clairs).

Un travail soigné sur l'éclairage et la signalétique sera réalisé afin de participer directement au ressenti des voyageurs et à un usage agréable de l'ouvrage.

Concernant le **PASO Nord**, mis en œuvre par SNCF, ces dimensions sont de 9 mètres de large et de 3,5 mètres de haut environ. Le PASO comprendra également des **puits de lumières**, permettant de « couper » l'effet tunnel.

De même, afin de garantir des passages souterrains confortables et agréables, il sera particulièrement étudié dans les études de détails à venir la **qualité des matériaux** et le **traitement de la lumière**, qui seront des éléments centraux dans le cahier des charges pour l'aménagement des passages souterrains.

Ces deux nouveaux passages souterrains seront par ailleurs **accessibles à tous, sans contrôle, depuis les bâtiments voyageurs**. Côté Nord-Est, ils seront accessibles de plein pied et durant les horaires d'exploitation de la gare et seront fermés en même temps qu'elle. »

« 1.4.3.2. Dénivelé entre PASO Nord /côté Ouest /côté Est

- Les éléments présentés ci-après figurent en partie au chapitre 1.1.2 de la Pièce B du DEUP.

Le pôle de Val de Fontenay se caractérise par des différences altimétriques importantes non modifiables entre l'Est et l'Ouest du pôle, entre les quais du RER A et ceux du RER E aériens. Les différents items du projet de pôle se situeront donc à des altimétries différentes.

Les figures ci-après permettent d'apprécier les principales caractéristiques altimétriques des espaces ferroviaires du pôle et en particulier :

- Côté Ouest, les accès depuis le BV Ouest ou les accès Ouest se feront **uniquement** via des circulations verticales (escaliers fixes, escaliers mécaniques, ascenseurs) vers les quais du RER A et le nouveau passage souterrain (PASO Nord), situés à des niveaux plus bas ;
- Côté Est, il sera possible de rejoindre de plain-pied :
 - Le quai 2 du RER A (dir. Paris) depuis le BV Sud-Est ;
 - Le PASO Nord et le PASO Nord-Sud (rampe) depuis le BV Nord-Est.

L'accès au quai 1 du RER A (dir. Banlieue) se fera depuis le BV Nord-Est via des circulations verticales (escaliers fixes, escaliers mécaniques, ascenseurs).

- L'accès aux quais du RER E, situés au-dessus du RER A et entre les voies de l'autoroute A86, nécessitera, comme à l'heure actuelle, l'emprunt de circulations verticales.

Depuis le BV Nord-Est, les circulations se feront ainsi à niveau pour rejoindre le PASO Nord alors que le passage via le quai 1 du RER A nécessitera l'emprunt de circulations verticales.

La liaison via le futur PASO Nord sera ainsi attractive pour les voyageurs et les aménagements et la signalétique privilégieront l'emprunt de cet ouvrage pour limiter les flux non nécessaires sur le quai 1 du RER A.

Au sein du pôle « RER » (RER A et RER E), le dénivelé global maximal sera d'environ 12,8 m entre le niveau du PASO Nord-Sud et les quais du RER E, ce qui correspond à la différence actuelle entre l'avenue de Lattre de Tassigny et les quais du RER E.

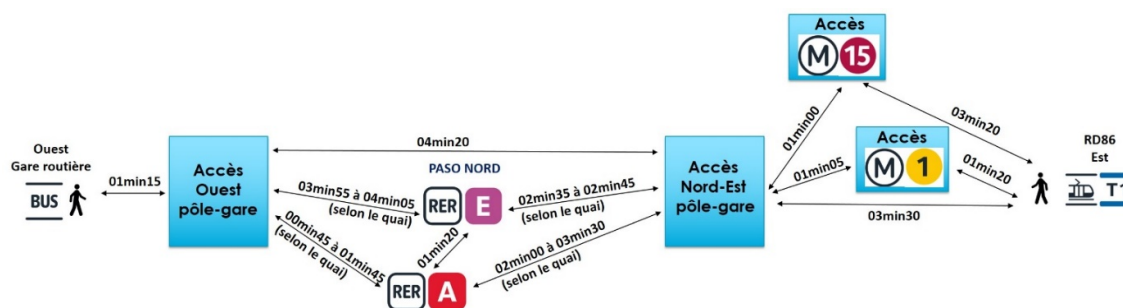
A noter qu'au sein du pôle « élargi » (y compris stations M1 et M15, et du tramway T1), la coordination des projets est en place pour assurer une cohérence de l'altimétrie entre les différents bâtiments voyageurs et les espaces publics. »

A noter de deux coupes schématiques au Nord et au Sud de l'axe du RER A sont intégrées dans la réponse ; cf le mémoire en version intégrale.

1.4.3.3 Correspondances

- Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 5.6.3.2 de la Pièce H du DEUP.

L'illustration ci-après permet de préciser les ordres de grandeur des temps de correspondance entre les modes de transport au sein du futur pôle de Val de Fontenay à terme.



Le mémoire en réponse expose très précisément les éléments retenus pour élaborer ce schéma de correspondance : vitesse, temps d'accès, etc...

Il indique également :

« Le projet du pôle vise à faciliter les correspondances entre les différents modes. Le projet permet donc des améliorations mais certaines correspondances restent contraintes par le site (différence d'altimétrie entre l'Est et l'Ouest, coupure via les infrastructures routières et ferroviaires :

- **Les correspondances Bus/Bus et Bus/RER** resteront identiques à la situation actuelle depuis le BV Ouest ;
- **Les correspondances RER/RER** seront largement améliorées, la capacité des liaisons étant revue à la hausse, côté Sud dans le cadre du réaménagement de la liaison entre le quai 2 RER A (dir. Paris), et le RER, et côté Nord via la mise en œuvre d'un rameau de connexion entre le PASO Nord et le quai 1 du RER A – dir. Banlieue ;
- Les **correspondances RER / Métro (ligne 1 et 15)**, se réaliseront via un cheminement extérieur d'environ 70m entre le BV Nord-Est et les BV des métros M1 et M15 ;
- Les correspondances **Bus/Métro** nécessiteront la traversée Est-Ouest du pôle, de préférence par le nouveau PASO Nord qui permettra une circulation hors zone de contrôle tarifaire.

La poursuite des études sera faite dans une recherche d'amélioration du confort des voyageurs, en particulier concernant les circulations mécanisées.

A noter qu'en ce qui concerne les correspondances **Métro/Métro**, celles-ci seront assurées par une liaison directe dans un ouvrage de correspondance dédié en souterrain entre les deux stations/gares du M1 et du M15 adjacentes (hors programme de pôle du Schéma de Principe). »

NB : un schéma général retraçant la qualité des correspondances figure dans le mémoire en réponse.

Commentaire

Ile-de-France Mobilités rappelle, sur ce sujet de passage souterrain, les données figurant dans le dossier d'enquête ; ces éléments précisent la conception des passages, leur aménagement, leur accès, et tendent à rassurer les futurs usagers sur la sécurité et le confort des lieux ; il en est de même de la question des dénivelés ; quant aux correspondances, les temps moyens de correspondance sont précisés, et synthétisés dans un tableau. Le maître d'ouvrage apporte ainsi des informations claires et complètes en réponse aux intervenants.

* l'attache ment caténaire-VAFO et sa relocalisation ; plusieurs participants demandent des précisions sur cet équipement, son fonctionnement, ses éventuelles nuisances et impacts ; sur l'intérêt de sa relocalisation et la possibilité de la réaliser sur le site de Val-de-Fontenay ; sur le projet annoncé récemment par la RATP d'installation d'un caténaire près de la gare Fontenay-sous-Bois.

Éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 1.4.3.4 L'attache ment caténaire VAFO et sa relocalisation

Le projet de pôle de Val de Fontenay prévoit entre autres, la réalisation d'un nouveau bâtiment voyageurs Sud-Est et la création d'un PASO Nord-Sud afin de répondre à l'augmentation de flux notamment depuis l'Est et garantir une meilleure fluidité des voyageurs dans la gare.

L'espace nécessaire pour réaliser ces deux ouvrages (passage souterrain Nord-sud et bâtiment voyageurs Sud-Est), nécessite d'impacter une partie de l'emprise actuellement occupée par le site d'attache ment caténaire RATP de Val de Fontenay dit VAFO.

Comme pour tout besoin foncier, le projet de pôle de Val de Fontenay intègre une provision financière pour la libération du terrain. La recherche d'un nouveau site de localisation de l'attache ment caténaire ainsi que sa réalisation constituent un projet piloté directement par la RATP, indépendant du projet de pôle de Val de Fontenay.

Le site actuel d'attache ment caténaire, propriété de RATP, accueille des activités de maintenance du RER A et certaines lignes de tramway intervenant 24/24, nécessaires à la performance de l'exploitation du réseau souterrain et de surface de RATP. Plus précisément, l'attache ment de Val de Fontenay gère la maintenance opérationnelle préventive et corrective des équipements de traction de la ligne RER A – Est (Chatelet-Chessy), des ateliers de Sucy et de Torcy et des lignes de tramway T3b et T5 ainsi que la maintenance de la basse tension, de l'éclairage des intergares et des ateliers de la ligne RER A – EST et des lignes T3b et T5. Il comporte donc un espace de stockage du matériel nécessaire, de préparations des interventions et des équipes, avant/après leurs interventions sur le terrain.

Par conséquent, la relocalisation de cette activité de maintenance impose la livraison préalable d'un nouveau site opérationnel, afin de garantir la continuité de service.

Pour définir une nouvelle localisation, RATP a défini plusieurs prérequis : proximité avec les voies du RER A en surface, emplacement entre le tronçon central et l'embranchement du RER A, une surface minimum de 1600 m², foncier RATP en priorité.

Sur le secteur de Val de Fontenay, aucun espace ne répondait à tous ces critères :

- *A l'Ouest de Val de Fontenay, les voies sont en souterrain, rendant impossible un emplacement de l'attache caténaire ;*
- *Au Sud-Est de Val de Fontenay, les franges du RER A sont déjà constituées et occupées par le campus Société générale livré en 2016.*
- *Au Nord-Est, le foncier appartient à la SPL et prévoit l'intégration des nouveaux bâtiments voyageurs des RER, du M1 et du M15.*

Une relocalisation de cet attache caténaire sur le site de Val de Fontenay s'avère donc impossible compte tenu d'absence d'espaces suffisant avec toutes les caractéristiques requises à proximité des voies du RER A.

RATP a donc cherché, indépendamment du projet de pôle, parmi les sites dont elle dispose un nouvel emplacement. Le site à proximité de la gare de Fontenay-sous-Bois offre les caractéristiques techniques nécessaires, l'espace suffisant, un accès direct aux voies du RER A, une situation entre le tronçon central et l'embranchement . »

Commentaire

Le maître d'ouvrage apporte les informations demandées sur la nature de l'ouvrage, son fonctionnement, et l'impossibilité de le relocaliser sur le site de Val-de-Fontenay ; il confirme également le choix de la RATP pour une implantation sur un site proche de la gare RER de Fontenay-sous-Bois. Il est apporté des réponses claires aux demandes formulées.

1-5 De nombreux contributeurs ont formulé des propositions :

* sur la conception générale du projet : souhait d'un projet plus ambitieux, ou plus chaleureux ; de végétalisation de la gare et du quartier, avec des plantations, le retour de la nature en ville ; un intervenant, évoquant le quartier de La Défense, propose d'édifier une tour emblématique ; un autre suggère de relier le pôle bus et le T1 par une télécabine ;

(à noter que certains ont exprimé un choix -le plus souvent en faveur de la solution avec souterrain -sur les variantes évoquées lors de la phase concertation, souterrain/passerelle, choix ayant été tranché depuis) ;

* sur les accès ou correspondances (souhait d'accès directs, ou plus larges) et le parvis (plus large, plus accueillant) ;

* les propositions les plus nombreuses concernent le bâtiment de la gare, qui est souhaitée sécurisée et adaptée, mais aussi transformée en un véritable lieu de vie, vivant, animé ; il est évoqué l'ambition, la modernité, le design, l'effort esthétique ;

* d'autres propositions concernent l'équipement de la gare en services ; les plus demandés sont des toilettes, mais aussi des guichets, des

machines pour billets SNCF, un accueil, un retrait de paquets, et des commerces, restaurants, cafés.

Extraits des éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 1.5.1 Conception générale

*L'environnement autour du pôle est un espace très contraint et constitue un héritage du choix structurant relatif aux infrastructures de transports (A86, RER A, RER E) qui ne peut radicalement être remis en cause car il serait socialement et économiquement inacceptables. **L'aménagement du pôle vise en premier lieu le développement des modes actifs, en leur donnant plus de place, pour assurer, à la fois, leur sécurité et le confort d'accès à la gare au niveau des espaces publics.***

Tous les aspects architecturaux, de végétalisation, de mobiliers urbains seront précisés dans la suite des études (AVP-PRO). L'ensemble des aménagements devront répondre au programme du pôle validé et s'inscrire dans les orientations des projets urbains limitrophes.

La conception architecturale et paysagère des bâtiments voyageurs sera ainsi définie au stade des études AVP. Celle-ci intégrera des critères de confort, d'éclairage, de végétalisation de qualité, ainsi qu'une programmation des espaces dédiés aux services et aux commerces en gare dans les trois bâtiments voyageurs (Ouest, Nord-Est et Sud-Est).

Les phases d'études ultérieures du projet chercheront en particulier à intégrer plus de végétation sur les parvis, ainsi que l'étude de la mise en place de toitures végétalisées sur les bâtiments voyageurs.

La trame paysagère reste toutefois à regarder à une échelle plus large avec notamment le plan guide de la concession d'aménagement de Val de Fontenay/Alouettes, qui définit les grands principes de réaménagement du quartier de bureau existant de Val de Fontenay, et intègre des objectifs ambitieux de végétalisation et de désimperméabilisation. Les espaces publics du pôle pourront s'inscrire dans cette ambition dans la mesure du possible (les principaux points de correspondance accueillant des flux piétons importants ne pourront pas être les plus végétalisés mais un travail sur les plantations d'arbres pourra tout de même être étudié sur les parvis).

1.5.2 Accès ou correspondances et les parvis

- *Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 1.3.1 de la Pièce B du DEUP.*

A terme, le pôle de la gare de Val de Fontenay devrait disposer de huit accès (contre 5 actuellement).

- *Quatre accès principaux au travers de trois bâtiments voyageurs (BV) : deux côté Ouest (par le BV Ouest existant réaménagé), et deux côtés Est, de part et d'autre du RER A (par les BV Sud-Est et BV Nord-Est) ;*
- *Quatre accès « secondaires », tous localisés côté Ouest ;*

(NB : détails des accès, et plan précisant leurs localisations, figurent dans le mémoire en réponse)

1.5.2.1 Réaménagement du BV Ouest

- Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 1.2.3 de la Pièce B du DEUP.

La requalification du BV historique Ouest est proposée dans le cadre du projet de pôle en vue de sa réorganisation globale et de son ouverture sur la ville, dans l'objectif notamment d'accroître sa relation avec son environnement et d'optimiser les services proposés en gare.

Cette requalification consiste en une rénovation lourde du BV Ouest existant tout en conservant la structure du bâtiment. Une démolition/reconstruction du bâtiment existant n'est en effet pas envisageable pour permettre de maintenir la gare RER en exploitation durant la phase de travaux.

L'aménagement intérieur du BV sera requalifié par :

- *La création d'un BV « traversant » en connexion avec ses abords : ouverture du BV côté Est avec suppression de locaux d'exploitation / locaux techniques ;*
- *La réorganisation des locaux d'exploitation ;*
- *Des commerces et services connexes.*

La mise en œuvre de vitrages clairs sur une partie du BV est également envisagée. Le BV Ouest requalifié présentera une surface de circulation à destination des voyageurs plus importante qu'actuellement. Il offrira également des locaux d'exploitation et des locaux techniques, ainsi qu'une surface commerciale dont la programmation reste à définir.

1.5.2.2 Equipements de la gare en services

- Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 1.3.2 de la Pièce B du DEUP.

Les implantations précises des nouveaux bâtiments voyageurs, leurs architectures, leurs aménagements intérieurs et la programmation précise des commerces et services seront affinés lors des études ultérieures en lien avec les collectivités locales et les projets urbains.

Il est d'ores et déjà prévu que chaque BV (Ouest, Sud-Est et Nord-Est) comprenne des services dédiés aux transport (guichet et bornes d'achat de titres de transport) mais aussi une offre commerciale.

Le projet de pôle prévoit notamment la mise en œuvre de sanitaires PMR à destination du public dans l'ensemble des trois bâtiments voyageurs projetés (côté Ouest, Nord-Est et Sud-Est) - non présents au niveau du pôle à l'heure actuelle.

Commentaire

Ile de France Mobilités explicite la conception générale du projet, la définition lors d'études ultérieures du projet architectural, et des possibilités de végétalisation. La question des accès et des correspondances est également traitée, avec le rappel des éléments du dossier. La requalification du bâtiment « historique » est précisée. La question des commerces et services reste à définir, mais on note que la demande de toilettes dans les bâtiments voyageurs est d'ores et déjà prise en compte.

Sous-chapitre 2- Thème : les observations relatives aux transports en commun

Ces contributions relèvent de 3 sous-thèmes :

2-1 Les RER du projet : RER A et RER E :

Sur ce sujet, les remarques concernent essentiellement le RER E : comment assurer la sécurité des voyageurs, alors que les quais sont trop étroits ; il est demandé si l'agrandissement des quais peut être envisagé, un intervenant indiquant qu'il y aurait une marge côté autoroute ; à défaut, il est suggéré l'installation de portes de quai.

Extraits des éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 2.1.1 Sécurisation des quais du RER E

Le site du pôle-gare doit composer avec les quais du RER E insérés entre les voies de l'A86,

Une analyse au stade du DOCP sur un élargissement possible des quais du RER E a mis en évidence des risques d'impacts importants pouvant conduire à de potentielles infaisabilités techniques :

- Reprises des voies du RER E pouvant aller jusqu'à plusieurs centaines de mètres, ainsi que des équipements associés ;*
- Impacts potentiellement lourds sur l'A86 durant les travaux et de manière définitive (déplacement d'une partie des voies de l'A86 voire suppression de certaines d'entre elles) ;*
- Impacts potentiellement lourds sur la tranchée couverte du RER A pouvant entraîner des coupures simultanées de longue durée des RER A et E pour le renforcement structurel des ouvrages.*
- Impacts potentiels sur le pont-rail au-dessus de la RD 143 (avenue Louison Bobet) et des travaux caténaires.*

Ces impacts auraient conduit à des besoins de financement et des délais très supérieurs. Il a donc été décidé de ne pas retenir l'élargissement des quais du RER E pour répondre aux besoins du pôle-gare de Val de Fontenay.

La mise en place de portes palières sur les quais du RER E n'est pas non plus envisagée à ce stade. Le respect des gabarits des divers matériels roulants circulant sur les voies imposant une pose en retrait, réduirait l'espace disponible sur les quais, déjà très étroits et ne pouvant être élargis (cf. détail ci-avant). En outre, la mise en place de portes palières suppose une parfaite adéquation avec le matériel roulant (diagramme des portes) et les systèmes d'exploitation actuels et futurs du RER E (dispositif d'ouverture automatique des portes une fois le train à l'arrêt).

Le projet prévoit en revanche un réaménagement des quais RER E pour les rendre plus confortables (position des mobiliers, limitation des obstacles, information voyageurs...) et de nouveaux accès aux quais.

2.1.2 Liaison vers les quais RER E

L'enjeu pour le pôle est d'encourager l'accès au RER E par le nouveau PASO Nord et d'éviter le passage par les quais du RER A.

Afin d'améliorer le fonctionnement des futurs passages souterrains, un travail a été mené sur leurs positionnements afin de permettre des accès les plus directs et les plus lisibles possibles :

- Le passage souterrain Nord sous l'A86 et le RER E (PASO Nord) s'est rapproché du RER A pour qu'il lui soit parallèle, et que la majorité des flux l'emprunte au lieu de passer par les quais du RER A comme c'est le cas aujourd'hui.
- Le passage sous le RER A (PASO Nord-Sud) a été positionné pour être directement visible depuis les entrées des nouveaux bâtiments voyageurs Sud-Est et Nord-Est.

Afin d'encourager l'accès au RER E par le nouveau PASO Nord, la bonne attractivité du PASO Nord sera donc fortement liée depuis l'Ouest, à :

- **La mise en œuvre d'une signalétique efficace** aux niveaux surface, et N-1 du BV Ouest (au niveau du palier commun avec le quai 1 RER A - dir. Banlieue, avant les lignes de contrôle) ;
- **Un aménagement qualitatif** de ce dernier, en particulier dans la lisibilité du cheminement hors zone de contrôle tarifaire ;
- **Une bonne visibilité du débouché Ouest du PASO Nord ou de l'accès « Sentier du Bois de l'Aulnay – Centre Commercial »**, afin d'inciter les usagers à les emprunter directement plutôt que de passer par le bâtiment voyageur ;
- **La charge des quais du RER A en heure de pointe**, qui pourrait également dissuader certains voyageurs de les utiliser pour rejoindre le RER E.

Depuis l'Est, l'accès au RER E est notamment possible :

- **Côté Nord, par le BV Nord-Est, en accédant directement au nouveau PASO Nord.** Par ailleurs, depuis le BV Nord-Est, les circulations se feront à niveau pour rejoindre le PASO Nord alors que le passage via le quai 1 du RER A nécessitera l'emprunt de circulations verticales. La liaison via le futur PASO Nord sera ainsi attractive pour les voyageurs et les aménagements et la signalétique privilégieront l'emprunt de cet ouvrage pour limiter les flux non nécessaires sur le quai 1 du RER A ;
- **Côté Sud, par le BV Sud-Est, en empruntant le quai 2 du RER A, puis les circulations verticales vers le RER E.**

La disparition du passage souterrain Sud, envisagé au stade du DOCP, ne permet plus d'avoir des accès dédiés au RER E depuis le Sud, et induit un cheminement par le quai 2 du RER A (dir. Paris) pour rejoindre les quais du RER E via les liaisons de correspondance réaménagées entre le quai 2 du RER A et les quais du RER E.

A noter qu'il est toujours possible, même si plus long, d'accéder au RER E en empruntant le PASO Nord-Sud, puis le PASO Nord en arrivant depuis le Sud ou le quai 2 du RER A (dir. Paris) en arrivant depuis le Nord (cheminements en pointillé sur la figure ci-après). »

NB : Deux illustrations des itinéraires envisageables sont joints dans la réponse.

Commentaire

Ile de France Mobilités répond aux interrogations sur l'élargissement des quais du RER E, en expliquant les difficultés considérables de cet aménagement : interruption de trafic de longue durée sur les lignes A et E, et du trafic routier sur l'A 86, coût et durée des chantiers, faisabilité technique incertaine ; il explique également pourquoi des portes palières ne peuvent être installées sur les quais. Il évoque le réaménagement des quais prévus dans le projet, et explicite les liaisons permettant de les rejoindre. Ces éléments ne sont pas de nature à satisfaire la demande de sécurisation, qui est fondée, mais constituent une présentation correcte des choix opérés.

2-2 Les futurs transports lourds : M1, M15, T1

Ces sujets ne rentrent pas directement dans le champ de l'enquête, mais sont connexes au projet de réaménagement du pôle ; ils ont fait l'objet de nombreuses interventions, dont la plupart évoquent l'intérêt ou l'urgence du projet de prolongement de la ligne de métro 1, un bon nombre citant également la ligne 15 Est du GPE, parfois le T1 ; l'intérêt de ces projets de nouvelles lignes de transport est souligné, et les retards de calendrier sont regrettés, en particulier le décalage de la L1 ; il est souhaité des précisions sur les liaisons entre projets, la confirmation des dates de livraison, et des explications sur le dérapage des calendriers prévisionnels ; la question des gares L1 et L15 et de leur réalisation en même temps revient fréquemment, avec le souhait de coordination et de synchronisation des travaux.

Extraits des éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« Le projet de pôle de Val de Fontenay participe pleinement à l'intégration de nouvelles infrastructures structurantes de transports bien qu'il n'en assure pas leur réalisation.

Le réaménagement des espaces ferroviaires et intermodaux vise à prendre en compte les évolutions des flux liés à l'arrivée de l'ensemble de ces nouveaux modes de transports et de leur connexion avec le pôle RER déjà existant.

Les programmes des projets ainsi que leurs dates prévisionnelles de mise en service (telles qu'elles étaient connues au moment de l'approbation du Schéma de Principe en juillet 2020) ont été intégrés à la définition du projet de réaménagement du pôle. Les 4 projets de transports à Val de Fontenay sont les suivants.

- *La ligne 15 est du Grand Paris Express ;*
- *Le prolongement de la Ligne 1 ;*
- *Le prolongement du T1 ;*
- *Le bus Bords de Marne. »*

NB : le calendrier général de réalisation des projets qui figure dans le dossier d'enquête est reproduit dans le mémoire en réponse.

« 2.2.1 Prolongement du T1

L'AVP modificatif actant les conditions de ce phasage a été validé par Ile-de-France Mobilités en juin 2020. Il prévoit la mise en service de la tranche fonctionnelle 1 jusqu'à Montreuil - Rue de Rosny à fin 2025. La mise en service de la tranche fonctionnelle 2 jusqu'à Val de Fontenay est prévue à partir de l'horizon 2026 sous réserve de la mise en place des financements nécessaires à ce projet.

Le prolongement du T1 sera donc pris en compte comme donnée d'entrée dans l'aménagement de l'espace public aux abords des futurs bâtiments voyageurs des RER et des Métros 1 et 15. Le cheminement depuis l'avenue de Lattre de Tassigny sera maintenu pendant toute la phase des travaux du pôle de façon sécurisé et correctement dimensionné pour permettre la correspondance, via la sente piétonne en cours de réaménagement (phase 1 du projet T1).

2.2.2 Ligne 15 Grand Paris Express

La Ligne 15 Est a fait l'objet d'études préliminaires complémentaires en 2015-2016, d'une enquête publique qui s'est déroulée du 23 mai au 27 juin 2016, et de deux enquêtes modificatives dont une actuellement en cours du 3 mai au 11 juin (sans modification de la gare de Val de Fontenay). Aucune recommandation de la commission d'enquête ne concerne directement la gare de Val de Fontenay.

Les études de niveaux AVP ont démarré à la fin de l'année 2016 et se sont poursuivies en 2017 et 2018. En 2018/2019, le projet a fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale et d'une enquête publique qui s'est déroulée du 15 mars 2019 au 15 avril 2019 inclus. L'arrêté inter préfectoral d'autorisation environnementale de la Ligne 15 Est a été approuvé 30 juillet 2019.

Les études de la Ligne 15 Est se poursuivent en 2020-21 dans le cadre de deux marchés de conception-réalisation, dont le premier lot inclut la gare de Val de Fontenay et doit être notifié fin 2022.

La future gare de la Ligne 15 Est, dont la position définitive sera connue (niveau AVP) fin 2022, sera implantée à proximité de la station de la Ligne 1, côté Nord-Est du pôle. Elles seront reliées par un ouvrage d'interconnexion assurant la correspondance directe au niveau souterrain entre ces deux lignes.

2.2.3.Prolongement de la Ligne 1

L'instruction du dossier d'enquête publique du prolongement de la Ligne 1 étant en cours lors de l'enquête publique du pôle de Val de Fontenay, les dates précises de la future enquête publique n'étaient pas encore stabilisées. A ce jour, l'enquête publique s'envisage à l'automne 2021.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 présente un calendrier avec un horizon de réalisation à 2035.

Il a été pointé lors de l'enquête publique du pôle, le besoin d'accélération du calendrier de la Ligne 1 afin qu'il soit concomitant à celui de la Ligne 15.

En effet, l'intérêt du prolongement de la Ligne 1 réside en grande partie dans la correspondance avec la future Ligne 15 à Val de Fontenay, ainsi qu'avec les autres modes de transports du pôle (RER A et E notamment). Près de trois quarts des voyageurs seront en correspondance avec un autre mode de transports collectifs structurant (RER A et E, M15, T1), et près de 40% en correspondance avec la Ligne 15.

Cependant, les projets de Lignes 1 et 15 n'en sont pas au même niveau d'études et ne disposent pas de la même gouvernance et des mêmes financements :

- La Ligne 15 disposera d'un niveau d'étude AVP stabilisé fin 2022 pour la gare Val de Fontenay. Le financement de la Ligne 15 Est est d'ores et déjà garanti bénéficiant de financement qui lui sont propres.
- Le prolongement de la Ligne 1 ne dispose actuellement que d'un niveau d'études préliminaires et de financements jusqu'au stade de l'enquête publique. L'AVP ne pourra être produit qu'après l'obtention de nouveaux financements et donc au mieux en 2024 ; les prolongements de métro étant financés dans le cadre d'un protocole global de financement encadré par les enveloppes Etat/Région des prochains Contrat Plan Etat Région (CPER).

Par ailleurs, les chantiers des Lignes 1 et 15 et du pôle à Val de Fontenay disposent d'une même emprise chantier située sur le site du Péripôle sur une surface de 46 000 m² qui ne permet pas, d'accueillir simultanément les trois chantiers, les emprises travaux se recoupant en partie :

- Emprise chantier M15 : 32 000 m² à la phase la plus dimensionnante ;
- Emprise chantier Pôle (pour le passage souterrain sous les voies du RER E) : 14 000m² ;
- Emprise chantier M1 : 13 000 m².

Par conséquent, il n'est pas possible techniquement de réaliser la station de la Ligne 1 à Val de Fontenay en même temps que les travaux de la Ligne 15 (gare + puits d'entrée de 2 tunneliers) et du pôle d'échange multimodal (2 nouveaux passages souterrains et un nouveau bâtiment voyageurs Nord-Est) décalant ainsi l'horizon de réalisation du projet de la Ligne 1.

Si d'un point de vue des voyageurs, l'arrivée concomitante de ces différents projets de transport garantirait des échanges intermodaux optimums avec une phase de travaux réduite, la réalité de faisabilité technique, de gouvernance spécifique à chaque projet ainsi que le maintien du fonctionnement de la gare pendant les travaux rendent cela impossible. Par conséquent, l'objectif recherché a été d'intégrer l'arrivée échelonnée des projets de transports dans le projet de réaménagement du pôle.

2.2.4. Bus Bords de Marne

La concertation s'est déroulée fin 2020 et le bilan a été approuvé au Conseil d'Ile-de-France Mobilités d'avril 2021. L'enquête publique est envisagée en 2023. Ile-de-France Mobilités s'attachera à approfondir les interconnexions du projet avec les gares de Val de Fontenay, Neuilly-Plaisance et Chelles-Gournay afin d'optimiser les conditions d'intermodalité. L'horizon de mise en service n'est pas précisément défini à ce stade. »

Commentaire

Les projets de futurs transports en commun du pôle Val-de-Fontenay n'entrent pas directement dans l'objet de la présente enquête, mais constituent des projets connexes ; le maître d'ouvrage donne cependant d'intéressantes précisions sur leur avancement et leur calendrier prévisionnel, ainsi que sur leur prise en compte dans le projet de réaménagement qu'il pilote ; ces informations complémentaires, sur des sujets fréquemment évoqués par le public, sont appréciables.

2-3 Les bus :

A ce sujet, on relève surtout la demande de précisions sur les accès et les arrêts de bus depuis l'Est du pôle, et sur les arrêts et liaisons du projet de futur bus en site propre « bus Bords de Marne » ; à noter également une demande spécifique sur le trajet du bus 116 (trajet VdF/10 000 rosiers) et la proposition de fermer les arrêts de bus pour mieux protéger les voyageurs des intempéries.

Extraits des éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« Cf Chapitre 1 : Le projet présenté à l'enquête – 1-4 Eléments du projet – Gare routière - Pôle bus »

Commentaire

Le maître d'ouvrage a inséré ses éléments de réponse sur le sujet dans la partie 1 (gare routière, pôle bus) ; voir ci-dessus .

Sous-chapitre 3- Thème : les autres modes de déplacements

3-1 Les déplacements en vélo :

Ce sujet a été fréquemment évoqué, avec des demandes de pistes cyclables sécurisées, pérennes, bien dimensionnées ; d'aménagements en faveur des vélos, marquage au sol, connexion train/vélos ; d'offre de stationnements couverts et fermés, sécurisés ; une proposition est formulée pour l'aménagement cyclable de l'av Carnot ; à noter l'observation du CD 94 précisant la demande chiffrée de création de places de stationnement vélos.

A l'inverse, il est parfois demandé de conserver les voies de circulation automobile (avenue Louison Bobet) dont la réduction entraînerait des embouteillages ; une piste cyclable aménagée à proximité du projet (avenue Raymond Poincaré) donne lieu à une remarque très négative.

Extraits des éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 3.1 Déplacements en vélos

- *Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 5.6.3.3 de la Pièce H du DEUP.*

L'objectif est de permettre une bonne accessibilité au pôle-gare de Val de Fontenay en vélo, en visant une part modale de rabattement vélo élevée à l'horizon de la réalisation de l'ensemble des projets de transports du pôle. Cela équivaut donc à un objectif de 600 à 650 places en lien avec le pôle « RER ».

Les différents éléments de programme du pôle en termes d'aménagements cyclables, suivent les principes suivants :

- **Aménager des zones pacifiées, zones 30 et/ou zones 20** (allée des Sablons, sentier du Noyer Baril, ...) ou **zone à circulation limitée** (avenue des Olympiades) ;
- **Créer des aménagements cyclables sécurisés sur les voies départementales** (avenue Louison Bobet et Rue Carnot) ;
- Ou encore **mettre en œuvre un jalonnement cyclable spécifique sur certains axes** (sentier du Bois de l'Aulnay).

Ces aménagements seront précisés dans la suite des études (AVP), pilotées par la SPL Marne au Bois, le Schéma de Principe ayant, par définition, pour vocation de figer le programme, sans définir précisément les aménagements qui seront mis en œuvre.

Ces aménagements seront également à corréliser avec le développement des projets urbains (concession Val de Fontenay / Alouettes) et de transports, tel que le projet Bus Bords de Marne, afin d'assurer une cohérence globale d'aménagement ainsi que leur continuité au-delà du périmètre d'intervention du projet de pôle-gare.

3.2 Stationnements vélos

Les études du Schéma de Principe ont mené un travail d'analyse détaillé du besoin en stationnement vélos et de leurs localisations.

Des stationnements vélos sont proposés à proximité de chaque bâtiment voyageur du pôle (Ouest, Nord-Est, et Sud-Est), et des consignes vélos seront implantées à l'Est comme à l'Ouest, avec une forte évolution du nombre de stationnements vélos envisagés à l'échelle du pôle par rapport à la situation actuelle.

L'offre de stationnement vélos a également été grandement augmentée entre le DOCP et le Schéma de Principe (600 à 650 places en lien avec le pôle-gare de Val de Fontenay objet du Schéma de principe, en lien avec le besoin à terme estimé par le CD94 pour l'ensemble du site de Val de Fontenay soit au total 1 300 places pour l'ensemble des projets de transports – pôle-gare « RER », métros M15 et M1, et tramway T1).

Des stationnements de vélos libre-service sont également prévus d'être implantés côté Sud-Est et côté Nord-Est du pôle. La station de vélos libre-service présente aujourd'hui sur l'avenue Louison Bobet sera quant à elle relocalisée sur l'une de ces implantations car devant être déplacée pour permettre la mise en œuvre d'aménagements cyclables dans le cadre du projet de pôle.

La mise en œuvre de stationnements sera réalisée de manière évolutive de sorte à satisfaire à court/moyen terme une augmentation de nombres de stationnements.

Une extension à la hauteur de l'ensemble des besoins du pôle, évalués à 1 300 places dans le Schéma de Principe et rehaussé à 1 550 places dans le cadre du Nouvel objectif pour le Schéma Directeur du stationnement vélo en gares et en stations (SDSV) voté au conseil d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre 2020, devra être menée en cohérence avec les projets de M 1, M15 Est et le Tramway T1.

Au regard des grandes mutations prévues sur ce site, et du devenir de ce pôle d'envergure, il pourra également être nécessaire de réserver du foncier sur le secteur du pôle élargi afin de pouvoir implanter de manière échelonnée un stationnement vélo suffisant, et répondre à la demande future et aux objectifs du Département du Val-de-Marne. »

NB : La réponse est illustrée par :

- un schéma global des cheminements vélos d'accès à la gare, et des stationnements envisagés ;
- un tableau présentant les stationnements vélos (situation actuelle, situation projet, stationnements vélos supplémentaires par rapport à la situation actuelle) ; il fait état sur ce point de + 366 à 416 emplacements.

Commentaire

Le maître d'ouvrage rappelle les éléments contenus dans le dossier en matière de déplacements vélos, en précisant les principes et le schéma global ; les réponses précises sur le sujet du stationnement des vélos, et de leur nette augmentation par rapport à l'existant, sont de nature à satisfaire les demandes exprimées en ce sens.

3.2 Les cheminements piétons :

Il est signalé les risques pour les piétons dans la traversée de l'avenue De Lattre de Tassigny et le trajet peu sûr et sale le long de la zone industrielle ; côté Ouest, un intervenant indique que les trottoirs avenue du Val de Fontenay sont trop étroits, et que la traversée au feu rouge de l'avenue Louison Bobet n'est pas adaptée ; une amélioration du cheminement piétons dans cette avenue, et jusqu'aux accès aux transports, est demandée.

Extraits des éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 3.3 Les cheminements piétons

- *Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 2.3.1.2 de la Pièce B du DEUP.*

Le programme du pôle-gare vise à maintenir et à renforcer l'orientation « piétons, modes actifs » par la création de parvis, de voies pacifiées et/ou à circulation limitée, et d'espaces publics plus confortables et accessibles PMR, dans une logique de continuité et de lisibilité pour les piétons.

Il contribue également à atténuer les coupures physiques des faisceaux « A86/RER E et RER A » en créant des liens urbains Est-Ouest et Nord-Sud au travers du pôle.

En complément des éléments présentés dans le cadre du dossier d'enquête, Île-de-France Mobilités souhaite indiquer que le réaménagement complet de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny - RD86 (voirie, trottoirs, aménagements de pistes cyclables ...), est prévu dans le cadre du périmètre du projet de prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay.

- *Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 2.2.1.1 de la Pièce B du DEUP.*

Dans le cadre du réaménagement du pôle bus, l'avenue du Val de Fontenay sera reconfigurée et réaménagée permettant d'offrir un espace à destination des

piétons plus important qu'à l'heure actuelle, en particulier côté Nord de l'avenue (trottoirs larges de 9 à 10 mètres), donnant l'opportunité de mettre en œuvre des espaces verts/arbres, et d'implanter sans difficultés les abris des lignes de bus.

Côté Sud les trottoirs, servant également de lieu de dépose pour les bus seraient larges de plus de 7m. »

NB : est joint un plan des cheminements piétons d'accès à la gare, à l'échelle du secteur.

Commentaire

Ile-de-France Mobilités réitère les précisions fournies dans le dossier d'enquête sur le sujet des déplacements piétons et sur le réaménagement de l'avenue du Val-de-Fontenay. On relève qu'en outre, il indique qu'un réaménagement complet de l'avenue De Lattre de Tassigny est prévu dans le cadre du périmètre du projet de prolongement du T1. Les réponses apportées sur ces questions d'aménagement de voirie sont satisfaisantes.

3-3 La voiture :

On ne relève sur ce sujet que quelques contributions ; il est estimé que le déplacement en voiture est oublié dans le projet : pas d'accès, pas de place de dépose minute ou pour les taxis ; les demandes concernent des arrêts-minute, un parking souterrain, où pourrait être installée la gare routière, (ou qui accueillerait dépose-minute, gardiennage de vélos, loueur de véhicules) ; il est aussi demandé de maintenir une offre de stationnement PMR côté Ouest du pôle.

Extraits des éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 3.4 La voiture

- *Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 5.6.3.3 de la Pièce H du DEUP.*

*Conformément à la volonté partagée des acteurs du territoire de favoriser la desserte du pôle par les transports collectifs et les modes actifs, et ainsi limiter l'usage de la voiture particulière, **le projet ne vise pas le développement de l'offre publique de stationnement pour les voitures individuelles.***

*Le rabattement en voiture au pôle n'est pas encouragé, compte tenu du contexte urbain dense du pôle et de la concurrence potentielle avec les autres modes de rabattement que sont les transports collectifs et les modes actifs. **Il n'est donc pas prévu d'offres de stationnement de « rabattement » sur le pôle-gare.** Les places de stationnement existantes en voirie sont soit conservées, soit supprimées au profit du programme du pôle (élargissement de trottoirs ou aménagements cyclables, nouvel accès au pôle...).*

Les projets immobiliers et urbains du secteur doivent dans tous les cas satisfaire leurs propres besoins en stationnement afin d'éviter une congestion du site, comme cela est prévu dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville. Le projet du pôle-gare n'est

pas en mesure de contraindre et le stationnement VP liés aux différents programmes tertiaires développés dans le quartier. Néanmoins, une action a été engagée par la SPL Marne au Bois, aménageur du quartier pour limiter la création de stationnement VP dans les nouveaux programmes tertiaires :

- Baisse des normes de stationnement dans le PLU face au constat des nombreuses places vides dans les bureaux existants (la modification n°3 du PLU a déjà passé la norme plafond pour le bureau de 1place VP/60m² à 1place VP/80m² en 2020, soit au-delà des objectifs actuels du Plan de Déplacements Urbains d’Île-de-France ; d’autres baisses pourront être envisagés dans le futur si besoin) ;
- Mise en place de parkings silos mutualisés et foisonnés pour les nouveaux programmes, et objectifs de réutilisation d’une partie des places existantes, aujourd’hui inutilisées, dans le pôle de bureau.

Le projet d’aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay et le projet urbain Val de Fontenay/Alouettes vont, par le réaménagement à grande échelle des espaces publics au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle, changer l’ambiance routière dominante du quartier.

Ce réaménagement devra s’accompagner d’une politique de gestion du stationnement public par la collectivité pour éviter le stationnement gênant et illicite qui nuit aux circulations des autres modes.

Le projet d’aménagement intermodal intègre cependant **quelques fonctions liées aux véhicules particuliers : dépose-minute, stations de taxis, place de stationnement pour les PMR et aux besoins des bâtiments (livraisons, transports de fond...)**

La fonction de dépose-minute est prévue notamment côté Est, sur l’allée des Sablons, afin d’éviter au maximum certains flux de véhicules particuliers de transit côté Ouest, secteur plus contraint en termes d’aménagement. La fonction dépose-minute sera également assurée, en phase 4 du projet, dans le secteur Nord-Est en lien avec l’aménagement des espaces publics et du projet urbain.

Les fonctions taxis seront tout comme celles de dépose-minute **privilegiées côté Est** afin d’éviter au maximum certains flux VP de transit côté Ouest, secteur plus contraint en termes d’aménagement. Les stationnements taxis seront positionnés côté Sud-Est dans un premier temps à proximité du futur BV Sud-Est, et seront ensuite doublés ou relocalisés au Nord-Est à terme en lien avec l’aménagement global de ce secteur.

Des places de stationnement PMR seront également positionnées côté Est, à la fois côté Sud-Est à proximité de l’accès au BV Sud-Est au voisinage des stationnements taxis envisagés, et côté Nord-Est dans le cadre de l’aménagement de ce secteur. Au stade des études de Schéma de Principe aucun stationnement PMR n’est en revanche envisagé côté Ouest.

En complément des éléments présentés dans le cadre du dossier d’enquête, Île-de-France Mobilités souhaite indiquer que les possibilités d’aménagement de places PMR côté Ouest du pôle seront regardées avec attention dans le cadre des études AVP à venir. »

Commentaire

Ile-de-France Mobilités rappelle que le projet vise à favoriser les transports en commun et les modes de déplacements doux, non à développer une offre de stationnement pour les voitures. La réponse précise également les règles concernant le stationnement dans les projets immobiliers. Des précisions sont apportées sur les places de dépose-minute, pour les taxis, et pour les personnes à mobilité réduite ; ces places semblent prévues seulement côté Est, ce qui paraît regrettable.

Sous-chapitre 4- Thème : l'aménagement urbain et l'insertion du projet dans son environnement

4-1 Aménagement et urbanisme ; les projets urbains autour de la gare ont été parfois évoqués ; côté Est, il est demandé pourquoi les espaces péripole et périgare sont « gelés », et il est souhaité une amélioration des cheminements ; côté Ouest, un intervenant souhaite un élargissement du projet à tout le quartier, présenté comme engorgé par la circulation automobile, et demande de revoir le partage de l'espace public ; on relève aussi des souhaits d'information sur les futurs projets d'aménagement aux alentours de la gare actuelle ; enfin, une observation propose un aménagement plus ambitieux, inspiré du quartier de la Défense (tour, passerelle).

4-2 Insertion du projet ; à propos de l'insertion du projet dans son environnement, il est surtout demandé de prévoir des lieux de vie autour de la gare : espaces de rencontre, terrasses, restaurants, d'en faire « un lieu où sortir le soir » ; et de végétaliser davantage le quartier .

Éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 4.1 Aménagement et urbanisme

- *Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 5.1.2 de la Pièce H du DEUP.*

Le périmètre d'intervention du pôle de Val de Fontenay est compris dans le projet de la concession d'aménagement Val de Fontenay-Alouettes porté par la Société Publique Locale (SPL) Marne au Bois, pour le compte de la ville de Fontenay-sous-Bois et de l'Etablissement Public Territorial Paris Est Marne et Bois. Mais, il est restreint aux abords de la gare, de faible dimension par rapport à l'échelle de la concession d'aménagement.

Des échanges ont lieu régulièrement entre les différentes parties prenantes et les futures études d'Avant-Projet (AVP) des espaces publics prévues sous maîtrise d'ouvrage de la SPL Marne au Bois, garantiront ainsi une cohérence entre les aménagements du pôle et les orientations urbaines et environnementales du projet urbain, en particulier sur les sujets de continuités piétonnes et cyclables, de végétalisation, et d'aménagement des espaces publics à grande échelle autour du pôle d'échange.

4.2 Insertion du projet

Cf. Chapitre 1. *Projet présenté à l'enquête – 1-4 Eléments du projet – Conception générale* »

Commentaire

Ile-de-France Mobilités fait observer que le projet, situé dans le périmètre de la concession d'aménagement Val-de-Fontenay/ Alouettes, est de faible dimension par rapport à cette opération. Il évoque également les échanges réguliers entre les partenaires pour assurer la cohérence du projet de pôle et du projet urbain.

Les observations recueillies sur ce thème relèvent effectivement de nombreux intervenants, en premier lieu la commune et son concessionnaire.

Sous-chapitre 5- Thème : Les impacts du projet et des chantiers

Les contributions relatives aux impacts du projet ont été peu nombreuses, et concernent toutes les effets des chantiers ; un commerçant installé à proximité de la gare s'inquiète des impacts des chantiers sur son activité, demande que tout soit fait pour maintenir l'activité commerciale, et souhaite la mise en œuvre d'une concertation avec les commerçants ; un intervenant indique en avoir assez des chantiers qui se succèdent dans le secteur ; le CD 94 souligne la nécessité, pour ces chantiers longs et complexes, d'une bonne coordination pour la gestion et d'une information étroite du public .

Eléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 5.1. Maintien des activités commerciales

Seuls les commerces présents à l'intérieur de la gare RER (BV Ouest et quais RER A1) seront fermés pendant les travaux, et des surfaces commerciales seront relocalisées au sein de chacun des trois BV du pôle.

Les commerces situés dans le périmètre intermodal du projet sont maintenus dans le projet de pôle-gare.

Comme précisé au chapitre 2.1 de la Pièce E du DEUP, les accès aux logements et plus largement aux services, équipements, commerces et bureaux seront maintenus pendant toute la durée des travaux.

Pendant la phase de chantier, le fonctionnement des commerces situés dans le périmètre intermodal sera maintenu et constituera une des exigences du chantier. Les accès aux commerces seront sécurisés et propres pendant tous les travaux pouvant si besoin faire l'objet de déviation ou de barriérage spécifique. La livraison des commerces, les transports de fonds et les accès pompiers devront également être rendus possibles pendant toute la phase travaux.

5.2. Communication, coordination des chantiers

Les mesures de signalisation d'itinéraires de déviation permettront de réduire la gêne occasionnée par les occupations temporaires.

Différentes mesures concernant l'information des riverains et des usagers seront mises en place. Cette communication concernera principalement la mise en place de supports de communication adaptés pendant les chantiers (panneaux, plaquette, site Internet, etc.). Les riverains pourront ainsi suivre l'avancée des travaux.

Il sera également nécessaire de mettre en place l'intervention d'un OPC (Ordonnancement, Pilotage et Coordination) pour s'assurer de la cohérence des différents phasages techniques des différents projets, à la fois temporel et spatial (vision de coordination à avoir à la fois dans l'espace et le temps). Cette mission est portée par Île-de-France Mobilités durant la phase AVP. Elle sera maintenue durant la durée des études et chantiers. »

Commentaire

A la question du maintien des activités commerciales autour de la gare pendant les travaux, il est apporté une réponse positive, de nature à satisfaire l'intervenant.

Quant à l'information des riverains et usagers, sur les phases de chantier, elle paraît effectivement indispensable, et elle est prévue.

Sous-chapitre 6- Thème : La procédure, le dossier, l'enquête

6-1 Le dossier d'enquête n'a suscité que très peu de remarques ; une demande d'intégrer dans le dossier un document commun pôle/projets connexes, avec interfaces et planning ; un regret que les impacts sur les communes environnantes n'y soient pas abordés.

6-2 Plusieurs contributeurs ont pointé une divergence, au sujet de l'enquête publique sur le prolongement de la L1, entre la date indiquée dans le dossier et celle annoncée par IdFM ; il est émis le souhait d'enquêtes concomitantes ; enfin, un intervenant estime que l'enquête aurait dû se tenir dans le quartier des Alouettes.

Éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 6.1 Le dossier d'enquête

6.1.1 Document commun pôle/projets connexes avec interfaces et planning

- Cf. Chapitre 1 : Le projet présenté à l'enquête – 1-3 La cohérence et la coordination avec les projets connexes

6. 2. Divergences au sujet de l'enquête publique du prolongement du M1

Le dossier d'enquête publique du projet de prolongement du M1 approuvé par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités de décembre 2020, est actuellement en phase d'instruction par la Préfecture du Val-de-Marne.

L'enquête publique est envisagée à l'automne 2021 pour une déclaration d'utilité publique espérée pour 2022.

L'instruction du dossier d'enquête publique du prolongement du M1 étant en cours lors de l'enquête publique du pôle de Val de Fontenay, les dates précises de la future enquête publique n'étaient pas encore stabilisées. C'est pourquoi par précaution, il était indiqué dans le dossier du pôle de Val de Fontenay, un horizon d'enquête publique fin 2021-2022.

Le projet de prolongement du M1 est un projet connexe et indépendant du projet de réaménagement du pôle de Val de Fontenay ainsi que du projet du M15 du Grand Paris Express. »

Commentaire

La question d'une présentation synthétique pôles/projets connexes a été examinée au sous-chapitre 1.

Le prolongement de la ligne de métro 1 est l'un de ces projets connexes, indépendant du projet de réaménagement qui fait objet de la présente enquête. Il donnera lieu à une enquête publique spécifique, au sujet de laquelle il est précisé qu'elle est prévue à l'automne de cette année.

Sous-chapitre 7- Thème : sujets divers et remarques hors sujet

7-1 Au titre des remarques diverses, on relève : l'attente du réaménagement de la gare de Fontenay-sous-Bois ; l'usage des voiries dans le quartier Val-de-Fontenay (priorité pour les bus au rond-point Charles de Gaulle, limitations de la vitesse et des accès aux parkings existants) ; la réunion sur un projet de caténaire près de la gare Fontenay-sous-Bois ; la demande d'un plan des acquisitions foncières ; la sensibilisation de la population limitrophe.

7-2 Au titre des remarques hors sujet, on note : l'état des bâtiments les plus anciens de la Société Générale ; la sortie de l'A86 ; la piste cyclable aménagée bd Raymond Poincaré ; le devenir du bâtiment accueillant la Croix-Rouge, avec la demande d'en faire une annexe du conservatoire de musique ; la possibilité de fermer l'autoroute A86.

Éléments de réponse du maître d'ouvrage

(Repris ici en caractères italiques, sans modification ni correction)

« 7.1. Remarques diverses

7.1.1 Plan des acquisitions foncières

- *Les éléments présentés ci-après figurent au chapitre 3.1 de la Pièce B du DEUP.*

Dans le cadre du projet de pôle-gare de Val de Fontenay, la grande majorité des emprises nécessaires est déjà de statut public ou propriété d'un établissement publics. Néanmoins certaines parcelles devront faire l'objet d'une acquisition

foncière pour permettre la mise en œuvre du projet de pôle à terme et/ou pour permettre la réalisation des travaux (emprises chantiers).

Des régularisations foncières pourront également être nécessaires vis-à-vis de parcelles qui sont actuellement d'usage public mais de statut privé, phénomène lié probablement à des emprises non régularisées dans le passé (secteur du pôle bus, sentier du Noyer Baril, ...).

Les secteurs potentiellement concernés par ces différents besoins fonciers sont notamment les suivants :

- Avenue des Olympiades et bande de 2m à partir de la limite foncière Sud du lycée Pablo Picasso (1) ;
- Autour du bâtiment voyageur de la gare Val de Fontenay et du pôle bus le long de l'avenue du Val de Fontenay (2) ;
- Sentier du Noyer Baril (3) ;
- Talus autoroutier bordant l'Ouest de l'A86, de l'avenue des Olympiades à l'avenue Louison Bobet (4) ;
- Secteur Péripôle Nord (5) ;
- Talus autoroutier bordant l'Est de l'A86, le long du Péripôle Nord (6) ;
- Parcelles longeant les voies du RER A côté Est du pôle (7) ;
- Allée des Sablons (8) ;
- Talus autoroutier bordant l'Est de l'A86, le long de l'Allée des Sablons (9).

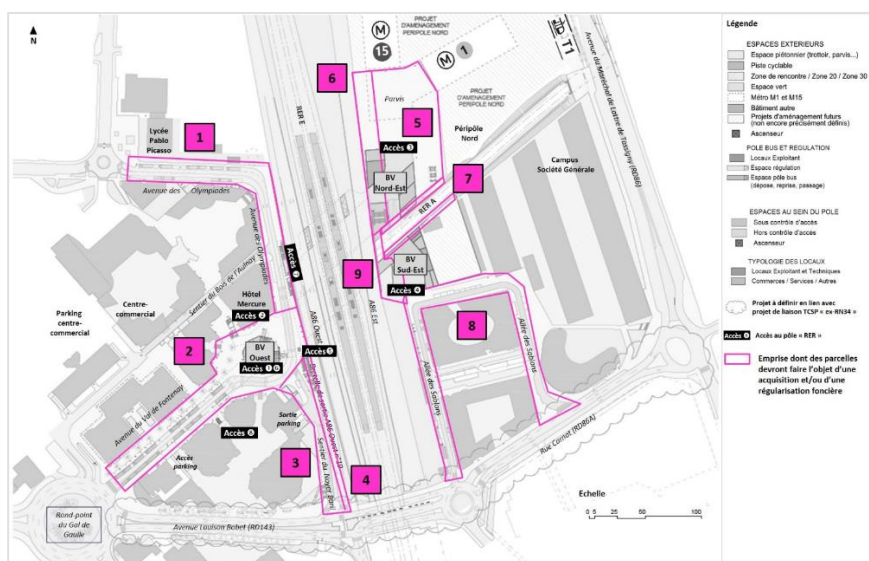


Figure 1 - Secteurs concernés par ces différents besoins fonciers (acquisitions et/ou régularisations foncières) (source : Schéma de Principe du pôle – Ile-de-France Mobilités -2020)

Chaque maître d'ouvrage assurera les procédures adéquates pour ses besoins fonciers pour les équipements dont il a la charge (acquisitions à l'amiable, régularisation foncières, expropriation au besoin).

7.2 Remarques hors sujet

Ces remarques ne concernent pas directement le projet de pôle-gare de Val de Fontenay.

Île-de-France Mobilités souhaite néanmoins préciser les éléments suivants pour certains des sujets évoqués :

- *La piste cyclable aménagée avenue Bobet / bd Raymond Poincaré est un projet porté par le Conseil départemental du Val-de-Marne, indépendant du projet de pôle-gare de Val de Fontenay ;*
- *La création d'une nouvelle sortie de l'A 86 relève d'une compétence Etat. »*

Commentaire

Le maître d'ouvrage a communiqué des informations sur la question des acquisitions foncières nécessaires, et répond ainsi à la demande formulée. Quant aux remarques qui sont hors de l'objet de l'enquête publique, elles ne relèvent pas de la compétence d'Ile-de-France Mobilités, et n'appellent donc pas de réponse de sa part. De même je n'ai pas à me prononcer sur ces points qui ne concernent pas l'enquête publique.