



L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

La directrice générale
DPI/FER/MF-ED/2012-3408
Affaire suivie par
Mail : [REDACTED]
Tél : [REDACTED]
Mail : [REDACTED]
Tél : [REDACTED]

Paris, le 06 AOUT 2012

Destinataires
(cf. liste)

Madame, Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, le compte-rendu de la Commission de suivi de prolongement de la ligne 1 à l'Est qui s'est tenue le 6 juillet 2012.

Je vous en souhaite bonne réception.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.


Sophie MOUGARD



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France
 DIRECTION DES PROJETS D'INVESTISSEMENT
 Division FER - 2012-
 Affaire suivie par :
 Mail :
 Tél :
 Mail :
 Tél :

Prolongement de la ligne 1 à l'Est

Compte rendu de la Commission de suivi du vendredi 6 juillet 2012

PRESENTS ET DIFFUSION

	Structure	Téléphone	Adresse de messagerie électronique	Pr.	Dif
Pierre SERNE	Région Ile-de-France			X	X
Marie-Laure PERIS	Région Ile-de-France	01.53.85.77.09		X	X
Guillaume ZWANG	Région Ile-de-France	01.53.85.65.17		X	x
Christophe RIBET	Région Ile-de-France	01.53.85.64.23		X	X
Arnaud ZIMMERMANN	DRIEA d'Ile-de-France	01-40-61-85-02		X	X
Jean-Christophe MORIZOT	DREIA d'Ile-de-France			X	X
Jacques BAUDRIER	Conseil général du Val-de-Marne	01.43.99.70.76		X	X
Yann RISPAL	Conseil général du Val-de-Marne	06.27.04.28.45		X	X
Adrien HORRENBERGER	Conseil général du Val-de-Marne	01.49.56.58.69		X	X
Bertrand MASQUELIER	Conseil général de Seine-Saint-Denis	01-43-93-87-46		X	X
Elodie MONTAIN	Conseil général de Seine-Saint-Denis	01-43-93-87-06		X	X
Jean-François VOGUET	Maire de Fontenay-sous-Bois			X	X
Claude MALLERIN	Adjoint au Maire de Fontenay-sous-Bois	01.49.74.77.85		X	X
Francis BAFFET	Mairie de Fontenay-sous-Bois	01.49.74.76.03		X	X
Madeleine WOJCIECHOWSKI	Mairie de Fontenay-sous-Bois	01.49.74.79.84		X	X
Dominique LE BIDEAU	1ère adjointe au Maire de Vincennes	01.43.98.65.66		X	X
Lauriane CHAMOT	Mairie de Vincennes - Cabinet	01.43.98.69.87		X	X
Justine MOREL	Mairie de Vincennes	01.43.98.66.62		X	X
Christelle CELESTINE-CLAIRE	Mairie de Montreuil	01.48.70.61.18		X	X
Julien PEYRON	Mairie de Paris				X
François GORRAND	IAU				X
Philippe VENTEJOL	RATP	01.58.78.34.61		X	X
Ugo LANTERNIER	RATP	01.58.76.13.62		X	X
Denis GIRARD	RATP	01.58.76.13.74		X	X
Bernard ROZE	RATP			X	X
Sophie MOUGARD	STIF			X	X
Jean-Louis PERRIN	STIF-DPI			X	X
Gilles FORT	STIF-DPI-FER			X	X
Mickael Folliot	STIF-DPI-FER	01.82.53.81.06		X	X
Emmanuel DOMMARGUES	STIF-DPI-FER	01.53.59.14.07		X	X
Laurence DEBRINCAT	STIF-DDAET-EG	01.53.59.21.06		X	X
Anne SALONIA	STIF-DDAET-EG			X	X
Kévin MELLOU	STIF-DDAET-EG			X	X
Laura FOGLIA	STIF-MOA ligne Orange			X	X
Olivier CONDAT	STIF-MOA ligne Orange	01.82.53.80.32		X	X
Hugues DUSSEUX	STIF-MOA ligne Orange			X	X

DOCUMENTS SUPPORTS

- Présentation PowerPoint

Objet de la Commission de suivi :

- Présentation des enjeux urbains et de déplacements
- Proposition des variantes de tracés et de stations à retenir pour approfondissement dans la phase suivante

1. Présentation des éléments relatifs aux variantes étudiées entre le terminus Château de Vincennes et Val-de-Fontenay RER.

Les principaux enjeux du prolongement de la ligne 1 à l'Est sont :

- De permettre le désenclavement de territoires denses aujourd'hui non desservis par les lignes de RER/métro/tramway existantes et en projet,
- D'assurer un maillage efficace à Val de Fontenay avec le RER A, RER E, et à terme avec le prolongement du T1 et la ligne orange du Grand Paris Express

L'élaboration de scénarios de tracé, à partir des enjeux précédemment cités et des éléments de conclusion du diagnostic urbain et de déplacements présentés en séance, met en avant :

- Deux invariants d'un prolongement de la ligne 1 à l'Est : la station les Rigollots (afin de résorber la carence actuelle de desserte) et un terminus à Val de Fontenay RER (pour desservir une polarité urbaine et permettre un maillage efficace avec les lignes existantes ou en projet) ;
- Des variantes de tracé entre ces deux invariants : avec pour chacune, une station intermédiaire ayant pour fonction d'irriguer des secteurs denses aujourd'hui mal desservis.

M. Pierre SERNE (administrateur du STIF et vice-président de la région Ile de France en charge des transports) précise que :

- la station les Rigollots répond à une demande forte de l'association Métro aux Rigollots ;
- le projet tel que présenté en ce jour est d'une ampleur nettement plus importante que celle du projet initial estimé à environ 300 millions d'euros d'un prolongement aux Rigollots issu des études de 2006. Le coût serait selon lui plus vraisemblablement de l'ordre du milliard d'Euros, sachant qu'en outre les variantes de tracés les plus efficaces en terme d'intermodalité sont aussi à première vue les plus coûteuses. Les éléments financiers relatifs aux différents tracés seront à prendre en considération lors de la prochaine Commission de suivi (à l'issue de la troisième phase des études du prolongement) ;
- une attention particulière devra être portée au secteur du bois de Vincennes qui serait impacté par le projet, lors de la phase travaux.

2. Observations issues de la présentation

M. Jean-François VOGUET (Maire de Fontenay-sous-Bois) se félicite du travail accompli et indique que le prolongement de la ligne 1 à l'Est est envisagé depuis 1934 et que la présentation de ce jour, avec ces différents tracés, est une première étape nécessaire pour la concrétisation et la réalisation de ce projet.

La ville de Fontenay-sous-Bois porte ce projet avec la ville de Montreuil à travers l'association Métro aux Rigollots, dans laquelle les deux communes sont représentées.

Monsieur le maire précise que le prolongement à Val-de-Fontenay permettra à terme de desservir un pôle de développement économique majeur avec 22 000 emplois (et non 17 000 emplois comme indiqué dans la présentation). Le pôle d'échanges multimodal de Val-de-Fontenay doit par ailleurs faire l'objet d'une réelle réflexion autour de son fonctionnement et de l'enjeu d'intermodalité.

Mme Dominique LE BIDEAU (1ère adjointe au maire de Vincennes) s'associe entièrement aux remarques formulées par le maire de Fontenay-sous-Bois, et confirme la demande forte de la ville de Vincennes pour une station aux Rigollots, notamment pour la desserte du Domaine du Bois ainsi que du futur lycée intercommunal qui doit s'implanter dans le secteur.

Elle souligne que les coûts qui seront présentés à l'issue de la phase 3 des études du prolongement, devront être analysés avec précaution afin d'éviter qu'ils ne constituent un frein à la réalisation du projet.

Mme Christelle CELESTINE-CLAIRE (Chargée de mission Transport et déplacements, Mairie de Montreuil) indique que la ville de Montreuil est également favorable au prolongement de la ligne 1 à Val-de-Fontenay, à condition que celui-ci ne se réalise pas au détriment des projets de prolongement de la ligne 11 et du T1, et qu'il n'obère pas non plus la possibilité d'étudier le prolongement de la ligne 9 jusqu'à l'hôpital intercommunal.

M. Bertrand MASQUELIER (Chef du Bureau des Transports, Conseil Général de Seine-Saint-Denis) précise que le périmètre de localisation de la station intermédiaire Nord (Sud de Montreuil/Nord-Ouest du Val à Fontenay-sous-Bois) pourrait être positionné plus à l'Ouest, afin de permettre une desserte du quartier du Bel Air, mais également de l'Institut Universitaire de Technologie Paris 8, du Lycée des métiers de l'Horticulture et du paysage, et des différents équipements publics de ce secteur.

Mme Sophie MOUGARD (Directrice générale du STIF) indique que le positionnement de la station intermédiaire tiendra compte des populations et emplois desservis pour une adéquation entre l'offre de desserte et la demande de transport.

M. Jacques BAUDRIER (Collaborateur Cabinet Conseil Général du Val-de-Marne) confirme que le projet de prolongement de la ligne 1 constitue également une demande forte du département du Val-de-Marne. Il ajoute que la pertinence des tracés sera jugée dans la phase 3 des études de prolongement, et qu'il conviendra de rechercher la meilleure correspondance à Val-de-Fontenay.

M. Philippe VENTEJOL (RATP-DIT) précise que, par rapport aux premières études de 2006, le fait de prolonger la ligne 1 jusqu'à Val-de-Fontenay génère a priori peu de contraintes supplémentaires. L'automatisation de la ligne 1 ouvre des possibilités en termes d'exploitation, permettant d'accroître la capacité : passage possible de l'intervalle de 105 secondes à 95 secondes, voire même 85 secondes. Toutefois, il convient d'apprécier au préalable la nécessité ou non de cette diminution de l'intervalle au regard de l'évolution du trafic dimensionnant de la ligne. Le prolongement de la ligne 1 à Val-de-Fontenay en lui-même ne devrait avoir que peu d'impact sur le trafic du tronçon dimensionnant de la ligne, situé plutôt à l'ouest. Il n'est donc pas certain qu'une diminution de l'intervalle soit nécessaire à l'horizon du prolongement.

Au sujet de l'atelier de maintenance de Fontenay-sous-Bois, la RATP précise que l'étude de 2006 prévoyait que le prolongement de la ligne 1 entre Château de Vincennes et les Rigollots pourrait emprunter, sur son premier tronçon, les infrastructures déjà existantes jusqu'à la frontière entre Vincennes et Fontenay sous Bois (avenue de la Pépinière et rue Félix Faure) de la voie d'accès à l'atelier. Cependant, les ouvrages de débranchement nécessaires à la réalisation de cette opération, réalisés à ciel ouvert, sont localisés dans un milieu aujourd'hui constitué d'un bâti dense (ce qui n'était pas le cas lors des études antérieures). De plus,

l'option envisagée en 2006 présente la contrainte de faisabilité relative au maintien, durant la phase travaux, de l'accès aux ateliers de la ligne 1.

M. Pierre SERNE précise qu'il est important de distinguer les besoins en matériel roulant liés à une éventuelle évolution de l'offre de la ligne 1 en situation de référence (i.e. sans prolongement) des besoins qui seraient générés par la mise en service du prolongement.

Mme Sophie MOUGARD indique que les études de trafic et l'analyse des perspectives d'évolution sont nécessaires pour un bon dimensionnement du parc de matériel roulant et que celui-ci devra prendre en considération et distinguer les éventuelles réserves à l'opportunité du projet ou d'un autre projet (prolongement à l'Ouest), ou d'autre choix (exploitation).

3. Conclusion

M. Pierre SERNE indique que cette commission de suivi a permis de dégager un consensus autour d'un principe de prolongement de la ligne 1 comprenant trois stations : une station aux Rigollots, une station à Val-de-Fontenay, et une station intermédiaire dont la localisation reste à préciser (possibilités d'implantation à Montreuil ou à Fontenay).

Les études techniques approfondies et les prévisions de trafic et l'analyse socio-économique vont être réalisées en phase 3 sur la base de deux variantes principales de tracé (nord et sud), à combiner avec des variantes d'implantation d'une station intermédiaire.

Ces études vont porter plus précisément sur les points suivants :

- Etude des tracés, ligne, stations et autres installations d'exploitation
- Matériel roulant
- Offre de transport
- Principes d'adaptation du réseau de surface
- Analyse sommaire des impacts sur l'environnement (pour les tracés existants et tracés complémentaires)
- Estimation des coûts
- Calendrier de l'opération correspondant aux phases techniques du projet
- Prévisions de trafic pour scénarios phase 3
- Bilan socio-économique pour chaque scénario
- Analyse multicritères des scénarios

Mme Sophie MOUGARD souligne que ces éléments d'étude sur les différentes variantes de tracé seront à synthétiser pour constituer le « pré-programme » présentant des éléments d'opportunité et de faisabilité du projet, permettant à terme, d'engager la concertation ou le débat public, le cas échéant.

* *
*