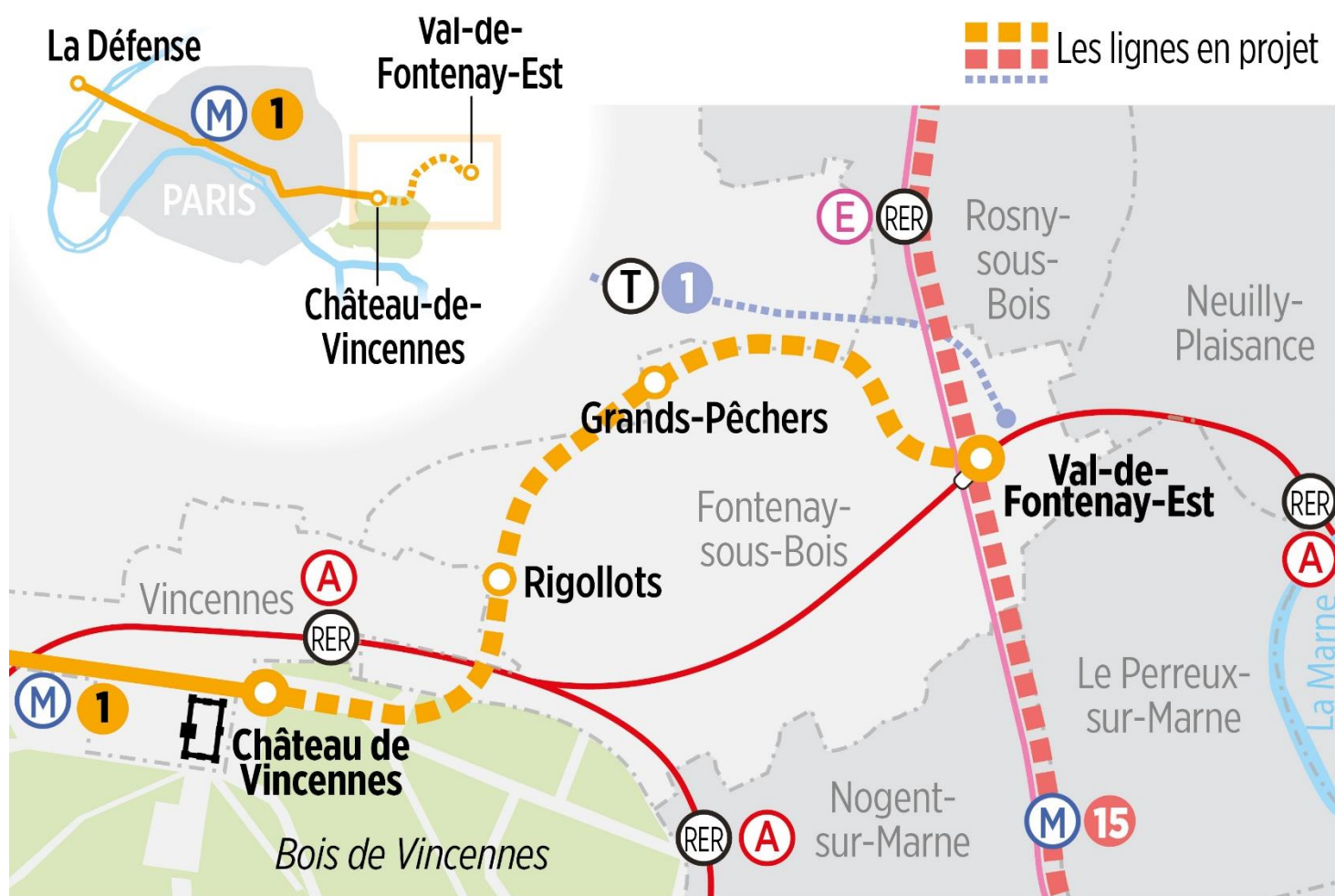


**AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES
SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
(DUP) RELATIVE AU PROJET DE PROLONGEMENT DE LA
LIGNE 1 DU METRO PARISIEN VALANT MISE EN
COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (MECDU)
DES COMMUNES DE PARIS (75012) VINCENNES (94300)
ET NEUILLY-PLAISANCE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



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

LA COMMISSION D'ENQUETE :

JEAN PIERRE CHAULET : PRESIDENT

NICOLE SOILLY : MEMBRE

ALAIN CHARLIAC : MEMBRE

JORDAN BONATY : MEMBRE

JEAN-FRANÇOIS BIECHLER : MEMBRE

AVRIL 2022



4. AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE RELATIVE AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO PARISIEN VALANT MECDU DES COMMUNES DE PARIS, VINCENNES ET NEUILLY-PLAISANCE	4
4.1. AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE RELATIVE AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO PARISIEN	5
4.1.1. Objet de l'enquête publique	6
4.1.2. Nature et caractéristiques du projet	7
4.1.2. Cadre juridique	8
4.1.4. Les maîtres d'ouvrage	8
4.1.5. Avis de la commission d'enquête	9
4.1.5.1. Sur la réalisation du projet	9
4.1.5.1.1. S'agissant des atteintes au bois de Vincennes	9
4.1.5.1.2. S'agissant de des gares et ouvrages annexes (autres que le bois de Vincennes et Fontaine du Vaisseau)	9
4.1.5.1.3. S'agissant des travaux envisagés à Fontaine du Vaisseau à, Neuilly-Plaisance	10
4.1.5.1.4. S'agissant du maillage et des rabattements possibles	11
4.1.5.1.5. S'agissant du financement et de la rentabilité socioéconomique du projet	11
4.1.5.1.6. S'agissant de la biodiversité et des atteintes environnementales dues au projet	12
4.1.5.1.7. S'agissant des nuisances pendant la construction et pendant l'exploitation du prolongement de la ligne	12
4.1.5.1.8. S'agissant de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes impactées par le projet	13
4.1.5.1.9. S'agissant des autres thématiques abordées au cours de l'enquête	13
4.1.5.2. Sur le déroulement de l'enquête publique elle-même	14
4.1.6. Conclusions de la commission d'enquête	15
4.2. AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE PARIS SUITE A LA DUP RELATIVE AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO PARISIEN	22
4.2.1. Objet de l'enquête publique	23
4.2.2. Nature et caractéristiques du projet	23
4.2.3. Cadre juridique	24
4.2.4. Les maîtres d'ouvrage	24
4.2.5. Avis de la commission d'enquête	24
4.2.5.1. Sur la réalisation du projet	24
4.2.5.2. Sur le déroulement de l'enquête publique elle-même	25
4.2.6. Conclusions de la commission d'enquête	27
4.3. AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE VINCENNES SUITE A LA DUP RELATIVE AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO PARISIEN	28
4.3.1. Objet de l'enquête publique	29
4.3.2. Nature et caractéristiques du projet	29
4.3.3. Cadre juridique	29
4.3.4. Les maîtres d'ouvrage	29
4.3.5. Avis de la commission d'enquête	29
4.3.5.1. Sur la réalisation du projet	29
4.3.5.2. Sur le déroulement de l'enquête publique elle-même	30
4.3.6. Conclusions de la commission d'enquête	31

4.4. AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE NEUILLY-PLAISANCE SUITE A LA DUP RELATIVE AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO PARISIEN	32
4.4.1. Objet de l'enquête publique	33
4.4.2. Nature et caractéristiques du projet	33
4.4.3. Cadre juridique	33
4.4.4. Les maîtres d'ouvrage	34
4.4.5. Avis de la commission d'enquête	34
4.4.5.1. Sur la réalisation du projet	34
4.4.5.2. Sur le déroulement de l'enquête publique elle-même	34
4.4.6. Conclusions de la commission d'enquête	36



4

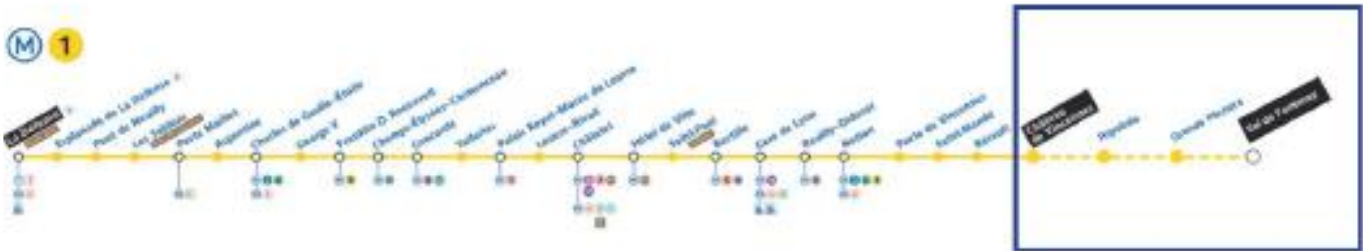
**AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVÉES DE
LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA
DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
RELATIVE AU PROLONGEMENT DE LA
LIGNE 1 DU MÉTRO PARISIEN VALANT
MECDU DES COMMUNES DE PARIS,
VINCENNES ET NEUILLY-PLAISANCE**

41

**AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVÉES DE
LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA
DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
RELATIVE AU PROLONGEMENT DE LA
LIGNE 1 DU MÉTRO PARISIEN**

4.1.1. Objet de l'enquête publique

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



Les objectifs du projet sont les suivants :

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

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

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

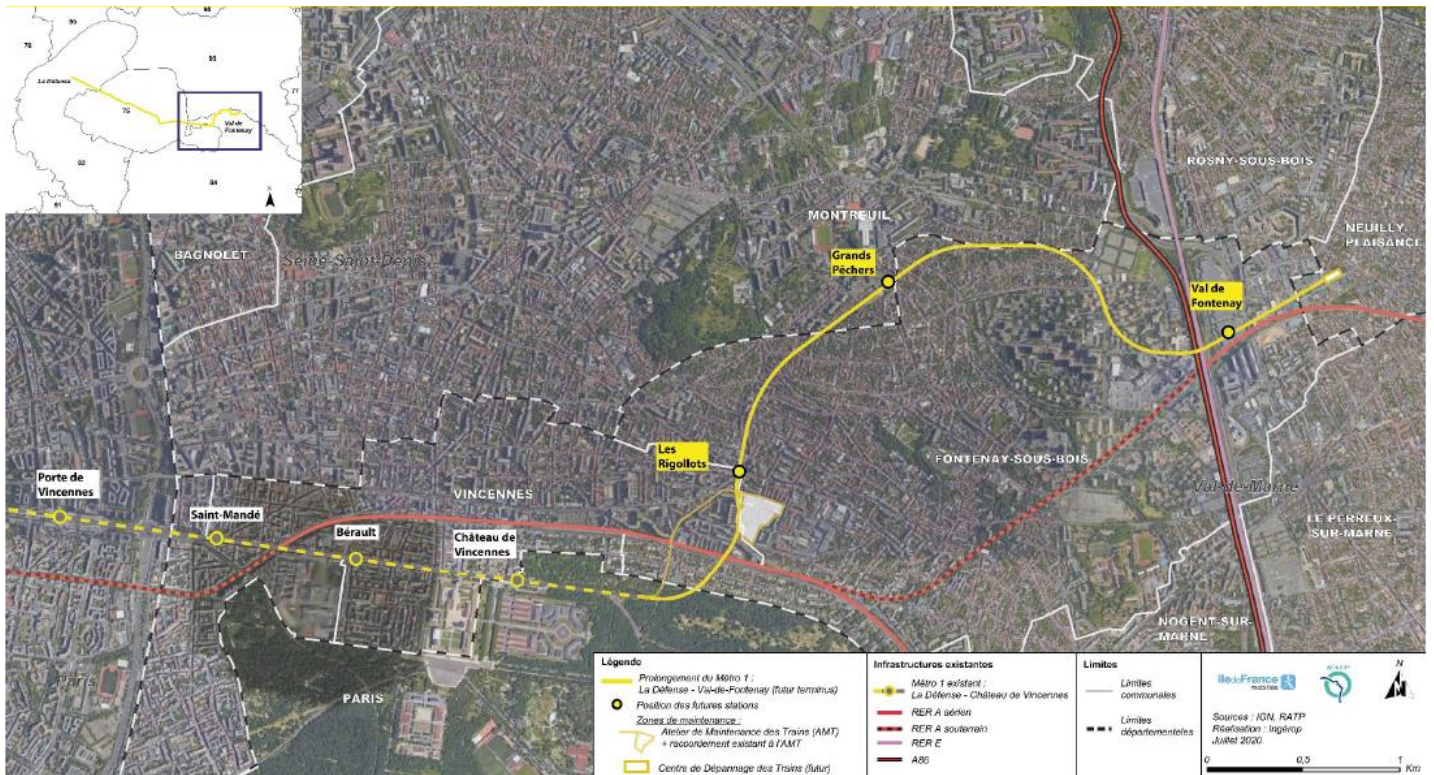
- Le quartier des Rigollots, sur la commune de Fontenay-sous-Bois en limite est de Vincennes ;
- Le quartier de Bel Air – Grands Pêcheurs, au sud-est de Montreuil ;
- Le pôle tertiaire de Val de Fontenay.

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

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

La commune de Neuilly-Plaisance en Seine-Saint-Denis est également concernée au titre de l'implantation du Centre de Dépannage des Trains (CDT), pour permettre l'entretien, la réparation et le stockage des rames. D'autres ouvrages annexes seront construits le long de la ligne pour permettre la bonne marche du système de transport, qu'il s'agisse de permettre l'accès au tunnel par les services de secours, la ventilation du tunnel et des

stations, la récupération des eaux d'infiltration ou l'alimentation électrique de la ligne



4.1.2. Nature et caractéristiques du projet

Les principaux ouvrages du projet sont :

- **Le tunnel**

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

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

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

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

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

- **Les stations**

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

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

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

- **Les ouvrages annexes**

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2. Cadre juridique

- Le projet de métro se trouve soumis aux obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport au titre des articles L.1511-2 à L.1511-4 et R1511-1 à R1511-10 du Code des transports. Le coût étant supérieur à 83 M€ il est également soumis à une évaluation économique et sociale qui doit être jointe au dossier de l'enquête publique (voir pièce G – Evaluation économique et sociale).
- Par ailleurs, le projet nécessite une mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Paris, Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Neuilly-Plaisance

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

4.1.4. Les maîtres d'ouvrage

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

4.1.5. Avis de la commission d'enquête

4.1.5.1. Sur la réalisation du projet

4.1.5.1.1. S'agissant des atteintes au bois de Vincennes

Concernant les arbres destinés à être abattus dans le bois de Vincennes, la commission s'étonne que les arbres situés en sous-étage n'aient pas été pris en compte dans le décompte des arbres impactés. En effet, ces arbres contribuent au renouvellement naturel du Bois de Vincennes et leur non-prise en compte augmenterait d'environ 25 % le nombre d'arbres impactés par le prolongement. Par ailleurs la commission pense que des impacts non négligeables pourraient survenir sur les systèmes racinaires des arbres pouvant ainsi éventuellement engendrer la mort des arbres concernés.

Concernant la chronologie des différentes étapes du projet, la commission s'interroge, à l'instar de l'autorité environnementale, sur le report systématique à des études ultérieures, d'éléments qui auraient permis au public de s'exprimer, en toute connaissance de cause sur le projet.

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

Concernant les propositions de compensation présentées au regard des atteintes au bois de Vincennes la commission les note avec intérêt mais s'étonne également des délais suggérés par les Maîtres d'ouvrage à savoir entre 2026 et 2028.

Concernant les impacts sur la faune, la commission considère que les mesures présentées par les maîtres d'ouvrage sont adaptées à la problématique notamment concernant le choix des périodes de travaux.

Concernant le positionnement de la base vie, la commission apprécie la possibilité évoquée par IDF Mobilités d'installer la base vie sur l'avenue Fayolle plutôt que dans le bois, la taille de cette base vie étant très importante dans le projet actuel.

Concernant le poste de redressement prévu à la Dame Blanche, la commission trouve que la proposition des maîtres d'ouvrage d'enterrer le poste de redressement (OA1) réduira de façon notable l'impact visuel pour les riverains mais se traduira cependant par une dalle bétonnée de 250 m². Elle engage donc ceux-ci à étudier de façon précise son intégration à l'ouvrage d'entonnement puisque pour la construction de celui-ci la zone sera déjà largement défrichée.

Concernant les nuisances du chantier en face de la maison de retraite de la Dame Blanche, la commission d'enquête note que ces nuisances (routières, phoniques, dues aux poussières émises, etc..) seront importantes et dureront de longues années (6 à 8 ans !) malgré les mesures proposées par les maîtres d'ouvrage pour les réduire.

Concernant les risques spécifiques en termes de sous-sol et de nappe phréatique au niveau de l'ouvrage d'entonnement et de la liaison jusqu'à l'arrière gare actuelle de « Château de Vincennes », il conviendra de poursuivre les sondages afin d'affiner les données actuelles.

Concernant enfin la procédure du référé préventif avant les travaux, la commission d'enquête considère qu'il conviendra de les étendre à tout riverain susceptible d'être impacté.

4.1.5.1.2. S'agissant de des gares et ouvrages annexes (autres que le bois de Vincennes et Fontaine du Vaisseau)

Concernant le remplacement des stations actuellement prévues en surface par de simples « bouches de métro » la commission d'enquête considère que même si cette réduction

n'apporterait aucune réduction des emprises travaux nécessaires et donc aucun bénéfice sur les acquisitions foncières, cet abandon aurait un effet positif en termes d'affichage et ferait disparaître les inquiétudes liées à une concurrence considérée comme déloyale.

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

Constatant que l'interrogation demeure sur la nature des installations futures de ces gares puisque « *ni leur surface, ni leur type ne sont décidés à ce stade* », la commission d'enquête estime qu'il conviendra d'étudier l'usage qui pourrait être fait une fois les travaux réalisés des terrains qui seraient restitués après réalisation de simples « bouches de métro » tel que par exemple des constructions d'habitations et/ou parkings pour trottinettes et autres engins à deux roues.

Concernant les expropriations notamment pour la station des « Grands Pêcheurs » et avant d'entamer les négociations de manière effective, la commission d'enquête considère qu'il aurait été opportun de mieux informer le public sur les conséquences générées par la réalisation du projet en matière d'expropriation, avant que ne débute cette enquête.

4.1.5.1.3. S'agissant des travaux envisagés à Fontaine du Vaisseau à, Neuilly-Plaisance

Concernant les travaux envisagés sur la Fontaine du Vaisseau, zone artisanale occupée actuellement par des entreprises, future entrée du tunnelier et lieu d'arrivée des voussoirs et d'évacuation des déchets, la commission d'enquête considère qu'ils généreront de multiples nuisances (émissions sonores et de poussières, visuelles, routières, etc...) et ce pendant de longues années (6 à 8 années)

Concernant les actions préliminaires fondamentales qui auraient dû être prises et proposées aux entreprises avant l'obtention de la DUP afin que celles-ci prennent ou prévoient des dispositions préventives pour un éventuel déplacement, la commission d'enquête considère que les relocalisations envisagées sur le territoire de la commune de Neuilly-Plaisance ne seront peut-être pas suffisantes et que des déplacements massifs en dehors de la commune pourraient la mettre en difficulté.

Concernant l'expropriation des entreprises occupant actuellement la zone artisanale de la Fontaine du Vaisseau qui pourrait se traduire par la disparition de près de 400 emplois au minimum (le chiffre de 1000 emplois ayant été évoqué par une des entreprises présentes lors de la réunion publique du 25 février à Neuilly-Plaisance), il est à craindre qu'au bout de 6 à 8 ans, une fois les travaux terminés, et le site de la Fontaine du Vaisseau remis à la disposition des entreprises nombre de ces emplois ne puisse être retrouvé, les entreprises expropriées ayant disparu ou s'étant entre temps installées ailleurs

Concernant l'utilisation de la rue du Bois Galon pour l'approvisionnement des voussoirs et l'évacuation des déchets la commission d'enquête considère que cette rue ne paraît pas vraiment appropriée pour ce faire et que la suppression de 30 places de stationnement pour recalibrer cette voie soit suffisante à son recalibrage. Cette rue est en effet étroite et son utilisation au rythme envisagé de 140 allers et retours camions par jour devrait entraîner de gros problèmes de circulation dans le secteur.

Concernant plus précisément les nuisances sonores dans le secteur et notamment au niveau de l'EHPAD riverain de la Fontaine du Vaisseau et bien qu'IDFMobilités se soit engagé en cas de dépassement de mettre en œuvre tous les moyens pour limiter ces nuisances à leur plus simple expression, la commission d'enquête considère cependant que, s'il s'avère nécessaire, un déplacement temporaire des pensionnaires de l'EHPAD et de son personnel

(qui pourrait se prolonger pendant tout le temps du chantier) devrait être envisagé (avec toutes ses conséquences humaines, sociales et financières)

Concernant enfin la présence éventuelle de pyrite pouvant être rencontrée lors du percement par le tunnelier, la Commission d'enquête a bien noté qu'au stade actuel des connaissances issues des sondages géotechniques G1 la présence de pyrite n'a pas été détectée et que seule une campagne ultérieure de sondages pourra déterminer cette présence ou pas, engendrant des retards dans la réalisation de ce prolongement et des surcoûts significatifs.

4.1.5.1.4. S'agissant du maillage et des rabattements possibles

Concernant l'amélioration de l'existant, la commission d'enquête est consciente de la réalité des contraintes pour améliorer l'existant, elle regrette toutefois qu'aucune solution ne soit envisagée à court ou moyen terme.

Et bien que le diagnostic semble être précisément établi, la commission s'étonne toutefois de la position du maître d'ouvrage qui réfute l'opportunité d'une étude d'amélioration, en arguant que les conclusions de ladite étude sont déjà connues avant que celle-ci n'ait été menée.

Concernant un scénario basé sur un réseau de bus alternatif la commission d'enquête considère qu'il nécessiterait une étude des transports en surface et des moyens pour la réaliser, mais qu'il est difficilement « entendable » pour la commission et les usagers qu'aucune amélioration du réseau de bus ne soit envisagée au motif que dans une douzaine d'années un projet de métro sera hypothétiquement opérationnel, sans même qu'une étude pour améliorer les transports en surface n'ait été diligentée.

Concernant les capacités d'emport maximales d'un bus et d'un métro, les projections d'IDFM ne permettent pas à la commission d'enquête de conclure, de manière immédiate, que la seule solution viable pour répondre aux besoins de desserte de ces quartiers est le métro et si elle est bien consciente des contraintes qui pèsent sur le réseau de bus existants, elle considère toutefois que des centres opérationnels de plus grande capacité, et des aménagements de voirie sont des pistes d'évolutions sérieuses pour fluidifier la circulation des bus dans le secteur.

4.1.5.1.5. S'agissant du financement et de la rentabilité socioéconomique du projet

Concernant le coût de ce projet qu'IDF Mobilités estime en 2021 à près de 1,6 milliards d'euros, la commission d'enquête considère ce coût comme légèrement minoré, et elle l'estime pour 2022 à près de 1,7 milliards d'euros compte tenu de l'accélération de l'inflation depuis le troisième trimestre 2021 accélération qui va s'accroître encore en 2022 avec notamment le fort renchérissement des matières premières.

Concernant le financement de ce projet, la commission estime qu'il pourrait ne pas être assuré par les divers acteurs qui y contribuent compte tenu :

- De nombreux autres projets prévus ou en cours de réalisations ;
- Du niveau de déficit actuel de l'Etat et de celui d'IDFM déjà fort conséquent.

Il est par ailleurs incontestable que le coût du projet actuel que la commission d'enquête considère comme excessif serait encore plus élevé si le projet était maintenu avec une arrière-gare longue de 2 km débouchant sur l'actuelle zone d'activité de la Pointe à Fontenay sous-bois.

Concernant le coût au kilomètre et si l'on se réfère aux chiffres donnés ci-dessus par IDF Mobilités le coût au km réactualisé de la ligne 15 sud du GPE serait de 8569 M€ / 33 km = 260 M€ réactualisé par IDFM à 266 M€ au km.

Pour le projet actuel du prolongement de la ligne 1 du métro le coût au km serait de 1700 M€ / 5 km = 340 M€ chiffre beaucoup plus élevé que les 266 M€ du coût au km de la ligne

15 Sud du GPE soit un coût au km de près de 30% supérieur.

La commission d'enquête considère donc qu'il n'est pas démontré comme l'indique IDFM que le montant de la ligne 1 à Val de Fontenay rapporté au km serait globalement équivalent à celui de la 15 sud (tel que réestimé en 2017).

Concernant la rentabilité socioéconomique du projet prévoyant un prolongement de 5 km et la création réelle de deux stations supplémentaires, compte tenu du coût de ce projet jugé déjà excessif du point de vue de la commission d'enquête et malgré les gains en termes d'effets positifs et de fiabilité estimés appréciables par IDF Mobilités, alors qu'elle n'apporte, dans ses réponses, aucune évaluation monétisée des « nombreux effets positifs » qu'elle avance et qui pourraient faire pencher la balance en faveur du projet, la commission d'enquête estime que le bilan socioéconomique de ce projet n'est pas positif comme le démontre l'analyse du SGPI qui a maintenu son appréciation négative lors de l'entretien que la commission d'enquête a eu avec ses représentants le 10 mars 2022.

En tout état de cause, elle considère plus pertinente la méthode ministérielle (SGPI) d'évaluation de la rentabilité socioéconomique du projet que la méthode francilienne (IDF Mobilités) car émanant d'un organisme totalement indépendant d'IDFM.

4.1.5.1.6. S'agissant de la biodiversité et des atteintes environnementales dues au projet

Concernant la reconstitution des milieux naturels, reboisement des zones déboisées, végétalisation des zones de types pelouse, etc... la commission d'enquête constate qu'IDFM décrit dans le détail les dispositifs à respecter mais regrette cependant que les mesures préalables à la mise en œuvre de ces dispositifs restent au stade de la théorie, notamment en ce qui concerne l'étude des sols, et de ce fait ne permettent pas de s'assurer de la réalité de cette reconstitution

Concernant l'impact sur les espèces protégées, la commission d'enquête considère que IDFM reste sur de grandes orientations, énonce l'objectif à atteindre, définit les conditions de reconstitution du milieu naturel et fait état des pistes à privilégier pour répondre aux besoins de compensation écologique mais renvoie à des phases ultérieures pour préciser la nature et l'étendue de ces besoins et des mesures qui seront effectivement mises en œuvre.

Concernant le bilan carbone, la commission d'enquête considère qu'aux termes du dossier et de l'avis du SGPI, il apparaît que le bilan énergétique et carbone est incontestablement négatif. Et même si IDFM expose qu'une analyse basée sur des critères différents, mais non démontrés, pourrait modifier les résultats et en inverser l'impact, la commission d'enquête considère que les résultats obtenus le sont par une application stricte d'une stratégie nationale et ne peuvent s'appréhender sur des prospectives aléatoires et non démontrées.

4.1.5.1.7. S'agissant des nuisances pendant la construction et pendant l'exploitation du prolongement de la ligne

Concernant les sources potentielles engendrant des nuisances lors d'un chantier (bruits, poussières, vibrations, etc...) la commission d'enquête considère qu'IDFM se limite uniquement dans ses réponses à lister les mesures susceptibles d'être mises en place pour réduire ces nuisances et s'engage à les préciser uniquement, une fois encore, dans des phases ultérieures. Comme l'autorité environnementale, la commission d'enquête pense que dès la constitution du dossier de DUP, certains éléments auraient dû être précisés tant pour la bonne compréhension du public que pour l'avis de la commission qui se doit d'examiner si les mesures d'évitement envisagées sont à la hauteur des nuisances supportées par les riverains sur une longue période.

Concernant les risques spécifiques en termes des sous-sols et de nappe phréatique le long du tracé et les méthodes à mettre en œuvre pour les maîtriser, la commission d'enquête considère que même s'ils sont bien appréhendés par IDFM, les études en phase avant-projet devraient permettre encore d'affiner les données et de préciser les méthodes à utiliser.

Concernant la problématique liée aux particules émises le long du projet ou le bruit soldien en phase d'exploitation, la commission d'enquête considère que les précisions fournies par IDFM lui semblent adaptées.

Concernant la coordination des divers chantiers lors de la réalisation du projet, la commission d'enquête adhère à la proposition faite par IDFM de mettre en place pour ce faire d'une mission d'ordonnancement, pilotage et coordination (OPC).

4.1.5.1.8. S'agissant de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes impactées par le projet

Concernant la mise en compatibilité des 3 communes concernées par cette MECDU, la commission d'enquête a bien noté que cette mise en compatibilité ne serait nécessaire que si la déclaration d'utilité publique du projet (DUP) était décidée.

Concernant les 6 hectares utilisés pour le chantier dans le bois de Vincennes, la commission d'enquête s'interroge sur son devenir puisque ceux-ci pourraient être défrichés par autorisation spéciale si les besoins du chantier le nécessitaient engendrant ainsi une possible ouverture à une urbanisation, si la commune de Paris le souhaitait dans une évolution ultérieure de son PLU puisque les terrains seraient déjà défrichés et donc une requalification éventuelle.

4.1.5.1.9. S'agissant des autres thématiques abordées au cours de l'enquête

Concernant les 11 propositions ou contrepropositions recueillies au cours de cette enquête. La commission d'enquête considère que compte tenu des contraintes notamment techniques, utilitaires ou financières, aucune ne pourra raisonnablement être prise en compte.

En effet, au plan technique et quelle que soit la solution proposée, le raccordement à l'arrière-gare de la station « Château de Vincennes » devra se faire obligatoirement dans le bois de Vincennes avec un ouvrage d'entonnement et une tranchée ouverte compte tenu de la faible profondeur de l'arrière gare de Vincennes (9 mètres seulement)

Au plan utilitaire le fait de faire aboutir ce prolongement par la création d'une ligne débouchant dans l'actuel centre de maintenance et de relier par une correspondance pédestre cette ligne à la station « Château de Vincennes » paraît peu réaliste car elle impliquerait une rupture de charge longue et peu efficace.

Au plan financier l'utilisation du terrain de la Pointe à Fontenay-sous-Bois en lieu et place de la zone artisanale de la Fontaine du Vaisseau, en réduisant considérablement les nuisances estimées à la Fontaine du Vaisseau augmenterait significativement le coût de ce projet déjà considéré comme excessif et condamnerait définitivement ce projet de prolongement.

Considérant les informations diffusées au cours de cette enquête :

- La commission d'enquête considère qu'IDFMobilités a fait le nécessaire notamment en diffusant très largement un dépliant d'information dans les boîtes aux lettres des communes impactées par l'enquête ainsi que les lettres d'info N°1 et N°2, même si par exemple la diffusion tardive de la lettre d'info N°2 n'a pas permis de toucher une part importante de la population de Neuilly-Plaisance laquelle n'a découvert l'existence du puits d'entrée du tunnelier qu'à l'occasion de l'enquête publique d'où la forte mobilisation de la population contre cette proposition ;

- La commission d'enquête regrette que la Ville de Paris pourtant propriétaire du Bois de Vincennes lequel a suscité une forte mobilisation d'une partie de la population contre les travaux qui y étaient envisagés, se soit aussi peu manifestée au cours de l'enquête et elle regrette notamment qu'aucun représentant de la mairie du 12^{ème} arrondissement pourtant invité au même titre que les représentants des 4 autres communes concernées par l'enquête n'ait assisté aux 3 réunions publiques d'information et d'échange que la commission d'enquête a organisé pour cette enquête.

Considérant les accusations de spéculation immobilière qu'entraînerait ce prolongement de la ligne 1 du métro, la commission d'enquête estime que la densification autour des gares est non seulement une réalité constatée mais aussi un but recherché par les pouvoirs publics et fait partie des documents d'urbanisme notamment du SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France) qui prescrit une telle densification dans un rayon de 500 mètres autour des gares et qui peut par voie de conséquence entraîner l'augmentation du prix de l'immobilier dans ce rayon de 500 mètres.

4.1.5.2. Sur le déroulement de l'enquête publique elle-même

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 31 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les mairies concernées en préfectures de Paris, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis et sur le site dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- Que les publications légales dans les journaux des départements de Paris, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis ont été faites dans les journaux paraissant dans ces départements plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Qu'un dossier papier portant sur l'enquête publique unique préalable à la DUP relative au projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien de la station « Château de Vincennes » sur les communes de Paris (75) Vincennes, Fontenay-sous-Bois (94) Montreuil et son arrière gare à Neuilly-Plaisance (93) et valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Paris (75), Vincennes (94) et Neuilly-Plaisance (93) était mis à la disposition du public en préfectures de Paris, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis ainsi que dans les mairies de Paris (75012) de Vincennes (94) de Fontenay-sous-Bois (94) de Montreuil (93) et de Neuilly-Plaisance (93) ;
- Que ce même dossier était consultable en ligne et téléchargeable sur le site Internet des services de l'État dans le département du Val de-Marne : <http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques>, dans le département de la Seine-Saint-Denis : www.seine-saint-denis.gouv.fr et dans le département de Paris : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/tags/view/Ile-de-France/Documents+et+publications/Consultations/Enquetes+publiques>
- Qu'un registre d'enquête papier a été également mis à la disposition du public en préfectures de Paris, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis et dans les mairies de Paris (75012) de Vincennes (94) de Fontenay-sous-Bois (94) de Montreuil (93) et de Neuilly-Plaisance (93) ;
- Que les observations pouvaient être envoyées sur le registre dématérialisé accessible sur le site internet suivant : <http://prolongement-ligne1-metro-val-de-fontenay.enquetepublique.net/> et par courrier électronique à l'adresse suivante : pref-enquetepublique@val-de-marne.gouv.fr;

- Que les observations et propositions du public pouvaient également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête publique à la préfecture du Val-de-Marne ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête ont tenu les 14 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, pour recevoir le public ;
- Que la commission d'enquête a bien organisé dans la commune de Fontenay-sous-Bois les deux réunions publiques prévues dans l'arrêté d'organisation d'enquête ;
- Que la commission d'enquête a organisé, à la demande du maire de Neuilly-Plaisance une troisième réunion publique dans la commune de Neuilly-Plaisance ;
- Que tous les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont donc bien été respectés ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident ayant pu perturber le bon déroulement de cette enquête, malgré une affluence exceptionnelle aux permanences organisées ;
- Que 532 observations ont été recueillies dans les 19 registres papier mis en place pour cette enquête et 7697 observations ont été déposées sur le registre dématérialisé ou à l'adresse courriel mentionnés dans l'arrêté d'organisation de l'enquête.

4.1.6. Conclusions de la commission d'enquête

La qualification d'utilité publique d'un projet se définit au travers de la théorie dite du bilan coût / avantages, caractérisée de très longue date par le Conseil d'État (Ville Nouvelle-Est 28 mai 1971), et aux termes de laquelle : « *une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement, et l'atteinte éventuelle à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente* » L'utilité publique d'un projet suppose alors que l'intérêt général et les avantages attendus du projet priment sur ses différents coûts et inconvénients notamment sociaux, environnementaux, écologiques, sanitaires, financiers, etc., considérant sa configuration, son ampleur, ses modalités géographiques et techniques d'implantation et de fonctionnement.

La commission d'enquête s'est donc attachée à examiner successivement les différents critères qui lui permettraient de se prononcer sur le bilan de cette opération au travers des différents thèmes retenus à l'issue de cette enquête et des réponses apportées par le maître d'ouvrage à ces thèmes et aux questions complémentaires posées par la commission d'enquête.

S'agissant tout d'abord de l'intérêt général d'une telle opération :

Comme présenté par les deux maîtres d'ouvrage que sont IDFM et RATP le but de cette opération est de :

- Permettre une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, au pôle de chalandise, d'études et d'emploi ;
- Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue ;
- Soutenir les projets de développement du territoire en faveur de l'activité ;

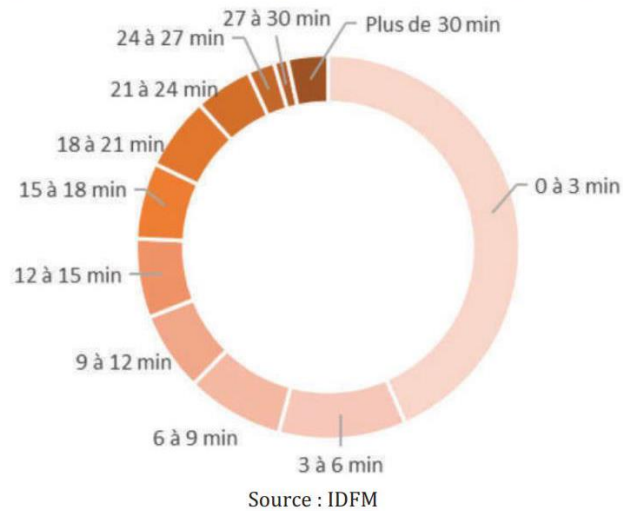
- Contribuer à préserver l'environnement et répondre notamment aux enjeux de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

L'objectif poursuivi présente donc sans aucun doute un caractère d'intérêt général.

Il convient cependant d'évaluer les avantages réels du projet pour l'ensemble de la population concernée.

Et là où le dossier établit le gain de temps moyen à 8 min pour les anciens utilisateurs des transports collectifs et 4 min pour les reportés de la voiture particulière, les analyses complémentaires réalisées par IDFM à la demande des contre-experts révèlent en réalité des gains de temps très hétérogènes, répartis comme suit en heure de pointe :

Figure 21 : Répartition des utilisateurs du projet par classe de gains de temps (en heure de pointe du matin)



Pour moitié donc un gain de temps estimé entre 0 et 3mn, pour ainsi dire très faible voire nul ou presque.

L'Autorité environnementale observait au surplus que les deux bénéfices identifiés, en l'occurrence le gain de temps pour les usagers et les avantages liés au report modal, attribués principalement à la décongestion de la voirie et aux gains liés à la réduction des nuisances générées par la circulation routière n'étaient pas démontrés.

Et donc même sur ce plan l'intérêt général global pour l'ensemble de la population ne paraît pas suffisamment démontré.

Mais cet objectif n'est pas suffisant pour déclarer l'utilité publique d'une telle opération pouvant permettre d'aller jusqu'à l'expropriation pour pouvoir la réaliser.

Il faut en effet examiner les autres critères qui sous-tendent l'utilité publique de cette opération.

S'agissant du coût de l'opération :

Les maîtres d'ouvrage ont chiffré le coût de cette opération à 1,490 milliards d'euros en 2017, coût qu'il convient d'actualiser à 1,7 milliards d'euros en 2022 tel qu'il a été présenté à l'enquête publique.

Il convient de rappeler que ce coût comprend la réalisation de 5km environ de nouvelles voies et la création de 3 nouvelles stations.

Si l'on compare le coût de cette opération à des réalisations similaires on obtient les résultats suivants :

- Prolongement Ligne 11 du métro : coût de 1,45 milliards d'euros (en 2014) réactualisés à 1,8 milliards d'euros (en 2022) pour 6km de voies nouvelles et 6

nouvelles stations

Il est donc aisé de constater que le coût de ce prolongement est élevé et comparativement plus cher que des réalisations similaires, puisque pour un coût sensiblement comparable, le prolongement de la ligne 11 est de 1 km de plus et permet de créer 2 fois plus de stations !

S'agissant de la rentabilité socio-économique de l'opération :

Les articles L.1511-1 et suivants du code des transports prescrivent l'obligation de réaliser une évaluation économique et sociale des grands projets d'infrastructure et de la joindre au dossier de l'enquête publique.

Le projet excédant le seuil fixé par les textes, il a été soumis à l'expertise du SGPI (Secrétariat Général Pour l'Investissement) lequel a rendu un avis négatif sur la rentabilité socio-économique du projet.

IDF Mobilités a contesté cet avis négatif et a produit sa propre expertise.

A l'instar de l'Autorité environnementale, la commission d'enquête considère cependant que les hypothèses retenues par IDFM pour le calcul effectué selon l'instruction ministérielle (et donc le seul valable pour la commission d'enquête) ne sont pas conformes à la dernière version du référentiel d'évaluation des projets de transport du ministère chargé des transports, qui tiennent notamment compte d'un renforcement de l'ambition du gouvernement en matière de lutte contre le changement climatique (objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050).

D'après le SGPI il ressort que toutes les options retenues par IDFM ont eu pour conséquence d'augmenter artificiellement la VAN-SE du projet, à l'exception d'une seule relative à l'évolution de la croissance économique.

Les contre-experts du SGPI ont alors recalculé la VAN-SE suivant les différents taux et critères qui auraient dû être retenus, aboutissant in fine à une valeur s'établissant à -775 millions d'euros au lieu de - 732 millions d'euros. Le SGPI ajoute qu'IDFM n'a retenu que les scénarios « hauts » fournis par l'institut Paris région (IPR) pour les prévisions de population et d'emploi, vis-à-vis desquelles le bilan socio-économique du projet présente une sensibilité forte. Aussi les contre-experts ont-ils réalisé un test de sensibilité sur la base des scénarios « bas » fournis par l'IPR, aboutissant à une détérioration significative de la VAN-SE, à hauteur de -316 millions d'euros, et passant, en tenant compte des modalités de calcul conformes au référentiel d'évaluation ministériel en vigueur, de -775 millions d'euros à -909 millions d'euros

Pour le SGPI la rentabilité socio-économique de cette opération est et demeure négative et le SGPI a confirmé son avis négatif lors de l'entretien que la commission d'enquête a eu, à sa demande, le 10 mars 2022 avec le SGPI.

S'agissant d'un organisme totalement indépendant d'IDF Mobilités la commission d'enquête privilégie donc la contre-expertise du SGPI et considère également que le bilan socio-économique de ce projet est négatif.

Par ailleurs, les contre-experts du SGPI relèvent que le bilan socio-économique de l'opération, calculé sur la base des outils et données existants avant la crise sanitaire pourrait également s'en trouver affecté.

Plus particulièrement, ils notent que celles-ci, et plus largement le bouleversement s'il s'avérait durable que l'on observe en pratique quant à l'évolution des comportements de mobilité pourraient avoir un impact structurel sur la demande de déplacement, notamment au travers du développement accru du télétravail et de l'enseignement à distance.

A ce titre ils estiment qu'il aurait fallu attendre 2 ou 3 ans pour mieux appréhender les

évolutions des comportements de mobilités avant de mettre ce projet à l'enquête publique. Il en est de même du développement urbain projeté à long terme, lié à l'évolution du contexte économique, ainsi que du calendrier de réalisation et de mise en service des autres projets de transport.

Aucun de ces items n'a pourtant été évalué dans le cadre du projet. Ils estiment que ces sujets auraient mérité d'être parties intégrantes de l'étude et d'être développés, au moins qualitativement, s'agissant qui plus est d'éléments qui **ajouteraient encore un impact négatif sur la VAN-SE**. De ce point de vue, les contre-experts concluent que le projet de prolongement de la ligne 1 ne peut être considéré comme « *non significativement risqué* ».

S'agissant des atteintes à la propriété privée de l'opération :

Il convient de se demander sur ce point si toutes les expropriations envisagées sont nécessaires pour la réalisation du projet.

Qu'il s'agisse de la station des « Rigollots » ou de la station des « Grands Pêchers » il est prévu :

- Pour la station des Rigollots d'exproprier une pharmacie, une concession Peugeot et le presbytère de l'église ;
- Pour la station des Grands Pêchers une emprise occupée par un espace vert, un terrain de basket et des parcelles bâties ;

Afin d'implanter de grandes gares avec espaces commerciaux et la possibilité d'implanter d'autres services, cette offre de service est en elle-même dépourvue d'utilité publique, tant pour ce qui concerne d'une part l'exploitation du métro que d'autre part la zone de chalandise.

Or il est patent que les édifications de telles gares ne sont pas nécessaires à la réalisation de ce prolongement, car seul des accès au métro sont suffisants en comparaison avec les sorties de métro de l'ensemble des stations existantes de l'actuelle ligne 1 du métro (toutes souterraines, sans bâtiment en surface) et en comparaison avec certaines sorties de métro en cours de réalisation pour l'extension de la ligne 11 du métro.

Sans remettre en question la nécessité de disposer d'un terrain suffisamment grand pour pouvoir réaliser les boîtes des gares et l'emprise chantier, la commission d'enquête se demande donc si toutes les expropriations envisagées sont nécessaires à la réalisation du projet.

Par ailleurs on peut considérer que le fait que ces travaux soient programmés à un horizon éloigné (10 ans vraisemblablement) autoriserait l'expropriation des propriétaires concernés dans ce délai éloigné portant une atteinte importante aux droits de ces propriétaires.

S'agissant des atteintes environnementales de l'opération :

- Les atteintes environnementales dans le bois de Vincennes

Le nombre d'arbres abattus dans le bois de Vincennes pourrait être beaucoup plus élevé que celui mentionné par IDFM. En effet, les arbres situés en sous-étage n'ont pas été pris en compte dans le décompte des arbres impactés. Or ces arbres contribuent au renouvellement naturel du Bois de Vincennes et leur prise en compte augmenterait d'environ 25 % le nombre d'arbres impactés par le prolongement. La commission d'enquête pense également que des impacts non négligeables pourraient survenir sur les systèmes racinaires des arbres pouvant ainsi éventuellement engendrer la mort des arbres concernés.

Par ailleurs même si le poste de redressement (OA1) est enterré devant l'EHPAD de la Dame Blanche réduisant de façon notable l'impact visuel, il subsistera une dalle bétonnée

de 250 m² non végétalisable.

Enfin subsiste le risque ultérieur de la réduction de l'EBC de cette zone défrichée pour la nécessité des travaux liés à l'entonnement et à la tranchée ouverte du raccordement à l'arrière gare de « Château de Vincennes ».

- Les risques géotechniques et hydro géologiques :

L'Autorité environnementale s'est montrée très critique notamment sur les risques géotechniques et hydrogéologiques en considérant qu'au-delà d'une simple présentation presque bibliographique et non circonstanciée du risque, le dossier se borne à renvoyer, sur tous les plans, à la réalisation d'études ultérieures de conception et de réalisation.

Sur ces points elle a considéré que le dossier n'était pas suffisamment abouti et lors des réunions publiques le maître d'ouvrage a répondu que des études plus avancées seraient effectuées lors de l'AVP (avant-projet).

L'Autorité environnementale a confirmé, lors de l'entretien qu'elle a eu avec la commission d'enquête le 9 mars 2022 ce point de vue estimant que par comparaison avec d'autres dossiers d'enquête, ce dossier lui avait paru très incomplet.

La commission d'enquête, a, quant à elle, noté deux points qui lui paraissent insuffisamment explicités :

- La recherche de la présence de pyrite :

La présence de pyrite implique des précautions spécifiques entraînant des coûts non négligeables.

En effet, comme précisé dans l'arrêté interpréfectoral N°2021/2973 du 13 août 2021 portant autorisation de la création et l'exploitation de la ligne 15 sud du réseau du Grand Paris Express, il a été imposé au maître d'ouvrage d'identifier et de traiter les déchets produits, suite à la découverte lors des travaux sur cette ligne de déblais issus de couches géologiques contenant de la pyrite (ou disulfure de fer) laquelle une fois excavée peut s'oxyder au contact de l'atmosphère et que les conséquences de cette oxydation sont de nature à porter atteinte aux intérêts protégés par l'article L.211-1 du code de l'environnement en l'absence d'une prise en charge adaptée.

Il n'est donc pas exclu, que faute d'analyses suffisamment approfondies des couches géologiques traversées IDF Mobilités soit confrontée à la présence de pyrite dans les déblais et n'ait pas anticipé leur traitement générant des coûts supplémentaires non envisagés.

- Le risque d'inondation lors de la construction des gares et/ou du CDT

Ce risque est particulièrement présent lorsque la nappe phréatique est peu profonde et que les constructions font barrage à cette nappe.

Des risques accrus de remontée de nappe et d'effet barrage sont attendus notamment en phase travaux sans pour autant que le dossier n'ait appréhendé la configuration et le fonctionnement des nappes souterraines au droit du projet et l'ampleur des rabattements de nappe à prévoir, même dans leurs grandes lignes. Il en est de même concernant les impacts de la pollution des sols.

Et comme le précisait l'Ae « *il ne s'agit pas seulement, au stade de la DUP, de considérer le projet comme faisable. Dès le stade de la DUP, les travaux, ouvrages et aménagements doivent, à peine d'illégalité, présenter au moins dans leurs grandes lignes les mesures appropriées et suffisantes destinées à éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notable du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi* ».

Il y a à cet égard l'exemple des inondations survenues lors de la construction en parois moulées de la station Mairie d'Aubervilliers du prolongement de la ligne 12 ayant retardé la construction et obligé à prendre des mesures coûteuses non envisagées initialement.

On peut donc se demander si la construction du futur CDT en parois moulées également à la Fontaine du Vaisseau là où la nappe phréatique est peu profonde ne pourrait pas entraîner de telles inondations entraînant des coûts supplémentaires ?

Concernant le bois de Vincennes :

Quel que soit l'itinéraire envisagé, le raccordement à la station actuelle « Château de Vincennes » ne peut se faire que dans le bois de Vincennes par un ouvrage d'entonnement impactant la faune et la flore de cette partie du bois très proche des habitations.

Concernant l'emprise de la Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance :

Quelles que soient les précautions prises, les impacts environnementaux (bruits, poussières, etc...) seront présents sur une longue durée et seront de nature à perturber durablement le voisinage.

S'agissant des atteintes sociales de l'opération :

L'utilisation de la zone artisanale de la Fontaine du Vaisseau pour y implanter l'arrière gare de la station Val de Fontenay ainsi que le Centre de Dépannage des Trains (CDT) devrait entraîner la disparition des entreprises qui y sont actuellement installées.

Ce sont donc au minimum 400 emplois qui devraient disparaître et certaines estimations des entreprises installées considèrent que le nombre d'emplois appelés à disparaître devrait être supérieur.

Même si une fois les travaux terminés une grande partie de l'espace de la zone artisanale occupée par les travaux devrait être restituée, il semble improbable qu'au bout de près de 8 années de travaux les entreprises expropriées souhaitent revenir s'implanter dans cette zone.

Le coût social de l'opération sera donc loin d'être négligeable et le fait que les entreprises chargées des travaux emploient nombre d'ouvriers, pour la plupart extérieurs à la zone considérée, ne compensera pas les départs impactant essentiellement la ville de Neuilly-Plaisance.

S'agissant des atteintes à la santé publique de l'opération :

Deux zones sont particulièrement concernées par la présence des ouvrages et équipements, sources des nuisances notamment sonores les plus lourdes :

- La zone environnant le raccordement à la station de Château de Vincennes fortement urbanisée, qui plus est accueille au droit de l'ouvrage d'entonnement une population sensible avec la présence de l'EHPAD médicalisé de la Dame Blanche ;
- La zone environnant l'emprise de la Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance avec la présence là également d'un EHPAD : Les Eglantines

Or les modélisations produites en réponse aux critiques de l'Autorité environnementale concernant le bruit soldien montrent des dépassements manifestes par rapport aux seuils de perceptibilité sur plusieurs points de mesure et, même après la pose des tapis anti-vibratiles, des niveaux extrêmement proches des seuils de perceptibilité, parfois même au-delà sur certaines plages de fréquences.

La seule solution consisterait à déplacer les résidents de ces EHPAD dans un autre établissement pendant toute la durée des travaux (au minimum 5 ans), ce qui paraît

difficilement envisageable.

S'agissant des autres atteintes de l'opération :

Les impacts routiers d'abord devraient être particulièrement importants :

- Tout d'abord à proximité de l'ouvrage d'entonnement dans le bois de Vincennes devant la Dame Blanche et sur la route de Nogent en fonction de l'emplacement de la future « base vie » ;
- Mais surtout à la Fontaine du Vaisseau où le réseau routier desservant l'actuelle zone artisanale paraît peu adapté au transit quotidien de plus de 140 camions apportant les voussoirs destinés au tunnel ou évacuant les déblais issus du creusement du tunnel.

Le bilan carbone est également selon IDFM elle-même peu favorable :

Car s'agissant des émissions de GES, l'étude d'impact indique que « Le projet entraîne donc une augmentation des émissions de 198 tCO₂e pour la première année de mise en service en 2035. Sur la durée d'évaluation, le projet entraîne une augmentation des consommations d'environ 3 300 tCO₂e. ».

De l'ensemble de ces constatations il apparaît donc que la **balance avantages/inconvénients** de l'ensemble des critères de la DUP penche incontestablement du côté des inconvénients que générerait un tel projet.

EN CONCLUSION, à l'unanimité de ses membres la commission d'enquête donne un **AVIS DEFAVORABLE** à cette demande de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien présentée par Ile de France Mobilités.

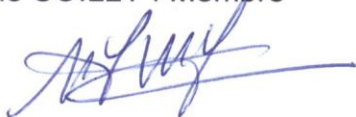
Nogent sur Marne, le 11 avril 2022

La commission d'enquête :

Jean Pierre CHAULET : Président




Nicole SOILLY : Membre



Alain CHARLIAC : Membre



Jordan BONATY : Membre



Jean-François BIECHLER : Membre

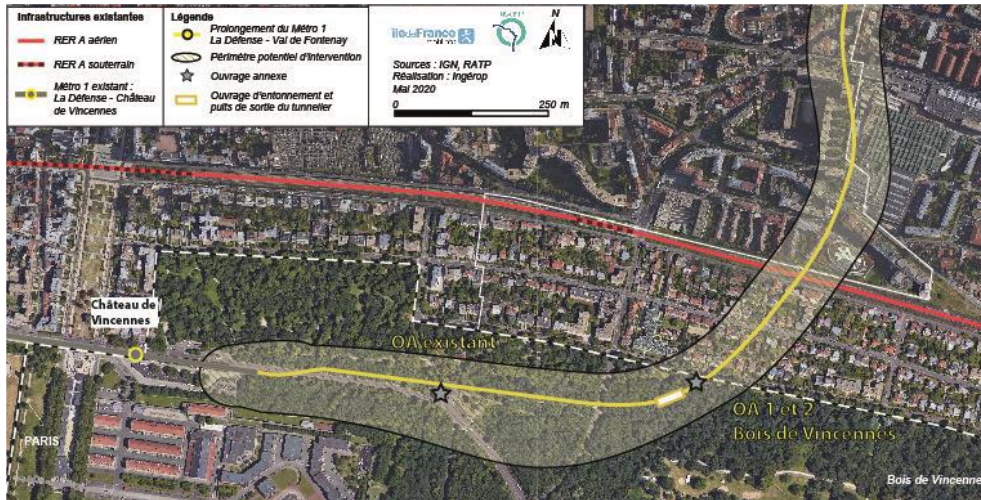


42

**AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVÉES DE
LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
MISE EN COMPATIBILITÉ DES
DOCUMENTS D'URBANISME DE LA
VILLE DE PARIS SUITE A LA DUP
RELATIVE AU PROLONGEMENT DE LA
LIGNE 1 DU METRO PARISIEN**

4.2.1. Objet de l'enquête publique

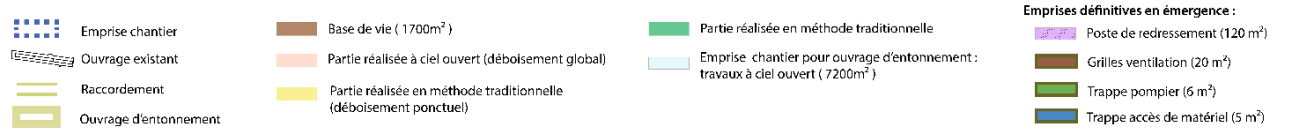
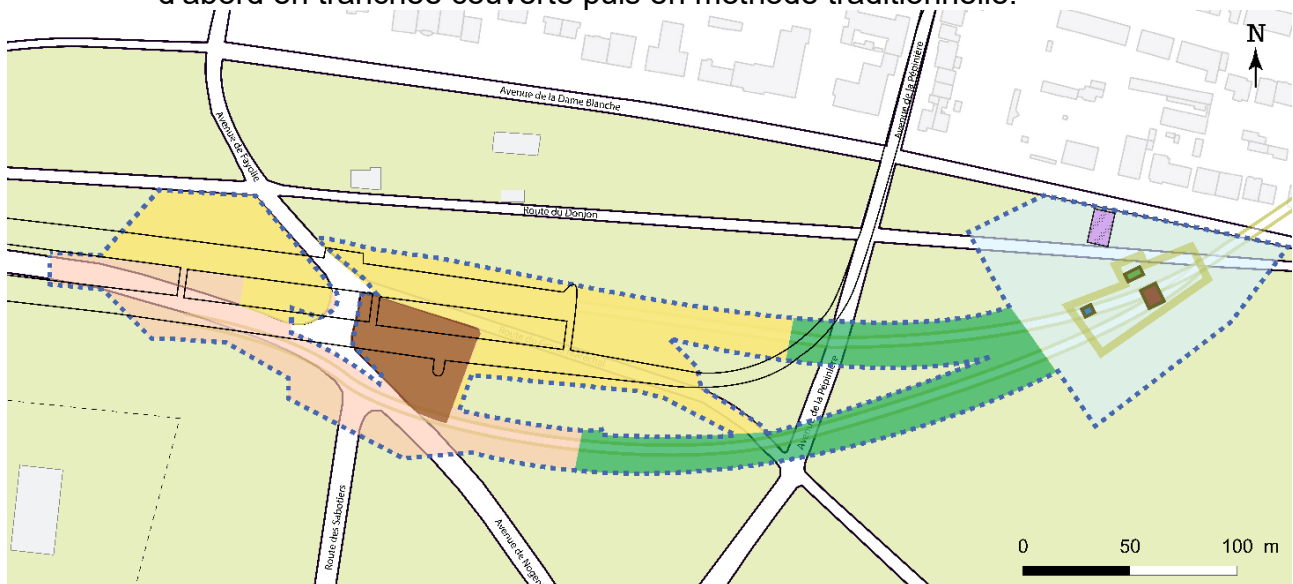
Le projet vise à relier les communes de Montreuil (Seine-Saint-Denis) et Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne) à Paris par un prolongement à l'est de la Ligne 1 du métro depuis son actuel terminus de Château de Vincennes.



4.2.2. Nature et caractéristiques du projet

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

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



N°E21000031AP/77 *Avis et conclusions motivées de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Paris suite à la DUP relative au prolongement de la ligne 1 du métro parisien*

Le plan ci-avant, précise les surfaces concernées dans le Bois de Vincennes :

- En rose, la partie du tunnel de l'arrière gare réalisée à ciel ouvert (la hauteur de couverture étant insuffisante) pour environ 0,48 ha ;
- En marron pour la base vie pour environ 0,17 ha ;
- En bleu pour l'emprise travaux pour la sortie du tunnelier, l'ouvrage d'entonnement et les OA 1 et 2 pour 0,72ha

4.2.3. Cadre juridique

Le projet de métro se trouve soumis aux obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport au titre des articles L.1511-2 à L.1511-4 et R1511-1 à R1511-10 du Code des transports. Le coût étant supérieur à 83 M€ il est également soumis à une évaluation économique et sociale qui doit être jointe au dossier de l'enquête publique (voir pièce G – Evaluation économique et sociale).

Par ailleurs, le projet nécessite une mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Paris, Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Neuilly-Plaisance.

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique [...] et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- L'enquête publique concernant l'opération a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité qui en est la conséquence.
- Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.123-7 et L.123-9. » (Art. L.153-54 du Code de l'urbanisme).

4.2.4. Les maîtres d'ouvrage

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

4.2.5. Avis de la commission d'enquête

4.2.5.1. Sur la réalisation du projet

Seul le règlement du PLU de Paris devra être mis en compatibilité pour que les travaux dans le bois de Vincennes puissent avoir lieu. En effet, le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay n'est pas compatible avec certaines dispositions du règlement de la zone N. Il convient de modifier le règlement par la création d'un Secteur de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) pour le prolongement de la Ligne 1 et l'adaptation des dispositions afférentes à ce STECAL. Il convient également de réduire l'Espace Boisé Classé (EBC) en vigueur sur le site.

De plus, le projet de prolongement de la ligne 1 est situé sur un site classé et se trouve en marge du périmètre de protection du monument historique du Château de Vincennes, un accord de l'ABF devra être requis.

En conclusion les modifications à apporter au PLU de Paris sont les suivantes :

- L'ajout en annexe du **rapport de présentation**, de la présente pièce H du dossier mis à l'enquête ;

Sur le plan de zonage : - La création d'un STECAL pour le prolongement de la Ligne 1 et l'adaptation des dispositions afférentes à ce STECAL ;

Dans le N.2.3 du **règlement** du PLU de Paris, l'ajout de la phrase suivante :

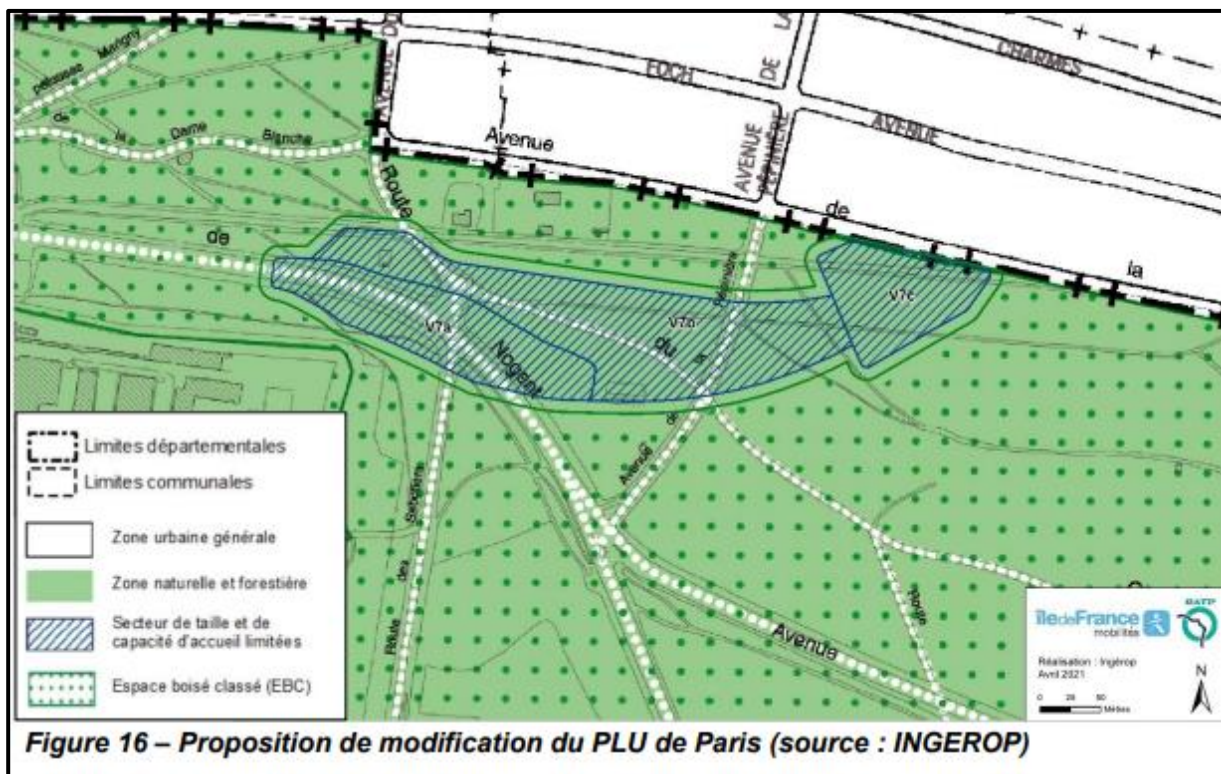
« d - Le secteur V-7 est strictement et exclusivement destiné aux constructions, installations et ouvrages nécessaires au prolongement de la Ligne 1 du métro. Y sont admises les constructions et installations liées au chantier et les ouvrages liés au fonctionnement de la ligne avec une emprise au sol limitée ».

Dans le N.9.2 du **règlement** du PLU de Paris, l'ajout de la phrase suivante :

« Le STECAL V-7 est exclusivement réservé aux travaux en sous-sol et en surface et aux installations provisoires nécessaires pour le prolongement de la Ligne 1 du métro. Il est constitué de trois sous-secteurs V-7a, V-7b et V-7c. L'emprise au sol à l'issue des travaux ne devra pas excéder 200 m², dans le sous-secteur V-7c »

Et l'ajout d'un tableau pour le bois de Vincennes

La réduction de l'EBC du Bois de Vincennes de la surface nécessaire aux emprises travaux et aux emprises définitives.



4.2.5.2. Sur le déroulement de l'enquête publique elle-même

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 31 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les mairies concernées en préfectures de Paris, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis et sur le site dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- Que les publications légales dans les journaux des départements de Paris, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis ont été faites dans les journaux paraissant dans ces départements plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Qu'un dossier papier portant sur l'enquête publique unique préalable à la DUP relative au projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien de la station

« Château de Vincennes » sur les communes de Paris (75) Vincennes, Fontenay-sous-Bois (94) Montreuil et son arrière gare à Neuilly-Plaisance (93) et valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Paris (75), Vincennes (94) et Neuilly-Plaisance (93) était mis à la disposition du public en préfectures de Paris, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis ainsi que dans les mairies de Paris (75012) de Vincennes (94) de Fontenay-sous-Bois (94) de Montreuil (93) et de Neuilly-Plaisance (93) ;

- Que ce même dossier était consultable en ligne et téléchargeable sur le site Internet des services de l'État dans le département du Val de-Marne : <http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques>, dans le département de la Seine-Saint-Denis : www.seine-saint-denis.gouv.fr et dans le département de Paris : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/tags/view/Ile-de-France/Documents+et+publications/Consultations/Enquetes+publiques>
- Qu'un registre d'enquête papier a été également mis à la disposition du public en préfectures de Paris, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis et dans les mairies de Paris (75012) de Vincennes (94) de Fontenay-sous-Bois (94) de Montreuil (93) et de Neuilly-Plaisance (93);
- Que les observations pouvaient être envoyées sur le registre dématérialisé accessible sur le site internet suivant : <http://prolongement-ligne1-metro-val-de-fontenay.enquetepublique.net/> et par courrier électronique à l'adresse suivante : pref-enquetepublique@val-de-marne.gouv.fr;
- Que les observations et propositions du public pouvaient également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête publique à la préfecture du Val-de-Marne ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête ont tenu les 14 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, pour recevoir le public ;
- Que la commission d'enquête a bien organisé dans la commune de Fontenay-sous-Bois les deux réunions publiques prévues dans l'arrêté d'organisation d'enquête ;
- Que la commission d'enquête a organisé, à la demande du maire de Neuilly-Plaisance une troisième réunion publique dans la commune de Neuilly-Plaisance ;
- Que tous les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont donc bien été respectés ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident ayant pu perturber le bon déroulement de cette enquête, malgré une affluence exceptionnelle aux permanences organisées ;
- Que 532 observations ont été recueillies dans les 19 registres papier mis en place pour cette enquête et 7697 observations ont été déposées sur le registre dématérialisé ou à l'adresse courriel mentionnés dans l'arrêté d'organisation de l'enquête.

- Que sur ces 8229 observations, seules 2 observations ont évoqué la mise en compatibilité des PLU des communes concernées par l'enquête

4.2.6. Conclusions de la commission d'enquête

La commission d'enquête après avoir examiné les avantages et inconvénients relatifs à la déclaration d'utilité publique du projet a donné ci-avant un **avis défavorable** au prolongement de la ligne 1 du métro et considère donc que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Paris n'est pas nécessaire.

EN CONCLUSION, la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS DEFAVORABLE** à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Paris suite à son avis défavorable relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien

Nogent sur Marne, le 11 avril 2022

La commission d'enquête :

Jean Pierre CHAULET : Président



Nicole SOILLY : Membre



Alain CHARLIAC : Membre



Jordan BONATY : Membre



Jean-François BIECHLER : Membre



43

**AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVÉES DE
LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
MISE EN COMPATIBILITÉ DES
DOCUMENTS D'URBANISME DE LA
VILLE DE VINCENNES SUITE A LA DUP
RELATIVE AU PROLONGEMENT DE LA
LIGNE 1 DU METRO PARISIEN**

4.3.1. Objet de l'enquête publique

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

4.3.2. Nature et caractéristiques du projet

Le territoire de la commune de Vincennes est uniquement concerné par la réalisation d'aménagements souterrains (section courante du tunnel). Aucune emprise de surface ne sera nécessaire sur la commune de Vincennes

4.3.3. Cadre juridique

Le projet de métro se trouve soumis aux obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport au titre des articles L.1511-2 à L.1511-4 et R1511-1 à R1511-10 du Code des transports. Le coût étant supérieur à 83 M€ il est également soumis à une évaluation économique et sociale qui doit être jointe au dossier de l'enquête publique (voir pièce G – Evaluation économique et sociale).

Par ailleurs, le projet nécessite une mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Paris, Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Neuilly-Plaisance.

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique [...] et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- L'enquête publique concernant l'opération a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité qui en est la conséquence.
- Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.123-7 et L.123-9. » (Art. L.153-54 du Code de l'urbanisme).

4.3.4. Les maîtres d'ouvrage

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

4.3.5. Avis de la commission d'enquête

4.3.5.1. Sur la réalisation du projet

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay s'inscrit dans les orientations du PADD, il est compatible avec la liste des emplacements réservés, il sera sans impact sur les espaces protégés.

Le projet n'est pas explicitement compatible avec le règlement du PLU de Vincennes dans les dispositions générales concernant les Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif (CINAPIC), il conviendra d'ajouter « les installations et constructions nécessaires aux réseaux de transport en commun », afin de rendre explicitement compatible le projet avec le règlement.

Par ailleurs le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est situé sur un périmètre de protection de Monument Historique et devra tenir compte des dispositions réglementaires propres à cette servitude d'utilité publique.

4.3.5.2. Sur le déroulement de l'enquête publique elle-même

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 31 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les mairies concernées en préfectures de Paris, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis et sur le site dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- Que les publications légales dans les journaux des départements de Paris, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis ont été faites dans les journaux paraissant dans ces départements plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Qu'un dossier papier portant sur l'enquête publique unique préalable à la DUP relative au projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien de la station « Château de Vincennes » sur les communes de Paris (75) Vincennes, Fontenay-sous-Bois (94) Montreuil et son arrière gare à Neuilly-Plaisance (93) et valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Paris (75), Vincennes (94) et Neuilly-Plaisance (93) était mis à la disposition du public en préfectures de Paris, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis ainsi que dans les mairies de Paris (75012) de Vincennes (94) de Fontenay-sous-Bois (94) de Montreuil (93) et de Neuilly-Plaisance (93) ;
- Que ce même dossier était consultable en ligne et téléchargeable sur le site Internet des services de l'État dans le département du Val de-Marne : <http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques>, dans le département de la Seine-Saint-Denis : www.seine-saint-denis.gouv.fr et dans le département de Paris : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/tags/view/Ile-de-France/Documents+et+publications/Consultations/Enquetes+publiques>
- Qu'un registre d'enquête papier a été également mis à la disposition du public en préfectures de Paris, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis et dans les mairies de Paris (75012) de Vincennes (94) de Fontenay-sous-Bois (94) de Montreuil (93) et de Neuilly-Plaisance (93) ;
- Que les observations pouvaient être envoyées sur le registre dématérialisé accessible sur le site internet suivant : <http://prolongement-ligne1-metro-val-de-fontenay.enquetepublique.net/> et par courrier électronique à l'adresse suivante : pref-enquetepublique@val-de-marne.gouv.fr;
- Que les observations et propositions du public pouvaient également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête publique à la préfecture du Val-de-Marne ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête ont tenu les 14 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, pour recevoir le public ;
- Que la commission d'enquête a bien organisé dans la commune de Fontenay-sous-Bois les deux réunions publiques prévues dans l'arrêté d'organisation d'enquête ;

- Que la commission d'enquête a organisé, à la demande du maire de Neuilly-Plaisance une troisième réunion publique dans la commune de Neuilly-Plaisance ;
- Que tous les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont donc bien été respectés ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident ayant pu perturber le bon déroulement de cette enquête, malgré une affluence exceptionnelle aux permanences organisées ;
- Que 532 observations ont été recueillies dans les 19 registres papier mis en place pour cette enquête et 7697 observations ont été déposées sur le registre dématérialisé ou à l'adresse courriel mentionnés dans l'arrêté d'organisation de l'enquête.
- Que sur ces 8229 observations, seules 2 observations ont évoqué la mise en compatibilité des PLU des communes concernées par l'enquête

4.3.6. Conclusions de la commission d'enquête

La commission d'enquête après avoir examiné les avantages et inconvénients relatifs à la déclaration d'utilité publique du projet a donné ci-avant un **avis défavorable** au prolongement de la ligne 1 du métro et considère donc que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Vincennes n'est pas nécessaire.

EN CONCLUSION, la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS DEFAVORABLE** à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Vincennes suite à son avis défavorable relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien

Nogent sur Marne le 11 avril 2022

La commission d'enquête :

Jean Pierre CHAULET : Président



Nicole SOILLY : Membre



Alain CHARLIAC : Membre



Jordan BONATY : Membre



Jean-François BIECHLER : Membre



44

**AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVÉES DE
LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
MISE EN COMPATIBILITÉ DES
DOCUMENTS D'URBANISME DE LA
VILLE DE NEUILLY-PLAISANCE SUITE A
LA DUP RELATIVE AU PROLONGEMENT
DE LA LIGNE 1 DU METRO PARISIEN**

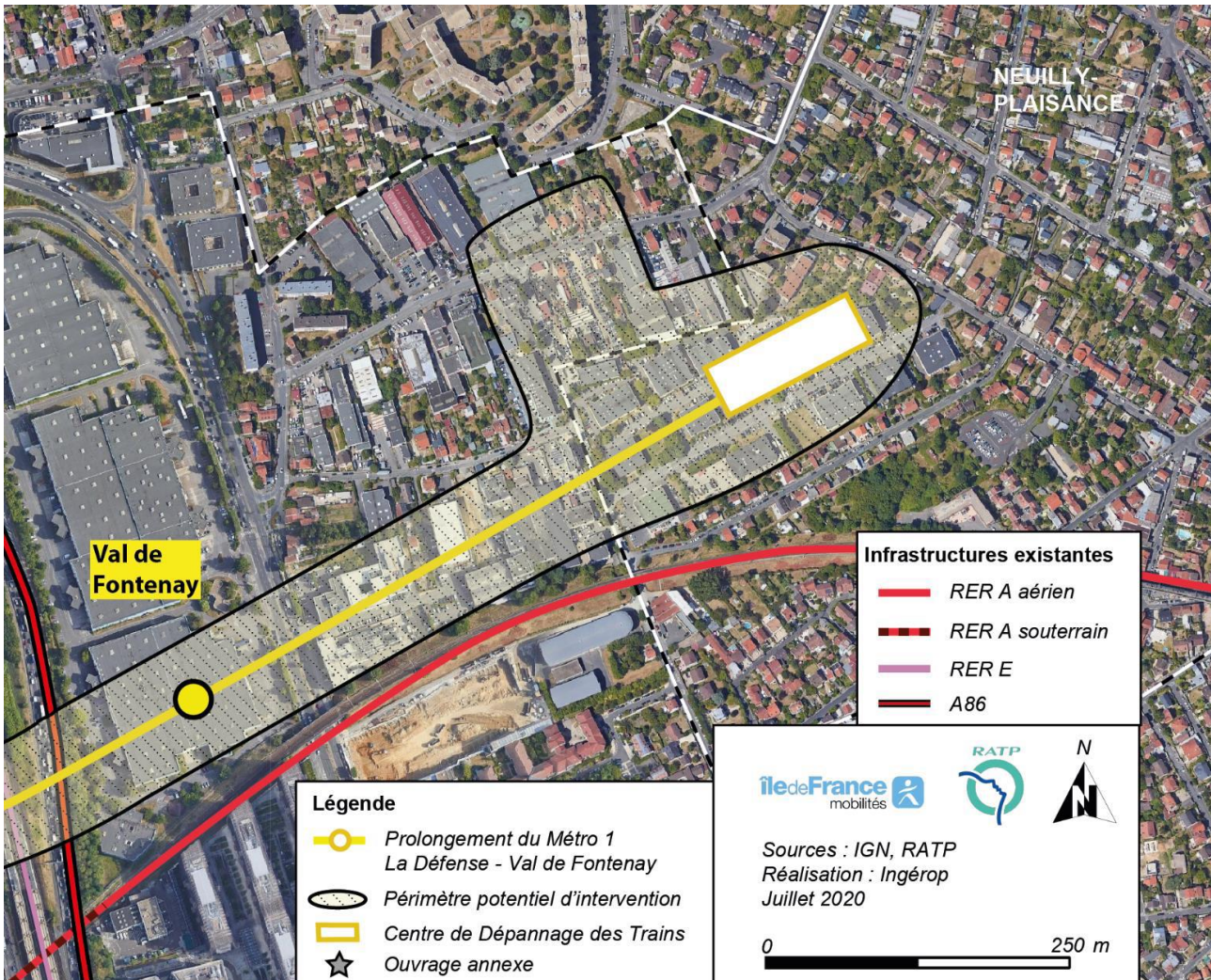
4.4.1. Objet de l'enquête publique

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

Le tracé souterrain de l'arrière-gare de Val de Fontenay permet de rejoindre le futur Centre de Dépannage des Trains qui s'étend sur environ 600 mètres. Le CDT s'insère sur le site de « *La Fontaine à Vaisseau* » à Neuilly-Plaisance.

4.4.2. Nature et caractéristiques du projet

Le tracé souterrain de l'arrière-gare de Val de Fontenay permet de rejoindre le futur Centre de Dépannage des Trains qui s'étend sur environ 600 mètres. Le CDT s'insère sur le site de « *La Fontaine à Vaisseau* » à Neuilly-Plaisance.



4.4.3. Cadre juridique

Le projet de métro se trouve soumis aux obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport au titre des articles L.1511-2 à L.1511-4 et R1511-1 à R1511-10 du Code des transports. Le coût étant supérieur à 83 M€ il est également soumis à une évaluation économique et sociale qui doit être jointe au dossier de l'enquête publique (voir pièce G – Evaluation économique et sociale).

Par ailleurs, le projet nécessite une mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Paris, Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Neuilly-Plaisance.

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique [...] et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- L'enquête publique concernant l'opération a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité qui en est la conséquence.

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.123-7 et L.123-9. » (Art. L.153-54 du Code

4.4.4. Les maîtres d'ouvrage

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

4.4.5. Avis de la commission d'enquête

4.4.5.1. Sur la réalisation du projet

Le territoire de la commune de Neuilly-Plaisance est concerné par la réalisation des aménagements suivants :

- Section courante du tunnel en souterrain pour l'arrière gare de Val de Fontenay ;
- Création du futur Centre de Dépannage des Trains (CDT). Parmi ces aménagements, seul le CDT possèdera une partie émergente, les autres sont souterrains. Il faut également noter qu'en phase travaux, Neuilly-Plaisance accueillera également le puits d'attaque du tunnelier situé en arrière gare de Val de Fontenay, sur le même ouvrage que le CDT.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est compatible avec le rapport de présentation, le PADD, les OAP du PLU.

Les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de projets de transports collectifs n'étant pas explicitement autorisés dans la zone UA, le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone UA.

Il convient de modifier le règlement de la zone afin d'autoriser le projet. Par ailleurs, il convient de préciser que les projets de transports en commun font partie des « équipements d'intérêt collectif et de services publics ».

Afin de rendre compatible le PLU de Neuilly-Plaisance avec le projet, il convient de :

- Ajouter la définition des « équipements d'intérêt collectif et de services publics » dans la partie « Définitions et précisions sur l'application des règles » ;
- Modifier le règlement de la zone UA afin d'autoriser le projet et ses aménagements connexes.

4.4.5.2. Sur le déroulement de l'enquête publique elle-même

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 31 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les mairies concernées en préfectures de Paris, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis, et sur le site dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux des départements de Paris, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis ont été faites dans les journaux paraissant dans ces départements plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Qu'un dossier papier portant sur l'enquête publique unique préalable à la DUP relative au projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien de la station « Château de Vincennes » sur les communes de Paris (75) Vincennes, Fontenay-sous-Bois (94) Montreuil et son arrière gare à Neuilly-Plaisance (93) et valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Paris (75), Vincennes (94) et Neuilly-Plaisance (93) était mis à la disposition du public en préfectures de Paris, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis ainsi que dans les mairies de Paris (75012) de Vincennes (94) de Fontenay-sous-Bois (94) de Montreuil (93) et de Neuilly-Plaisance (93) ;
- Que ce même dossier était consultable en ligne et téléchargeable sur le site Internet des services de l'État dans le département du Val de-Marne : <http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques>, dans le département de la Seine-Saint-Denis : www.seine-Saint-denis.gouv.fr et dans le département de Paris : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/tags/view/Ile-de-France/Documents+et+publications/Consultations/Enquetes+publiques>
- Qu'un registre d'enquête papier a été également mis à la disposition du public en préfectures de Paris, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis et dans les mairies de Paris (75012) de Vincennes (94) de Fontenay-sous-Bois (94) de Montreuil (93) et de Neuilly-Plaisance (93);
- Que les observations pouvaient être envoyées sur le registre dématérialisé accessible sur le site internet suivant : <http://prolongement-ligne1-metro-val-de-fontenay.enquetepublique.net/> et par courrier électronique à l'adresse suivante : pref-enquetepublique@val-de-marne.gouv.fr;
- Que les observations et propositions du public pouvaient également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête publique à la préfecture du Val-de-Marne ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête ont tenu les 14 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, pour recevoir le public ;
- Que la commission d'enquête a bien organisé dans la commune de Fontenay-sous-Bois les deux réunions publiques prévues dans l'arrêté d'organisation d'enquête ;
- Que la commission d'enquête a organisé, à la demande du maire de Neuilly-Plaisance une troisième réunion publique dans la commune de Neuilly-Plaisance ;
- Que tous les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont donc bien été respectés ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident ayant pu perturber le bon déroulement de cette enquête, malgré une affluence exceptionnelle aux permanences organisées ;
- Que 532 observations ont été recueillies dans les 19 registres papier mis en place pour cette enquête et 7697 observations ont été déposées sur le registre

dématérialisé ou à l'adresse courriel mentionnés dans l'arrêté d'organisation de l'enquête.

- Que sur ces 8229 observations, seules 2 observations ont évoqué la mise en compatibilité des PLU des communes concernées par l'enquête

4.4.6. Conclusions de la commission d'enquête

La commission d'enquête après avoir examiné les avantages et inconvénients relatifs à la déclaration d'utilité publique du projet a donné ci-avant un **avis défavorable** au prolongement de la ligne 1 du métro et considère donc que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Neuilly-Plaisance n'est pas nécessaire.

EN CONCLUSION, la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS DEFAVORABLE** à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Neuilly-Plaisance suite à son avis défavorable relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien

Nogent sur Marne le 11 avril 2022

La commission d'enquête :

Jean Pierre CHAULET : Président



Nicole SOILLY : Membre



Alain CHARLIAC : Membre



Jordan BONATY : Membre



Jean-François BIECHLER : Membre

