

PÔLE-GARE DE VAL DE FONTENAY



DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Pièce H : Avis et annexes

SOMMAIRE

1.

Délibérations d’Île-de-France Mobilités.....

4

2.

Bilan de la Concertation (20 février au 24 mars 2017).....

8

3.

Avis du Secrétariat Général pour l’Investissement (SGPI)

33

4.

Avis de l’Autorité environnementale

37

5.

Mémoire en réponse du maître d’ouvrage.....

49

Table des illustrations.....

88

1. Délibérations d'Île-de-France Mobilités

1.1. Dossier d'Objectifs et de caractéristiques principales – Délibération n°2017/014

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20170111-2017-014-DE
Date de télétransmission : 12/01/2017
Date de réception préfecture : 12/01/2017

Délibération n°2017/014
Séance du 11 janvier 2017

GARE DE VAL DE FONTENAY

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

MODALITES DE LA CONCERTATION

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le SDRIF approuvé par la Région Ile de France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Ile de France approuvé par la Région Ile de France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) voté par la Région Ile de France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2015/540 relative à la convention de financement des études DOCP et de la concertation préalable du 7 octobre 2015 ;
- VU** le rapport n°2017/014 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 6 janvier 2017 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) pour le projet de pôle de Val de Fontenay.

Les quatre objectifs du projet sont les suivants :

- réorganiser et agrandir les espaces de la gare,
- aménager les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement portés par les collectivités,
- concevoir un projet phasé,
- améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20170111-2017-014-DE
Date de télétransmission : 12/01/2017
Date de réception préfecture : 12/01/2017

ARTICLE 2 : demande que la faisabilité d'opérations connexes de valorisation immobilière sur le périmètre du pôle soit confirmée dans la suite des études ;

ARTICLE 3 : d'approuver les modalités de la concertation préalable :

- une publicité préalable sur l'objet et les modalités de concertation dans les communes concernées par le projet et les communes limitrophes ;
- la diffusion de supports de présentation du projet, notamment aux riverains et aux entreprises situés à proximité du projet, aux usagers de la gare et mis à disposition dans les collectivités ;
- un dispositif de consultation du public couvrant le territoire concerné, prévoyant notamment des rencontres publiques d'information et d'échange ;
- un site internet dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;

ARTICLE 4 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération ;

ARTICLE 5 : de charger le directeur général de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSE

1.2. Bilan de la concertation – Délibération n°2017/425

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20170628-2017-425-DE
Date de télétransmission : 29/06/2017
Date de réception préfecture : 29/06/2017

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2017/425 Séance du 28 juin 2017

GARE DE VAL DE FONTENAY BILAN DE LA CONCERTATION

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le SDRIF approuvé par la Région Ile de France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Ile de France approuvé par la Région Ile de France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) voté par la Région Ile de France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2015/540 relative à l'approbation de la convention de financement du DOCP et de la concertation préalable ;
- VU** la délibération n°2017/014 relative à l'approbation du DOCP et des modalités de la concertation du projet de pôle de Val de Fontenay ;
- VU** le rapport n°2017/425 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 22 juin 2017 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le bilan de la concertation qui s'est déroulée du 20 février au 24 mars 2017 ;

ARTICLE 2 : confirme la poursuite du projet en prenant en compte les enseignements de la concertation et notamment de :

- privilégier le scénario souterrain pour l'organisation des espaces ferroviaires, sous réserve de la confirmation de sa faisabilité technique, en portant une attention particulière sur les aspects de sécurité et de confort des futurs ouvrages ;
- veiller aux aménagements destinés aux modes doux et notamment à la continuité des itinéraires cyclables et à l'accessibilité des aménagements piétons ;

- poursuivre la réflexion sur la réorganisation de la desserte du pôle par les bus ;
- poursuivre la réflexion sur l'animation commerciale des espaces de transport en complémentarité avec l'offre existante aux abords de la gare.
- étudier la faisabilité d'opérations connexes de valorisation immobilière sur le périmètre du pôle.

ARTICLE 3 : approuve le principe d'un phasage du projet de pôle de Val de Fontenay cohérent avec les échéances des projets de transports et des projets urbains et permettant le lancement d'une première tranche opérationnelle de travaux avant 2020 ;

ARTICLE 4 : demande aux maîtres d'ouvrage des projets des lignes 1 et 15 du métro d'intégrer dans leurs études d'avant-projet le principe d'une réalisation commune du génie civil de leurs stations et de préparer les conditions favorables à cette solution technique ;

ARTICLE 5 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 6 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du STIF.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESE

1.3. Schéma de Principe – Délibération n°2020/292



Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20200708-2020-292-DE
Date de télétransmission : 09/07/2020
Date de réception préfecture : 09/07/2020

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 08 juillet 2020

Délibération n° 2020/292

PÔLE GARE DE VAL DE FONTENAY

SCHEMA DE PRINCIPE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** le code de l'expropriation
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Ile-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Ile de France approuvé par le Conseil régional d'Ile-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Ile-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France approuvé par le Conseil régional d'Ile-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/014 du 11 janvier 2017 relative à l'approbation du Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et des modalités de la concertation du projet de pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/148 du 22 mars 2017, ayant approuvé la convention de financement des études préliminaires du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/425 du 28 juin 2017, relative à l'approbation du Bilan de la Concertation du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** le rapport n°2020/292 et 293 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements du 2 juillet 2020 ;

CONSIDERANT que suite au DOCP et à la concertation menée, il est apparu qu'il était nécessaire d'agrandir les espaces dans un projet phasé et que le franchissement des voies ferrées du RER E en gare de Val de Fontenay via un souterrain présentait de nombreux avantages sur la solution aérienne ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le Schéma de Principe du pôle gare de Val de Fontenay pour un coût de 275 M€ (CE 01/2019) +/-10%.

ARTICLE 2 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

Valérie PÉCRESSE

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20200708-2020-292-DE
Date de télétransmission : 09/07/2020
Date de réception préfecture : 09/07/2020

1.4. Dossier d'Enquête d'Utilité Publique – Délibération n°2020/500



Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20201008-2020-500-DE
Date de télétransmission : 12/10/2020
Date de réception préfecture : 12/10/2020

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 8 octobre 2020

Délibération n° 2020/500

POLE GARE DE VAL DE FONTENAY

DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2017/014 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 11 janvier 2017 relative à l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et des modalités de la concertation du projet de pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération n°2017/148 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 22 mars 2017, ayant approuvé la convention de financement des études préliminaires du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération n°2017/425 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 28 juin 2017, relative à l'approbation du Bilan de la Concertation du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération n°2020/292 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 juillet 2020, relative à l'approbation du Schéma de Principe du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** le rapport n°2020/500 et 501 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements du 1^{er} octobre 2020 ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20201008-2020-500-DE
Date de télétransmission : 12/10/2020
Date de réception préfecture : 12/10/2020

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique du pôle gare de Val de Fontenay ;

ARTICLE 2 : demande aux collectivités locales et aux opérateurs, maîtres d'ouvrages d'aménagements vélos, à revoir les besoins de stationnement vélos selon des estimations basées sur les estimations post crise du COVID19, à construire des projets ambitieux pour accueillir un maximum de vélos en gares au regard des besoins et à mettre en place des mesures conservatoires, notamment des réserves foncières, pour adapter aisément l'offre à la pratique croissante du vélo dans les mois et les années à venir ;

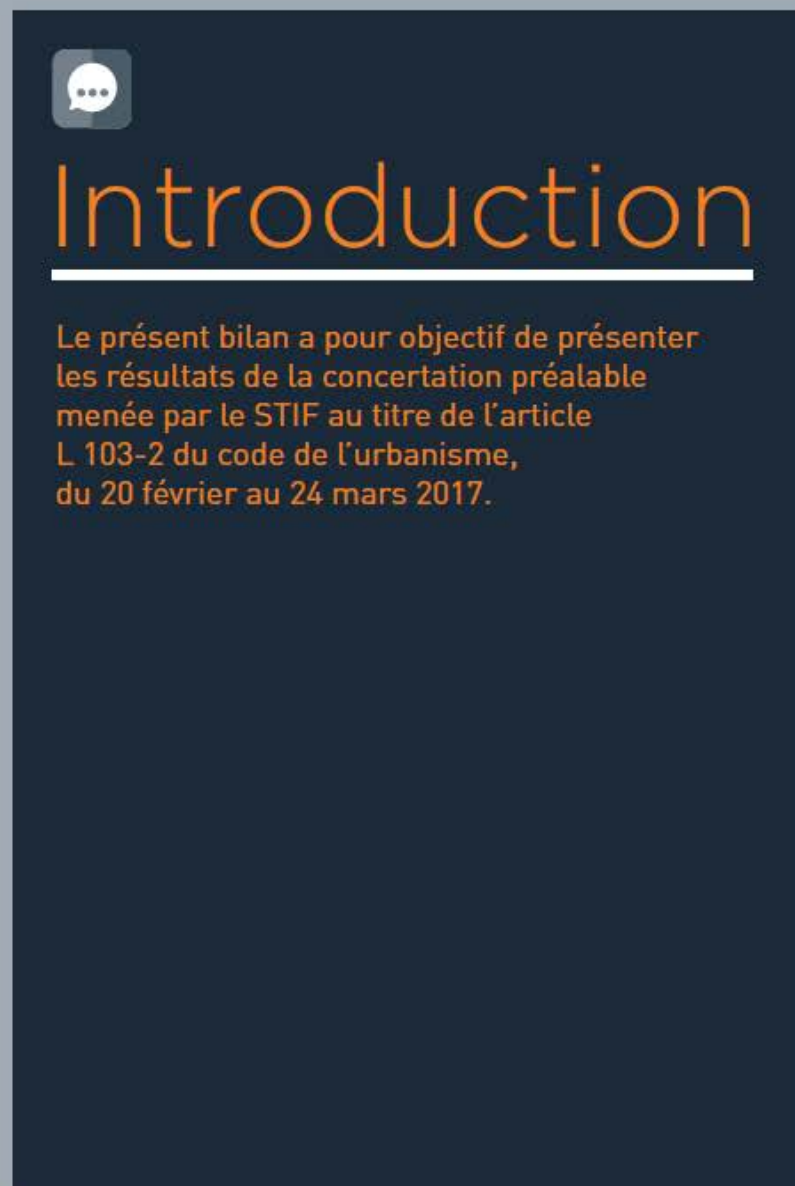
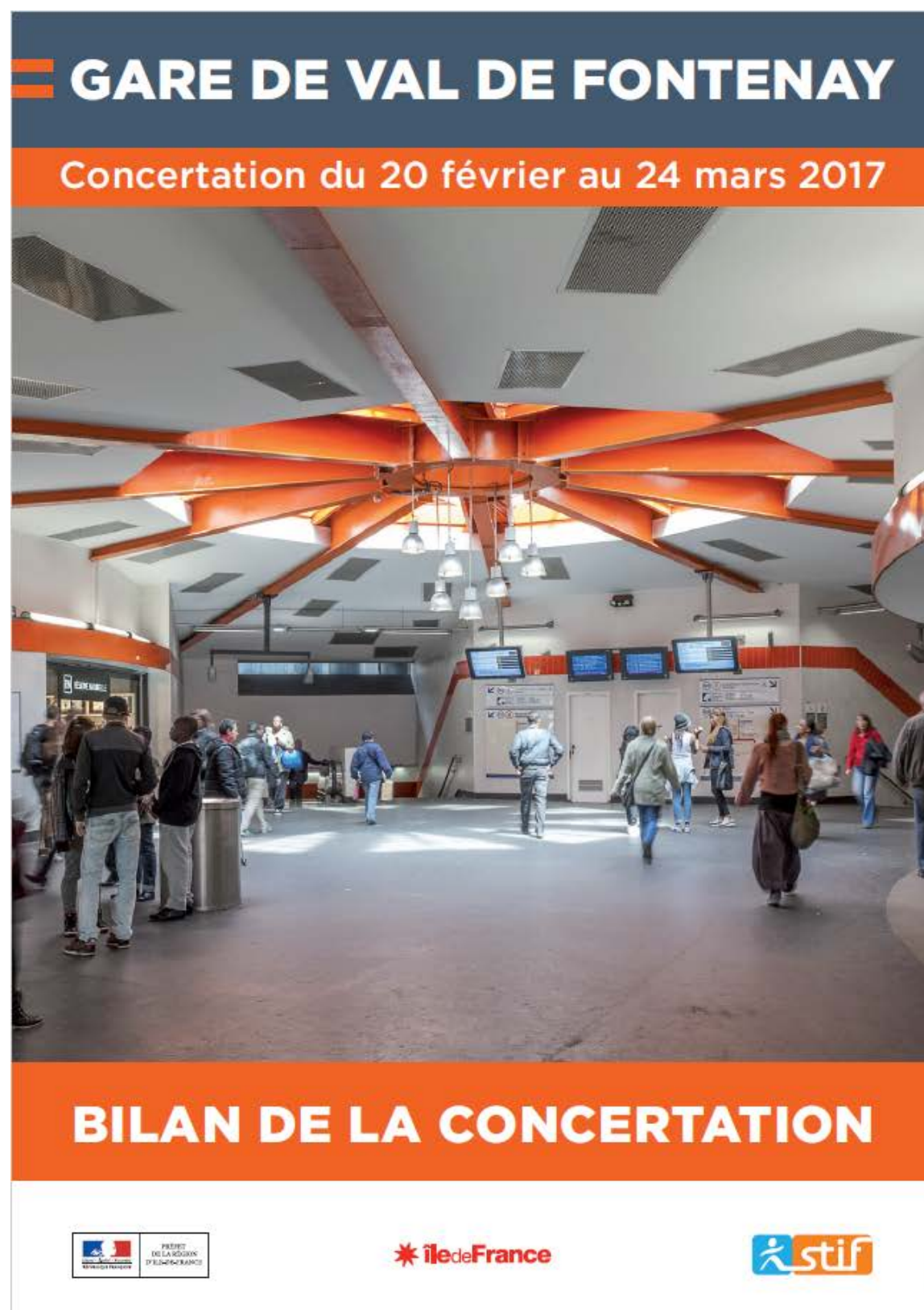
ARTICLE 3 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

Valérie PÉCRESSE

2. Bilan de la Concertation (20 février au 24 mars 2017)



LE PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION

Avec 100 000 voyageurs quotidiens et près de 10 000 à l'heure de pointe du matin, **Val de Fontenay est la première gare de l'est francilien**, accueillant les Trains-RER A et E et une dizaine de lignes de bus. **Cette position sera renforcée dans les années à venir** avec le développement de l'offre de transport (arrivée du Tram 1, du prolongement du Métro 1 et du Métro 15), et celle des projets urbains, estimés à 450 000 m² autour de la gare. À l'horizon 2030, la gare accueillera 70% de voyageurs supplémentaires. Actuellement, elle connaît des dysfonctionnements issus de sa conception il y a 40 ans, qui ne répond plus aux besoins de déplacements présents et futurs.

Le projet de réaménagement de la gare de Val de Fontenay vise à améliorer le fonctionnement de la gare actuelle et à accompagner l'augmentation de trafic induite par le développement de l'offre de transport et la dynamique urbaine du secteur. Il poursuit **quatre objectifs** principaux :

- > **Réorganiser et agrandir** les espaces de la gare ;
- > **Aménager les abords** en cohérence avec les projets de développement portés par les collectivités ;
- > Améliorer la **qualité de service** pour tous les voyageurs ;
- > **Concevoir un projet phasé** afin de pouvoir tenir compte des calendriers des nouvelles lignes de transports et des projets urbains à Val de Fontenay.

Le projet de réaménagement de la gare de Val de Fontenay concerne **les espaces à l'intérieur de la gare** pour améliorer les circulations des voyageurs et les correspondances, **et les espaces aux alentours de la gare** pour faciliter l'intermodalité (piétons, vélos, bus, etc.).

Concernant les aménagements autour de la gare, le STIF et les partenaires du projet ont entamé une réflexion sur l'intermodalité et **l'aménagement qualitatif de l'espace public** des entrées principales. Il s'agit en particulier de tous les éléments permettant aux voyageurs de rejoindre ou de quitter la gare ferroviaire quel que soit son mode : voiture, bus, marché à pied, vélos, etc.

Pour les aménagements dans la gare, **deux scénarios d'agrandissement et de réorganisation des espaces ferroviaires** sont envisagés : un scénario aérien et un scénario souterrain.

A ce stade des études, **le coût du projet est estimé entre 213 et 240 millions d'euros** selon le scénario retenu. La partie intermodalité coûte 23 millions d'euros quel que soit le scénario.

Maître d'ouvrage du projet en phase amont, le STIF pilote les études techniques de faisabilité. L'État, la Région Ile-de-France et le STIF sont les financeurs de ces études et de la concertation. Pour les études de schéma de principe, le financement est élargi à la ville de Fontenay-sous-Bois, au Département du Val-de-Marne et à la Société du Grand Paris.

Les études sont menées en concertation avec les collectivités locales (Ville de Fontenay-sous-Bois et Département du Val-de-Marne), et les opérateurs de transport (SNCF, RATP et SGP).

LE TERRITOIRE DE PROJET

La gare de Val de Fontenay se situe à **Fontenay-sous-Bois**, à proximité des communes de Montreuil, Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne, Rosny-sous-Bois et Neuilly-Plaisance. Elle est fréquentée par des voyageurs en provenance de toute l'Ile-de-France via les lignes de **transport desservant le secteur** (Trains-RER E et A et les lignes de bus).



LES PRÉCÉDENTES ÉTAPES

En novembre 2015, le STIF a engagé les études nécessaires à l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Ce dernier a été approuvé par le Conseil du STIF le 11 janvier 2017.



Partie 1

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du **20 février au 24 mars 2017** inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils d'information ont été mis en place.

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

- > Une **réunion sur invitation** avec les acteurs du territoire (élus, acteurs socio-économiques, associations, opérateurs de transport), à Fontenay-sous-Bois le 23 février 2017 ;
- > Deux **rencontres avec les voyageurs** à la gare de Val de Fontenay (21 février et 21 mars 2017) ;
- > Deux **ateliers balades** dans et autour de la gare de Val de Fontenay, sur inscription (le 9 mars 2017 de 12h à 14h et de 17h30 à 19h30).

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers plusieurs supports¹ :

- > Une plaquette d'information (8 pages) ;
- > Un flyer ;
- > Une affiche de la concertation ;
- > Des panneaux d'exposition ;
- > Un site Internet dédié (<http://www.reamenagement-gare-val-de-fontenay.fr>) ;
- > Les comptes Twitter et la page Facebook du STIF ;
- > Un communiqué presse.

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

- > Un **formulaire de dépôt d'avis** en ligne sur le site Internet dédié (<http://www.reamenagement-gare-val-de-fontenay.fr>) ;
- > Des **coupons T**, volets détachables inclus dans la plaquette d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes lors des rencontres de terrain ;
- > Des **fiches avis** disponibles lors des rencontres de terrain.

1. PRÉPARER LA CONCERTATION

La préparation de la concertation a fait l'objet de nombreux échanges entre le STIF, ses financeurs (la Région Île-de-France et l'État), les opérateurs de transports, et les élus et les services techniques de Fontenay-sous-Bois et du Département du Val-de-Marne. Deux comités de concertation ont été organisés avec les partenaires le 28 novembre 2016 et le 31 janvier 2017.

2. ANNONCER LA CONCERTATION ET INFORMER SUR LE PROJET

Les modalités de la concertation et la présentation du projet ont été portées à la connaissance du public par différents moyens.

1. Voir en annexe n°1

2.1. La campagne d'affichage

Deux types d'affiches ont été diffusés : l'une annonçant les modalités de la concertation et l'autre détaillant les caractéristiques du projet.

70 affiches d'information (40x60 cm) ont été envoyées aux collectivités demandeuses (Fontenay-sous-Bois, Neuilly-Plaisance, Rosny-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne).

160 affiches annonçant la concertation (format A4) ont été installées dans les bus RATP 122, 301, 514, 116, 118, 124 et N34.

15 affiches annonçant la concertation (format 62x100 cm) ont été installées dans les gares du Train-RER A situées sur la branche Châtelet — Marne-la-Vallée-Chessy².

10 affiches de quatre formats différents (100x150cm, 150x 100 cm, 150x50cm, 200x150cm) ont été installées en différents lieux de la gare de Val de Fontenay pour informer de la tenue de la concertation.

>> Au total, plus de 1 350 affiches ont été posées.



2. Châtelet-Les Halles ; Gare de Lyon, Nation, Vincennes, Val de Fontenay, Neuilly-Plaisance, Bry-sur-Marne, Noisy-le-Grand — Mont d'Est, Noisy — Champs, Noisiel, Lognes, Torcy, Bussey-Saint-Georges, Val d'Europe, Marne-la-Vallée-Chessy.

2.2. Le kit d'information

Un kit d'information a été envoyé aux partenaires du projet et aux acteurs du territoire (l'État, la Région Île-de-France, la SNCF, la RATP, le Département du Val-de-Marne, les Villes de Fontenay-sous-Bois, de Neuilly-Plaisance, de Rosny-sous-Bois et de Montreuil).

Il comprenait :

- > Le flyer d'information ;
- > La plaquette d'information ;
- > Une carte des aménagements autour de la gare ;
- > Une carte du scénario aérien ;
- > Une carte du scénario souterrain.

Plusieurs articles sont parus dans la presse des collectivités et des partenaires suite à la diffusion du kit d'information³. Des actualités ont été publiées sur les sites de :

- > La Région Île-de-France
- > Le Département du Val de Marne
- > Le blog du RER A
- > La Ville de Fontenay-sous-Bois
- > La Ville de Neuilly-Plaisance

Deux numéros du magazine bimensuel de Fontenay-sous-Bois comportaient chacun un article rédigé sur la base du kit d'information (le n° 136 - 30 janvier au 12 février 2017, et le n° 137 - 13 au 26 février 2017).

Le panneau lumineux situé devant la gare Val de Fontenay a diffusé un message annonçant la concertation, du 13 février au 24 mars. Le message était « CONCERTATION PUBLIQUE VAL DE FONTENAY DU 20 FEVRIER AU 24 MARS 2017 ».

2.3. La presse nationale, régionale et locale

Un communiqué de presse a été diffusé par le STIF à partir du 27 février 2017 aux médias suivants :

- > Presse quotidienne nationale et éditions locales (Le Parisien, Libération, le Monde...) ;
- > Presse quotidienne gratuite (20 minutes, métro...) ;
- > Presse professionnelle (Ville Rail et Transports, La vie du Rail...) ;
- > Presse économique (Les Echos, La tribune...) ;
- > Agences de presse (AFP, Reuters...) ;
- > Radios nationales et locales.

Le communiqué de presse précisait les dates et les modalités de la concertation, les outils mis à la disposition du public pour s'informer et participer, et présentait le projet (caractéristiques, objectifs, calendrier et coût).

2.4. La plaquette d'information

Une plaquette d'information de 8 pages, avec un coupon T détachable, a été diffusée à **36 350 exemplaires** dans le territoire, via des opérations de tractage, de boitage et de mise à disposition du public.

La plaquette était le support de référence d'information sur le projet. Elle rappelait le contexte, les enjeux et les objectifs du projet, et présentait les principales caractéristiques des aménagements intermodaux et des deux scénarios d'aménagement des espaces ferroviaires. Elle détaillait aussi les objectifs de la concertation et ses modalités.

3. En annexes du présent bilan



Elle a été déposée **dans les boîtes aux lettres** :

- > de l'ensemble des habitants de Fontenay-sous-Bois (25 700 exemplaires) ;
- > dans un périmètre de 800 mètres autour de la gare de Val de Fontenay, afin de toucher les riverains proches de la gare, habitant les villes de Rosny-sous-Bois (2000 exemplaires), Le Perreux-sur-Marne (3 500 exemplaires) et Neuilly-Plaisance (800 exemplaires).

>> Au total, **32 000 foyers** ont reçu la plaquette du projet.

Elle a été **distribuée aux partenaires du projet pour une mise à disposition du public** :

- > dans les collectivités concernées par le projet : hôtels de ville des communes (1200 à Fontenay-sous-Bois, 150 à Rosny-sous-Bois, 150 à Neuilly-Plaisance, 200 au Perreux-sur-Marne, 350 à Montreuil-sous-Bois et 150 à Nogent-sur-Marne, soit au total 2200 exemplaires), hôtel d'agglomération d'Est Ensemble (50 exemplaires), Départements du Val-de-Marne (50 exemplaires) et de Seine Saint-Denis (150 exemplaires), Région Ile-de-France (50 exemplaires), État (50 exemplaires) ;
- > chez les partenaires (50 exemplaires au STIF, à la Société du Grand Paris, à SNCF Mobilités et SNCF Réseau, à l'Établissement Public Foncier de la Région Ile-de-France (EPFIF) et 150 exemplaires à la RATP) ;

>> Au total, **2 950 exemplaires** de la plaquette ont été envoyés aux collectivités et partenaires du projet.

Elle a été distribuée lors des rencontres voyageurs en **gare de Val de Fontenay** :

- > Le 21 février 2017, 650 exemplaires ont été distribués ;
- > Le 21 mars 2017, 750 exemplaires ont été distribués.

>> Au total, **1 400 exemplaires** de la plaquette ont été distribués lors des rencontres voyageurs.



2.5. Le flyer d'information

Le **flyer d'information** expliquait brièvement les enjeux du projet et détaillait les dates et objets des rencontres de la concertation.

Il a été tracté aux abords de la gare Val de Fontenay le 20 février et le 2 mars 2017, et devant le centre commercial Auchan le 25 février 2017.

>> Au total, **4 600 flyers** ont été distribués.

2.6. Les panneaux d'exposition

Des **panneaux d'exposition**⁴ ont été exposés lors des rencontres avec le public. Ils présentaient de manière synthétique le projet (caractéristiques, objectifs) et les modalités de la concertation.

2.6. Le site internet

Un **site Internet dédié au projet** (<http://www.reamenagement-gare-val-de-fontenay.fr>) a été mis en ligne le 17 février 2017. Il propose une information complète sur le projet et la démarche de concertation, ainsi qu'un film de présentation du projet. Il a reçu **1 080 visites** durant la période de la concertation, du 20 février au 24 mars 2017.

Différents documents sont proposés en téléchargement sur le site internet :

- > **Les outils de présentation du projet** : les outils d'information (les panneaux d'exposition, le flyer, la plaquette, l'affiche), le Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) ;
- > **Les documents relatifs aux rencontres publiques** : comptes rendus des rencontres publiques, diaporama de présentation de la réunion du 23 février, cartes mises à disposition lors des ateliers-balades (carte des propositions d'aménagement et de services autour de la gare, carte du scénario aérien, carte du scénario souterrain) ;
- > **Le communiqué de presse.**

Le site a également donné la possibilité aux internautes de laisser un avis sur le projet tout au long de la concertation.

Le site reste ouvert après la fin de la concertation, donnant la possibilité à chacun de continuer à s'informer sur le projet, de consulter les documents de la concertation, ainsi que le film de présentation du projet.

4. Document disponible en annexe

2.6. Les réseaux sociaux

La concertation a été annoncée sur la page Facebook du STIF le 20 février et le 15 mars 2017. Elle a été relayée sur le fil Twitter du STIF les 20 et 21 février 2017 pour annoncer l'ouverture de la concertation, les 1er, 15 et 23 mars pour inviter à participer à la concertation, le 9 mars pour évoquer l'atelier balade, le 18 avril 2017 pour remercier l'ensemble des participants.

2.7. Le film de présentation du projet

Un film de présentation du projet a été mis en ligne sur le site Internet le 22 février 2017. Il rappelle le contexte, les enjeux et les objectifs du projet, présente les principales caractéristiques des deux scénarios d'aménagement de la gare, ainsi que les aménagements prévus. Il invitait à participer à la concertation. Il a également été diffusé lors des rencontres avec le public.

3. PARTICIPER À LA CONCERTATION

3.1. Échanger

Afin de toucher les différents publics concernés, le STIF a proposé d'organiser trois types de rencontres : une réunion sur invitation avec les acteurs du territoire, deux rencontres voyageurs et deux ateliers-balades. Au cours de ces rencontres, des plaquettes d'information ont été distribuées, et des contributions écrites ont été recueillies.



> **La réunion avec les acteurs du territoire** sur invitation a rassemblé⁵ les personnes relais du territoire (élus, associations, partenaires techniques, acteurs socio-économiques) pour leur permettre d'échanger sur le projet avec le maître d'ouvrage. Cette réunion s'est déroulée le **23 février 2017, de 19h30 à 21h30**, à l'Hôtel de Ville de Fontenay-sous-Bois, et a réuni une **trentaine de participants**. La réunion a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et en annexe du présent bilan.

La réunion s'est déroulée en quatre temps :

- > Ouverture par Jean-Philippe GAUTRAIS, maire de Fontenay-sous-Bois ;
- > Présentation du projet par le STIF⁶ ;
- > Temps d'échange avec les participants ;
- > Clôture de la réunion.

La tribune était composée de représentants du STIF⁷.



> **Deux rencontres avec les voyageurs** ont été organisées à la gare Val de Fontenay le **21 février 2017** et le **21 mars 2017**. Une exposition était disposée dans le bâtiment voyageurs principal avec la diffusion du film du projet. L'équipe projet du STIF est allée à la rencontre des usagers, dans le bâtiment voyageurs, aux sorties à l'est, au niveau de la gare routière, pour les informer sur le projet et la concertation à l'aide de la plaquette d'information et du flyer. **1 400 plaquettes** ont été distribuées à ces occasions. Ces rencontres ont permis de recueillir les remarques et suggestions des voyageurs. Les deux rencontres voyageurs ont fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et en annexe du présent bilan.

5. Voir Annexe n°2

6. Voir Annexe n°2

7. Alexandre BERNUSSET, directeur adjoint des Projets d'Investissement (DPI) ; Gilles FOURT, chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles (PFP), DPI ; Thomas GREFFIER, chef de projet, PFP, DPI ; Anne DESCOS, chargée de mission, pôle information concertation, DPI.



> **Deux ateliers-balades** ont eu lieu à Fontenay-sous-Bois le **9 mars 2017** : le premier de 12h à 14h, le second de 17h30 à 19h30. Après une visite de la gare, les participants, réunis dans une salle à proximité, étaient invités à travailler en sous-groupes et à formuler avis, suggestions et questionnements sur le projet. Une exposition était disposée à l'entrée de la salle pour informer les participants.

Les ateliers-balades se sont déroulés en quatre temps :

- > Visite de la gare, avec audioguides et guidée par l'équipe projet STIF ;
- > Projection du film de présentation du projet ;
- > Travail en sous-groupes sur trois thématiques (diagnostic de l'existant, intermodalité et scénarios d'aménagement des espaces ferroviaires) ;
- > Mise en commun et questions réponses.

La tribune était composée de représentants du STIF.



>> Les ateliers balade ont rassemblé **une quarantaine de participants au total** (22 au premier et 16 au deuxième).

Chaque atelier balade a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et en annexe du présent bilan.

3.2. Contribuer

Les contributions des participants ont pu prendre différentes formes : soit à l'oral par la prise de parole lors des rencontres publiques, soit à l'écrit via le dépôt d'avis sur le formulaire en ligne du site Internet, via le coupon T, via les fiches avis déposées lors des rencontres publiques, via un courrier adressé au STIF.

> Un espace sur le **site Internet** a permis à ceux qui le souhaitent de déposer un avis auquel pouvait être associée une pièce jointe. Les avis dont les contributeurs ont autorisé la publication apparaissent sur le site. Au 24 mars 2017, sur les **153 avis déposés sur le site** et pris en compte dans le bilan, seuls 100 avis ont reçu l'accord de leur rédacteur pour être publiés sur le site. Parmi les contributeurs figurent :

- > l'association Métro Rigollots — Val de Fontenay
- > Partage la rue 94
- > Gildas LECOQ, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois et président du groupe « Ensemble réveillons Fontenay »

> **Des coupons T**, volets détachables inclus dans la plaquette d'information, ont permis à chacun d'exprimer son avis sur le projet pendant la période de concertation. Les contributeurs pouvaient soit déposer leur avis dans les urnes prévues à cet effet lors des rencontres, soit le renvoyer gratuitement par voie postale⁸. Entre le 20 février et le 24 mars 2017, **259 cartes T** ont été renvoyées.

> Des **fiches avis** étaient mises à disposition du public lors des rencontres publiques. Au total, **16 avis** ont été recueillis de cette manière lors des rencontres avec les voyageurs.

8. La carte T permet au contributeur de ne pas payer l'affranchissement postal, lequel est assumé par l'émetteur, le STIF.

> **5 contributions** ont également été recueillies, adressées soit en pièce jointe d'un avis sur le site Internet, soit par courrier au STIF. Elles sont disponibles en annexes du présent bilan.

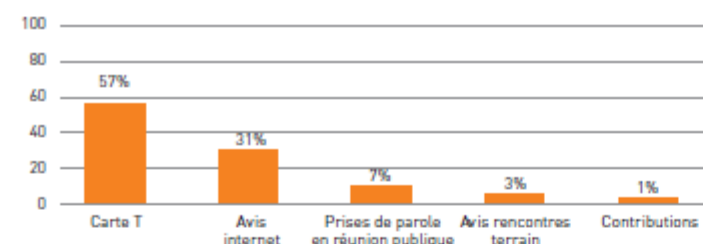
Les contributeurs sont :

- > Le Département du Val-de-Marne ;
- > L'association principale pour le Plan Ile-de-France (PLIDF) ;
- > Immochan France ;
- > L'association des usagers des transports d'Ile-de-France (AUT) ;
- > Un particulier.

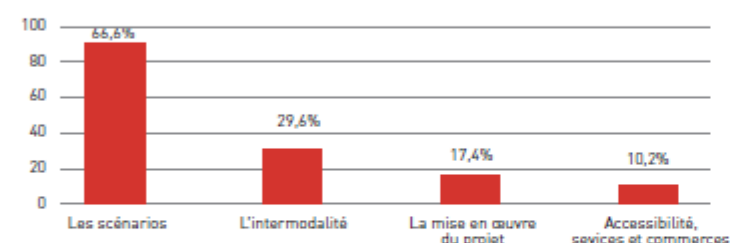
Tableau récapitulatif du nombre et du type d'avis écrits et oraux recueillis pendant la concertation

Modalités d'expression des avis recueillis	Avis exprimés
Cartes T renvoyées par courrier	282
Avis déposés sur le site Internet	155
Prises de parole en réunion publique	37
Avis déposés lors des rencontres de terrain	16
Contributions	5
TOTAL	495

Modalités d'expression du public



Répartition thématique des avis



A noter que lorsqu'un avis aborde plusieurs sujets, il est comptabilisé dans plusieurs thématiques.



Partie 2

SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation. Ils sont regroupés par thématiques, qui sont hiérarchisées selon leur occurrence. Les verbatim illustrent les propos. Non exhaustifs, ils proviennent de cinq sources : des cartes T, des prises de position lors des rencontres publiques, des fiches avis utilisées lors des rencontres voyageurs, des avis publiés sur le site Internet et des contributions écrites. Lorsque les verbatim ont été prononcés par des élus ou des représentants associatifs, il est précisé à quel titre ils s'expriment. Lorsque ce sont des paroles de citoyens, leur anonymat est respecté et la mention « un [ou des] participant(s) / contributeur(s) » est ajoutée. Les réponses de la maîtrise d'ouvrage et/ou de certains partenaires apparaissant dans les encadrés orange sont issues des rencontres publiques et parfois du DOCP.

1. UN PROJET ATTENDU ET SOUTENU

1.1. Une opportunité du projet reconnue

De nombreux participants **partagent l'opportunité du projet** qu'ils estiment indispensable à l'amélioration de la gare Val de Fontenay.

« Très bonne Initiative »

« J'aime beaucoup ce projet et les efforts mis en œuvre pour améliorer cette gare qui devient de plus en plus importante. J'ai hâte de voir la suite du projet et les changements concrets qu'il va apporter »

« Tout est bien pensé, vision futuriste pour le confort des usagers »

« Plus que nécessaire et urgent afin que les usagers des transports de l'est de l'Ile-de-France (...) arrêtent d'être les parents pauvres des transports publics »

« Je porte un avis favorable et positif sur le projet de rénovation de la gare de Val de Fontenay. Il permettra de mieux connecter l'Est parisien »

Le **Département du Val-de-Marne** affirme son soutien à un projet qui « contribuera à conforter le 1^{er} pôle de transport de l'est parisien », et rappelle « son engagement aux côtés des partenaires que sont l'État, la Région Ile-de-France, la Société du Grand Paris, la Ville de Fontenay-sous-Bois et le STIF, dans le financement des études de schéma de principe et de l'enquête publique du pôle d'échanges multimodal de Val-de-Fontenay ».

Jean-Philippe GAUTRAIS, maire de Fontenay-sous-Bois souligne « l'importance du réaménagement du pôle gare de Val de Fontenay à l'échelle de la ville et de l'Ile-de-France, puisqu'il s'agit à la fois de la première gare de l'est parisien et d'un pôle de développement économique ».

Yoann RISPAL, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, conseiller territorial de l'établissement public territorial (EPT) « Paris Est Marne et Bois » et président de la commission **Mobilité de l'EPT**, estime que « Le projet est vital pour la ville ».

Gildas LECOQ, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, président du groupe « Ensemble réveillons Fontenay », indique qu'il « est nécessaire de réorganiser et d'agrandir les espaces de cette gare en fonction du nombre de voyageurs qui y transiteront d'ici quelques années ».

Pierre ZOPARDI, secrétaire général de L'Office Français de Protection des Réfugiés et des Apatrides (OFPRA), estime que « le projet répond aux problématiques identifiées par le diagnostic ».

Sophie FAGART, directrice des opérations de site d'Immochan, confirme « l'opportunité que représente le projet pour le centre commercial, quel que soit le scénario choisi ».

François DEMEURÉ, directeur immobilier adjoint France à la Société générale, se dit « satisfait de ce projet d'envergure ».

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots - Val de Fontenay, souligne « l'implication de son association en faveur du projet de réaménagement de la gare de Val de Fontenay ».

L'**association des usagers des transports (AUT) - d'Ile-de-France** approuve « le principe du réaménagement de la gare de Val-de-Fontenay afin de mettre ce pôle en conformité avec le rôle majeur qu'il joue dès à présent dans les transports franciliens et pour anticiper son rôle futur ».

Quelques participants **contestent l'intérêt du projet** qu'ils estiment trop ambitieux ou coûteux.

« Il aurait été plus judicieux d'investir cet argent public autrement »

« Encore un projet pharaonique pour satisfaire l'égo de certains »

« La notion de pôle de trafic (...) apparaît largement périmée car ce dont le public a besoin est un transport de proximité »

1.2. Des objectifs partagés

1.2.1. Anticiper la hausse de la fréquentation, avec l'arrivée de nouveaux transports en commun et de nouveaux projets urbains

De nombreux participants estiment le projet indispensable dans un contexte de **développement urbain** et de **raccordement de plusieurs projets de transports en commun à Val de Fontenay** (Métros 1 et 15, Tram 1), lesquels devraient entraîner une forte hausse de fréquentation de la gare dans les années à venir.

« Nécessaire avec l'accroissement de la population et de ce fait, celui des usagers »

« La modernisation de cette gare est nécessaire pour (...) accueillir un flux de passagers qui augmentera de 70% d'ici 2030 »

« Dans une situation où les pics de pollution et les embouteillages se multiplient, et avec l'arrivée de plusieurs milliers de nouveaux salariés au Val de Fontenay, le réaménagement de la gare, ainsi que l'arrivée de la ligne 15 et de la ligne 1, deviennent des urgences absolues »

« Je souhaite le réaménagement de la gare de Val de Fontenay rapidement afin qu'elle puisse accueillir les nouvelles correspondances avec les lignes 1 & 15 du métro et la ligne de tram T1 »

Jean-Philippe GAUTRAIS, maire de Fontenay-sous-Bois rappelle « l'importance du projet pour rendre la gare actuelle moins dangereuse, notamment dans la perspective de l'arrivée des lignes 1 et 15 du métro et du tramway T1 ».

Gildas LECOQ, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, président du groupe « Ensemble réveillons Fontenay », estime « important d'agir aujourd'hui pour adapter notamment la gare RER du Val de Fontenay aux préoccupations actuelles mais surtout de prévoir son organisation à l'horizon 2030, date à laquelle la gare de Val de Fontenay verra sa fréquentation augmenter de 70% en raison de l'arrivée des futurs projets de transports (ligne 15, Ligne 1...) mais surtout du développement urbain du quartier ».

Sophie FAGART, Directrice des opérations de sites pour Immochan France, considère « essentiel d'articuler le réaménagement de la gare avec les projets urbains en cours d'émergence, notamment à l'Ouest de l'équipement ».

1.2.2. Améliorer les correspondances entre les Trains-RER E et A, le confort et la sécurité des voyageurs

Plusieurs participants soutiennent le projet en pointant notamment l'amélioration qu'il propose des correspondances entre les Trains-RER E et A.

- « C'est une vraie galère : connectons RER A et E + bus, accès mécaniques (...) les travaux d'amélioration de la gare sont une nécessité »
- « Actuellement en heures de pointes, il faut 2 à 3 minutes pour passer du quai RER E au quai RER A alors qu'il n'y a que 20 mètres d'escaliers/escalator »
- « Un accès direct vers la sortie depuis le RER E est primordial pour ne pas ajouter de la circulation sur le quai du RER A inutilement »

Quelques participants estiment que « le fait qu'à l'arrêt des nouvelles rames du RER E, leurs portes se retrouvent face aux murs bordant les escaliers du quai », contribue à gêner les correspondances. Ils demandent que le projet y remédie.

Pierre ZOPARDI, secrétaire général de L'Office Français de Protection des Réfugiés et des Apatrides (OFPRA), attend du projet « une solution aux difficultés de saturation des escaliers souterrains à la sortie du train ».

D'autres voient dans le projet de réaménagement de la gare de Val de Fontenay une opportunité d'améliorer le confort et la sécurité des voyageurs, en remédiant à la saturation de la gare.

- « Le projet de réaménagement de la gare de Val-de-Fontenay est à réaliser en urgence compte-tenu de l'inconfort actuel pour les usagers, dû à l'exiguïté des accès aux quais du RER E et des sorties côté Est ainsi que de la dangerosité actuelle des lieux en cas de perturbation du trafic »
- « L'espace gare n'est pas assez grand en vue des deux RER (E et A) »
- « Je trouve ça vraiment génial sachant que j'emprunte le RER A au quotidien et le nombre de personnes est impressionnant de 6h-8h »

1.2.3. Améliorer le lien entre les quartiers est et ouest de Fontenay-sous-Bois

De nombreux participants considèrent le projet comme l'opportunité d'améliorer le lien entre les quartiers de Fontenay-sous-Bois aujourd'hui séparés par les infrastructures ferroviaires et autoroutières.

- « Depuis des décennies la ville de Fontenay est coupée en deux par la A86 et le RER E, la seule jonction entre ces deux parties étant le passage souterrain de l'avenue Louison Bobet (...) Il faut donc aussi saisir l'opportunité du réaménagement de la gare pour réunir les deux parties de la ville »
- « Permettre un accès est/ouest sans billet »
- « Plus largement cette gare doit faciliter des liaisons naturelles avec le quartier des Alouettes actuellement coupé de la ville »

Jean-Philippe GAUTRAIS, maire de Fontenay-sous-Bois estime que le « terme « pôle » évoque à la fois le projet de transport et le projet urbain qui vise à relier au reste de la ville les habitants du quartier des Alouettes et ceux du grand ensemble de Val de Fontenay ».

Yoann RISPAL, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, conseiller territorial de l'EPT « Paris Est Marne et Bois » et président de la commission Mobilité de l'EPT, estime que « le projet (...) permet de refaire le lien entre deux parties de la ville séparée par la voie ferrée et l'A86 ».

Sophie FAGART, Directrice des opérations de sites pour Immochan France, exprime sa « crainte d'un éventuel déséquilibre entre le traitement de la gare de Val de Fontenay actuelle et le nouveau pôle créé à l'est ». Elle s'inquiète du « dimensionnement et [de] la fonctionnalité des espaces publics et des connexions piétonnes envisagés par les 2 scénarii proposés à la concertation ». Elle les juge notamment « très insuffisamment étudiés et calibrés pour permettre de satisfaire aux exigences de gestion des flux piétons actuels (...) et futurs, entre les quartiers et la gare ».

- Le STIF indique qu'il souhaite travailler avec Immochan et la Ville sur la question du lien entre la gare et le centre commercial, et sur la complémentarité de l'offre. Concernant les accès, il indique que l'accès ouest restera le plus emprunté.

1.3. Des craintes exprimées sur l'ambition du projet au regard des enjeux urbains et de transport à venir

Plusieurs participants craignent que le projet de réaménagement de Val de Fontenay soit insuffisant s'il ne prévoit pas d'élargir les quais actuels du Train-RER E.

- « Les voies restent aussi étroites donc le résultat ne sera pas je pense au rendez-vous, car la majorité des difficultés viennent de cette mauvaise implantation de la gare au milieu d'une autoroute »
- « Si vous ne trouvez pas une solution pour élargir les quais, ça ne fonctionnera pas à mon avis, avec la seule adjonction d'accès supplémentaires... (...) Vu l'ampleur des travaux à venir, ne pas considérer cette question me paraît dangereux »
- « Les quais du RER E sont trop étroits et dangereux »
- « Je m'interroge sur (...) l'élargissement des quais du RER E. (...) Si l'on rajoute de nouveaux flux vers le métro, j'ai le sentiment que les croisements vont devenir de plus en plus difficiles, et dangereux de surcroît avec les directs qui passent »
- « Grignoter les bas-côtés séparant les voies extérieures SNCF et A86 pour déplacer les voies SNCF extérieures de sorte à pouvoir élargir les quais SNCF qui sont trop étroits et dangereux (on doit pouvoir gagner 1 m de largeur pour chaque quai) »

L'association PLIDF demande elle aussi un « élargissement des quais du RER E ».

D'autres s'inquiètent de la capacité du bâtiment voyageur ouest actuel à accueillir des usagers supplémentaires.

- « La salle d'échange existante qui n'est pas très grande (côté futur bâtiment voyageurs Ouest) pourra-t-elle accueillir sans agrandissement un flux voyageurs conséquent supplémentaire ? »
- « Est-ce que le bâtiment voyageur Ouest sera suffisamment dimensionné pour faire face à ce nouveau flux de voyageur ? »

- Le STIF explique que la situation géographique est très contrainte à Val de Fontenay, les quais du Train-RER E étant encastrés entre les voies de l'A86. Elargir les quais du Train-RER E serait très coûteux et complexe en phase travaux. Par contre, dans les deux scénarios d'aménagement des espaces ferroviaires, il est prévu d'augmenter le nombre d'escaliers fixes et mécaniques et d'ajouter des ascenseurs, ce qui accroîtra le nombre de points de sortie sur les quais du Train-RER E et améliorera la fluidité.

2. L'INTERMODALITÉ

2.1. La gare routière et les bus

A noter, plusieurs participants (dont beaucoup lors des ateliers balades à Val de Fontenay) soulignent le bon fonctionnement actuel de la gare routière : sa localisation est jugée « pertinente », les « informations voyageurs lisibles », et son confort adapté à la « protection contre les intempéries ». Quelques-uns regrettent toutefois que « la présence de voitures non verbalisées sur les voies dédiées aux bus gêne leur circulation ».

2.1.1. Dédoubler la gare routière à l'horizon 2030

Si quelques-uns estiment qu'il est possible de simplement « conserver la gare routière actuelle », beaucoup voient un intérêt à la dédoubler à l'est et à l'ouest de Val de Fontenay.

- « Conserver la gare routière à l'ouest pour les bus à destination de Vincennes et Paris, et créer un nouveau pôle bus à l'est pour les lignes allant à l'est »
- « Considérant la distance entre les pôles Ouest et Est, il serait opportun que les arrêts de bus soient dupliqués sur les deux accès de la gare (Ouest et Est) »
- « Il faut envisager deux implantations de gares routières, celle actuelle est déjà engorgée et le nombre de bus ne répond pas à la demande des voyageurs »
- « Création de bus côté De Latre de Tassigny »

Jean-Philippe GAUTRAIS, maire de Fontenay-sous-Bois, invite à « imaginer une gare routière multipolaire, et non pas seulement sur une logique est / ouest ».

- Le STIF indique que le réaménagement de Val de Fontenay, quel que soit le scénario, pose la question de la localisation de la gare routière au regard de plusieurs éléments :
 - les nouvelles fonctionnalités offertes et l'amélioration des conditions d'accès proposés par les aménagements des espaces ferroviaires ;
 - les nouvelles offres de transport desservant la gare, implantées majoritairement du côté Est de celle-ci (Tram 1, Métros 1 et 15) ;
 - l'espace physique à disposition autour de la gare, pour accueillir un nombre plus important de lignes, notamment au regard des projets de développement urbains portés par les collectivités.

La réflexion sur le réaménagement de la gare routière est envisagée à deux horizons successifs :

- jusqu'à l'horizon de mise en service des Métros 1 et 15 ;
- à long terme.

En effet, les travaux envisagés dans le secteur du Péri-pôle (au nord-est de la gare), liés aux Métros 1 et 15, ne permettent pas d'envisager l'aménagement d'un espace pour l'accueil des lignes de bus sur ce secteur avant achèvement de ces travaux. Ainsi, durant cette phase « transitoire », l'ensemble de l'offre bus devra être positionné côté ouest de la gare.

2.1.2. Renforcer les lignes de bus actuelles

Plusieurs participants demandent un **renforcement de l'offre actuelle de bus et la réorganisation de leurs parcours** pour anticiper les afflux futurs de voyageurs à Val de Fontenay.

- « Les parcours des bus du secteur devront être repensés et adaptés à la future configuration de la gare »
- « Plus de bus, (...) et une nouvelle ligne de bus qui fait Torcy RER, Bry sur Marne RER, Neuilly-Plaisance RER, Val de Fontenay RER »
- « Repenser l'ensemble des itinéraires bus à l'aune du déplacement du centre de gravité entraîné par la création des stations M1, M15 et du terminus de tramway »
- « Les liaisons bus 116 devraient être renforcées (les bus actuellement sont rares, et leur trajet n'est pas direct) »

Gildas LECOQ, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, président du groupe « Ensemble réveillons Fontenay », souhaite un « renforcement en ligne de bus et notamment sur la ligne de crête où la liaison Montreuil-Nogent est inexistante ».

Yoann RISPAL, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, conseiller territorial de l'EPT « Paris Est Marne et Bois » et président de la commission Mobilité de l'EPT, rappelle qu'au cours de « la concertation sur le prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay, le STIF s'était engagé à répondre à la demande du territoire concernant le renfort de l'offre bus (notamment 118, 124, etc.) ». Il regrette que « depuis lors, aucune évolution n'ait eu lieu ».

- Le STIF indique que le travail fin sur les bus sera réalisé dans les phases d'études ultérieures. Il est possible d'affirmer à ce stade qu'il y aura davantage de bus pour répondre à la hausse de la fréquentation.
- Le sujet des bus a également été évoqué durant la concertation sur le prolongement du Métro 1 à Val de Fontenay. Le STIF s'était alors engagé à étudier les solutions pouvant améliorer à court terme le quotidien des usagers. Le STIF apportera des éléments de réponses à ce sujet dans le cadre de la concertation qui a été menée sur le « Grand Paris des Bus » et au cours de laquelle ces demandes ont été réitérées.

2.2. Les modes actifs (vélos, piétons)

2.2.1. Le stationnement vélo

Beaucoup de participants, dont l'association Partage ta rue 94, insistent sur la **nécessité de développer un stationnement sécurisé, couvert et à proximité des accès de la gare** pour les vélos, de type Véligo par exemple.

- « Mettre en place des parkings sécurisés, notamment pour les vélos électriques, et les placer à proximité de la gare, pour qu'ils soient vraiment utilisés »
- « Du stationnement vélo en gare, suffisamment dimensionné, couvert, proche de l'entrée de la gare : des arceaux vélos à gogo (...) Des schémas grand public rappelant comment protéger son vélo du vol seraient appréciés »
- « Il semble important (...) de proposer un stationnement vélo sécurisé (avec accès à code, avec gardien ou autre) comme cela se fait dans d'autres gares »
- « Il faut (...) des vrais parkings véligo sécurisés, pas des abris ouverts aux voleurs comme au RER de Fontenay-sous-Bois »

Quelques-uns demandent l'extension du réseau **Vélib** jusqu'à Val de Fontenay.

« *Merci de bien penser à réaliser (...) au moins une station Vélib', afin de relier les autres stations Vélib' qui sont de l'autre côté de Fontenay-sous-Bois, voire Nogent* »
 « *N'oublions pas les stations pour les vélib'* »

D'autres participants, dont l'association **Partage ta rue 94**, relèvent par ailleurs l'insuffisance **actuelle des stationnements pour les vélos** aux différentes entrées de la gare de Val de Fontenay.

« *Pas suffisamment d'emplacements vélos (et les arceaux ne sont pas suffisamment espacés)* »
 « *Des parcs à vélos manquent du côté «Quartier des Alouettes» en face du bâtiment AXA* »
 « *Saturation du parking vélo de l'entrée ouest* »
 « *Les parkings à vélo commencent à saturer (...) [à] l'accès sud-est en particulier* »
 « *Lors du dernier réaménagement de cette gare, on a supprimé l'abri situé devant pour mettre des arceaux derrière la gare, non abrités, et accessibles uniquement par un sens interdit sauf bus* »
 « *L'accès côté sortie 4 (allée des sablons, qui mène à l'avenue Carnot) est totalement inadapté pour les (...) les vélos* »

Le **Département du Val-de-Marne** demande qu'une « *politique ambitieuse* » soit menée « *pour encourager la pratique du vélo par la mise en place de stationnements vélos capacitaires à hauteur de 950 places* ».

Le STIF indique que les stationnements vélos sont envisagés :
 - au niveau de chaque accès de la gare (ouest, sud-est, nord-est) ;
 - de manière évolutive de sorte à répondre aux besoins identifiés par le STIF, tout en permettant une augmentation à terme à la hauteur des prévisions du Département du Val-de-Marne.

Les consignes vélos seront implantées, à l'est comme à l'ouest, de préférence dans les bâtiments voyageurs. Les abris seront localisés de façon à être visibles et facilement accessibles depuis les bâtiments voyageurs et les itinéraires vélos. Des stationnements de vélos libre-service pourront également être implantés au besoin.

2.2.2. Les cheminements en vélo

Plusieurs participants demandent que le réaménagement de la gare Val de Fontenay soit l'occasion de **mieux prendre en considération ses accès cyclables**.

« *On doit penser ces gares de zones urbaines comme prioritairement accessibles aux vélos* »
 « *Mise en place généralisée de la démarche du Code de la rue (...) : généralisation des doubles sens cyclables, zones 30, zones de rencontre, cédez le passage cycliste au feu* »
 « *Il faut prévoir des aménagements qui prennent en compte (...) le vélo* »
 « *Avec l'arrivée du Tramway T1, la création d'aménagements pour les vélos est un sujet important* »
 « *Des bandes cyclables manquent pour rejoindre la gare. Nous sommes contraints de nous faufiler sur les trottoirs* »

Certains identifient précisément **des itinéraires d'accès à la gare aujourd'hui problématiques** pour les vélos.

« *Les accès en vélo sont (...) dangereux par les avenues* »
 « *Les accès à la gare du côté du Perreux (quartier des Alouettes et Joncs Marins) (...) les abords des deux boulevards à forte circulation sur plusieurs voies à sens unique sont impropres à assurer un accès piéton et vélo, pour un nombre d'usagers renforcé, en toute sécurité* »
 « *Attention, déplacements vélos : sujet primordial côté Est, actuellement pas de voies dédiées pour descendre vers Neuilly ou Le Perreux* »
 « *Le rond-point vers l'Avenue Carnot est super dangereux pour les vélos, et pourtant les trottoirs me paraissent assez larges pour intégrer une piste cyclable* »
 « *La rue qui mène à Val de Fontenay depuis Neuilly Plaisance (rue Louis Auroux - rue Louis Pasteur) (...) ne comporte aucun aménagement pour les vélos* »

Quelques-uns demandent en particulier que les **nouvelles traversées est-ouest, en aérien ou en souterrain** selon le scénario retenu, autorisent le passage des vélos.

« *Prévoir une traversée est-ouest empruntable par les cyclistes, permettant d'éviter l'avenue Louison Bobet, très dangereuse pour les cyclistes* »
 « *Les cyclistes resteront dans l'obligation d'emprunter l'avenue Louison Bobet (...) La passerelle ou le tunnel aurait été une formidable opportunité pour faciliter les déplacements à vélo* »
 « *Je suis favorable à une piste vélo sur la passerelle afin de permettre une circulation partagée piétons et vélos* »

Le **Département du Val-de-Marne** indique qu'il « *réalisera des aménagements pour le vélo, lors des requalifications des voiries départementales autour du pôle qui interviendront à moyen terme avec l'arrivée du Tram 1 sur la RD86* ».

Le STIF indique que le projet prendra en compte l'amélioration des accès cyclables à la gare. La question de la traversée en vélo est liée à celle de l'exploitation, qui n'est pas décidée actuellement. Si l'exploitation du lien est-ouest est assurée par la SNCF, les circulations cyclistes seront interdites dans la gare, pour des raisons de conflits d'usage. Dans tous les cas, la cohabitation entre les vélos et les piétons est difficile dans une gare à l'heure de pointe. Les cyclistes devront donc emprunter préférentiellement l'avenue Louison Bobet, sur laquelle le Département du Val-de-Marne mène actuellement des études.

2.2.3. Les cheminements à pied

Plusieurs participants pointent les **dysfonctionnements des cheminements piétons actuels**, et insistent principalement sur la **nécessaire amélioration de l'accès est ou sud-est** (rue Carnot, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue du Général de Gaulle, depuis Le Perreux-sur-Marne).

« *Les trottoirs de la rue qui relie la rue Carnot à l'entrée Est de la gare sont impraticables aux poussettes et handicapés (plots, escaliers...)* »
 « *Aménager une liaison piétonnière entre le sud-est de la gare, le long des bâtiments de la Société générale, vers l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny* »
 « *Il faut aussi penser aux circulations douces pour que cette avenue [Maréchal de Lattre de Tassigny] soit plus agréable pour les piétons, les usagers du futur tramway et ceux actuels des différents RER* »

« L'accès sortie sud-est doit être amélioré (...) deux portes de sortie sont en place à ce jour »
 « Il est INDISPENSABLE de revoir les trajets piétons et vélos à partir du Perreux-sur-Marne (...) notamment au triangle que font l'avenue Louison Bobet (D86A) & boulevard Poincaré/la rue Carnot/l'avenue du général de Gaulle (D86B) (...) et au carrefour avenue du Général de Gaulle/Bd Alsace Lorraine »

Certains demandent l'amélioration de l'accès ouest à la gare (avenue Louison Bobet/ Rue Roger Salengro).

« Un accès «court» latérale sud permettrait peut-être de délester la gare ouest »
 « [Il] est indispensable pour des raisons de sécurités des piétons (...) de repenser les passages piétons de la place du Général de Gaulle (avenue Louison Bobet/ Rue Roger Salengro) »

D'autres soulignent l'importance d'agrandir les accès piétonniers à la gare.

« Vu le nombre de voyageurs qui ne fait que s'accroître, il serait bien vu d'agrandir les entrées et sorties afin de faciliter les passages »
 « Prévoir des circulations piétonnières suffisamment larges pour les heures de pointe »
 « Il serait bon de réaménager le passage vers la D86. Il est trop étroit (difficile de croiser vélos, poussettes, etc.) »
 « Elargir l'entrée Est et le chemin pour l'avenue de Tassigny. Impossible de se croiser sans s'arrêter »
 « Le cheminement piéton d'accès au bâtiment voyageurs Sud-Est (...) [est large] de 10 m. C'est faible pour le nombre de voyageurs l'empruntant sachant qu'il y a aussi des voitures »
 « Entre la gare et le tram 1 faire des allées larges »

Le STIF indique qu'un travail sur les cheminements piétonniers est proposé pour améliorer les liaisons intermodales, en particulier sur l'avenue Louison Bobet (RD143) en lien avec la future liaison bus « RN34 » (cf. parties 5.3.2 et 5.3.3 suivantes) :

- côté ouest, le sentier du Noyer Baril permettant de connecter l'avenue Louison Bobet et le bâtiment voyageur ouest pourrait faire l'objet d'une requalification légère ;
- côté est, l'allée des Sablons, permettant de connecter l'avenue Louison Bobet et le bâtiment voyageur sud-est, ainsi que le campus de la Société Générale, pourrait être restructurée : requalification des cheminements piétons et mise en œuvre d'un aménagement cyclable, voire mise en œuvre d'une zone de rencontre — à définir dans la suite des études.

Un traitement de l'avenue des Olympiades pourra être également proposé avec un nouveau partage de l'espace public. Ce point devra faire l'objet d'un travail partenarial avec la Ville de Fontenay-sous-Bois, et sera fonction du scénario d'aménagement des espaces ferroviaires considéré pour la gare.

2.2.4. Des suggestions d'accès supplémentaires

La création d'un accès direct au Trains-RER A depuis la place Général de Gaulle fait l'objet d'une demande récurrente de la part des participants et de l'Association Métro Rigollots – Val de Fontenay.

« La création d'une entrée directe sur l'extrémité ouest des quais du RER A, côté place du Général de Gaulle, à partir de la gare routière Val rendrait plus fluide la circulation des usagers et pourrait constituer un préalable au réaménagement de la gare de Val-de-Fontenay »

« Ce projet de réaménagement doit voir se développer (...) un accès depuis le rond-point (place du Général de Gaulle) uniquement dédié aux piétons. En effet, il est dangereux d'emprunter la voie qui mène à la gare à cause du trafic des bus, des livraisons, des voitures. Les trottoirs sont trop étroits »

« Merci de penser à faire une entrée sur les quais du RER A, par la même occasion, côté Ouest en tête de train direction Paris ou queue de train direction MLV-Chassy pour fluidifier et répartir les voyageurs sur les quais du RER A »

Le Département du Val-de-Marne estime « nécessaire d'envisager dès à présent (...) la réalisation d'aménagement d'urgence pour améliorer le fonctionnement du pôle, notamment (...) en réalisant une sortie nouvelle depuis le quai du RER A vers la place du Général de Gaulle ».

L'association des usagers des transports (AUT) – d'Ile-de-France s'étonne que « la création d'accès à l'extrémité ouest des quais du RER A à proximité de la place du général de Gaulle, ne soit pas proposée », et évoque des exemples similaires « dans les gares de Vincennes et de Fontenay-sous-Bois », qui « ont permis d'améliorer la desserte des quartiers environnants et de mieux répartir les usagers sur les quais ». L'AUT estime que cet accès « faciliterait la réalisation des travaux de réaménagement de la gare [de Val de Fontenay] ».

L'association PLIDF demande « de nouveaux accès à la gare du RER A depuis la place du Val de Fontenay, pour optimiser la répartition des voyageurs dans les trains ».

Quelques participants demandent également un accès direct depuis la gare vers le centre commercial, et soutiennent donc le scénario souterrain d'aménagement des espaces ferroviaires (cf. 4.2.1 Les avantages du passage souterrain).

« Faire si possible un accès direct entre la gare et les boutiques de la galerie d'Auchan Val de Fontenay »
 « Pensez au centre commercial à côté »
 « Ne pas prévoir un chemin à rallonge pour traverser la gare et accéder au centre commercial à partir de l'entrée Bois Gallon (pour ceux qui n'ont pas de pass navigo) »
 « Pour aller au centre commercial ce n'est pas pratique du tout puisqu'il faut passer son passe Navigo deux fois... et sinon faut faire un méga détour »

Un participant suggère la réalisation d'un « accès sécurisé plus proche de l'avenue rue Delattre de Tassigny (accès pour CAT [Centre d'aide par le travail] handicapés, Rosny, Alouettes, lycée de Rosny, etc.) ».

Le STIF indique que la RATP étudie la faisabilité de créer une sortie depuis le quai du Train-RER A direction Paris vers l'avenue du Val de Fontenay. La faisabilité n'est pas démontrée à ce stade des études. Le projet actuel ne prévoit pas d'accès direct entre le centre commercial et la gare, mais des discussions auront lieu avec Immochan, intéressé par un tel accès.

2.3. Les projets en correspondance

Plusieurs participants attirent l'attention sur l'aménagement des correspondances entre la gare Val de Fontenay et les futurs Tram 1 et Métros 1 et 15. A noter, un contributeur demande que *« soit étudié tout aménagement de la gare de Val de Fontenay permettant l'arrêt des trains Grandes Lignes de la ligne Paris-Belfort »*.

2.3.1. La correspondance avec le Tram 1

La principale demande formulée à propos de la correspondance entre le Tram 1 et les lignes de transport de la gare Val de Fontenay, est de **rapprocher le terminus du Tram 1 de la gare**.

« Le terminus projeté du tram 1 devrait être avancé jusqu'au bâtiment voyageurs Nord-Est de la gare de Val-de-Fontenay pour diminuer les temps de correspondance »
« Je me pose des questions sur le terminus du T1 et je souhaite avoir s'il est possible de le rapprocher, ainsi que de rapprocher sa mise en service »
« Rapprocher le terminus du T1 du bâtiment nord-est, ce qui permettrait de le rapprocher de la gare routière, en lui faisant faire une boucle sur le péricône »

L'association des usagers des transports (AUT) – d'Île de France relève que *« le terminus du tram T1 [...] est provisoirement positionné avenue De Latre de Tassigny à plus de 300 m du pôle intermodal »*. Elle juge *« cette distance excessive »* et demande que tout soit *« mis en œuvre pour rapprocher ce terminus des autres moyens de transport en trouvant les configurations les plus adaptées »*.

Le Département du Val-de-Marne demande *« de démarrer les travaux du T1 par Val-de-Fontenay vers Noisy-le-Sec et non l'inverse dans l'attente qu'une solution raisonnable soit trouvée à Noisy-le-Sec »*.

Le STIF indique que la localisation actuelle du terminus du Tram 1 a été décidée à une époque où le projet de réaménagement de la gare Val de Fontenay n'était pas envisagé. Le projet a été Déclaré d'utilité Publique le 17 février 2014, il n'est pas prévu de le modifier. Il serait par ailleurs difficile de rapprocher le terminus en raison de l'organisation du terminus (station et arrière gare). Cependant, le terminus du Tram 1 se situera à 300 mètres environ du futur bâtiment voyageur au nord-est, soit environ 4 minutes de marche, ce qui facilitera les correspondances avec les Métros et Trains-RER.

2.3.2. La mutualisation des travaux des stations des Métros 1 et 15

Quelques participants s'interrogent sur la **localisation future des stations des Métros 1 et 15** et demandent à ce que **les travaux des deux stations soient réalisés en même temps**.

« L'emplacement de la [station ligne 1] se trouve très excentré par rapport à Val de Fontenay »
« On ne voit pas sur ces schémas les implantations respectives des lignes 1 et 15. J' imagine que la ligne 1 va déboucher à l'ouest, qu'en est-il de la ligne 15 ? »

Le Département du Val-de-Marne demande d'anticiper les chantiers de la ligne 1 et 15 du métro, *« en optimisant les calendriers et en œuvrant à la concordance des maîtrises d'ouvrage »*. Il souhaite que *« les travaux et les emprises chantiers puissent être mutualisés et qu'une maîtrise d'ouvrage unique soit désignée pour la réalisation des deux boîtes gares »*.

L'association des usagers des transports (AUT) – d'Île de France demande que *« la correspondance entre la ligne 1 et la ligne 15 du Grand Paris Express soit optimisée, malgré la présence de deux maîtres d'ouvrage différents (RATP pour la ligne 1 et Société du Grand Paris pour la ligne 15) »*. Elle souhaite que *« l'ouvrage soit commun aux deux lignes et que sa réalisation soit confiée à un maître d'ouvrage unique qui réalisera simultanément les deux gares »* et suggère *« de superposer les deux stations munies chacune d'un large quai central afin d'optimiser les temps d'échange entre la ligne 1 et la ligne 15, d'éviter la création d'une salle d'échange [...], de réduire le coût de l'ouvrage, de minimiser l'emprise du chantier et le volume des déblais à évacuer »*.

2.3.3. Demande d'accélération des projets qui viennent se connecter à Val de Fontenay (Métros 1 et 15)

Quelques participants demandent l'accélération des projets des Métros 1 et 15, et leur coordination avec celui de réaménagement de la gare Val de Fontenay, afin de répondre à la hausse du trafic à venir.

« Val de Fontenay a besoin d'une modernisation pour accueillir les nouveaux projets du grand Paris avec notamment l'arrivée du métro 1. Du coup, le planning devrait être accéléré et les deux projets coordonnés »
« Il aurait été souhaitable d'avoir la ligne 1 le plus rapidement possible »

Yoann RISPAL, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, conseiller territorial de l'EPT « Paris Est Marne et Bois » et président de la commission Mobilité de l'EPT, relève que *« le prolongement du RER E à l'Ouest va engendrer une charge supplémentaire de 25% sur la branche du RER A entre Val de Fontenay et Marne la Vallée »*. Il s'inquiète des conséquences, si à *« cette échéance la gare de Val de Fontenay ne dispose ni de la ligne 1, ni la ligne 15, et n'a pas non plus réussi à se transformer pour absorber le choc »*. Il demande *« l'accélération des calendriers des lignes de transport et du pôle Val de Fontenay »*. Il regrette *« la perte de deux années sur le projet de prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay, due à la réalisation des études complémentaires, et estime qu'il aurait été possible de réduire les délais »*.

Jean-Philippe GAUTRAIS, maire de Fontenay-sous-Bois, souhaite que les *« lignes 1 et 15 du métro soient mises en service dès 2025, pour limiter les nuisances pour les habitants et le coût pour les finances publiques »*. Il estime *« possible de compresser les délais, d'autant plus que le STIF a annoncé que le prolongement du RER E à l'ouest serait mis en service dès 2024 »*.

L'association Métro Rigollots – Val de Fontenay demande *« l'accélération des travaux [des Métros 1 et 15] [...] leur réalisation simultanée permettrait de diminuer les contraintes pour les usagers et les riverains et d'optimiser le budget disponible des différents projets »*.

La Société du Grand Paris indique collaborer avec le STIF et la RATP pour la cohérence technique des projets des nouvelles lignes de métro à leur arrivée à Val de Fontenay, et vise notamment à accélérer le calendrier de réalisation de la ligne 15 pour tenir l'horizon 2030 fixé par le Premier Ministre en 2013.

Le STIF indique que les Métros 1 et 15 ont le même horizon de réalisation (2030), mais ne sont pas au même stade d'avancement : la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la ligne 15 a été prise le 13 février 2017, celle de la ligne 1 est attendue pour fin 2018. Sur le plan des procédures administratives, un écart de 18 mois sépare ainsi les deux projets. Sur le plan technique également, la ligne 15 est plus avancée que la ligne 1 : la ligne 15 est en phase d'avant-projet, tandis que la ligne 1 est en phase de schéma de principe. Le STIF optimise les études pour que le niveau de détail du projet de prolongement de la ligne 1 soit suffisant afin que les deux projets puissent interagir d'un point de vue technique sur le site du Péripôle. Le STIF souhaite rendre possible la concomitance des chantiers, et la réalisation du gros œuvre des deux stations en une seule phase chantier. Un travail est actuellement en cours avec les maîtrises d'œuvre sur l'aspect technique pour examiner les conditions de réalisation de ces projets dans un cadre intégré.

2.4. Les véhicules motorisés

2.4.1. Accès et stationnement

Plusieurs participants s'inquiètent des **capacités de stationnement automobile autour de la gare**, compte-tenu de la hausse de fréquentation attendue à Val de Fontenay, et demandent la création d'un parking à proximité de la gare pour les voyageurs ne disposant pas d'une offre de transports en commun adaptée pour se rendre à la gare depuis chez eux.

« Je ne vois aucun projet de parking. Or, quand on sort le soir et qu'on revient tard, les bus sont quasi inexistantes »
« Ce serait donc bien de prévoir un parking pour y déposer sa voiture et rentrer chez soi facilement et tranquillement. Tout le monde n'a pas la chance d'habiter à 3 minutes de la gare »
« Ne pas oublier les parkings près des accès RER et métro. Les Fontenaysiens n'habitent pas forcément près des transports en commun »
« Il est important de prévoir des parkings gratuits aux alentours de la gare »
« Où sont prévus les parkings relais connectés aux transports en Ile de France ? »
« Nous n'avons ni bus, ni tramway, ni métro pour nous rendre à Val de Fontenay. Passé 60 ans, c'est parfois difficile de faire du vélo dans les espaces très vallonnés de la ville de Fontenay. Notre seul moyen est la voiture pour nous rendre à une gare! Ce serait judicieux de prévoir au moins 1 parking »

Certains évoquent l'importance de disposer de **davantage de stationnements sécurisés** pour les automobilistes.

« [Le] parking souterrain aux abords de la gare (...) est sombre, lugubre et vraiment peu rassurant (...) Il me serait égal de payer un abonnement mensuel pour avoir un parking plus sécurisé »
« Pourriez-vous prévoir un parking qui ne soit pas un coupe-gorge ? »
« Le projet de réaménagement de la gare ne doit pas négliger les aspects sécurité et stationnement (...) le parking souterrain existant actuellement avenue du Val de Fontenay semble être plus une zone de non droit qu'un parking fréquentable par tous »

Quelques-uns craignent des **nuisances pour les riverains en l'absence de stationnement suffisant**.

« Comment les 70% de voyageurs supplémentaires accéderont-ils à la gare ? (...) Comment se gareront-ils et où ? Les alentours de la gare le matin et le soir sont déjà saturés (...). Je plains les riverains dont je fais partie »
« Où sont les parkings pour les usagers de ce futur hub de transport (...) pour éviter le stationnement anarchique autour de ce pôle ? Merci de penser aux riverains fontenaysiens »

Jean-Philippe GAUTRAIS, maire de Fontenay-sous-Bois, souhaite que « le parking existant soit labellisé en parking relais, puisqu'il est utilisé essentiellement par des habitants extérieurs à Fontenay-sous-Bois ».

Le STIF invite la Ville de Fontenay-sous-Bois à saisir officiellement le STIF concernant le parking relais⁹.
Le stationnement des véhicules motorisés (véhicules particuliers, deux-roues motorisés, voire à destination des personnes à mobilité réduite et des agents des exploitants transport) pourra être organisé en lien avec le parking d'intérêt régional 2, localisé du côté ouest de la gare Val de Fontenay.
Enfin, il indique qu'à l'heure de pointe du matin, à l'horizon 2030, le taux des usagers arrivant à Val de Fontenay en transports en commun et finissant leur trajet en voiture sera proche de 0%, et que le taux des usagers venant en voiture prendre le train à Val de Fontenay sera de 5%.

2.4.2. Dépose minute

Beaucoup de participants demandent la **mise en place d'un dépose minute efficace devant la gare** de Val de Fontenay.

« Sera-t-il prévu un endroit pour déposer les voyageurs avec des bagages près de la porte d'entrée de la gare ? »
« Il faut aussi prévoir une dépose rapide des deux côtés de la gare »
« L'actuel dépose-minute a été malheureusement remplacé par le stationnement d'Autolib »
« En venant de l'avenue des olympiades, il n'y a pratiquement pas de possibilité de faire demi-tour au niveau du panneau sens interdit! Et pas de moyen d'attendre un passager! »
« Un dépose minute devra être prévu côté avenue Delattre de Tassigny »

Le STIF indique que des déposes minute seront prévus à l'ouest et à l'est de la gare de Val de Fontenay dans le cadre du réaménagement.

9. Le STIF œuvre au déploiement d'un label Parc Relais. Cette labellisation doit garantir aux voyageurs une qualité de prestation standardisée dans les domaines de l'accueil, de l'information, de la propreté, de la sécurité et des conditions d'accès aux transports commun.

3. ACCESSIBILITÉ, CONFORT ET SERVICES DANS ET AUTOUR DE LA GARE

3.1. Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Plusieurs participants soulignent la nécessité de prévoir **plus d'aménagements dédiés aux personnes à mobilité réduite** (ascenseurs, escaliers mécaniques, rampes, glissières).

- « Les quelques ascenseurs sont bien maigres par rapport aux flux de voyageurs »
- « Il ne faut pas mettre d'ascenseur pour les personnes handicapées car ils sont constamment en PANNE ! Il faut privilégier des rampes larges et de faible inclinaison, des escaliers mécaniques »
- « Il est important de réaliser par ailleurs des rampes pour les accès des fauteuils roulants, caddies, poussettes, valises. Les ascenseurs ça tombe en panne »
- « Je réclame l'installation de glissières sur le côté des escaliers afin qu'elles puissent servir aux objets à roues que sont les valises, les poussettes, les vélos etc. »
- « Accessibilité modèle station Rosa Parks (ascenseurs, plan inclinés, escalators...) »

Quelques-uns pointent la **mauvaise utilisation faite aujourd'hui des portillons dédiés aux personnes à mobilité réduite**, qui lèse ces dernières.

- « [Dénonce] sur les quais du RER A venant de Paris, l'emprunt abusif des portillons pour personnes à mobilité réduite, ce qui sature cette sortie »
- « Sur les quais du RER A venant de Paris, l'utilisation des portillons pour personnes à mobilité réduite utilisée comme une sortie normale, la sature »

Le STIF indique que la gare est partiellement accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) à l'heure actuelle, les quais du Train-RER A et la gare routière bus étant accessibles. En revanche, les quais du Train-RER E et la correspondance entre les deux lignes de Trains-RER ne sont pas accessibles. Rendre l'ensemble des quais et des cheminements accessibles est l'un des objectifs du projet.

3.2. Confort en gare et sur les quais

Certains participants demandent une **amélioration du confort sur les quais**, notamment pour réduire le bruit et la pollution. Quelques-uns suggèrent la mise en place de murs antibruit.

- « Mur antibruit sur le pont A86 au-dessus RER A »
- « Les quais du RER E à Val de Fontenay sont (...) très bruyants et pollués car au milieu du trafic routier de l'A86. Il pourrait être intéressant (...) de séparer physiquement la gare des voies automobiles par un mur transparent anti bruit »
- « Ajouter de la ventilation, les poussières de frein (...) forment un brouillard visible »

Ponctuellement, certains participants demandent des **améliorations spécifiques de la gare**.

- « Sécuriser la gare en renforçant le contrôle des titres de transports »
- « Offrir un plus grand nombre de coins avec présence humaine »
- « Prévoir un grand nettoyage de la gare actuelle »

Le STIF indique que le projet actuel ne prévoit pas la pose de murs anti-bruit, mais que cette proposition va être étudiée.

3.3. Information voyageurs et signalétique

Certains participants font des recommandations sur les **améliorations à apporter en matière de signalétique** dans la gare (en hauteur, plus lisible, dédoublé dans le bâtiment voyageur et sur les quais, etc.).

- « Créer une signalétique en hauteur et au sol, en langue étrangère »
- « Améliorer la signalétique sur les plans RATP, ainsi que l'affichage des horaires de lignes »
- « Besoin d'information sur les bus au niveau des quais du RER A et non uniquement au niveau de la mezzanine »
- « Il n'y a pas assez d'écrans de signalisation de qualité sur toutes les voies »
- « Il y a une mauvaise correspondance entre les infos des écrans des différents étages (train déjà parti sur l'écran de l'étage inférieur alors qu'en fait il est à l'approche à l'étage supérieur) »

Pierre ZOPARDI, secrétaire général de L'Office Français de Protection des Réfugiés et des Apatrides (OFPRA), demande « la mise en place d'une signalétique de qualité permettant aux usagers ne maîtrisant pas le français de se repérer facilement dans la gare et d'accéder à l'OFPRA ».

D'autres souhaitent que soit améliorée en priorité l'**information sur le trafic en temps réel**.

- « Créer une signalétique aidant à choisir sa ligne de transport en fonction du trafic »
- « Diffuser une information trafic (routier, RATP, SNCF) à l'échelle de la région »
- « Installer des écrans indiquant les horaires de passage des bus du côté de la sortie vers la D86 (...) : cela permettrait de juger s'il vaut la peine d'attendre un bus, ou s'il est plus rapide (...) de marcher »

Quelques-uns attirent l'attention sur **des lieux qui méritent d'être mieux signalés** depuis la gare (stationnement vélo, correspondances entre le Train-RER E et A, bus, ascenseurs, OFPRA...).

- « Absence de signalétique pour accéder au parking vélo situé à l'ouest de la gare »
- « 500 personnes par jour demandent [au Relay] la direction de l'OFPRA »
- « La signalétique pour aller du RER A au RER E, et inversement [est mauvaise] »
- « Mauvaise signalétique pour accéder aux ascenseurs »
- « Mauvaise signalétique pour accéder à l'arrêt du bus 122, isolé de la gare routière »

Un participant propose de dédier des panneaux d'affichage pour annoncer « les activités organisées par les associations ».

Le STIF, dans le cadre du projet, veillera à la mise en place :

- d'une information-voyageurs statique conforme au Schéma Directeur de l'Information-Voyageurs (SDIV) ;
- d'un système d'information-voyageurs dynamique « en temps réel » intermodal.

3.4. Commerces et services en gare

Plusieurs participants ont formulé des suggestions quant aux commerces et services à développer en gare de Val de Fontenay.

Certains suggèrent ainsi de favoriser l'installation de **services divers** (toilettes, guichet SNCF, zone fumeurs, ...).

- « Et les toilettes publiques ? (...) Chaque entrée devrait en être munie »
- « Les services : toilettes avec coins change-bébé, distributeurs d'argent, consignes, une poste »
- « Je remarque qu'il n'est pas prévu un bureau SNCF permettant l'achat de billets SNCF et la réservation des places aussi que de commander les enlèvements de bagages à domicile »
- « Il serait souhaitable d'envisager une agence commerciale RATP + une agence SNCF »
- « Créer des boutiques grandes lignes SNCF pour renforcer les personnels SNCF »
- « Créer des zones pour les fumeurs, abritées et suffisamment éloignées du quai d'accès aux trains côté quartier Alouettes »

Quelques-uns, dont l'association **Partage ta rue 94**, demandent en particulier des **services dédiés aux cyclistes**.

- « Atelier vélo, pompe à vélo publique »
- « La mise en place d'une Maison du vélo (services et conseils aux cyclistes, et lieux de sociabilité et d'échanges) »

D'autres proposent de développer les **commerces de proximité**.

- « Rendre possible des ventes maraîchères dans la gare, et installer un café »
- « Je souhaite une gare (...) vivante en particulier par des commerces »
- « Commerces : alimentaires, une pharmacie, journaux »
- « Distributeurs de chambre à air et de capes de pluie »

Gildas LECOQ, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, président du groupe « Ensemble réveillons Fontenay », demande que soit améliorée « la qualité des services périphériques de la gare (propreté, animations, commerces, services...) ».

Sophie FAGART, Directrice des opérations de sites pour Immochan France, estime que « l'ouverture de la gare et de ses espaces publics sur les quartiers est et ouest est essentielle pour en faciliter les usages et assurer la vie des fonctions d'animation (activités, commerces, services, restauration, loisirs...) ».

Le STIF indique que dans le cadre d'une politique menée par la Région Ile-de-France, des toilettes sont installées dans l'ensemble des nouvelles gares. Le STIF précise que quel que soit le scénario d'aménagement des espaces ferroviaires retenus, il est prévu de favoriser l'installation de commerces et de services dans les bâtiments voyageurs.

3.5. Intégration architecturale et paysagère de la gare

Certains participants **déplorent l'aspect actuel** de la gare.

- « Pas de préférence MAIS merci de tenir compte de l'architecture et de l'esthétique dans ce quartier déjà suffisamment dégradé sur le plan architectural et urbanistique »
- « Je trouve que la gare de Val de Fontenay est sombre et triste... Les couleurs sont monotones »
- « La gare est vraiment moche »

Plusieurs **proposent des aménagements architecturaux** pour rendre la gare de Val de Fontenay plus agréable (plus lumineuse notamment).

- « Un peu de lumière au moins dans le hall serait plus agréable »
- « Le climat d'hiver rendrait utile une couverture et emboîtement d'une partie des quais du RER E en laissant une partie pour profiter du soleil d'été »
- « Il faut rendre [la gare] lumineuse et rassurante »
- « Notre gare doit être aérienne, lumineuse et prendre sa part de l'avenir écologique »

D'autres regrettent l'**aspect minéral de la gare** et souhaitent que son réaménagement soit l'**occasion de la végétaliser**.

- « Il y a très peu d'espaces verts à Val-de-Fontenay : pas de parc, ni même de square. J'espère que tous ces nouveaux aménagements intégreront un peu de verdure »
- « La gare et tout le quartier alentour est complètement minéral, gris, laid. (...) A l'occasion des travaux, végétalisez au maximum pour rendre cet espace d'échange viable, moins déprimant »
- « Les arbres et espaces verts sont de moins en moins nombreux (...). Il serait bien de veiller (...) à l'intégration d'espaces paysagers suffisants pour améliorer le confort des usagers du site »

Quelques-uns attendent un **geste architectural fort**, qui justifie pour certain leur soutien au scénario aérien (cf. 4.1.1).

- « Le quartier de Val de Fontenay mériterait la création d'un bâtiment emblématique de l'est parisien. Un bâtiment enjambant les voies de l'autoroute et les voies ferrées permettrait de répondre au besoin de jonction de part et d'autre des voies et représenterait un point identifié du quartier »
- « Quel geste architectural pourrait accompagner ce projet ? (...) La forme et les aménagements de la nouvelle gare Est seront cruciaux de ce point de vue »
- « La gare doit être un lieu visible et valorisant pour ce secteur de la ville. (...) L'architecture du bâtiment doit donc être pensée comme étant un lieu central et reliant les différents espaces de bureaux, commercial, et d'habitation »

En complément du projet de réaménagement de la gare de Val de Fontenay, quelques participants souhaitent l'**amélioration de ses alentours**.

- « Il est essentiel (...) de prendre en considération l'urgence de la requalification de l'avenue Maréchal Lattre de Tassigny et du Péripôle »
- « Ne pas hésiter à rajouter des arbres et de la verdure le long et aux abords de l'avenue Maréchal Lattre de Tassigny »
- « Il serait intéressant d'intégrer dans cette étude l'aménagement de l'Avenue Louison Bobet suivie du Boulevard Raymond Poincaré, sur la partie démarant à l'issue de la sortie des Alouettes jusqu'à la place du Général Leclerc au Perreux-sur-Marne »

4. LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES FERROVIAIRES

Beaucoup de participants s'expriment en faveur de l'un ou l'autre des scénarios d'aménagement des espaces ferroviaires. Deux tiers se sont exprimés en faveur du scénario souterrain et un tiers en faveur du scénario aérien.

Le STIF précise que les 2 scénarios soumis à la concertation sont faisables techniquement et répondent aux objectifs du projet. Ils diffèrent selon des critères de fonctionnalités en matière de déplacements et de correspondances, d'intégration urbaine, d'impact des travaux, de phasage et de coût. Le STIF n'a pas émis de préférence de scénario à ce stade.

Quelques-uns s'interrogent sur « la différence entre les temps de parcours via le souterrain et celui via la passerelle ».

Le STIF indique que la vitesse de référence est de 4 km/h heure pour les parcours horizontaux, et de 0,3 mètres/seconde pour les parcours verticaux. Ils incluent les temps de validation des titres de transports, et supposent des cheminements fluides. Les temps de parcours par les souterrains sont plus courts que par la passerelle, avec des écarts de 10-20 secondes à plus d'une minute selon les cheminements.

4.1. Un scénario aérien plus agréable mais qui allonge les temps de correspondance

Avant de se prononcer sur le scénario aérien, quelques participants ont souhaité savoir si la passerelle serait couverte ou s'il était possible de végétaliser son toit. La crainte qu'elle ne soit pas couverte a été pour certains participants un critère de choix en faveur du scénario souterrain.

« Voudriez-vous nous préciser si les passerelles seront complètement ouvertes (à la pluie et au vent), abritées seulement (à la merci du vent), ou fermées dans un abri transparent par exemple »
 « La passerelle sera-t-elle couverte (...) pour protéger (...) des Intempéries ? »
 « Les toits des passerelles doivent être végétalisés afin de réguler la température et d'absorber du CO₂. »

Le STIF confirme que la passerelle serait couverte ; l'État, gestionnaire de l'A86, impose pour des raisons de sécurité la couverture et la protection du passage aérien, qui pourrait se faire par des parois vitrées.

4.1.1. Un scénario plus agréable, visible, moins complexe et moins cher

Concernant les participants favorables au scénario aérien, la passerelle a l'avantage d'être **plus agréable** qu'un parcours en souterrain (luminosité, point de vue vers l'extérieur...).

« On voit le ciel, les routes, plus agréable qu'un tunnel »
 « Cela permettrait une bouffée d'oxygène pour peu que les passerelles donnent à voir le ciel »
 « Cette gare confinée a besoin d'espaces aériens supplémentaires plutôt que d'espaces enfermés »
 « Propose des cheminements (...) à la lumière naturelle »
 « Propose des espaces (...) lumineux »
 « Permet de voir le paysage, les gens en ont marre d'être enfermés »
 « Permet d'avoir une vision de l'environnement urbain dans lequel on évolue »

Plusieurs apprécient la passerelle qui peut selon eux, devenir **un point de repère** à Val de Fontenay, voire **moderniser l'image du quartier** en proposant un **geste architectural**.

« L'isibilité en termes d'image de la gare et du quartier »
 « Permet un lien visuel et pratique pour passer des bâtiments Est au bâtiment Ouest »
 « [Que les passerelles] soient belles voire avant-gardistes. Pour la première gare de l'Est parisien il faut penser BEAU »
 « Si le projet passerelles est validé, cette jolie future gare va s'intégrer dans un quartier aux allures futuristes qui sera une référence sans doute reconnue et enviée »
 « Le scénario aérien (...) permettra vraiment d'atténuer la coupure due à l'A86 et à ligne E »

Certains participants considèrent que le scénario aérien est **moins complexe en termes de lisibilité des cheminements**.

« Propose une liaison est/ouest plus directe »
 « Dans le scénario aérien les circulations sont plus compréhensibles, moins labyrinthique »
 « Moins de couloirs et de compartimentage de zones »
 « La passerelle canalise les flux et crée une lecture facile des cheminements »

Pour d'autres, il est également **plus simple en termes de mise en œuvre**, notamment parce qu'il n'impacte pas les sous-sols.

« Evite de creuser les terres »
 « Le sous-sol francilien est déjà un gruyère »
 « Va nécessiter pas ou peu de creusement en sous-sol »

Matthieu JACQUIN, directeur adjoint de l'Agence Grand Paris - SNCF Réseau « préfère le scénario aérien qui semble plus souple à mettre en œuvre », dans la mesure où la gare de Val de Fontenay « se situe au cœur d'un réseau dense », et où sa « réalisation est concomitante à celles de projets complexes (lignes 1 et 15) ». Il ajoute que le scénario souterrain « aura des répercussions sur la circulation ferroviaire, alors que des travaux auront déjà lieu sur le RER E (EOLE et gare Bry-Villiers-Champigny), ce qui pose la question de l'acceptabilité des travaux cumulés pour les riverains et usagers de la ligne ; [il] aura également des conséquences sur le fonctionnement de l'A86 ».

D'autres encore soutiennent le scénario aérien pour son **moindre coût**.

« Pour des raisons de coûts et au vu de la situation économique, je préconise le projet aérien »
 « Des travaux moins coûteux »
 « Moins cher (les impôts locaux sont déjà énormes) »
 « Plus économique aussi à long terme puisqu'il y aura moins besoin d'éclairage artificiel »

Des participants soulignent l'aspect plus **sécuritaire** d'une passerelle par rapport à un souterrain (cf. 4.2.2).

- « Création d'un emplacement d'échange plus sûr que le passage souterrain »
- « Je suis favorable à la version extérieure pour des raisons de sécurité »

Quelques-uns voient dans le scénario aérien une manière **d'améliorer la santé** des voyageurs.

- « Fait marcher un peu plus les gens »
- « Le rallongement de temps peu significatif et « bon pour la santé » »

Quelques autres soutiennent le scénario aérien dans l'espoir de pouvoir **circuler à l'air libre**.

- « Propose des cheminements à l'air libre »
- « On préfère circuler à l'air libre »

4.1.2. Mais un scénario à impact visuel, avec un fort dénivelé et qui allonge les temps de correspondances

Plusieurs participants estiment que le scénario aérien a un **trop fort impact visuel**.

- « Les Infrastructures extérieures ne feraient qu'encombrer encore un peu plus l'espace urbain »
- « Il serait dommageable de défigurer le quartier avec des passerelles »
- « Le scénario aérien apportera encore plus de « pollution visuelle » déjà bien présente avec l'A86 et le RER E »
- « Les ponts aériens culminant à des très grandes hauteurs risquent de ne pas bien s'inscrire dans le paysage actuel »
- « Risque de défigurer le paysage »

Pour beaucoup, le dénivelé entre les quais et la passerelle est trop important.

- « Le scénario aérien fait intervenir trop de remontées mécaniques »
- « À 7 mètres au-dessous du RER E avec le courant d'air et les intempéries je ne suis pas pour »
- « Imaginer, obliger les usagers à monter au-dessus de la voie ferrée (35 m par rapport au niveau du métro) est une aberration »
- « Nécessite de doubler les escalators, vu l'importance des dénivelés »
- « Impossible de traverser en vélo à cause des escaliers »

Certains pointent l'**allongement des temps de correspondances** dans le scénario aérien, qui pourrait dissuader les voyageurs de l'emprunter.

- « Ne sera peut-être pas utilisé, car les usagers s'apercevront qu'il propose des trajets plus longs que les passages par les quais du RER A »
- « Propose des trajets plus longs »
- « Offre des temps de correspondances plus longs »

D'autres estiment que le scénario aérien ne propose **pas assez d'accès**, ce qui va gêner les flux de voyageurs.

- « Favorise les accès nord par rapport aux accès sud »
- « Offre moins d'accès aux quais du RER E que sur la solution souterraine »

- « Prévoit trois accès seulement, ce qui va saturer le bâtiment voyageur existant »
- « Propose seulement un accès au RER E »
- « Va gêner les flux sur les quais du RER E »
- « Concentre les flux piétonniers vers le bâtiment ouest »

Quelques-uns estiment qu'une passerelle est **difficile à entretenir**.

- « Les exemples de passerelles extérieures montrent une dégradation importante des équipements »
- « Coût très élevé pour l'entretien des ascenseurs extérieurs »
- « Les structures aériennes demandent sans doute plus d'entretien »

Enfin, un participant considère que le scénario aérien « sera moins évolutif que le souterrain, si à l'avenir des changements doivent intervenir sur l'A86, tels que des modifications des hauteurs de véhicules ou d'élargissement de voies ».

4.2. Un scénario souterrain avec de meilleurs temps de correspondance mais qui pose des questions de sécurité et de confort

4.2.1. Un scénario offrant des temps de correspondance avantageux grâce à une meilleure répartition des flux et des dénivelés moindres

La plupart des participants soutenant le scénario souterrain souligne le **bon fonctionnement des correspondances** qu'il permet, et de fait, la **réduction des temps de parcours** des voyageurs.

- « Offre des temps de correspondance plus rapides entre le RER A et RER E »
- « Donne accès plus rapidement aux autres lignes de métro et bus »
- « Il facilite davantage les correspondances avec les autres lignes de métro, bus et tram »
- « Le temps d'accès aux trains et de trajet entre les différents pôles de la gare est sensiblement plus court »
- « Temps nettement plus court de la gare routière à la ligne E (1 min 10 de moins) »
- « Meilleur temps de parcours vers la ligne E »

Le Département du Val-de-Marne exprime sa « préférence pour le scénario souterrain », qui permet « des temps de correspondances plus optimisés ».

Jacques PEYNOT, directeur des gares d'Île-de-France, SNCF Mobilités, estime que « le scénario souterrain présente de meilleures fonctionnalités concernant l'accès au RER E, les temps de parcours étant plus courts ».

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigolots - Val de Fontenay, estime que « le scénario souterrain est préférable au scénario aérien pour les raisons suivantes [...] : il facilite davantage les correspondances avec les autres lignes de métro, bus et tram », « établit plus efficacement la jonction entre l'Est et l'Ouest de la gare de Val-de-Fontenay », car « les dénivelés et les temps de parcours nécessaires aux correspondances entre les différentes lignes (RER A et E, futures lignes 1 et 15 du métro, futur tram T1, autobus) du scénario souterrain sont inférieurs à ceux nécessités avec une passerelle ».

Certains relèvent la **bonne répartition des flux** et la **plus grande capacité** qu’il offre, permettant de réguler le nombre de voyageurs dans les espaces ferroviaires.

« *Il désengorge beaucoup mieux les quais des RER A et E* »
 « *Le projet souterrain permettra d’optimiser les flux entre utilisateurs des transports et passants souhaitant simplement traverser la gare pour aller d’un côté à l’autre de la ville* »
 « *La séparation des flux permet (...) d’éviter les encombrements* »
 « *Propose une meilleure dispersion des flux grâce aux deux couloirs* »
 « *Plus grande capacité en termes de passagers qui l’empruntent simultanément* »

François DEMEURÉ, directeur général de la Société générale à Fontenay-sous-Bois, est « *satisfait du scénario souterrain, qui permet des cheminements plus fluides* ».

D’autres relèvent que le scénario propose **moins de dénivelés** par rapport au scénario aérien, aussi parce que les futurs transports en commun qui viendront se connecter à Val de Fontenay seront principalement en souterrain (Métros 1 et 15). Quelques-uns estiment par ailleurs que cela **permet de limiter la gêne en cas de panne** des ascenseurs ou des escaliers mécaniques.

« *Propose des cheminements plus logiques, économisant du stress et de la fatigue, pour rejoindre les lignes 15 et 1, qui sont en souterrain* »
 « *Dans la continuité de la gare du RER A et l’arrivée de la ligne 1 en souterrain* »
 « *Il y aura moins d’escaliers à emprunter dans le scénario souterrain du projet de réaménagement de la gare en cas de panne des escalators ou des ascenseurs* »
 « *Les marches sont moins nombreuses (accès de plain-pied côté nord)* »
 « *Les temps de parcours sont plus courts avec moins de montées et descentes* »

Yoann RISPAL, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, conseiller territorial de l’EPT « Paris Est Marne & Bois » et président de la commission Mobilité de l’EPT, Fontenay-sous-Bois, souligne que « *l’altimétrie entre la passerelle et les métros serait importante, de 35 mètres soit l’équivalent de 10 étages, ce qui rendrait les correspondances moins efficaces* ».

L’association des usagers des transports (AUT) – d’Île de France estime que « *le scénario souterrain qui évite aux usagers de devoir franchir des dénivelés importants [est] préférable au scénario aérien* ».

Pour certains participants, le scénario souterrain permet **une meilleure liaison entre l’ouest et l’est de Fontenay-sous-Bois**.

« *La liaison en souterrain laisse espérer une amélioration des jonctions entre l’Ouest et l’Est de Fontenay et alentours, à pied, pour franchir la barrière que représentent A86 et ligne SNCF* »
 « *Il établit plus efficacement la jonction entre l’Est et l’Ouest de la gare de Val-de-Fontenay* »
 « *C’est la SOLUTION SOUTERRAINE (...) qui me semble la plus à même de remplir ce rôle [de lien entre les quartiers de Fontenay-sous-Bois]* »

Le Département du Val-de-Marne exprime sa « *préférence pour le scénario souterrain* », qui « *répare partiellement l’effet de coupure générée par l’A86 et les voies du RER E* ».

Yoann RISPAL, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, conseiller territorial de l’EPT « Paris Est Marne & Bois » et président de la commission Mobilité de l’EPT, Fontenay-sous-Bois, indique que « *la Ville est favorable au scénario souterrain, qui apporte une réponse satisfaisante à la question du lien urbain* ».

Pour d’autres, parmi lesquels l’association Métro Rigollots — Val de Fontenay, ce scénario **apportera plus rapidement des améliorations**, compte-tenu de son phasage.

« *Le scénario souterrain du projet est préférable au scénario aérien puisqu’il peut être mis en œuvre et financé en plusieurs étapes* »
 « *Le phasage est plus favorable : dès la première phase (2020 ?) il permettra l’accès aux RER A et E à partir de l’est, alors qu’il faudra attendre la troisième phase pour le même bénéfice avec le scénario aérien* »

Pour quelques-uns, le scénario souterrain **facilite l’accès au centre commercial**, et répond ainsi à une demande récurrente (cf. 2.2.4).

« *Permet un accès direct au centre commercial* »
 « *La séparation des flux permet une meilleure desserte du centre commercial* »

François DEMEURE, directeur général de la Société générale à Fontenay-sous-Bois, est « *satisfait du scénario souterrain, qui permet (...) d’accéder plus facilement au centre commercial* ».

Enfin, quelques participants estiment que le scénario souterrain est un gage de **sécurité** pour les voyageurs.

« *Plus sécurisée qu’une passerelle à 7 m de haut au-dessus des quais* »
 « *Scénario souterrain largement meilleur en termes de sécurité (existence de passage réservé aux usagers munis de titre de transport)* »
 « *Il me semble plus sûre avec des dénivelés moins importants* »

Pierre ZOPARDI, secrétaire général de L’Office Français de Protection des Réfugiés et des Apatrides (OFPRA), estime « *le scénario souterrain préférable, car plus discret et sécurisé* ».

Enfin, plusieurs participants disent soutenir le scénario souterrain, mais demande qu’un **soin particulier soit apporté à le rendre confortable** (lumineux notamment), **animé et sécurisé**.

« *Si passage souterrain, il faudra s’assurer qu’il est complètement sécurisé (éclairage, caméras de surveillance, nettoyage...)* »
 « *La station Rosa Parks devrait être la référence. Aérée, avec les rampes d’accès larges pour circuler* »
 « *La réalisation et l’exploitation des deux souterrains proposés devront être particulièrement soignées en termes d’éclairage, de propreté et de sécurité afin qu’ils constituent une liaison agréable entre les différents moyens de transport et qu’ils contribuent à recoudre le tissu urbain fontenaysien* »
 « *Outre leur commodité, [les souterrains] devront inspirer confiance et aisance par leurs équipements et leur éclairage* »

Jean-Philippe GAUTRAIS, maire de Fontenay-sous-Bois, estime « *nécessaire de concevoir un souterrain large* », et invite à « *réfléchir à l’agrégation des usages, notamment avec la présence de commerces, soulignant que les enjeux sont importants sur l’est comme sur l’ouest de la gare* ».

Le Département du Val-de-Marne s’associe à la Ville de Fontenay-sous-Bois pour demander « *un passage souterrain le plus large possible afin d’en favoriser son usage sécurisé et sécurisant* ».

Fabienne BIHNER, adjointe au maire de Fontenay à l’écologie, l’économie sociale et solidaire et à l’économie circulaire, référente du conseil de quartier des Alouettes, demande « *que soit prise en compte la faible fréquentation du quartier de Val de Fontenay durant le week-end et le soir, et donc du souterrain notamment pour la sécurisation* ».

<p>Gildas LECOQ, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, président du groupe « Ensemble réveillons Fontenay », est « favorable à la solution souterraine », mais demande qu’il « puisse être accessible 24h/24 et 7j/7 aux habitants qui ne sont pas forcément des voyageurs (sans billet) [...], qu’il soit possible d’y installer des commerces afin d’y mettre de la vie et de l’animation [...], qu’il puisse être le plus large possible ». Il souhaite que « des objectifs forts en matière de sécurité, propreté et clarté [soient] fixés et tenus ».</p> <p>L’association Métro Rigollots — Val de Fontenay demande que « la réalisation et l’exploitation des deux souterrains proposés [soit] particulièrement soignées en termes d’éclairage, de propreté et de sécurité afin qu’ils constituent une liaison agréable entre les différents moyens de transport et qu’ils contribuent à recoudre le tissu urbain fontenaysien ».</p> <p>4.2.2. Mais un scénario qui pose des questions de sécurité et de propreté</p> <p>Plusieurs participants, se basant sur leur expérience, craignent que le souterrain ne permette pas d’assurer la sécurité de ses utilisateurs, notamment dans le cas où le deuxième passage serait en libre accès.</p> <p>« Les tunnels apportent moins de sécurité » « Souterrain en libre accès = (...) mauvaise fréquentation » « Scénario souterrain risque d’amener des zones de non-droit pour des personnes «Indésirables» » « On voit ce que deviennent rapidement les couloirs souterrains : des coupes – gorges » « Il est à redouter du projet souterrain, une accentuation de la délinquance » « Laisse craindre de l’insécurité la nuit »</p> <p>Sophie FAGART, Directrice des opérations de sites pour Immochan France, s’inquiète que soit retenue une solution de « gestion d’un 2ème souterrain (...) hors contrôle ». Elle craint dans ce cas « une faible utilisation du souterrain, remettant en cause la réalité d’une traversée gratuite de l’axe voie ferrée/A86 et le lien entre les quartiers est et ouest ».</p> <p>Certains suggèrent de soigner l’éclairage et d’installer des caméras de vidéosurveillance pour y remédier.</p> <p>« La sécurité : un bon éclairage et des caméras rassureront les usagers sachant que tout le monde y aura accès » « Scénario souterrain : Quid de la sécurité ? Présence humaine ? » « Risque d’avoir un tunnel coupe-gorge ? (éclairage / caméras...) »</p> <p>D’autres participants craignent que le souterrain soit sale, en s’appuyant sur leur expérience de passages existants.</p> <p>« Les tunnels déjà existants sont très sales (...) Les nouveaux deviendront eux aussi insalubres et puants » « Source davantage de promiscuité, saleté et mauvaises odeurs » « On voit ce que deviennent rapidement les couloirs souterrains : (...) sales, qui sentent l’urine, avec des fuites d’eau qui traversent » « Le souci des souterrains : ils sont dégradés et sentent terriblement mauvais »</p>	<p>Quelques-uns évoquent une sensation de confinement propre aux passages souterrains, qui peut compliquer la lisibilité des cheminements.</p> <p>« Le souterrain peut être défavorable car on peut ressentir une sensation d’enfermement » « Le confinement est toujours pesant » « Devra être suffisamment bien aménagé et large pour être agréable » « Offre moins de possibilité d’évacuation en cas de danger, et donc une gestion plus difficile des flux » « Le scénario souterrain me semble compliqué sur le quai E et globalement sur les choix/possibilités/erreurs de parcours »</p> <p>Le STIF confirme que les souterrains envisagés seraient différents de ceux existant actuellement. Ils seraient hauts, larges et bien éclairés dans le but de créer un sentiment de sécurité, qui serait renforcé par la présence de commerces et de services aux entrées est et ouest. Ils seraient dimensionnés pour assurer la double fonction urbaine et transport. Il indique que les souterrains pourraient avoir une largeur jusqu’à une dizaine de mètres environ.</p> <p>Quelques participants pointent le coût du scénario souterrain.</p> <p>« Est plus onéreux » « Laisse craindre l’abandon du deuxième souterrain après la construction du premier, pour des raisons financières »</p> <p>Enfin, deux partenaires pointent l’impact du scénario souterrain sur les circulations ferroviaires lors des travaux.</p> <p>SNCF Réseau estime que « le scénario souterrain aura des répercussions sur la circulation ferroviaire, alors que des travaux auront déjà lieu sur le RER E (EOLÉ et gare Bry-Villiers-Champigny), ce qui pose la question de l’acceptabilité des travaux cumulés pour les riverains et usagers de la ligne ; le souterrain aura également des conséquences sur le fonctionnement de l’A86 ». Pour ces raisons, SNCF Réseau « préfère le scénario aérien qui semble plus souple à mettre en œuvre ».</p> <p>Jacques PEYNOT, directeur des gares d’Île-de-France, SNCF Mobilités estime que le scénario souterrain « posera des difficultés pour les circulations ferroviaires et routières sur l’A86 ».</p> <p>Le STIF est conscient de la complexité de la réalisation d’un souterrain qu’il ne minimise pas, mais rappelle que SNCF Réseau réalisera ce type d’ouvrages en d’autres lieux (exemple du futur souterrain à la gare de Saint-Denis, travaux à Clamart notamment). Il dit sa confiance dans les capacités de l’opérateur à réaliser des chantiers complexes, et estime que la difficulté sera due essentiellement à la concomitance des chantiers (EOLÉ, gare Bry-Villiers-Champigny), qui aura des répercussions sur les circulations ferroviaires.</p>
39	40

4.3. Suggestion de compléments aux scénarios proposés en concertation

L'association PLIDF propose des aménagements supplémentaires dans le cadre du réaménagement de la gare de Val de Fontenay (cf. Annexe n° 3 - page 139). Elle préconise notamment :

« L'enfouissement de la voie Intérieure (côté Fontenay) de l'autoroute A86 entre le nouveau cimetière de Vincennes et le tunnel de Nogent-sur-Marne ;
Que les stations du métro soient en surface, à l'emplacement occupé par la voie de l'autoroute qui a été enfouie, ce qui facilitera la correspondance entre le RER A et le métro ;
De nouveaux accès directs au RER E et au métro au niveau du lycée Pablo Picasso et de l'avenue Louison Bobet ;
(...) La création de 2 salles d'échanges souterraines (nord et sud) au même niveau que les quais du RER A sous les quais du RER E et du métro ».

5. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

5.1. Calendrier

5.1.1. Accélération du calendrier de manière générale et phasage

Plusieurs participants ont demandé d'accélérer la réalisation du projet pour éviter la saturation de la gare et permettre la concomitance avec la mise en service des lignes 1 et 15 du métro. Cette position de l'Association Métro Rigollots — Val de Fontenay a été relayée par de nombreux contributeurs.

« Un bouclage de l'ensemble du projet (réaménagement et arrivée des nouvelles lignes) pour 2025 (au plus tard) est essentiel si on veut éviter la congestion »
« Maintenant, c'est URGENT car La correspondance entre le RER A et le RER E est devenue trop difficile et même dangereuse »
« Il faut concentrer l'ensemble des travaux en accélérant le calendrier pour terminer les travaux en 2025 (ligne 1 et 15) »
« Je soutiens l'accélération du calendrier des travaux de Val-de-Fontenay pour que les phases 1, 2 du projet soient terminées au plus tôt et que la phase 3 soit concomitante avec l'ouverture de la ligne 1 (prolongée du Château de Vincennes à Val-de-Fontenay) et de la 15 Est (de Saint Denis à Champigny) dès 2025. Ceci permet de diminuer les contraintes des travaux pour les usagers, de mieux répartir le budget disponible et de mieux rentabiliser les nouvelles infrastructures du futur Grand Paris Express »

Jean-Philippe GAUTRAIS, maire de Fontenay-sous-Bois demande que le projet « aboutisse dès 2025 », et indique que la Ville sera « aux côtés du STIF pour faciliter l'arrivée du projet ».

Sophie FAGART, Directrice des opérations de sites pour Immochan France, estime que « l'échéance de 2030 semble décalée entre la perspective des projets déjà développés (Campus Société Général) et à venir (AXA, Tassigny, SCI Grand Fontenay) ». Elle appuie « les demandes d'avancement des travaux de réalisation (...) du pôle gare ».

Pierre ZOPARDI, Secrétaire Général de l'OPFRA, regrette que « le délai de réalisation soit lointain, les besoins étant immédiats ».

Marc PÉLISSIER, président de l'association des usagers des transports (AUT) d'Île de France, appelle à « resserrer le calendrier, pour répondre aux problèmes de saturation de la gare qui vont s'amplifier ».

François DEMEURÉ, directeur Immobilier adjoint France à la Société générale, indique que « la Société générale s'inquiète du calendrier et de la durée des travaux, craignant de voir les trajets de ses collaborateurs perturbés pendant 10 ans ».

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots - Val de Fontenay, souhaite que « les délais de réalisation soient raccourcis ».

Le STIF souhaite choisir un scénario avant l'été 2017, en prenant en compte les enseignements de la concertation. L'objectif serait d'engager une première tranche d'opération avant 2020, qui devra être compatible avec le scénario final. Il précise que le phasage vise précisément à éviter l'écueil auquel a été confronté le pôle de Juvisy, à savoir la nécessité de financer 100 millions d'euros en une seule phase.

5.1.2. Mise en œuvre de solutions immédiates

Quelques acteurs pointent l'urgence de mettre en œuvre des aménagements immédiats, dont un accès supplémentaire au RER A, sans attendre le réaménagement global de la gare de Val de Fontenay (voir aussi « 2.2.4. Des suggestions d'accès supplémentaires »).

Le Département du Val-de-Marne demande « la réalisation d'aménagement d'urgence pour améliorer le fonctionnement du pôle, notamment en améliorant l'accès côté « Allée des Sablons » et en réalisant une sortie nouvelle depuis le quai du RER A vers la place du Général de Gaulle ».

Yoann RISPAL, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, conseiller territorial de l'EPT « Paris Est Marne et Bois » et président de la commission Mobilité de l'EPT, appelle de ses vœux « des améliorations urgentes sur le pôle, avant 2030 : la création d'un nouvel accès sur le quai du RER A au plus près de la place du Général de Gaulle, le déblocage du projet du tramway T1, et l'élargissement du sentier Bois Galon ».

Marc PÉLISSIER, président de l'association des usagers des transports (AUT) d'Île de France, demande que « des améliorations soient engagées avant 2025, telles qu'un accès secondaire au RER A ».

Sophie FAGART, Directrice des opérations de sites pour Immochan France, demande que les « liaisons piétonnes transverses Est/ouest, hors accès aux quais », soient « prioritaires » et fassent partie « des premiers et rapides aménagements à réaliser ».

Un participant suggère de « réduire le nombre de phases dans ce projet afin de disposer au plus vite d'une gare en adéquation avec le flux de passagers qu'elle a l'ambition de gérer. La mise en place de la passerelle ou des souterrains devrait être anticipée dans le planning ».

Le STIF confirme la nécessité de mettre rapidement en place des solutions pour permettre à la gare de bien fonctionner avant 2030, et précise que la conception du projet prend en compte des projections d'évolution d'ici 2030, qui intègrent la hausse de fréquentation due aux projets de transport et aux projets urbains.

Le STIF travaille avec la SNCF et la RATP pour apporter rapidement des améliorations sur le Train-RER A, de façon indépendante des Métros 1 et 15, notamment en créant des sorties supplémentaires côté est et ouest.

5.2. Coût et financement

Quelques participants pointent le **coût du projet** qu'ils estiment élevé, et s'interroge sur son financement.

« Le coût me semble nettement sous-évalué »
 « L'avenir présenté, après plus d'une décennie, paraît irréaliste car non financé au-delà des prochaines échéances électorales »
 « Est-ce que le projet est financé ? »

Un participant suggère que « les ventes de droits à construire (pour des bureaux par exemple) » soient utilisées pour améliorer « l'équilibre financier de l'opération ».

Le STIF indique que le phasage du projet permet de lisser la dépense dans le temps. Par ailleurs, une enveloppe de 119 millions d'euros dans le contrat de projet Etat-Région (CPER 2015-2020), est allouée aux pôles de niveau 1, dont fait partie Val de Fontenay.

5.3. Concertation

Certains participants remercient la maîtrise d'ouvrage pour l'organisation de la concertation.

« Permettez-moi de saluer l'organisation de cette concertation »
 « Merci de donner la possibilité de s'exprimer »
 « Je vous remercie de rendre concret le principe du respect de la volonté du peuple en lui demandant de s'exprimer sur les sujets qui concerne sa vie concrète. Il vous reste à rendre sa volonté décisionnaire »
 « Merci de concerter les usagers du Val de Fontenay dont je fais partie depuis plus de 25 ans »
 « Merci pour le souci de consulter les futurs usagers »

Quelques-uns estiment que les modalités de la concertation auraient pu être complétées.

« Malheureusement les horaires prévus pour les rencontres voyageurs ne correspondent pas avec mes horaires de travail »
 « Bravo pour toutes ces idées d'amélioration, mais pourquoi la publicité pour la consultation est-elle limitée à Val-de-Fontenay et à Fontenay-sous-Bois ? Beaucoup d'habitants d'autres communes du secteur sont sûrement intéressés par cette rénovation : Neuilly-Plaisance, Le Perreux, Rosny-sous-Bois, etc... »

Certains acteurs proposent des modalités pour **poursuivre la concertation** au-delà de sa durée réglementaire.

Yoann RISPAL, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, conseiller territorial de l'EPT « Paris Est Marne et Bois » et président de la commission Mobilité de l'EPT, estime qu'il serait « pertinent d'organiser une visite à la gare de Rosa Parks, car elle a des points communs avec Val de Fontenay ».

Sophie FAGART, Directrice des opérations de sites pour Immochan France, suggère de poursuivre « un travail concerté avec les acteurs en charge du réaménagement de la gare » suite à la concertation. Elle propose notamment de coopérer sur les « connexions urbaines et la qualité d'usage de l'espace », ainsi que sur la « programmation des aménités », à l'occasion des « ateliers du printemps 2017 et des temps d'échanges et de travail réguliers sur les modalités d'aménagement de la gare et de ses abords ».

Le STIF rappelle que l'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports qui ont également servi de supports de mobilisation : une plaquette d'information largement diffusée, un site internet du projet, des affiches dans les communes concernées et dans les transports transitant par Val de Fontenay. Les participants pouvaient déposer un avis via le formulaire d'avis sur le site Internet, via les coupons T attachés à la plaquette d'information boîtée dans le périmètre du projet, et s'exprimer lors des rencontres publiques (voir aussi « 1. Déroulement et modalités de la concertation »).



Partie 3

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

Sur l'opportunité du projet :

- > Un projet attendu et soutenu.
- > Des objectifs partagés d'amélioration des correspondances et de régulation des flux de voyageurs, dans la perspective des projets urbains et de transport en commun à venir.
- > Une crainte que le projet ne soit pas assez ambitieux au regard des évolutions urbaines et du réseau de transport en commun.

Sur les scénarios d'aménagement des espaces ferroviaires

- > Un scénario aérien considéré par certains comme plus agréable, permettant de créer un repère urbain, moins complexe à réaliser et moins cher.
- > Des passerelles perçues comme désavantageuses avec un fort dénivelé qui allonge les temps de correspondances.
- > Un scénario souterrain davantage soutenu notamment par les collectivités et les associations car offrant des temps de correspondance plus avantageux grâce à une meilleure répartition des flux et des dénivelés moindre.
- > Une attention particulière sur les questions de sécurité et de propreté liées aux souterrains.

Sur la mise en œuvre du projet

- > Une forte demande d'accélération du projet.
- > L'exigence d'une gestion concomitante des chantiers des Métros 1 et 15.
- > La demande d'une accélération du calendrier des chantiers des Métros 1 et 15.
- > La mise en œuvre de solutions immédiates pour répondre à des besoins qui ne peuvent attendre 2030 (amélioration des accès et des liaisons est/ouest, création d'un nouvel accès direct au RER A,...).
- > La demande de poursuivre les échanges après la concertation.

Sur l'intermodalité autour de la gare

- > Une demande de dédoublement de la gare routière et de renforcement de l'offre de bus.
- > Une forte attente d'amélioration des cheminements cyclables et piétonniers (sécurité, confort, lisibilité), ainsi que le renforcement d'une offre de stationnement sécurisé pour les vélos.
- > Le souhait d'un rapprochement du terminus du Tram 1.
- > Le besoin exprimé de déposes minutes efficaces et de la prise en compte des voyageurs qui viennent en voiture à la gare.

Sur l'accessibilité, le confort et les services dans et autour de la gare

- > Une prise en compte attendue de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- > Le souhait de plus de confort en gare et sur les quais (limitant le bruit et la pollution) et d'une amélioration de l'information voyageurs et de la signalétique.
- > Une approche favorable à l'installation de commerces et de services utiles aux voyageurs (commerces de bouche, guichets de vente).
- > Un effort architectural et paysager espéré pour rendre la gare plus agréable et attractive.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.



Annexes

Annexe 1 : les outils d'information

La plaquette
Le flyer
L'affiche générique
Les affiches dans Val de Fontenay
Les panneaux d'exposition

Annexe 2 : les documents des rencontres publiques

Le diaporama des rencontres
Le compte-rendu de la réunion avec les acteurs du territoire du 23 février 2017
Le compte-rendu de l'atelier-balade du 9 mars de 12h à 14h
Le compte-rendu de l'atelier-balade du 9 mars de 17h30 à 19h30
Le compte-rendu de la rencontre voyageurs du 21 février 2017
Le compte-rendu de la rencontre voyageurs du 21 mars 2017

Annexe 3 : les contributions reçues

Contribution du Département du Val-de-Marne
Contribution de l'association des Usagers des Transports d'Île-de-France
Contribution de l'association Métro Rigollots Val de Fontenay
Contribution de l'association principale pour le Plan Ile-de-France
Contribution de Immochan

Annexe 4 : les délibérations du STIF

La délibération du STIF du DOCP
et des modalités de la concertation

Tous les avis écrits individuels ont été archivés et sont accessibles à la demande auprès du STIF.

3. Avis du Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI)



Liberté
Égalité
Fraternité

Secrétariat général
pour l'investissement

Le Secrétaire général

Dossier suivi par Luc BAUMSTARK
Evaluation des investissements publics
contre-expertise@pm.gouv.fr

INVESTIR L'AVENIR

Paris, le 25 février 2021
Avis 2021-n°95

Avis du SGPI PROCEDURE : CONTRE-EXPERTISE DU DOSSIER D'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DU POLE DE VAL DE FONTENAY	
Ministère concerné :	Ministère en charge des transports
Porteur du projet	Ile de France Mobilités
Date de réception du dossier	23 octobre 2020
Date du rapport de contre-expertise	25 février 2021
SYNTHÈSE DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ¹	
Coût total du projet examiné (financement État selon le décret 2013-1211)	275 M€ HT (2019) (275 M€) ²
- Aménagements du périmètre ferroviaire	235,8 M€
- Aménagements du périmètre intermodal	24,2 M€
- Foncier	15 M€
VAN socio-économique	4,1 M€³
Principaux bénéfices quantifiés (Effets non quantifiés : Bénéfices liés aux aménagements sur le périmètre intermodal non quantifiables, impacts sur le développement urbain, accidentalité)	Gains de temps : - Cheminement au sein du pôle : 284 M€ - Décongestion : 69 M€
Dimensionnement	- Fréquentation actuelle : 115 000 v/j - Fréquentation à terme : 250 000 V/j
Calendrier	- Travaux en 4 phases - Durée des travaux : 2022-2033
Financement :	Non finalisé NC
Avis Autorité Environnementale	24 Février 2021
Projet déclaré à l'inventaire	NON ⁴

P.J. : rapport de contre-expertise daté du 25 février 2021

¹ Source : Dossier d'évaluation socio-économique : Pièce F du dossier d'enquête d'utilité publique. 08/10/2020

² Les clefs de financement n'étant pas encore précisées entre les différents partenaires au projet, on affiche ici par convention le montant total.

³ Les chiffres sont ceux obtenus avec la méthode de l'instruction ministérielle et un taux d'actualisation à 4 %.

⁴ Le projet n'apparaît pas spécifiquement dans l'inventaire, mais ce dernier est évoqué dans la fiche inventaire du prolongement de la ligne 1 du métro parisien.

1. Présentation du projet

Éléments de contexte

Située sur la commune de Fontenay-sous-Bois, la gare de Val de Fontenay est le premier pôle d'échange multimodal de l'Est francilien avec environ 115 000 voyageurs par jour. Il accueille les lignes A et E du RER, ainsi qu'une dizaine de lignes de bus. Ce rôle sera renforcé dans les années à venir grâce à un important développement de l'offre de transport à l'horizon 2035, avec des projets déjà déclarés d'utilité publique (création de la ligne 15 du métro, prolongement du tramway T1), et d'autres à l'étude (prolongement de la ligne 1, Bus Bords de Marne). Ce renforcement important de l'offre de transport collectif sera accompagné d'une dynamique de développement urbain forte et continue, ce qui aura pour conséquence d'accroître significativement sa fréquentation.

Le fonctionnement de ce pôle, dont la conception ancienne est inadaptée pour faire face à une forte fréquentation, est d'ores-et-déjà complexe et insatisfaisant en termes de confort et de sécurité. La circulation au sein du pôle se trouve à la limite de la saturation, les accès sont peu visibles et insuffisants. De plus, les gares RER A et E sont partiellement ou non accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Ce pôle se trouve dans un environnement urbain dense constitué de zones contrastées de part et d'autre de l'axe « A86 / RER E ». Le secteur de Val de Fontenay, qui constitue un pôle urbain et économique majeur en Île-de-France et en particulier pour l'Est parisien, présente de nombreuses coupures physiques et visuelles entre rives Est et Ouest, créées par les infrastructures qui le traversent. L'aménagement du pôle de la gare de Val de Fontenay est donc un enjeu urbain important.

Le projet évalué

Le projet vise à réaménager l'ensemble du pôle en réorganisant et agrandissant les espaces de la gare, en aménageant les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement portés par les collectivités, et en améliorant la qualité de service pour tous les voyageurs.

Si le projet vise essentiellement à réorganiser les espaces ferroviaires (en créant notamment deux nouveaux bâtiments voyageurs et deux nouveaux passages souterrains) et les aménagements intermodaux de surface (en facilitant les accès actuels et futurs de la gare), il s'inscrit également dans une dynamique urbaine plus générale. La réorganisation de ce pôle transport et son accessibilité constitue un élément décisif pour accompagner le développement de ce territoire (renouvellement de son parc tertiaire, création de nouveaux logements) et minimiser l'impact des coupures urbaines qui pénalisent son développement.

Le pôle de la gare de Val de Fontenay est inscrit au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015 – 2020, signé par l'État et la Région le 9 juillet 2015. Le dossier d'enquête d'utilité publique a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 8 octobre 2020.

Ce projet, techniquement complexe, associe les collectivités territoriales. Il trouve toute sa place dans deux objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de Fontenay-sous-Bois.

Île-de-France Mobilités assure, à ce stade, le pilotage et la coordination de ce projet complexe qui associe les collectivités territoriales (Ville de Fontenay-sous-Bois, Établissement Public Territorial Paris Est Marne et Bois, Département du Val-de-Marne, Société Publique Locale Marne au bois) et les maîtres d'ouvrages et opérateurs de transport (RATP, SNCF et SGP).

Ce projet d'ampleur est estimé aujourd'hui à 275 M€ et devrait se déployer en plusieurs phases sur une douzaine d'années tout en assurant l'exploitation de la gare pendant toute la durée des travaux.

2. Dossier d'évaluation socio-économique transmis

Le dossier d'évaluation socio-économique initialement fourni décrit précisément les prévisions de trafic et le bilan socio-économique de l'opération. Il était accompagné d'un tableur donnant l'ensemble des hypothèses et les formules permettant le calcul de la VAN.

Options et variantes examinées :

Les études engagées ont permis d'esquisser et d'analyser plusieurs solutions d'aménagement, afin d'aboutir au projet présenté en enquête publique. L'évaluation socio-économique ne propose pas d'analyse comparative sur ces différentes options.

Dimensionnement proposé :

Le projet cherche à anticiper une augmentation très importante de la fréquentation en raison de l'augmentation de l'offre de transport collectif sur le territoire et le développement urbain 15 500 à 33 500 voyageurs heures de pointe du matin. Le projet anticipe un quasi doublement du trafic à terme.

Calendrier : 4 phases (2022-2033)

Le projet consiste en une succession d'opérations relevant du périmètre ferroviaire ou du périmètre intermodal étalées en 4 phases pour tenir compte de la contrainte du maintien de l'exploitation du site pendant la durée des travaux. L'évaluation socio-économique n'entre pas dans le détail de l'articulation de ces différentes phases.

Indicateurs socio-économiques :

Le dossier présente les principaux indicateurs d'une évaluation socio-économique standard.

Indicateurs de performance :

Les différentes composantes du projet concerne tout aussi bien l'espace ferroviaire lui-même, l'espace de la gare, que les espaces publics autour de la gare devant faciliter les interconnexions entre les différents modes de transport et les modes actifs. Ces derniers éléments n'apparaissent pas dans l'évaluation socio-économiques pour eux-mêmes. L'évaluation se concentre essentiellement sur la qualité des déplacements au sein de la gare.

Cartographie des risques :

De nombreux risques physiques, techniques et financiers sont étudiés de manière qualitative. La mesure de l'impact de ces risques sur la VAN n'est pas systématiquement entreprise. Sur le volet économique lui-même, la difficulté à poser des hypothèses sur les déterminants de la fréquentation (évolutions des comportements, développement urbain attendu sur le territoire, le calendrier des différentes opérations d'infrastructures de transport appelées à desservir ce territoire sont évoquées) ne permet pas d'apprécier leur impact potentiel sur le bilan de l'évaluation socio-économique.

Mode de réalisation : MOP

IDFM porte la démarche de réaménagement du pôle d'échanges multimodal en collaboration avec les futurs maîtres d'ouvrage, au nombre de cinq : la RATP, la SNCF, le Département du Val-de-Marne (CD94), qui est maître d'ouvrage sur les voiries, la Société Publique Locale Marne au Bois (SPL MAB) pour les aménagements du périmètre intermodal du pôle (espaces publics extérieurs et services Parking Vélos) en dehors des voiries départementales et, IDFM, maître d'ouvrage coordinateur pour les études d'avant-projet.

Rappel des guides méthodologiques de référence :

L'évaluation utilise simultanément deux référentiels qui aboutissent à des résultats significativement différents : le cadre méthodologique fixé par l'instruction-cadre de juin 2014 du ministère des Transports et complétée des fiches outils de la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM) périodiquement mises à jour d'une part et le référentiel interne à IDF mobilités d'autre part.

3. Contre-expertise réalisée

La procédure

Le SGPI a nommé le 23 octobre 2020 pour mener cette contre-expertise sur le projet de pôle de Val-de-Fontenay, après avoir préalablement vérifié leurs déclarations d'intérêt, trois experts pour leurs compétences en économie des transports. L'équipe de contre-experts était constituée de Philippe Ayoun, Thierry Blayac et de Philippe Poinot.

Le SGPI a reçu et transmis le dossier initial aux contre experts le 23 octobre 2020.

Des réunions de travail en visioconférence ont permis aux contre-experts de se coordonner, dont six en présence du SGPI (le 13 novembre 2020, le 8 décembre, les 4, 11, 15 et 21 janvier). Des questions ont été formulées par les contre-experts qui ont donné lieu à la fourniture d'éléments complémentaires en réponse de la part du porteur de projet.

Cinq auditions ont été organisées en visioconférence : le 27 novembre 2020 avec le porteur de projet, et les 5, 7 et 12 janvier 2021 avec respectivement SNCF Gares et Connexions, l'Institut Paris Région et la RATP ; avec l'Autorité environnementale le 17 février.

Les conclusions du rapport de contre-expertise ont été présentées par les experts au SGPI le 21 janvier 2021. Il a été décidé, de suspendre la contre-expertise pour disposer de l'avis de l'autorité environnementale délibéré le 24 Février. Les contre experts ayant pris connaissance de cet avis ont remis la version définitive de leur rapport le 25 février 2021.

La synthèse du rapport telle que rédigée par les contre experts est la suivante :

« Le projet de rénovation du Pôle-Gare de Val de Fontenay répond à des problématiques importantes d'accompagnement du rééquilibrage vers l'Est de la région Ile-de-France, en cohérence avec les documents de planification régionale. Ce rééquilibrage passe par le développement des transports collectifs. Il est appelé à un développement important, notamment celui des activités tertiaires, sans préjuger des impacts de la crise actuelle.

Il contribuera en effet à améliorer les écoulements vers et à l'intérieur de la gare, particulièrement difficiles à l'heure de pointe, et qui le seront encore plus quand les importants projets d'extensions de lignes (T1, M1, M15 et bus à haut niveau de service « Bords de Marne ») concernant cette gare seront mis en service.

En apportant de l'espace, de la qualité de service, une meilleure sensation de sécurité et de nouvelles possibilités d'intermodalités favorisant notamment les modes actifs, le projet contribue à la satisfaction d'objectifs fondamentaux pour le fonctionnement des transports et des espaces concernés.

Néanmoins, sa réalisation s'inscrit dans un territoire contraint par le développement immobilier à petite distance de la gare, ce qui en limite les ambitions, contribue à augmenter les coûts et impose de très longs délais de réalisation (plus de dix ans), notamment pour ne pas pénaliser l'exploitation de la gare.

De plus, le dossier ne présente pas assez clairement les alternatives qui auraient pu être envisagées pour ce projet, qui auraient pu en accroître son ambition en matière de fonctionnement de la ville, coupée par les infrastructures ferroviaire et routière, et de développement des mobilités douces. A cet égard, les contre-experts proposent au maître d'ouvrage de mettre à profit la période de mise en œuvre progressive du projet pour examiner la possibilité de trouver de nouvelles marges de manœuvre notamment vis-à-vis du développement des mobilités douces.

L'étude économique soumise à l'expertise révèle une rentabilité socio-économique faible compte tenu des avantages monétarisés pris en compte dans le dossier et qui semble surestimée par les hypothèses retenues par IDFM dans le cadre proposé (avantages évalués limités à l'agrégation de petits gains de temps apportés par le projet). Les facteurs de

surestimation mis en évidence par les contre-experts portent notamment sur la prise en compte des petits gains de temps et les impacts possibles de la crise sanitaire et économique.

Ce projet vise aussi à apporter une réponse à la mise en conformité en termes d'accessibilité PMR de la gare (RER E), ce qui constitue à la fois un grand intérêt du projet mais introduit une ambiguïté sur la véritable option de référence à prendre en compte. Pour les contre-experts, la mise en conformité réglementaire doit faire partie de l'option de référence.

Il apparaît donc que le projet présente selon toute vraisemblance une pertinence socio-économique, mais que l'analyse coûts avantages proposée dans le dossier omet ce qui apparaît aux contre-experts être les principaux intérêts du projet : amélioration de l'intermodalité, réduction de la coupure urbaine, accessibilité améliorée pour les PMR. Ces sujets mériteraient des développements méthodologiques associant notamment IDFM et les responsables du référentiel « ministériel » d'évaluation des projets de transport. »

4. Avis du SGPI

Le dossier d'évaluation socio-économique soumis à la contre-expertise décrit le projet de requalification du pôle de Val de Fontenay qui est le premier pôle d'échange multimodal de l'Est francilien. Ce projet répond à des problématiques complexes de transport et d'urbanisme dans des contraintes rendues très fortes du fait de l'obligation de maintenir l'exploitation de la gare pendant toute la durée des travaux.

Le dossier d'évaluation ainsi que le tableur, support des calculs du bilan socio-économique, mobilisent correctement les approches traditionnelles pour le volet transport du projet mais sans traiter ce qui fait la spécificité de ce projet très complexe. Il ne permet pas de prendre en compte correctement les enjeux d'une amélioration de l'intermodalité et l'accessibilité améliorée pour les PMR. De même, les éléments environnementaux sont quasi absents. Par ailleurs, le dossier, se focalisant sur les seuls dysfonctionnement interne de la gare, n'appréhende pas suffisamment les enjeux d'aménagement urbains du territoire pour lequel ces investissements, s'ils sont pensés dans ce sens, constituent une véritable opportunité pour dynamiser un développement très contraint aujourd'hui.

Les experts considèrent avoir rendu un avis éclairé et impartial sur la base de l'information qui leur a été fournie par IDF-Mobilités, et des auditions des principaux acteurs du projet ainsi que celle faite auprès de l'Autorité environnementale.

Pour sa part, le SGPI considère qu'au vu de la qualité des experts et de leur forte implication dans la contre-expertise du dossier, le rapport remis est suffisant pour formuler un avis.

Le bilan du projet proposé dans l'étude est certes positif mais il reste extrêmement fragile, du fait des avantages monétarisés (multiplication de très faibles gains de temps). Néanmoins, la nécessité de mettre aux normes l'existant qui fait un courir un risque important de saturation et de dégradation de la qualité de service emporte la conviction.

Néanmoins, l'évaluation proposée, en restant essentiellement focalisée sur l'optimisation des flux internes à la gare, ne permet pas d'appréhender correctement les enjeux urbains associés à ce projet. Si l'on comprend bien l'importance des contraintes qui limitent le nombre de variantes possibles, le dossier d'évaluation ne permet de pas de comparer la solution retenue à d'éventuelles variantes imaginables.

Au total, en ligne avec les recommandations du rapport de contre-expertise, et malgré ce périmètre trop réduit de l'analyse des bénéfices et des variantes, **l'avis du SGPI est favorable au projet et fait plusieurs recommandations :**

Le dossier d'évaluation socio-économique devrait être retravaillé pour faire apparaître clairement les raisons qui conduisent à rejeter certaines alternatives. Un bilan socio-économique chiffré objectiverait ces raisons. Par ailleurs, l'analyse des principaux risques devraient être articulée au bilan socio-économique proposé.

Parmi, les différentes recommandations des contre-experts on retiendra particulièrement celles qui présentent le double avantage d'une amélioration du dossier et qui visent la mise à jour des référentiels d'évaluation du secteur du transport :

- Intégrer les investissements de la mise en conformité, particulièrement ceux permettant la mise en « accessibilité PMR » dans l'option de référence ;
- Développer les travaux et les méthodes permettant de mieux prendre en compte la valeur associée aux améliorations du confort et de la sécurité dans des gares complexes ;
- S'intéresser à la valeur de l'interconnexion pour les usagers qui n'est pas appréhendée par la seule valorisation des gains de temps en transit ;
- S'imposer la prise en compte effective dans les évaluations des facilités intermodales offertes par les options retenues. Celles-ci imposent de traiter précisément les moyens mis en œuvre pour faciliter son accessibilité ;

- Prendre en compte de manière générale les externalités positives associées à une meilleure insertion de la gare dans la ville.

Les conclusions générales de cet avis corroborent celles que le SGPI a eu l'occasion de faire pour les évaluations des pôles particuliers que représentent les gares d'interconnexion et l'approche généralement retenue, aux périmètres trop réduits selon nous. L'évaluation doit appréhender l'impact que ces gares majeures ont sur la qualité de l'ensemble du réseau de transport collectif d'une part, et s'inquiéter de la qualité de leur insertion dans le tissu urbain d'autre part. Ces éléments sont certes évoqués dans d'autres pièces du dossier d'enquête publique, mais au total les méthodes et les approches développées apparaissent insuffisantes pour appréhender correctement ces enjeux. Il apparaît en effet paradoxal que sur un investissement d'une telle ambition le bilan socio-économique soit extrêmement faible parce qu'il se contente de valoriser des gains de temps.

Guillaume BOUDY

4. Avis de l’Autorité environnementale

Le document présenté ci-après constitue l’avis délibéré de l’Autorité environnementale du CGEDD sur le projet d’aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay.

À titre de rappel, les observations et recommandations figurant dans les avis de l’Ae – CGEDD visent à éclairer le public sur la manière dont les porteurs de projet prennent en compte les enjeux environnementaux et à donner des clés à ces derniers pour améliorer éventuellement la conception de leurs projets avant la prise de décision par l’autorité compétente.



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement du pôle-gare de Val-de-Fontenay (94)

n°Ae : 2020-90

Avis délibéré n° 2020-90 adopté lors de la séance du 24 février 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 24 février 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement du pôle-gare de Val-de-Fontenay (94).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Alby Schmitt, Éric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Thérèse Perrin

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae : Christian Dubost

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet du Val-de-Marne, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 24 novembre 2020.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 11 décembre 2020 :

- le préfet de département du Val-de-Marne,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de l'Île-de-France,

Sur le rapport de Sylvie Banoun, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).



dossier qualifie de « confidentiels », dérogent à cette concentration, mais les bus et l'accès principal sont à l'ouest (1,2,5 sur la Figure 2) de même que le centre-ville ancien.

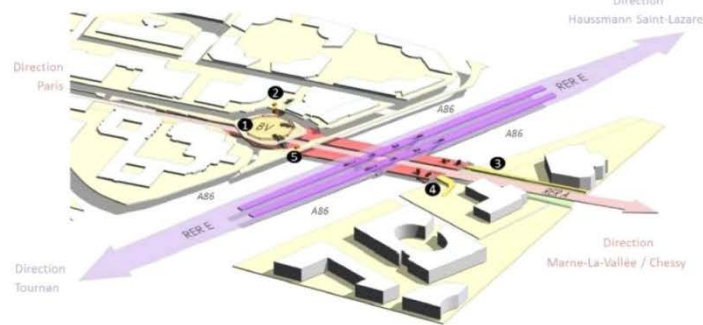


Figure 2 – Présentation schématique de l'état actuel du pôle-gare (BV : bâtiment voyageurs) (Source : dossier)



Figure 3 – Contexte routier du pôle-gare (Source : dossier)

Or, l'offre de transports du pôle est appelée à s'accroître significativement, avec, à l'horizon 2035 l'arrivée du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, du projet de bus Bords de Marne, de la ligne 15 du réseau du Grand-Paris Express (Saint-Denis Pleyel - Champigny Centre) et le prolongement de la ligne 1 du métro venant de La Défense. Cette offre nouvelle, qui accompagne des projets urbains de part et d'autre du pôle (notamment à l'ouest l'opération d'aménagement Val de Fontenay - Alouettes et à l'est sur le secteur du Péripôle Nord), renforce la nécessité d'aménager le pôle-gare tout en offrant une opportunité pour l'inscrire dans un projet d'ensemble.

1.2 Contexte et contenu de l'aménagement projeté

Fontenay-sous-Bois, avec une population d'environ 53 000 habitants, comprend plus de 27 500 emplois dont 70 % à moins de 800 m du pôle-gare ; à l'horizon 2035, les projections maximalistes retenues par le dossier font état d'un accroissement des emplois de près d'un tiers (36 500) pour une population qui atteindrait environ 60 000 habitants.

L'aménagement du pôle-gare s'inscrit dans une double perspective de développement urbain, synthétisée dans le projet d'aménagement et de développement durable du plan local d'urbanisme

de Fontenay-sous-Bois : « L'objectif est de redonner une identité et une qualité urbaine au quartier [des Alouettes]. Pour cela, il sera nécessaire de procéder à son désenclavement, notamment en travaillant sur les conditions de circulation et l'aménagement de liaisons franchissant les infrastructures de transports (en particulier la traversée Est-Ouest au niveau de la gare de Val de Fontenay).

Il s'agit de combiner la densification du bâti autour du pôle de transport au travers d'opérations immobilières mixtes d'habitat et de bureau avec la diminution de la fracture constituée par les infrastructures : transformation progressive de l'ex RN 86 en boulevard urbain, constitution d'un front urbain, urbanisation des délaissés de l'autoroute et de ses bretelles. À titre d'illustration, selon le dossier, l'opération d'aménagement « Val de Fontenay / Alouettes » a vocation à encadrer le renouvellement d'ensemble du quartier de la gare pour les quinze années à venir. La Ville de Fontenay-sous-Bois envisage d'y construire des nouveaux logements et d'intégrer des commerces, notamment en front urbain le long de l'avenue de Lattre de Tassigny (ex-RN186). De même, la zone de la Pointe, au sud de l'avenue Louison Bobet, doit faire l'objet à terme d'opérations immobilières mixtes d'habitats et de bureaux.

Plusieurs opérations autour du pôle-gare sont livrées ou en cours de réalisation, notamment au sein des périmètres de trois opérations d'aménagement : « Val de Fontenay-Alouettes », « Tassigny-Auroux » et « Alouettes-Est ». Dans le plan local d'urbanisme, le secteur apparaît comme inclus dans l'orientation d'aménagement programmée (OAP) communale, deux OAP de secteurs d'enjeux identifiés (« Grands Ensembles » et « Alouettes ») et dans l'OAP de site « Péripôle ». Le dossier ne fait pas état du contrat de développement territorial « Paris-Est entre Marne et Bois »³ dont les enjeux croisent directement ceux du pôle-gare et du quartier alentour, notamment : « Traiter les coupures/fractures causées par les infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires et consolider les continuités urbaines et paysagères ».

Bien que situé en zone urbaine dense, le pôle-gare n'apparaît pas comme intégré à une partie de ville tant les voies de RER et de l'autoroute, bordée de murs anti-bruit opaques, fait barrière entre, à l'ouest, un bâti tertiaire en évolution constitué d'îlots de part et d'autre de la gare routière (centre commercial et bureaux essentiellement) et, à l'est, un secteur en mutation sous-occupé (zone d'activité, logistique, tertiaire récent et zone d'aménagement concerté avec le futur « Péripôle »). Le dossier qualifie le contexte de « paysage urbain de faible qualité ».

³ Les signataires en sont l'État, trois communes du Val-de-Marne (Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne et Le Perreux-sur-Marne), trois communes de Seine-Saint-Denis (Rosny-sous-Bois, Neuilly-Plaisance et Neuilly-sur-Marne), la communauté d'agglomération de la vallée de la Marne, et le conseil général du Val de Marne. Il comprend plusieurs gares : Fontenay-sous-Bois (lignes RER A2 et A4), Val-de-Fontenay (lignes RER E4 et A4) Neuilly-Plaisance (ligne RER A4), Nogent-le-Perreux (ligne RER E4), Rosny-sous-Bois (ligne RER E4), Rosny-Bois-Perrier (ligne RER E4) et Nogent-sur-Marne (ligne RER A2).



Figure 4 – Tissu des activités constituant le contexte du pôle-gare (Source : dossier)

1.3 Présentation du projet et des aménagements projetés

Les études d'aménagement du pôle-gare, commencées dans le cadre d'un contrat de pôle en 2004 ont abouti à un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales, approuvé en 2017 par le Conseil du syndicat des transports d'Île-de-France (devenu IDFM), qui a constitué le support d'une concertation préalable (20 février au 24 mars 2017). Il en a résulté le schéma de principe validé au Conseil d'IDFM le 8 juillet 2020, objet de la saisine de l'Ae.

Le dossier affiche quatre objectifs :

- réorganiser et agrandir les espaces de la gare : mise en place d'itinéraires de correspondance et d'accès intermodaux efficaces, d'accès dédiés au RER E, désaturation des quais, accessibilité, lisibilité des accès à partir des espaces publics ;
- aménager les abords du pôle-gare en cohérence avec les projets de développement : atténuer la coupure visuelle, recréer un lien est-ouest, créer un accès structurant à l'est du côté de l'arrivée future du métro et du tramway ;
- améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs : lisibilité, confort, information...
- concevoir un projet « phasé » selon le dossier, soit échelonné dans le temps.

Le quatrième objectif constitue plutôt une modalité de réalisation : préserver la continuité d'exploitation du pôle-gare pendant la durée des chantiers, qui, au vu du calendrier de mise en œuvre est d'au moins 13 ans (2023 à 2036), certains aménagements devant être effectués avant 2023.

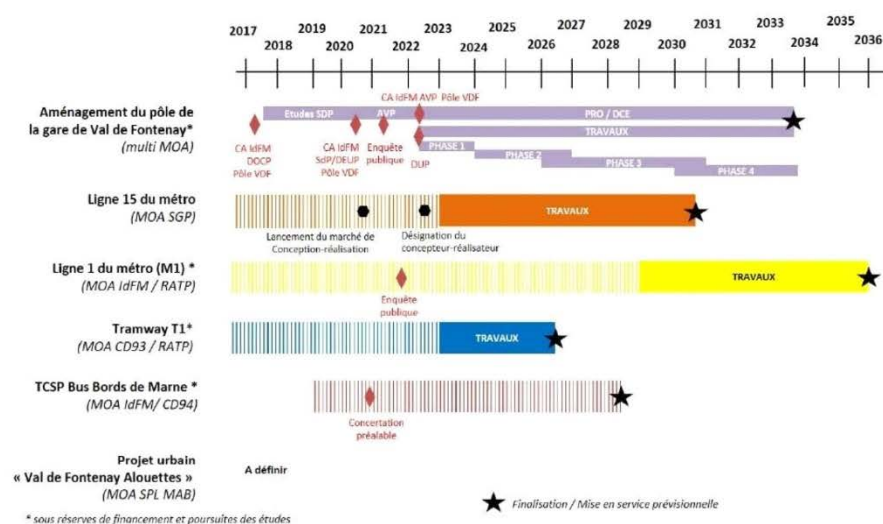


Figure 5 – Calendrier prévisionnel et phasage des travaux (Source : dossier)

L'aménagement projeté à terme (tel qu'il apparaît figure 6) s'articule autour d'une réorganisation importante des espaces ferroviaires et des aménagements intermodaux de surface afin d'améliorer l'accessibilité de tous les modes pour tous les voyageurs. Il inclut la création de deux nouveaux bâtiments pour voyageurs à l'Est, la création de deux nouveaux passages souterrains facilitant l'accès aux transports et les franchissements des RER A et E et permettant un lien piétonnier entre les parties est et ouest, sans contrôle de billets⁴, aux seules heures de fonctionnement de la gare. Il prévoit également les réaménagements des espaces existants dont le bâtiment pour voyageurs actuel et les accès à l'est.

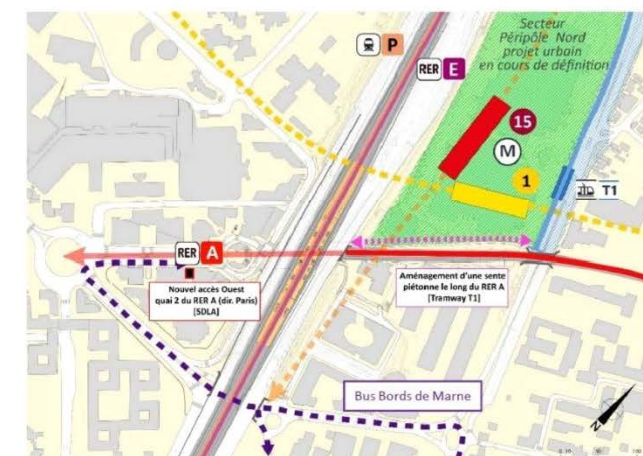


Figure 6 – Présentation schématique de l'état projeté des transports en commun lourds à l'horizon 2035 (Source : dossier)

Le pari d'aménagement est une réorientation du pôle-gare à l'est, qui ne représente aujourd'hui qu'un accès très secondaire, appelé à se développer avec l'arrivée du tramway et des deux lignes de métro. Seule la plateforme de bus reste côté ouest où convergent aujourd'hui l'essentiel des flux.

⁴ Cette demande de connexion sans contrôle de billet ressortait fortement de la concertation en 2017.

La multiplicité des acteurs et partenaires est le reflet d'une grande complexité. Le dossier d'aménagement du pôle-gare, approuvé par le Conseil d'Île-de-France mobilités (IDFM) le 8 octobre 2020 associe cinq maîtres d'ouvrage dans un enchevêtrement de compétences :

- IDFM, maître d'ouvrage du schéma de principe et du dossier d'enquête publique est maître d'ouvrage coordonnateur pour les études d'avant-projet et de modification de la bretelle de l'A86⁵ ;
- la RATP, maître d'ouvrage sur les espaces RATP actuels et futurs des infrastructures de passage souterrain sous les voies du RER A et de nouvelle liaison quai A1, et des services : notamment les bâtiments voyageurs, le réaménagement des quais et des lignes de contrôle ;
- SNCF Gares et Connexions et, en délégation, SNCF Réseau, maîtres d'ouvrage sur les futures infrastructures de passage souterrain Nord sous les voies ferroviaires et l'autoroute A86, mise en accessibilité du RER E et des services (notamment bâtiment voyageurs Nord-Est et débouché ouest du passage souterrain Nord) ;
- le Département du Val-de-Marne (CD94), maître d'ouvrage sur les voiries départementales et la modification de la bretelle de l'A86 ;
- et la société publique locale Marne au Bois, par délégation de la commune de Fontenay-sous-Bois, en tant qu'aménageur de la concession d'aménagement « Val de Fontenay- Alouettes », maître d'ouvrage pour les aménagements du périmètre intermodal du pôle en dehors des voiries départementales (espaces publics extérieurs et services « Parking Vélos »).

Plusieurs financeurs contribuent en outre au projet sans en être maîtres d'ouvrage : État, Région d'Île-de-France, Ville de Fontenay-sous-Bois et Société du grand Paris. Le coût du réaménagement est estimé à environ 275 millions d'euros (M€) hors taxes (HT) en référence janvier 2019 (avec une marge d'incertitude indiquée par le dossier de plus ou moins 10 %). Le coût principal résulte du pôle ferroviaire (236 M€), la composante foncière étant faible (15 M€). Le coût des mesures en faveur de l'environnement n'est pas estimé, le dossier précisant qu'il est difficilement quantifiable ou déjà intégré aux aléas, comme si l'environnement constituait un aléa de chantier.

1.4 Procédures relatives au projet

En vertu de l'article R.122-2 du Code de l'environnement, l'aménagement relève d'un examen au cas par cas. S'agissant d'un aménagement d'infrastructures de transport impliquant des établissements publics sous tutelle du ministère chargé de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est l'Ae. La décision de soumission à évaluation environnementale est intervenue le 19 janvier 2018 notamment au regard des incidences « *du projet en phase exploitation sur la nature, la quantité et l'organisation des circulations du quartier* » et leurs effets « *induits potentiels, positifs ou négatifs, sur le bruit, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre* », les incidences potentielles « *sur les eaux souterraines, notamment du fait de la réalisation des passages souterrains* » et les « *interfaces importantes des opérations prévues avec les autres projets d'infrastructure connus* » et les effets cumulés avec les aménagements connus. L'avis de l'Ae sera joint au dossier d'enquête publique.

Une reconnaissance d'utilité publique est également sollicitée.

⁵ La direction des routes d'Île-de-France, bien que gestionnaire du réseau autoroutier, n'assurera pas la maîtrise d'ouvrage de la modification de la bretelle d'autoroute.



Compte tenu du montant de l'investissement public, l'évaluation socio-économique du projet fera l'objet d'un avis du Secrétariat général pour l'investissement, associé d'une contre-expertise indépendante. L'avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés est également sollicité de même que celui du directeur des finances publiques remis en date du 5 mai 2020.

L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000. Du fait du contexte très anthropisé de l'aménagement projeté, le projet étant éloigné et non connecté aux sites Natura 2000 les plus proches, situés en Seine-Saint-Denis, les conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation n'appellent pas d'observation de l'Ae.

1.5 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux de l'aménagement sont les suivants :

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

Le fait de ne traiter que les objectifs du projet en termes d'organisation des déplacements, sans s'intéresser à la perception des usagers ni à l'attractivité future de ce quartier dégradé rend l'étude d'impact, de fait, incomplète.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux identifiés par le dossier :

- population et santé humaine : risques naturels, sols pollués, cadre de vie marqué par des nuisances (bruit, qualité de l'air, îlots de chaleur urbains) ;
- modalités de déplacement : réseau routier dense support de trafics lourds, gare peu optimisée dans son fonctionnement, aménagements cyclables pauvres et intermittents, stationnement automobile réputé difficile⁶, nombreux projets en cours et programmés et donc travaux importants... ;
- présence de réseaux structurants (RTE, GRT Gaz, assainissement et chauffage urbain).

Elle est effectuée à trois échelles : les zones d'étude directe, rapprochée et étendue. Les zones d'étude directe (emprise de l'opération et abords immédiats) et rapprochée (périmètre entre 500 m et 750 m autour du pôle-gare, celui du quartier en mutation sur lequel les incidences de l'aménagement seront directes) apparaissent sur la figure 4. La zone d'étude étendue correspond à un territoire pertinent pour les diverses aires résidentielles, d'emploi et de mobilité. Elle comprend suivant les thématiques : la région, le département, les communes avoisinantes, voire seulement le territoire communal.

L'état initial est très détaillé sur le contexte socio-économique dans lequel s'inscrit le projet : les activités du pôle économique sont principalement financières, commerciales et administratives, le déséquilibre entre l'ouest et l'est du faisceau de l'A86 étant marqué, accentué par un dénivelé de plus de cinq mètres.

⁶ L'avis revient sur cet aspect cf. Stationnements.



En revanche, l'étude d'impact est lacunaire sur le contexte dans lequel s'inscrit l'aménagement du pôle-gare, le contenu des projets d'aménagement en termes de nouveaux habitants, de nouveaux services et de nouveaux équipements publics (écoles, établissements sensibles, etc.) Les éléments qu'elle produit sur le bruit ou la qualité de l'air sont par exemple très génériques.

2.1 Population et santé humaine

Les communes au sein de l'aire d'étude présentent une part minoritaire de maisons individuelles. En majorité, les ménages ont emménagé depuis dix ans ou davantage et il s'agit à plus de 95 % de résidences principales. Trois quartiers prioritaires se situent à proximité de la zone d'étude rapprochée, deux à 500 m à l'ouest (la Redoute et Les Larris) et un à environ 1 km au nord-est (le Pré-Gentil).

2.1.1 Occupation du sol

Le secteur est divisé selon un double axe nord-sud (cf. figure 3) composé d'une part par les voies de la ligne E du RER cernées par les deux chaussées de l'A86, et d'autre part, à 300 m à l'est, par l'avenue du Général de Gaulle prolongée par l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (RD86, ex-RN186). L'avenue Louison Bobet (RD143) (axe est/ouest), au sud, constitue l'unique franchissement de l'A86 sur le secteur.

Le quartier du Val de Fontenay est isolé du bourg ancien de Fontenay-sous-Bois par une ligne de crête assez abrupte. Les deux quartiers ont des types urbains très différents et communiquent peu. Près du pôle-gare sont implantés des immeubles tertiaires sur dalle des années 1970-1980 et des zones d'habitations collectives caractéristiques des années 1970, puis des immeubles plus récents en s'éloignant de la gare.

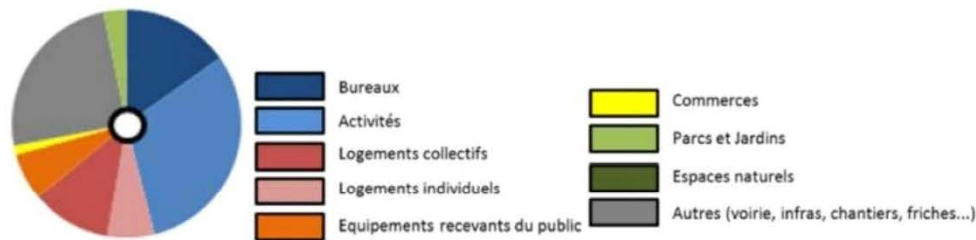


Figure 7 – Surface par type d'occupation du sol dans un rayon de 500 m autour de la gare (Source : dossier)

Entre la RD86 et l'A86 se trouve le secteur du Péripôle. Cette zone, qui s'étend du diffuseur de l'A86 au nord aux voies de la ligne A du RER, est une zone d'activités notamment logistiques.

2.1.2 Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre et nuisances sonores

Émissions de gaz à effet de serre

Le dossier n'évoque les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre qu'à l'échelle de la Métropole du Grand Paris. Il ne les évalue pas en phase exploitation. Il chiffre les consommations énergétiques du projet en phase de travaux à un peu plus de 2 000 t éq. CO₂, ce qui apparaît comme une unité d'émissions de gaz à effet de serre et non une consommation énergétique. L'Ae note en outre que l'addition des différentes composantes indiquées dans le

tableau de décomposition par poste dépasse 4 500 t éq. CO₂. Le dossier devra être vérifié et rectifié avant l'enquête publique. Il conviendra en outre de le compléter pour indiquer si ces valeurs intègrent l'énergie grise des matériaux utilisés et préciser la méthode d'évaluation utilisée.

L'Ae recommande d'expliciter précisément les consommations énergétiques du chantier en procédant à une analyse du cycle de vie et de distinguer les émissions de gaz à effet de serre des consommations énergétiques.

Qualité de l'air

Sur la qualité de l'air, le dossier est très générique, aucune station de mesure n'étant présente sur la zone d'étude rapprochée, les deux stations les plus proches étant celles du boulevard périphérique parisien Est et celle de Nogent-sur-Marne. Le dossier indique cependant que les niveaux de concentration dans l'air ambiant dans le Val-de-Marne, bien que très élevés s'agissant des concentrations de particules fines et de dioxyde d'azote, sont globalement légèrement inférieurs aux niveaux de Paris, et proches de la moyenne de l'agglomération parisienne Pour l'Ae, faute de mesure spécifique ou de modélisation basée sur les émissions des véhicules et compte tenu de la quantité de voies routières jouxtant la zone d'étude, l'assimilation aux données de la station proche du boulevard périphérique est l'approximation à retenir.

Pour les PM₁₀ et le benzène, les seuils réglementaires sont dépassés en situation de proximité au trafic. Pour le dioxyde d'azote, la valeur limite annuelle est dépassée en proximité du trafic routier sur les trois sites de mesure du département et elle est en général deux fois supérieure à la valeur limite annuelle. Les niveaux d'ozone dépassent les objectifs de qualité, mais pas les valeurs cibles. Ces dépassements sont généralisés à l'ensemble de la région. Les autres polluants (BaP⁷, SO₂⁸) ont des niveaux inférieurs aux seuils réglementaires, en Val-de-Marne comme dans toute l'Île-de-France.

En phase travaux, la qualité de l'air sera encore dégradée par les gaz et poussières fines produites par le passage des poids lourds, les travaux de terrassement et les odeurs résultant des véhicules et travaux (coulage de bitume). Le dossier ne prévoit pas de mesures d'évitement ou de réduction correspondant à ces nuisances accrues, au motif que l'incidence du projet est négligeable dans ce contexte.

Bruit

Les infrastructures terrestres de transport sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. À l'intérieur de bandes sonores affectées par le bruit⁹, toute nouvelle construction doit faire l'objet d'une isolation acoustique. Dans la zone d'étude rapprochée, la ligne SNCF et l'A86 sont en catégorie 1, le RER A en catégorie 2 ou 3 selon les tronçons.

Les cartes de BruitParif, ainsi que les mesures acoustiques réalisées lors des études environnementales de la Ligne 15 Est du GPE, montrent que la zone d'étude rapprochée est fortement exposée aux bruits, qu'ils soient routiers ou ferroviaires. L'analyse des niveaux sonores a ainsi mis en évidence une ambiance sonore ressentie comme bruyante, voire très bruyante le long des infrastructures de transport.

⁷ Benzo(a)pyrène

⁸ Dioxyde de soufre

⁹ Pour la catégorie 1, la bande réputée affectée par le bruit est de 300 m le long de l'infrastructure.

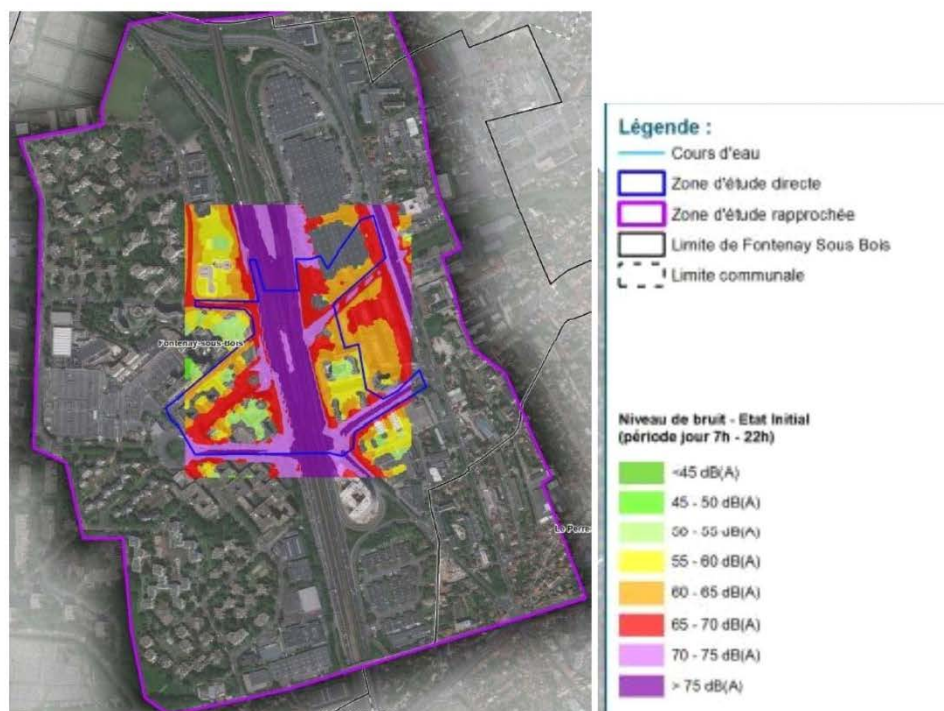


Figure 8 – Ambiance acoustique autour du pôle-gare (Source : dossier)

Cependant, le projet ne générant pas d'augmentation de trafic, aucune étude acoustique spécifique n'a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact et aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est proposée, alors que l'aménagement prévoit la destruction¹⁰ puis la construction de 160 mètres d'écran acoustique. Le dossier précise toutefois qu'en application de l'arrêté préfectoral¹¹, les travaux seront interrompus entre 20 h et 7 h les jours ouvrés ainsi que toute la journée les dimanches et jours fériés. L'Ae observe que le contrat de développement territorial Paris Est entre Marne et Bois soulignait l'importance des points noirs de bruit dans la zone, ce que confirme la figure 8.

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

Îlots de chaleur urbains

La zone d'étude directe est caractérisée par des îlots constitués de grandes emprises tertiaires avec un bâti bas, un ensemble de tours espacées et un ensemble de maisons espacées, caractéristiques de la petite couronne francilienne et donc fortement sujet aux effets d'îlots de chaleur urbain. L'Ae observe que le projet d'aménagement autour du pôle-gare ne prévoit pas d'espaces végétalisés. Le dossier indique seulement que pour respecter le plan local d'urbanisme « *la conception du projet devra intégrer 20 % minimum d'espaces végétalisés sur la surface de son terrain.* » Lors de sa visite, une bande récemment plantée le long du sentier du Noyer Baril a été signalée à la rapporteure.

¹⁰ Le dossier évoque le déplacement. Le récapitulatif des consommations d'énergie, la construction.

¹¹ Arrêté n° 20003-2657 du 11 juillet 2003 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage dans le Val-de-Marne



2.2 Milieux naturels et risques

2.2.1 Habitats naturels, espèces et paysage

La zone d'étude rapprochée n'interfère pas avec des territoires à enjeux environnementaux identifiés et ne leur est pas connectée. Les habitats naturels présents sur la zone d'étude (alignements d'arbres d'essences communes, pelouses urbaines, voies de chemin de fer, friches et terrain vague) paraissent d'intérêt écologique assez faible. Une seule espèce de flore patrimoniale a été identifiée, le *Torilis noueux* ; six espèces exotiques envahissantes courantes sont présentes. Aucune zone humide n'a été identifiée.

On note cependant une certaine richesse faunistique : quatre espèces de chauves-souris dans la zone d'étude, mais non dans la zone directe : *Pipistrelle commune*, *Noctule commune*, *Pipistrelle de Kuhl* et *Pipistrelle de Nathusius* ; une espèce de reptile, le *Lézard des murailles*, le long des voies du RER A ; cinq espèces d'insectes, non protégées, en dehors de la zone d'étude directe (*Phanéroptère méridional*, *Hespérie de l'alcée*, *Demi-deuil*, *Sésie ichneumon* et *Coccinelle argus*) ; 21 espèces d'oiseaux dont 16 protégées, nicheurs dans une zone élargie. Dans la zone directe, ont été observés en transit ou en alimentation la *Bergeronnette grise*, le *Pinson des arbres*, la *Mésange bleue*, la *Mésange charbonnière*, l'*Accenteur mouchet*, le *Faucon crécerelle*, le *Moineau domestique*, le *Martinet noir* et le *Verdier d'Europe*.

Le paysage, très minéral à l'exception de deux alignements d'arbres sur les avenues alentour, est marqué par la présence d'obstacles visuels et physiques qui fragmentent le territoire ; le contrat de développement territorial Paris Est entre Marne et Bois soulignait dès 2012 l'importance de restaurer « *la qualité du cadre de vie par la mise en place d'une trame paysagère* ». L'aménagement n'aura que peu d'incidences, ce qui représente selon l'Ae une occasion manquée. Le choix de passages souterrains contribue en outre à faire de la question paysagère un impensé du dossier et peut-être du projet d'aménagement urbain dans lequel il s'inscrit.

2.2.2 Eaux souterraines et superficielles

Deux masses d'eau souterraines concernent la zone d'étude : l'Eocène du Valois (3104) et l'Albien néocomien captif (3218), classé en zone de répartition des eaux, mais à plusieurs centaines de mètres de profondeur. Seize captages d'alimentation en eau potable non connus de l'agence régionale de santé selon le dossier sont présents dans un rayon de cinq kilomètres autour de la zone d'étude mais aucun en aval hydraulique, ainsi que deux puits géothermiques (profondeur environ 85 m).

La zone d'étude rapprochée appartient au sous bassin versant de la Marne, le cours d'eau le plus proche.

Un réseau temporaire de collecte des eaux de ruissellement des emprises des sites de chantier à ciel ouvert, la mise en place d'un système d'assainissement provisoire avant rejet et des mesures classiques en cas de pollution accidentelle sont prévus pour éviter une pollution des eaux souterraines.



2.2.3 Risques naturels et industriels

Les risques naturels sont principalement liés à un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles¹², la zone d'étude rapprochée étant située en zone d'aléa moyen, un risque d'effondrement lié au phénomène de dissolution de gypse (présence d'un banc massif de gypse mais aucun niveau gypseux n'a été rencontré dans les sondages carottés en juin 2018) à mettre en regard d'un risque de remontée de nappe, faible à l'ouest, moyen à l'est et élevé avec une nappe sub-affleurante au niveau du Péripôle.

Les risques industriels liés au transport de matières dangereuses (canalisations, routier, ferroviaire) sont diffus au sein de la zone rapprochée sauf pour les canalisations de gaz. Cinq sites Basias¹³ (dont trois en activité¹⁴) sont identifiés dans la zone d'étude rapprochée. Les remblais présentent localement des concentrations significatives en métaux lourds. Une station-service en milieu urbain hors de la zone d'étude rapprochée figure dans la base Basol¹⁵. Aucun site Basol n'est cependant situé en amont hydraulique de la zone d'étude dans un rayon de 5 km.

Le diagnostic de pollution de sous-sol produit au droit de la zone d'étude directe en vue de la localisation des passages souterrains a mis en évidence des dépassements des valeurs seuil Aspitet¹⁶ en métaux lourds pour la quasi-totalité des prélèvements, la moitié des échantillons pouvant être considérés comme inertes. Cela suppose une gestion différenciée des déblais d'excavation avec un stockage avant évacuation ou réutilisation. Par ailleurs, les enrobés de voiries affectées par les travaux comprennent de l'amiante. Des investigations spécifiques sont prévues dans les phases ultérieures de l'aménagement.

Le dossier précise que le creusement des passages souterrains (au plus profond 54 m NGF¹⁷), réalisé au-dessus du niveau de la nappe du Bartonien, ne modifie pas l'équilibre hydrique du sous-sol, excluant la dissolution de gypses et le retrait-gonflement des argiles. Il mentionne toutefois des études géotechniques réalisées en 2017–2018 visant à apprécier le risque de retrait-gonflement des argiles qui devraient être poursuivies dans les phases ultérieures du chantier. En revanche, il indique sans le démontrer que seule la zone du Péripôle est concernée par le risque de remontée de nappe.

L'Ae recommande de vérifier que la remontée de la nappe au niveau du Péripôle n'entraînerait pas de désordres sur le pôle-gare et de prévoir le cas échéant des mesures appropriées.

Déchets

Le dossier est précis quant à la gestion des déchets en cohérence avec le plan national de prévention des déchets et le plan régional de prévention et de gestion des déchets issus du bâtiment et des travaux publics d'Île-de-France. Il ne précise toutefois pas la contribution apportée par

¹² Plan de prévention des risques approuvé le 21/11/2018

¹³ Base de données des sites industriels et activités de service

¹⁴ Un laboratoire pharmaceutique Bristol-Meyers, un atelier d'application de peinture et vernis, une blanchisserie.

¹⁵ Base de données des sites pollués

¹⁶ Programme de recherche lancé par l'Inra en 1994 : apports d'une stratification pédologique pour l'interprétation des teneurs en éléments traces" pour établir des références sur les concentrations en éléments traces dans les sols.

¹⁷ Niveau général de la France : réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire français métropolitain continental et la Corse, géré par l'institut national de l'information géographique et forestière.



l'aménagement à l'objectif de recyclage de 70 % des déchets du bâtiment à l'horizon 2020 prévu par la directive-cadre « déchets »¹⁸.

Déblais

Le dossier indique un volume de déblais total de l'ordre de 40 000 m³, principalement dus au creusement des deux passages souterrains. Leur caractérisation, même approximative n'est pas fournie. Le nombre total de poids-lourds nécessaire pour l'évacuation est de l'ordre de 4 000, ce qui paraît négligeable dans le contexte de trafic local. À ce propos, l'Ae note que le devenir de ces déblais n'apparaît qu'incidemment, sous forme d'une ligne du tableau de décomposition de la consommation énergétique du chantier indiquant « Mise en décharge de déblais » pour la totalité du volume.

L'Ae recommande d'expliciter dans le dossier le devenir prévisible des déblais générés par le chantier.

2.2.4 Réseaux

La zone d'étude est concernée par tous types de réseaux : réseaux d'assainissement départementaux et communaux, GRTgaz, chauffage urbain et réseau RTE enterré. La réalisation de travaux, qui prend en compte les réseaux connus, peut entraîner des dommages sur des réseaux non identifiés. En revanche, les effets permanents sont considérés comme négligeables.

Le projet ne se superpose pas directement aux canalisations de chauffage urbain et aucun collecteur d'assainissement du syndicat interdépartemental de l'assainissement de la l'agglomération parisienne n'est présent dans la zone d'étude. Mais elle est desservie par le réseau d'assainissement pluvial territorial et pour partie par le réseau d'assainissement pluvial départemental. Une étude de sol est nécessaire pour étudier la faisabilité d'une infiltration, notamment compte tenu du risque de retrait-gonflement des argiles, l'aménagement se trouvant en aléa moyen (cf. Risques naturels et industriels) et le débit de fuite maximal autorisé est de 5 l/s/ha.

La zone d'étude rapprochée du projet est fortement concernée par le passage de canalisations de gaz à faible profondeur (2 à 4 m sous le niveau naturel). Une analyse de compatibilité sera réalisée. L'Ae considère que les risques sont suffisamment pris en compte par ces mesures.

2.3 Déplacements

2.3.1 Réseau routier

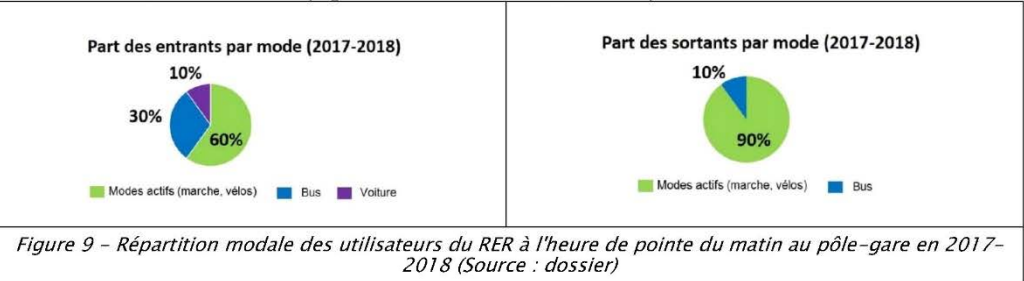
Le pôle-gare est proche d'axes routiers à fort trafic : deux échangeurs de l'A86 (incomplets) et les RD143 et RD86 (ex-RN186) ; les flux de transit y sont prépondérants. Les comptages réalisés le jeudi 31 mai 2018, en heure de pointe du matin, entre 8 h et 9 h, ont dénombré plus de 11 300 véhicules légers (VL) et 600 poids-lourds (PL). La part de transit dépasse 90 % pour les deux catégories. L'heure de pointe du soir (17 h15 – 18 h15) est analogue : près de 13 000 VL, 450 PL, environ 90 % de transit. En outre huit axes présentent un trafic routier intense (dont trois entre 22 000 et 31 000 véhicules/jour), notamment aux heures d'affluence.

¹⁸ Directive-cadre déchets 2008/98/CE



2.3.2 Transports en commun

Les pointes de desserte du pôle-gare marque sont très marquées ; elle est fortement réduite en début de soirée. À l'heure de pointe du matin (7 h–9 h), circulent pour le RER A 16 trains par heure vers Paris, 15 dans l'autre sens ; pour le RER E, selon le sens 6 ou 8 trains par heure. Pour le RER A cela correspond à 6 200 voyageurs au départ et 6 500 à l'arrivée, pour le RER E à 3 500 départs et 5 800 arrivées, soit 22 000 voyageurs en deux heures, autant que les VL sur l'autoroute.



Comme il ressort de la figure 9, les piétons et cyclistes constituent, malgré un espace congru et peu attractif, l'immense majorité des entrants et sortants de la gare, le rabattement par bus étant inférieur au tiers des entrants. L'accès ouest passe principalement par un trottoir central avec quelques aménagements de part et d'autre duquel s'arrêtent la plupart des bus. Les deux voiries, très larges, n'incitent pas à une modération de vitesse. Le bâtiment pour voyageurs, des années 1970, paraît étriqué. Les accès aux quais sont peu généreux. Les quais eux-mêmes sont parfois étroits : 3,25 m sur la partie ouest des quais du RER A, les deux tiers de la longueur n'ayant pas de sortie en face du train ; 5,30 m, quai central desservant les rames allant dans les deux directions¹⁹, aux extrémités de ceux du RER E, aériens, cernés par l'A86, dont il faut retrancher les trémies des escaliers d'accès aux quais du RER A par lesquels se font entrées et sorties. Les quelques passages souterrains sont bas et exigus.

La perception de danger ressentie par les usagers, qui ressort de la concertation préalable, est prégnante et l'inconfort perceptible ; la saturation en heure de pointe est manifeste. Le réaménagement de l'espace au sein du pôle-gare apparaît donc tout à fait nécessaire et de nature à améliorer la situation.

Le dossier fournit, pour documenter la desserte du pôle-gare, des cartes isochrones à 15 minutes en bus et pour les piétons mais les présupposés de leur établissement ne sont pas exposés. Il n'est ainsi pas précisé si la carte « bus » tient compte du cadencement pour permettre la correspondance avec un des RER, ni du temps d'accès au quai, ni si sa validité est moyennée sur la journée pour prendre en compte les heures de desserte allégée. Il n'est pas non plus indiqué si la carte isochrone pour les piétons est mesurée ou calculée sur la seule distance théorique. Il serait utile de préciser les hypothèses de construction de ces cartes et de joindre au dossier une carte isochrone pour les cyclistes puisque le dossier insiste sur l'importance de développer les possibilités d'accès au pôle-gare à vélo, ce qui paraît nécessaire au regard de sa configuration actuelle. Il conviendrait également de proposer des cartes isochrones projetées pour la future desserte des moyens de transport (tramway, métro, bus Bord de Marne) compte tenu de leur éloignement par rapport à l'arrivée des bus.

¹⁹ À noter que la ligne P du réseau Transilien (exploitée également par la SNCF) reliant Paris Est à Provins et à Coulommiers emprunte les mêmes voies ferrées que le RER E, de même que des trains Grandes lignes, sans marquer d'arrêt en gare.

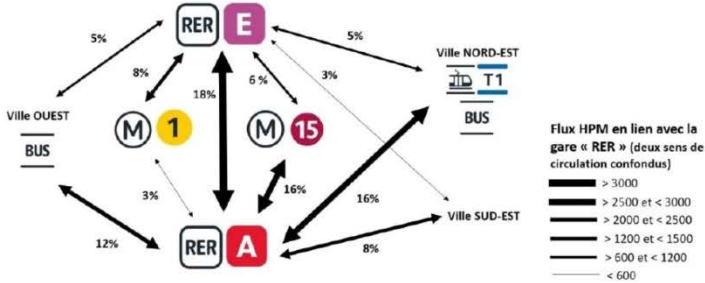


Figure 10 – Répartition des flux à l'horizon 2035 à l'heure de pointe du matin (Source : Dossier)

Au-delà de ces questions de desserte du pôle-gare, l'aménagement repose sur un postulat : celui d'une augmentation des flux en provenance de la partie est, en lien avec les opérations d'aménagement et l'arrivée du Tram 1 et du métro. Les améliorations effectuées entre 2024 et 2027, en dehors de la création d'un accès extérieur direct pour un des quais du RER A, portent dès lors sur la seule partie orientale, comme si la fonctionnalité ouest ne nécessitait pas d'optimisation. Le dossier ne permet pas en l'état d'étayer cette conviction sur laquelle s'appuient les projections (cf. figure 10). En outre, la distance, même considérée comme acceptable, au tramway – côté est, à un peu plus de 400 m de l'entrée est de la gare, semble réduire les possibilités d'intermodalité Tram/bus²⁰, voire Tram/RER surtout pour les personnes à mobilité réduite pour lesquelles cela constitue une distance conséquente avec plusieurs obstacles.

Les aménagements limités de voirie (création d'itinéraires cyclables, modification de la géométrie de la bretelle de sortie de l'A86, mise en œuvre d'une partie des services de stationnement des vélos) ne sont pas selon l'Ae de nature à remettre en cause le caractère routier du contexte. D'ailleurs, le dossier ne fournit aucune évolution des gains attendus en termes de report modal, ce qui ne permet donc pas de vérifier si le projet atteint l'objectif qu'il se fixe.

Il a été précisé à la rapporteure que l'aménagement des passages souterrains serait soigné, qu'ils seraient spacieux (8 mètres de large), lumineux et capacitaires. Le dossier serait utilement complété sur ce point, le choix de l'interconnexion par des passages souterrains étant peu porteur en termes de lien urbanistique entre les deux quartiers (cf. Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu).

2.3.3 Stationnements

La partie consacrée aux stationnements est révélatrice du parti d'aménagement routier. Alors que de toute évidence on constate un parking spontané des vélos, qui encombrant des passages déjà étroits, notamment côté est où les accès exigus, le long de l'autoroute, n'incitent guère à la promenade, le dossier insiste à plusieurs reprises et dans chacune des synthèses en encadré sur la difficulté du stationnement automobile.

Le recensement des places existantes de stationnement de vélos est exhaustif – en tout 117 arceaux, dont l'écartement ne permet pas toujours de les utiliser pour deux vélos. Celui des stationnements automobiles est plus imprécis : presque 1 900 places au centre commercial (gratuité de 3 h), 279 places en souterrain devant la gare ; les autres mentions sont plus vagues : « *de nombreux parkings*

²⁰ Le temps de correspondance est réputé se situer aux alentours de 8 minutes hors situation de congestion.



de bureaux (privés) sont également présents à proximité du pôle. Il existe également des places de stationnement sur voirie limitées en nombre le long de l'avenue Louison Bobet, de l'avenue des Olympiades, et de l'allée des Sablons ». Lors de la visite sur site, la rapporteure a pu constater une offre importante actuelle de stationnement automobile en souterrain qui n'apparaît pas dans le dossier.

La part de rabattement en voiture individuelle vers la gare étant d'ores et déjà faible, la saturation alléguée du stationnement automobile ne peut provenir que de personnes qui se rendent non à la gare mais dans les bureaux alentour. La caractérisation de l'enjeu « stationnement » automobile comme moyen par le dossier, au même niveau que l'organisation des transports collectifs, ne paraît pas justifiée.

L'Ae recommande de compléter le recensement des stationnements automobile disponibles pour l'intégrer au dossier et de reconsidérer la qualification de cet enjeu pour le projet et d'intégrer au projet d'emblée la réalisation de nombreux stationnements sécurisés pour vélos.

2.4 Effets cumulés de l'aménagement avec d'autres projets connus

Ont été retenus pour l'analyse du cumul des incidences les projets de transports en commun (ligne 15 Est Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre et prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay ainsi que le prolongement de la ligne de tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay) et le projet de restructuration du secteur du Péri-pôle.

Le dossier indique qu'une coordination entre les maîtres d'ouvrage de projets concomitants sera recherchée pour réduire autant que possible les nuisances liées aux chantiers.

En phase d'exploitation, les effets cumulés sont dans l'ensemble considérés comme inexistantes ou positifs. Toutefois un risque d'impact cumulé faible est noté pour le bruit et les émissions lumineuses. L'effet cumulé est considéré comme positif pour la qualité de l'air, effet que l'on ne retrouve pas en ce qui concerne la santé du fait de l'exposition de nouvelles populations. Une analyse à partir de l'indice pollution population²¹ rendrait davantage compte des incidences en la matière.

L'augmentation de la population, d'activité comme résidente, dans la zone du pôle-gare, favorisée par l'arrivée de nouvelles lignes de métro et du tramway, en l'absence de projet d'aménagement urbain d'ensemble se traduisant par exemple par une couverture de l'autoroute et des travaux importants pour apaiser la RD 143, correspond à une augmentation importante de population exposée à ces nuisances dont les effets sanitaires sont connus. Le dossier n'en fait pas état. Ce point était pourtant bien abordé dès l'évaluation environnementale du CDT « Paris Est entre Marne et Bois ».

En revanche, si cette desserte accompagnait ou accélérerait une réelle requalification du quartier avec notamment une réduction importante de la circulation des véhicules à moteur thermique, elle contribuerait à améliorer la situation pour les populations qui fréquentent le secteur actuellement. La question devrait être plus spécifiquement examinée des incidences cumulées avec les projets d'opérations d'aménagement programmées sur la zone, notamment quand ils comportent l'implantation de logements. Sans mesure d'évitement ou de réduction spécifique, l'accroissement

²¹ Indicateur qui présente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique. C'est le résultat du croisement des concentrations des polluants retenus et des populations exposées sur le domaine d'étude.



de population soumise aux risques augmenterait le nombre de personnes souffrant de maladies chroniques (asthme, cancers, maladies cardiovasculaires...).

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

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

2.5 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Deux variantes de franchissement du faisceau A86/RER E ont été étudiées et soumises à la concertation en 2017 :

- deux franchissements aériens, créant un repère urbain de lien entre les deux parties avec une passerelle est-ouest entre les deux bâtiments des voyageurs formant accès indépendant aux quais du RER E et offrant un accès urbain indépendant côté ouest (Olympiades) et une passerelle nord-sud à l'Est du pôle franchissant les voies du RER A ;
- deux passages souterrains, permettant des temps de correspondance et un dénivelé réduits, situés de part et d'autre des ouvrages existants du RER A, franchissant l'ensemble du faisceau « A86/voies ferrées », desservant les deux quais du RER E et raccordés d'une part aux quais du RER A via un rameau de connexion, et d'autre part au palier bas des circulations verticales de liaison avec les bâtiments voyageurs, offrant un accès dédié au RER E et permettant l'accessibilité du RER E et de la correspondance avec le RER A. S'y ajoute un souterrain nord-sud côté est du pôle pour faire le lien entre le RER et les lignes de métro.

La concertation, dont le bilan devrait figurer au dossier d'enquête publique, a souligné que le franchissement souterrain supposerait un entretien particulier pour éviter une perception d'inconfort, voire d'insécurité. Le pétitionnaire ne prend pas d'engagement en ce sens.

Le tableau récapitulatif des avantages et inconvénients des deux options figurant au dossier n'est guère concluant ; le maillage par trois passages souterrains a été retenu : un au sud du RER A, un au nord du RER A et un à l'est de la gare. Toutefois, le passage souterrain sud a été abandonné ultérieurement pour des raisons techniques ; la solution alternative finalement adoptée exclut la réalisation d'accès dédiés au RER E depuis le sud-est, qui constituait cependant un des critères de fonctionnalité recherchés.

Trois options principales ont été dès lors étudiées pour l'aménagement des espaces ferroviaires pour la liaison entre le quai Paris du RER A et les quais du RER E, dont deux avec des ascenseurs soit avec emprise sur le quai du RER A²², soit sous le quai du RER E, variante retenue pour minimiser les conflits d'usage en phase travaux et avec les usagers du RER A.

Pour l'aménagement du pôle bus, deux variantes principales ont été étudiées : maintien d'un pôle bus unique à l'ouest ou répartition entre un pôle bus Ouest et un pôle bus Est en fonction de l'origine

²² Lors de sa visite sur site, la rapporteure a observé des groupes de personnes agglutinées sur le quai du RER A attendant l'arrivée du RER E à l'abri des intempéries.



des lignes. Le choix a été fait du pôle bus unique à l'ouest qui allonge les correspondances pour les piétons.

L'implantation de la régulation et du pôle « stationnement des bus » a également fait l'objet de variantes portant sur les voiries alentour, notamment la RD 143. Il a été choisi celle qui présentait le moins d'incidence du trafic sur la régularité des bus (sur l'avenue des Olympiades), positionnée au plus proche de la bretelle de l'A86 avec un débouché à l'ouest du passage souterrain Nord.

Le traitement du sentier jusqu'ici piétonnier du Noyer Baril a conduit à un projet de transformation en zone de rencontre²³. Celui des sentes d'accès côté est, évoquées lors de la visite sur site et absolument nécessaire au regard de leur inconfort, ne figure pas au dossier. Il conviendra de compléter le dossier sur ce point avant l'enquête publique.

L'examen des variantes est très précisément décrit et illustré dans le dossier mais les choix d'option sont dans plusieurs cas mal justifiés, avec des comparaisons de leurs fonctionnalités qui semblent analogues. En outre l'intervention, après choix d'une option, de considérations techniques, parfaitement justifiables mais qui privent de pertinence l'option retenue, ne contribue pas à la lisibilité des choix. Le choix des passages souterrains, qui avait la préférence des collectivités mais pas du public, a ainsi été arrêté sur des critères de fonctionnalité (accès direct aux deux quais du RER E) que l'aménagement projeté ne satisfait pas, sans que l'option ait été remise en cause.

En général, le dossier ne semble faire aucune place à l'expérience utilisateur ; le point de vue des usagers et leurs attentes ne sont pas analysés, comme si l'aménagement ne leur était en fait pas destiné.

L'Ae recommande de présenter des tableaux récapitulatifs des avantages et des inconvénients de l'ensemble des options faisant apparaître les marges d'appréciation du maître d'ouvrage dans le choix des solutions et en intégrant une étude précise des attentes des usagers.

2.6 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

Un chapitre du dossier est consacré à l'analyse socio-économique. L'Ae observe que le bénéfice actualisé repose sur la valorisation de gains de temps supposés de quelques secondes, compris entre 5 et 30 secondes (5 à 15 pour le réaménagement des itinéraires au sein du pôle, 30 secondes liées à la décongestion des quais du RER E, 10 secondes du fait de la décongestion des lignes de contrôle...).

L'Ae rappelle que les perturbations quotidiennes induisent des retards beaucoup plus significatifs. Même en prenant en compte ces variations insensibles, le bénéfice actualisé du projet est d'ailleurs à peine positif (4,1 millions d'euros selon la méthode de l'instruction ministérielle²⁴ ; 10 millions d'euros selon la méthode francilienne²⁵).

²³ Lors de sa visite sur site, la rapporteure a constaté que la distinction entre zone de rencontre et zone 30 n'était pas familière.

²⁴ Valeur actualisée nette par euro investi neutre et taux de rentabilité interne de 4,0 % – instruction ministérielle en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2014 ; elle prévoit un coût d'opportunité des fonds publics ; la valeur du temps est de 13,6 € par heure ; d'autres éléments distinguent les deux méthodes.

²⁵ Valeur actualisée nette par euro investi neutre et taux de rentabilité interne de 8,4 %, valeur spécifique des valeurs tutélaires utilisées pour le calcul – la valeur du temps est de 21,9 € l'heure.



Il ne paraît pas *a priori* inutile de faire un projet dont le bénéfice actualisé serait estimé négatif dès lors qu'il apporte un confort et une fiabilité aux usagers alors que ces gains réels ne sont pas pris en compte en l'état dans la valorisation de l'analyse socio-économique. Il est instructif que le dossier ne fasse nulle part référence à l'expérience des utilisateurs de l'aménagement, comme si leur perception était sans importance dans les choix opérés. Le bénéfice d'un aménagement ferroviaire doté de quais étripés serait sinon très supérieur à celui d'un aménagement pourvu de quais larges qui pourtant en renforcent l'attractivité et donc l'usage. Le dossier aurait pu utilement en faire état. Les questions de sécurité ne sont abordées dans le dossier qu'au travers de quatre accidents voyageurs recensés sur les quais. L'insécurité routière alentour n'est pas analysée dans le dossier.

L'Ae observe par ailleurs que l'aménagement projeté est comparé à l'aménagement actuel alors que la référence aurait dû être un aménagement intégrant la problématique de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite puisqu'il s'agit d'une simple conformité à la loi. Il n'évalue pas en ce cas l'évolution des trafics routiers et de transports publics dans le contexte de réalisation de l'ensemble des opérations d'aménagement alentour.

L'Ae recommande :

- de présenter un scénario de référence avec mise en conformité avec la loi du pôle-gare sans autres adaptations et réalisation des aménagements urbains alentour ;***
- de faire intervenir dans l'analyse socio-économique un paramètre de sécurité et de confort des espaces d'attente, de correspondance et de circulation sur les quais.***

2.7 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Un suivi précis est prévu en phase chantier à partir de fiches de suivi : fiches de visite environnement et fiches d'anomalies pour chacun des incidents intervenus, l'approvisionnement en matériaux, la gestion des déchets, la prise en compte des risques naturels, le suivi de la qualité des eaux, etc.

En phase de fonctionnement, sont prévus d'une part un suivi des mesures de préservation de la ressource en eau (contrôle de qualité des eaux de ruissellement notamment) et d'autre part un suivi des déplacements (en vue de vérifier le report modal attendu et l'utilisation des modes actifs notamment). Le suivi du report modal attendu apparaît assez approximatif toutefois, faute de préciser s'il comprend l'ensemble des connexions.

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique a été intégré à l'étude d'impact. Il serait utile d'en faire un fascicule séparé. Il est clair et didactique et convenablement illustré. Il présente toutefois les mêmes qualités et défauts que l'étude d'impact.

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



5. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Le projet d'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay a été soumis à examen au cas par cas. Un formulaire CERFA n°14734*03 de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale a été déposé en date du 27 novembre 2017, et la complétude du dossier a été établie le 22 décembre 2017 auprès de l'Autorité environnementale (Ae) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable - CGEDD).

Après cet examen au cas par cas, le CGEDD a décidé que le projet d'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay est soumis à évaluation environnementale. L'étude d'impact attendue est celle du projet de réaménagement du pôle-gare de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois.

La décision de l'Ae du CGEDD n° : F-011-17-C-0103 est présentée en annexe 1 de l'étude d'impact – pièce E.

L'Autorité environnementale CGEDD a été saisie pour avis par le préfet du Val-de-Marne le 24 novembre 2020 sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique conformément à la réglementation suivante :

- Circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'Ae du CGEDD ;
- Décret 2008-679 du 9 juillet 2008 modifié, relatif au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ;
- Articles L.122-1 à L.122-11 et R.122-1 à R.122-24 du Code de l'environnement.

L'avis délibéré de l'Autorité environnementale (Ae du CGEDD) sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay a été rendu le 24 février 2021 (avis n°2020-90) est présenté au chapitre 4 de la présente pièce.

L'Ae du CGEDD formule au maître d'ouvrage un total 9 recommandations sur des thèmes divers. Les principales recommandations portent sur :

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

Le maître d'ouvrage répond à chacune des recommandations formulées et apporte des compléments à la suite des remarques faites au sein de l'avis.

5.1. Propos introductif

Le maître d'ouvrage, Ile-de-France Mobilités, souhaite apporter des précisions sur son cadre d'intervention, sur le périmètre du projet de pôle et ses spécificités d'insertion urbaine.

5.1.1. Un grand pôle de correspondance piloté par Île-de-France Mobilités

Le pôle de Val de Fontenay est inscrit dans le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF) comme grand pôle de correspondance et bénéficie de financements issus de la ligne dédiée aux pôles multimodaux du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020.

C'est donc à ce titre qu'Ile-de-France Mobilités est légitime pour intervenir en tant que maître d'ouvrage des études du réaménagement du pôle d'échange multimodal.

Le projet d'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay est un projet de transport qui a vocation à s'insérer dans la ville et à accompagner le développement urbain porté par les collectivités et partenaires.

Le guide pour l'aménagement des pôles d'échanges d'Île-de-France définit le pôle d'échanges multimodal comme « *le lieu d'interface entre le mode ferroviaire et les autres modes de déplacement [...]. Il représente une étape essentielle dans la mobilité quotidienne des voyageurs. Il est également parfois un lieu de vie où peuvent se développer des activités connexes qui contribuent à agrémenter le déplacement et dont l'attractivité peut s'étendre au-delà de la seule clientèle du transport. Les pôles d'échanges se trouvent donc au cœur des enjeux de déplacements, d'aménagement et de développement urbain. [...]. En Île-de-France, un projet de pôle d'échanges vise à aménager la gare et ses abords, de façon à :*

- *permettre l'accès à la gare dans de bonnes conditions par les différents modes de transport ;*
- *faciliter les correspondances entre ces modes de transport en rabattement sur la gare et avec la gare ferroviaire ;*
- *offrir aux voyageurs une bonne qualité de service (information, attente, sécurité...) ».*

Un projet de grand pôle de correspondance est un projet qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre l'ensemble des modes de transports et à assurer un rôle d'interface entre la ville et le réseau de transport.

Il organise les différentes opérations portées par les différents maîtres d'ouvrages dans le but de répondre à la hausse de la fréquentation du pôle attendue dans les prochaines années et d'améliorer la qualité de service rendu aux voyageurs (désaturation des espaces, information-voyageurs, confort d'attente, sécurité, ...).

5.1.2. Le périmètre du pôle en articulation avec le périmètre de la concession d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes

Le périmètre d'intervention du pôle de Val de Fontenay est compris dans le projet de la concession d'aménagement Val de Fontenay-Alouettes porté par la Société Publique Locale (SPL) Marne au Bois. Mais, il est restreint aux abords de la gare, de faible dimension par rapport à l'échelle de la concession d'aménagement. L'analyse des impacts et mesures a été réalisée uniquement sur le périmètre de projet de pôle, de compétence d'Île-de-France Mobilités.

Les impacts environnementaux pour les futurs populations/emplois générés par le projet urbain et les nuisances auxquelles ils seront confrontés, n'ont pas vocation à être analysés dans le cadre de l'étude d'impact du réaménagement du pôle-gare de Val de Fontenay.

Par ailleurs, le réaménagement du pôle-gare de Val de Fontenay n’a pas pour conséquence d’exposer de nouveaux habitants, emplois ou de nouveaux usagers des transports à des nuisances supplémentaires.

Les impacts environnementaux du projet urbain seront analysés dans le cadre de l’évaluation environnementale portée par la SPL Marne au Bois, dans le cadre de la concession d’aménagement Val de Fontenay/Alouettes.

Cependant, une démarche partenariale a bien été mise en place entre les deux projets, l’opération d’aménagement Val de Fontenay/Alouettes et l’aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay, afin de garantir une cohérence de leurs principes d’aménagement.

Des échanges ont lieu régulièrement entre les différentes parties prenantes et les futures études d’Avant-Projet (AVP) des espaces publics prévues sous maîtrise d’ouvrage de la SPL Marne au Bois, garantiront ainsi une cohérence entre les aménagements du pôle et les orientations urbaines et environnementales du projet urbain.

5.2. Un projet au stade études préliminaires intégrant la perception et les attentes des usagers

Le projet présenté dans le dossier d’enquête d’utilité publique est issu du Schéma de Principe du pôle-gare de Val de Fontenay, approuvé par le Conseil d’Île-de-France Mobilités en juillet 2020. Par définition, le Schéma de Principe a pour vocation de figer les grands principes des éléments de programme, sans définir précisément les aménagements qui seront mis en œuvre.

Ils seront précisés dans la poursuite des études, qu’il s’agisse des aménagements paysagers à mettre en œuvre sur les espaces publics requalifiés, la nature des matériaux, l’implantation des mobiliers nécessaires à l’intermodalité mais aussi à la qualité urbaine des espaces publics (espaces d’attente, de services...). De même, les implantations précises des nouveaux bâtiments voyageurs, leurs architectures, leurs aménagements intérieurs et la programmation précise des commerces et services seront affinés lors des études ultérieures en lien avec les collectivités locales et les projets urbains. Ces aménagements devront répondre au programme du pôle validé et s’inscrire dans les orientations des projets urbains limitrophes.

Les études du Schéma de Principe se sont appuyées sur le bilan de la concertation menée en 2017, mais également sur le travail partenarial étroit, mené tout au long de l’élaboration du projet de pôle de Val de Fontenay, avec les exploitants du site (RATP et SNCF) et les acteurs du territoire (Ville, SPL Marne au Bois, Département du Val-de-Marne, ...) qui sont également le relais des attentes des usagers, des habitants et des acteurs publics. Ce travail partenarial continuera lors de toutes les prochaines phases d’études et de travaux.

5.3. Un projet avec une insertion urbaine contrainte

Il convient de rappeler que l’élaboration du Schéma de Principe a également tenu compte des contraintes physiques fortes du site de la gare de Val de Fontenay.

La présence de l’A86 constitue en effet une fracture forte entre les côtés Ouest et Est du pôle, qui n’a pas vocation à évoluer d’ici le long terme (aucun projet de mutation de cette infrastructure n’est envisagé à ce jour).

Le site du pôle-gare doit donc composer avec les quais du RER E insérés entre les voies de l’A86, dont la dimension étroite ne peut être par ailleurs modifiée.

En effet, des études de faisabilité avait conclu à une infaisabilité technique. L’n élargissement des quais nécessiterait le déplacement de l’ensemble des voies du RER E sur plusieurs centaines de mètres et des équipements associés, ainsi que le déplacement de toutes les voies de l’A86 ou la suppression de certaines d’entre elles. Par ailleurs, les travaux impacteraient la tranchée couverte du RER A entraînant des coupures simultanées de longue durée des RER A et E pour

le renforcement structurel des ouvrages. Il y aurait également un impact sur le pont-rail au-dessus de la RD 143 et des travaux caténaires. Ce projet n’est ni envisageable en termes d’impacts sur l’exploitation des circulations ferroviaires et/ou routières, ni en termes financiers ou de délais pour répondre aux besoins du pôle-gare de Val de Fontenay.

Par ailleurs, hormis dans le secteur Nord-Est du pôle, le projet doit tenir compte des environnements urbains déjà constitués ne laissant que peu de place aux espaces publics. Il doit également prendre en compte une altimétrie assez différenciée entre l’Ouest et l’Est du pôle, induisant des accès plus ou moins directs, faciles et accessible aux quais des RER A et E.

5.4. Un projet multi-maîtrises d’ouvrage

Comme précisé au chapitre II, paragraphe 1.6 de l’étude d’impact – pièce E, Île-de-France Mobilités porte la démarche de réaménagement du pôle-gare de Val de Fontenay et est garante de la pertinence et de la cohérence d’ensemble du projet. Île-de-France Mobilités est maître d’ouvrage du Schéma de Principe et du dossier d’enquête publique, en étroite collaboration avec les futurs maîtres d’ouvrage.

Au total, sont dénombrés 5 maîtres d’ouvrage différents qui seront porteurs de la poursuite des études et des travaux, après l’enquête publique.

- La **RATP**, maître d’ouvrage, sur les futurs espaces RATP du pôle, des composantes « infrastructure » (passage souterrain sous les voies du RER A, nouvelle liaison du quai 1 du RER A), et « services » (bâtiment voyageurs Ouest et Sud-Est et mise en place des équipements au service des usagers, réaménagement des quais et des lignes de contrôle) ;
- **SNCF Gares et Connexions, et en délégation SNCF Réseau**, maîtres d’ouvrages sur les futurs espaces SNCF du pôle des composantes « infrastructure » (passage souterrain Nord sous les voies du RER E et de l’autoroute A86, mise en accessibilité du RER E avec notamment le réaménagement de la liaison de correspondance entre le quai 2 du RER A - direction Paris - et les quais du RER E), et « services » (bâtiment voyageurs Nord-Est, débouché Ouest du Passage souterrain Nord sur l’avenue des Olympiades, et mise en place des équipements au service des usagers) ;
- Le **Département du Val-de-Marne (CD94)**, maître d’ouvrage sur les voiries départementales et le cas échéant sur la modification de la bretelle A86 ;
- La **Société Publique Locale (SPL) Marne au Bois (SPL MAB)**, par délégation de la commune de Fontenay-sous-Bois, en tant qu’aménageur de la concession d’aménagement « Val de Fontenay - Alouettes », maître d’ouvrage pour les aménagements du périmètre intermodal du pôle (espaces publics extérieurs et Parking Vélos), en dehors des voiries départementales ;
- **Île-de-France Mobilités**, maître d’ouvrage coordinateur pour les études d’avant-projet et si nécessaire sur la modification de la bretelle A86.

Bien que la **DiRIF** (Direction des Routes d’Île-de-France) soit gestionnaire du réseau autoroutier, la modification de la bretelle d’autoroute et les modifications du talus constituent des projets tiers qui feront l’objet de dossiers d’opportunité. Par conséquent, la DiRIF n’a pas vocation à en assurer la maîtrise d’ouvrage.

A noter en termes d’exploitation du pôle-gare, qu’à ce jour les espaces ferroviaires seront gérés par RATP et SNCF. En ce qui concerne les aménagements futurs, il est prévu à ce stade que :

- RATP gère le BV Ouest historique, le futur bâtiment voyageurs Sud-Est et le PASO Nord-Sud, ainsi que tous les accès liés au RER A.

- SNCF Gares & Connexions gère le futur bâtiment voyageurs Nord-Est, le PASO Nord et tous les accès au RER E.

Les autres partenaires du projet sont les financeurs du Schéma de Principe et de l'enquête publique :

- l'État ;
- la Région Île-de-France (RIF) ;
- la Ville de Fontenay-sous-Bois ;
- la Société du Grand Paris (SGP) ;

5.5. Contexte, présentation de l'aménagement projeté et enjeux environnementaux

5.5.1. Description du pôle existant

Le maître d'ouvrage n'a pas de compléments à apporter sur la description du pôle existant retranscrite par l'Ae du CGEDD.

5.5.2. Contexte et contenu de l'aménagement projeté

Le maître d'ouvrage souhaite apporter des précisions sur la cohérence de son projet avec les documents stratégiques de développement et les projets urbains du secteur.

Comme précisé dans l'étude d'impact, la commune de Fontenay-sous-Bois, sur laquelle est implantée le pôle-gare de Val de Fontenay, est directement concernée par le Contrat de Développement Territorial (CDT) « Paris Est entre Marne et Bois », validé le 12 décembre 2014, dont le projet de contrat a été soumis à enquête publique du 4 mai au 19 juin 2015, assorti d'un avis favorable de la commission d'enquête (août 2015). L'Autorité environnementale du CGEDD a émis l'avis n°2015-07 le 8 avril 2015 sur le projet, et le CDT a été signé le 21 décembre 2015.

Tel que défini dans les orientations stratégiques du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et du CDT Paris Est entre Marne et Bois, le pôle-gare de Val de Fontenay s'inscrit dans un environnement urbain en pleine mutation et voué à se développer. Cette transformation urbaine se traduit notamment dans le cadre de la concession d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes portée par la SPL Marne au Bois et dont les études sont moins avancées que celle du pôle, en particulier à proximité du pôle-gare.

Comme présenté dans l'étude d'impact au chapitre V, paragraphe 6.1.2 de l'étude d'impact – pièce E, le CDT s'appuie sur l'émergence de deux pôles d'échanges majeurs dont celui de Val de Fontenay avec les nombreux projets de transports le concernant (ligne 15 Est du Grand Paris Express, prolongement du tramway T1, prolongement de la ligne 1 du métro). Le pôle tertiaire de Val de Fontenay y est également défini comme l'un des secteurs à enjeux du territoire.

Au moment de la rédaction du CDT, le pôle tertiaire de Val de Fontenay représentait près de 300 000 m² de bureaux, et en représente aujourd'hui presque 400 000 m². Il est en partie spécialisé dans les services supports des activités financières. Il dispose d'une visibilité à l'échelle métropolitaine, qui pourra être renforcée par les projets de réaménagement et de développement urbain à l'étude.

Les CDT visent à concilier l'arrivée des transports, la réponse aux objectifs de production de logements, la définition de développement économique innovante et pourvoyeuse d'emplois tout en préservant le cadre de vie.

Quatre axes guident la stratégie de développement du territoire du CDT Paris Est Marne et Bois (ceux en gras intègrent les enjeux du pôle de Val de Fontenay) :

1. Plus de transport, avec 7 nouvelles gares de métro du Grand Paris Express pour mettre en œuvre une mobilité durable et préparer l'arrivée de la ligne 11 et de la ligne 15 ;
 - a. **Objectif 1 : Améliorer la desserte des réseaux de transports en commun structurants et préparer l'arrivée du Grand Paris Express ;**
 - b. Objectif 2 : Organiser et mettre en œuvre des rabattements tous modes vers les gares en créant des réseaux locaux de transports adaptés et complémentaires au réseau métropolitain ;
 - c. **Objectif 3 : Réaménager les principales infrastructures routières, résorber les principales coupures sur le territoire ;**
2. Impulser les dynamiques économiques innovantes au bénéfice des populations de l'Est parisien : équilibre habitat/emplois, éco-filières, développement des activités existantes, promotion du territoire, développement de l'offre de formation ;
 - a. Objectif 4 : Atteindre une répartition plus équilibrée entre habitat et activités économiques à l'échelle de Paris Est entre Marne et Bois ;
 - b. Objectif 5 : Insérer plus fortement le territoire dans le cluster de la Ville Durable et développer les éco-filières dans une logique de complémentarité de niches, en articulation avec le CDT Boucles de la Marne et les autres CDT du SDT ;
 - c. **Objectif 6 : Assurer le développement des activités existantes sur le territoire et garantir leur insertion dans le tissu urbain ;**
 - d. Objectif 7 : Organiser la promotion de Paris Est entre Marne et Bois ;
3. Conforter l'attractivité résidentielle du territoire avec 1 360 logements à construire chaque année : construire une offre équilibrée et diversifiée de logements, développer les équipements. ;
 - a. Objectif 9 : Contribuer à l'effort métropolitain de production de logements et assurer tous les parcours résidentiels ;
 - b. Objectif 10 : Développer et adapter l'offre des services et équipements ;
4. Faire de Paris Est entre Marne et Bois une vitrine de la ville durable : définir une gestion optimisée du foncier, mettre en œuvre une trame verte et bleue par la mise en réseau des parcs existants et futurs avec la Marne, rechercher le développement de nouvelles formes d'énergie (géothermie) et la rénovation ;
 - a. Objectif 11 : Définir et mettre en œuvre une gestion optimisée du foncier ;
 - b. Objectif 12 : Mettre en œuvre une trame verte et bleue, développer et mailler les espaces naturels du territoire ;
 - c. Objectif 13 : Accroître la résilience du territoire ;
 - d. Objectif 14 : Engager la rénovation thermique et énergétique de Paris Est entre Marne et Bois.

Les 4 objectifs du projet d'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay répondent bien aux objectifs de mobilités et développement du CDT :

1. Réorganiser et agrandir les espaces de la gare ;
2. Aménager les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement portés par les collectivités ;
3. Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs ;
4. Concevoir un projet phasé.

5.5.3. *Présentation du projet des aménagements projetés*

Le maître d'ouvrage n'a pas de compléments à apporter sur ce chapitre.

5.5.4. *Procédures relatives au projet*

Le maître d'ouvrage n'a pas de compléments à apporter sur ce point.

5.5.5. *Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae*

Pour l'Ae du CGEDD, les principaux enjeux environnementaux de l'aménagement sont les suivants :

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

A noter que l'Ae du CGEDD estime que l'étude d'impact est incomplète car elle ne traite que les objectifs du projet en termes d'organisation des déplacements, sans s'intéresser à la perception des usagers ni à l'attractivité future de ce quartier dégradé.

Le projet d'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay est un projet concerté qui tient compte des attentes de l'ensemble des partenaires et usagers, le tout dans un site contraint.

Les exploitants des gares RER (RATP pour le RER A et SNCF Gares & Connexions pour le RER E) sont en contact quotidien avec les usagers qui font remonter leurs doléances par différents canaux, et Île-de-France Mobilités est en relation permanente avec les associations d'usagers (FNAUT Ile-de-France notamment).

Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité des mobilités pour tous les franciliens, et les opérateurs RATP et SNCF confrontés à l'exploitation quotidienne de cette gare s'efforcent de concevoir des aménagements :

- qui tiennent compte de la contrainte physique très forte du site et des installations existantes ;
- qui répondent à la double exigence de désaturation (pour améliorer le confort des utilisateurs et la sécurité d'exploitation), et de mise en accessibilité (exigence réglementaire) ;
- qui s'inscrivent dans un environnement en mutation, dont les projets ne sont pas calés ;
- qui répondent aux attentes des franciliens et des acteurs locaux.

Le programme proposé dans le dossier d'enquête publique est celui qui combine au mieux, à ce stade des études, les attentes exprimées lors de la concertation, les exigences fonctionnelles, les exigences réglementaires et les contraintes physique et technique de l'infrastructure ferroviaire existante et de son environnement immédiat.

Avec plus de 115 000 voyageurs/jour qui transitent à travers le pôle gare de Val de Fontenay, la perception et les attentes des usagers ont été recherchées pour définir les aménagements en phase avec leurs pratiques.

À cet effet, sur la base du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), Île-de-France Mobilités a organisé une concertation préalable du 20 février au 24 mars 2017 afin de présenter, d'échanger et de recueillir les avis des différentes parties prenantes (usagers, entreprises, associations, collectivités, ...) sur le diagnostic et le projet proposé dans l'optique d'en tirer des enseignements pour la poursuite des études.

Afin de toucher une diversité de publics, plusieurs modalités de rencontres et d'outils pour émettre un avis ont été mises en place :

- une réunion sur invitation avec les acteurs du territoire (élus, acteurs socio-économiques, associations, opérateurs de transports) ;
- deux rencontres dans la gare au contact avec les voyageurs ;
- deux ateliers balades dans et autour de la gare de Val de Fontenay.

Le public a également pu s'exprimer et donner son avis grâce aux différents outils mis à sa disposition : un formulaire de dépôt d'avis en ligne sur le site internet dédié, des coupons T, volets détachables inclus dans la plaquette d'information boîtée sur toute la ville de Fontenay-sous-Bois et dans un rayon de 800 mètres autour de la gare et distribuée lors des rencontres en gare et des fiches avis disponibles lors des rencontres de terrain.

Au total 495 avis ont été recueillis et ont permis, tout d'abord, de confirmer les dysfonctionnements actuels identifiés dans le cadre du projet par un retour direct des usagers notamment sur :

- la gestion des flux dans la gare compte tenu d'accès au RER E uniquement réalisables via les quais du RER A. « *Actuellement en heures de pointes, il faut 2 à 3 minutes pour passer du quai RER E au quai RER A alors qu'il n'y a que 20 mètres d'escaliers/escalator* » ;
- le manque de confort au sein de la gare « *Le projet de réaménagement de la gare de Val-de-Fontenay est à réaliser en urgence compte tenu de l'inconfort actuel pour les usagers, dû à l'exiguïté des accès aux quais du RER E et des sorties côté Est ainsi que de la dangerosité actuelle des lieux en cas de perturbation du trafic* » ;
- le besoin de relier les quartiers de Fontenay-sous-Bois coupés par les infrastructures ferrées et autoroutières ;
- le besoin de redonner plus de places aux modes actifs (vélos et piétons) pour accéder à la gare dans des conditions confortables et sécurisées « *Pas suffisamment d'emplacements vélos (et les arceaux ne sont pas suffisamment espacés)* » « *Les accès en vélo sont (...) dangereux par les avenues* » « *Les trottoirs de la rue qui relie la rue Carnot à l'entrée Est de la gare sont impraticables aux poussettes et handicapés (plots, escaliers...)* » « *Vu le nombre de voyageurs qui ne fait que s'accroître, il serait bien vu d'agrandir les entrées et sorties afin de faciliter les passages* ».

Par ailleurs, les avis ont été aussi l'occasion de recueillir les arguments relatifs aux deux scénarios ferroviaires proposés à savoir la création de passerelles ou de souterrains. Deux tiers des avis se sont exprimés en faveur du scénario souterrain et un tiers en faveur du scénario aérien (une analyse plus fine est réalisée ci-après dans le présent mémoire, au chapitre 5.2.5 sur l'analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu). Les enseignements de la concertation ont ainsi été versés pour les études préliminaires.

Prise en compte de la concertation dans les études de niveau Schéma de Principe

Enseignements de la concertation	Prise en compte dans les études de niveau de Schéma de principe et évolutions
Sur l’opportunité du projet	
<ul style="list-style-type: none"> – Un projet attendu et soutenu. – Des objectifs partagés d’amélioration des correspondances et de régulation des flux de voyageurs, dans la perspective des projets urbains et de transport en commun à venir. – Une crainte que le projet ne soit pas assez ambitieux au regard des évolutions urbaines et du réseau de transport en commun. 	<p>Lors des études de Schéma de Principe (SdP), un travail important partenarial a visé à stabiliser une matrice des flux de la gare en prenant en compte les estimations de populations et emplois à horizon 2035, ainsi que l’arrivée des nouveaux modes de transports que sont les métros M15 et M1, et le tramway T1. Par principe, la construction de cette matrice inclut des marges pour préserver le futur. Ces données ont ainsi permis de calibrer le bon dimensionnement des espaces de la gare et des équipements intermodaux.</p> <p>Par ailleurs, par rapport au DOCP, le SdP a intégré la réhabilitation complète du bâtiment voyageur Ouest, la création d’une liaison entre le nouveau PASO Nord et le quai A1 du RER A, ainsi qu’entre le quai A1 et l’accès « Sentier du Bois de l’Aulnay », afin de mieux répondre aux attentes et accompagner les évolutions urbaines.</p> <p>Par contre, l’élargissement des quais du RER E évoqué dans la concertation n’est pas envisageable compte tenu des incidences techniques induites, et n’a pas été retenu.</p>
Sur les scénarios d’aménagement des espaces ferroviaires	
<ul style="list-style-type: none"> – Un scénario aérien considéré par certains comme plus agréable, permettant de créer un repère urbain, moins complexe à réaliser et moins cher. – Des passerelles perçues comme désavantageuses avec un fort dénivelé qui allonge les temps de correspondances. – Un scénario souterrain davantage soutenu notamment par les collectivités et les associations car offrant des temps de correspondance plus avantageux grâce à une meilleure répartition des flux et des dénivelés moindres – Une attention particulière sur les questions de sécurité et de propreté liées aux souterrains. 	<p>Le choix du scénario souterrain a été retenu pour le Schéma de Principe car il recueillait la majorité des avis et permettait des correspondances et des accès plus efficaces aux différents transports, ce qui est un enjeu fort du pôle pour faciliter les déplacements des usagers en transports et favoriser leurs usages.</p> <p>Afin d’améliorer le fonctionnement de ces passages souterrains, un travail a été mené sur leurs positionnements afin de permettre des accès les plus directs et les plus lisibles possibles. Le passage souterrain Nord sous l’A86 et le RER E (PASO Nord) s’est « rapproché » du RER A pour qu’il lui soit parallèle, et que la majorité des flux l’emprunte au lieu de passer par les quais du RER A comme c’est le cas aujourd’hui. Le passage sous le RER A (PASO Nord-Sud) a été positionné pour être directement visible depuis les entrées des nouveaux bâtiments voyageurs Sud-Est et Nord-Est.</p> <p>Par ailleurs, pour répondre aux inquiétudes exprimées sur la sécurité et la qualité des aménagements des nouveaux passages souterrains, la conception a veillé à les rendre agréables et suffisamment spacieux pour en améliorer la perception des voyageurs. Ces PASO feront 8-9 mètres de large et 3 mètres de haut. A noter également que le PASO Nord comprendra des puits de lumière. En complément, afin de garantir des passages souterrains confortables et agréables, il sera particulièrement étudié dans les études de conception à venir la qualité des matériaux et le traitement de la lumière.</p> <p>Ces deux nouveaux passages seront par ailleurs accessibles à tous, sans contrôle, durant les horaires d’exploitation de la gare.</p>
Sur la mise en œuvre du projet	
<ul style="list-style-type: none"> – Une forte demande d’accélération du projet. – La mise en œuvre de solutions immédiates pour répondre à des besoins qui ne peuvent attendre 2030 (amélioration des accès et des liaisons est/ouest, création d’un nouvel accès direct au RER A, ...). – L’exigence d’une gestion concomitante des chantiers des Métros 1 et 15. – La demande de poursuivre les échanges après la concertation. 	<p>La demande d’accélération du projet était partagée par tous les usagers et partenaires, la gare connaissant déjà des périodes de saturation.</p> <p>La phase d’études de SdP a donc permis de définir un phasage adapté aux contraintes techniques et aux espaces disponibles afin d’enclencher au plus vite les travaux. Néanmoins, les travaux complexes du projet et le maintien du fonctionnement du pôle nécessitent des travaux longs.</p> <p>A cet effet, la réalisation d’un nouvel accès Ouest au quai du RER A (direction Paris) est d’ores et déjà financée et lancée, constituant la phase 0 du pôle. La mise en service, prévue à horizon de livraison en 2024, offrira une première réponse à l’amélioration de la gestion des flux du pôle.</p> <p>Par ailleurs, le projet doit permettre la réalisation du nouveau bâtiment voyageur Sud-Est et du nouveau passage souterrain Nord-Sud pour 2027, ainsi qu’une nouvelle liaison sur le quai 1 du RER A (direction banlieue) pour faciliter les accès et les circulations.</p> <p>La stabilisation du programme du pôle dans le cadre du SdP a également permis d’obtenir d’ores et déjà des financements pour maîtriser le foncier nécessaire aux travaux et les études AVP, afin de ne pas retarder l’avancement du projet.</p>

Enseignements de la concertation	Prise en compte dans les études de niveau de Schéma de principe et évolutions
	<p>L'exigence exprimée d'une concomitance M1 et M15 ne fait pas partie du périmètre porté par le projet de pôle et la présente enquête publique. Néanmoins, Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice et co-MOA sur le prolongement du métro M1, a travaillé avec la Société du Grand Paris (SGP) pour que la correspondance entre M1 et M15 puisse être réalisée par la SGP en anticipation de la réalisation ultérieure du projet de la Ligne 1 du métro. Les emprises disponibles et les niveaux d'études ne permettent par contre pas une concomitance totale des deux projets.</p> <p>Enfin, cette phase d'études, a été l'occasion de mener un important travail partenarial entre les porteurs du projet de pôle, des projets de transports connexes (lignes M1 et M15 du métro, tramway T1, ...) qui sera poursuivi dans les phases d'études ultérieures d'avant-projet (AVP). La présente enquête publique est également l'occasion de recueillir l'avis des usagers pour la poursuite des études.</p>
Sur l'intermodalité autour de la gare	
<ul style="list-style-type: none"> - Une demande de dédoublement de la gare routière et de renforcement de l'offre de bus. - Une forte attente d'amélioration des cheminements cyclables et piétonniers (sécurité, confort, lisibilité), ainsi que le renforcement d'une offre de stationnement sécurisé pour les vélos. - Le souhait d'un rapprochement du terminus du Tram 1. - Le besoin exprimé de déposes minutes efficaces et de la prise en compte des voyageurs qui viennent en voiture à la gare. 	<p>Le fonctionnement actuel de la gare routière lors de la concertation n'a pas été remis en cause. Si, en effet, les avis de la concertation plaident pour un dédoublement de part et d'autre des voies du RER E, les études de SdP ont conclu que, compte tenu des origines-destinations des bus, de l'espace très contraint au Sud-Est du pôle et de l'incertitude sur le projet urbain au Nord-Est, le dédoublement ne paraissait pas opportun. Le choix s'est donc porté sur un unique pôle bus garantissant une meilleure lisibilité pour les usagers.</p> <p>Par ailleurs, afin de renforcer l'offre bus, Île-de-France Mobilités a enclenché les études du « Bus Bords de Marne », site propre bus ayant un terminus à Val de Fontenay, dont la concertation préalable s'est déroulée fin 2020/ début 2021. Le projet de pôle-gare Val de Fontenay prendra en compte le bilan de cette concertation dans la poursuite des études.</p> <p>Les études du SdP ont mené un travail d'analyse plus détaillé du besoin en stationnement vélos, de leurs localisations et intégré dans son programme l'aménagement de pistes cyclables sur l'axe Bobet /Carnot pour améliorer les parcours et la sécurité des cyclistes. L'offre de stationnement vélos a été grandement augmentée entre le DOCP (80 pl. + réserve foncière de 100m² + besoin à terme estimé par le CD94 pour l'ensemble du site de Val de Fontenay – 950 places) et le SdP (600 à 650 places en lien avec le pôle-gare de Val de Fontenay objet du Schéma de principe, en lien avec le besoin à terme estimé par le CD94 pour l'ensemble du site de Val de Fontenay soit au total 1 300 places pour l'ensemble des projets de transports – pôle-gare « RER », métros M15 et M1, et tramway T1).</p> <p>Le prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay ne fait pas partie du périmètre du Schéma de Principe et de la présente enquête publique. Ce sujet a cependant été considéré comme un projet connexe, mais la nécessité d'avoir une arrière-gare au niveau de la station terminus de Val de Fontenay (nécessaire à l'exploitation, retournement des tramways) ne permet pas de rapprocher la station du T1 et la gare RER A et E.</p> <p>La dépose-minute est, à ce stade, proposée à l'Est, au plus près des nouveaux bâtiments voyageurs. Par contre, le pôle de Val de Fontenay étant situé en zone dense et étant desservi par de très nombreux transports, la mise en œuvre de facilité de stationnement et d'accès pour les voyageurs venant en voiture n'a pas été retenue dans le SdP.</p>
Sur l'accessibilité, le confort et les services dans et autour de la gare	
<ul style="list-style-type: none"> - Une prise en compte attendue de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. - Le souhait de plus de confort en gare et sur les quais (limitant le bruit et la pollution) et d'une amélioration de l'information voyageurs et de la signalétique. - Une approche favorable à l'installation de commerces et de services utiles aux voyageurs (commerces de bouche, guichets de vente). - Un effort architectural et paysager espéré pour rendre la gare plus agréable et attractive. 	<p>L'accessibilité PMR est une obligation réglementaire qu'intègre le projet de réaménagement du pôle-gare de Val de Fontenay. Le projet prévoit bien une mise en accessibilité directe du RER E avec la mise en œuvre de nouveaux ascenseurs depuis la surface pour accéder au PASO Nord et depuis le PASO Nord vers les quais du RER E, ainsi qu'au niveau des espaces RER côté quai 2 du RER A (dir. Paris) afin de permettre la liaison avec les quais du RER E.</p> <p>La qualité des espaces pour les usagers a été prise en compte dans les études préliminaires, dans la mesure des possibilités techniques. Néanmoins, les nuisances relatives à la présence de l'A86 ne peuvent être résorbées par le projet : les quais du RER E ne peuvent être élargis et l'A86 ne peut être supprimée. La mise en place de portes palières sur les quais du RER E n'est pas envisagée ; le respect des gabarits des divers matériels roulants circulant sur les voies imposant une pose en retrait réduisant l'espace disponible sur les quais.</p> <p>Le projet prévoit par contre un réaménagement des quais du RER A et RER E pour les rendre plus confortables (position des mobiliers, limitation des obstacles, information voyageurs...).</p> <p>La conception architecturale et paysagère des bâtiments voyageurs sera définie au stade des études AVP. Celle-ci intégrera des critères de confort, d'éclairage, de végétalisation de qualité, ainsi qu'une programmation des espaces dédiés aux services et aux commerces en gare dans les trois bâtiments voyageurs (Ouest, Nord-Est et Sud-Est). La programmation de ces services et commerces sera définie précisée en phase d'études AVP-PRO. La signalétique de l'ensemble de la gare et des abords sera repensée dans le cadre des nouveaux aménagements et accès.</p>

5.6. Analyse de l'étude d'impact

5.6.1. Population et santé humaine

5.6.1.1 Occupation du sol

L'Ae du CGEDD n'a pas formulé de remarque et de recommandation sur cette thématique.

5.6.1.2 Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre et nuisances sonores

5.6.1.2.1 Émissions de gaz à effet de serre

Recommandation formulée par l'Ae du CGEDD n°1 – page 12

L'Ae recommande d'expliciter précisément les consommations énergétiques du chantier en procédant à une analyse du cycle de vie et de distinguer les émissions de gaz à effet de serre des consommations énergétiques.

Phase exploitation

À ce stade des études, les consommations énergétiques du projet dans sa phase exploitation n'ont pas été quantifiées.

Les éléments demandés ne peuvent être précisés qu'à l'issue des phases PRO/DCE, en fonction des éléments techniques fournis par les entreprises aux maîtres d'ouvrage dans le cadre de leurs offres ainsi qu'en fonction des exigences environnementales intégrés dans les marchés.

Il est possible toutefois d'indiquer que ces consommations énergétiques seront limitées du fait de la nature du projet et ne concerneront en phase exploitation que le fonctionnement usuel de la gare, majoritairement des consommations électriques :

- éclairage des bâtiments voyageurs, des passages souterrains et des quais ;
- chauffage uniquement des locaux avec du personnel : en effet, le projet prévoit que les espaces accessibles au public soient non chauffés (les bâtiments voyageurs étant en en partie ouverts sur l'extérieur) et aucune climatisation n'est prévue dans les espaces voyageurs ;
- fonctionnement des remontées mécaniques, ascenseurs et grilles d'accès.

Le bilan de puissance des équipements (escaliers mécaniques, ascenseurs et grilles d'accès) est précisé dans le tableau ci-après.

Équipement	Puissance (kW)
Escalier mécanique	16
Ascenseur	14
Grille d'accès	1,2

NB : Les puissances présentées dans le tableau sont des puissances nominales. A ce stade des études il n'est pas possible de présenter les consommations énergétiques par année.

En situation actuelle, les équipements suivants sont présents sur le pôle :

- 9 escaliers mécaniques ;
- 4 ascenseurs ;
- 4 grilles d'accès.

Soit un total de 204,8 kW.

Dans le cadre du projet du pôle-gare, il est prévu en termes d'équipements, à terme :

- 16 escaliers mécaniques ;
- 9 ascenseurs ;
- 9 grilles d'accès.

Soit, un total de 289,8 kW.

Le projet nécessite une puissance électrique supplémentaire de 85 kW.

Ci-après, sont également exposés les engagements propres à chacun des établissements en matière de consommation énergétique dans le cadre de leurs activités.

SNCF Gares et Connexions s'est fixé pour objectifs de viser la sobriété énergétique en exploitation de ses gares et précisera lors des études ultérieures les modalités mises en œuvre.

Les 4 objectifs environnementaux du projet stratégique SNCF Gares & Connexions :

- Énergie : être le spécialiste de la gare verte en maîtrisant la consommation énergétique des gares et produisant des énergies renouvelables à hauteur des consommations d'ici 2050.
- Développer l'éco-conception : définir et partager les standards de conception des gares éco-durables (en construction et rénovation).
- Atteindre le zéro déchet non valorisé dans les gares et les chantiers à horizon 2035.
- Augmenter significativement, dans les 5 ans à venir, le nombre de places de stationnement vélo avec 70 000 places supplémentaires

RATP a pris plusieurs engagements en matière de limitation de consommation énergétiques qui sont les suivantes :

- certification ISO 50 001 depuis 2017 pour ses engagements énergétiques (renouvelé en décembre 2020) ;
- label Engagé RSE au niveau « confirmé » d'AFNOR Certification grâce à ses pratiques en matière de Responsabilité Sociale de l'Entreprise ;
- chiffres clés (en date du 9 décembre 2020) :
 - 20% : objectif de réduction des consommations d'énergie d'ici 2025 par voyageur-kilomètre (sur l'ensemble des activités : transport de voyageurs, bâtiments ...) ;
 - 50% : objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la RATP d'ici 2025 (sur l'ensemble des activités : transport de voyageurs, bâtiments ...) ;
 - 250 000 : nombre de points lumineux remplacés par des LEDs dans les gares et les stations ;
 - 30% : réduction de la consommation d'énergie de la ligne A suite au renouvellement du matériel roulant ;
 - 150 : nombre de bus électriques déjà en circulation, et 240 bus bio-GNV ;

- consommation totale : 1,5 TWh (toutes activités confondues, en date du 9 décembre 2020) répartis comme suit :
 - 70% pour la traction ;
 - 20% pour les gares et stations, l’infrastructure ferroviaire ;
 - 10% pour les bâtiments.

Phase travaux

Les consommations énergétiques du projet en phase travaux ne sont pas non plus quantifiées.

A ce stade du projet, l’organisation des travaux n’est pas définie finement, et il n’est pas possible d’estimer les consommations énergétiques. Il est cependant listé ci-dessous les postes principaux qui seront générateurs de consommation énergétiques :

- emprises travaux : cantonnement de chantier, éclairage ;
- engins de chantier ;
- circulations des poids lourds pour l’acheminement des matériaux et l’évacuation des déblais.

Sur la base des éléments connus à ce stade des études, il a toutefois été calculé dans l’étude d’impact une première estimation des émissions de gaz à effet de serre de la phase travaux pour les principaux postes.

Les émissions de gaz à effet de serre présentées dans l’étude d’impact – pièce E, au chapitre II paragraphe 4.9, au chapitre III paragraphe 8.2.1, et au chapitre VI paragraphe 10.4 sont estimées au total, comme soulevé par l’Ae du CGEDD, à 4 245 084 kg éq CO2 et non pas 2 083 206 kg éq CO2 comme présenté dans le dossier.

Type / Poste	Valeur (unité)	Consommation énergétique (kg éq. CO2)
Emprises travaux (aires de stockages / bungalows, aires de circulation)	25 900 (m²)	787 360
Démolition de bâti	14 390 (m²)	1 187 175
Déboisement – Débroussaillage	0,3 (ha)	1 971
Mise en décharge de déblais	40 000 (m3)	51 600
Construction de passage souterrain piéton	2 530 (m²)	303 600
Construction d’écran acoustique	160 (ml)	48 000
Suppression / Décapage de voirie	30 000 (m²)	324 000
Création de voie cyclable	1 310 (m²)	52 400
Création de places de stationnement	205 (m²)	14 925
Création de voirie	14 290 (m²)	214 350
Création de trottoirs / Parvis	19 000 (m²)	285 000
Création de bâtiment voyageur	4 420 (m²)	1 259 700
TOTAL		4 245 081 kg éq. CO2

Pour SNCF Gares & Connexions, le renforcement du suivi des impacts environnementaux en phase chantier est prévu via la mise en œuvre d’une notice de respect de l’environnement avec les entreprises de travaux comprenant un volet dédié à la consommation énergétique.

Par ailleurs, la charte de chantier vert de SNCF, cadre de référence, vise à privilégier une gestion de la consommation d’énergie limitée au juste nécessaire par une gestion efficace des différents postes de dépense. Il s’agit par exemple, d’entretenir les installations et le matériel dans le but de limiter les consommations, d’optimiser le transport des matériaux.

Dans le même esprit, RATP a pour habitude d’intégrer des clauses relatives au respect de l’environnement dans ses marchés de travaux.

5.6.1.2.2 Qualité de l’air

L’Ae du CGEDD n’a pas formulé de recommandation sur cette thématique, mais a émis quelques remarques. Elle précise qu’en phase travaux, la qualité de l’air sera encore dégradée par les gaz et poussières fines produites par le passage de poids lourds, les travaux de terrassement et les odeurs résultant des véhicules et travaux (coulage de bitume). Elle estime également que « *le dossier ne prévoit pas de mesures d’évitement ou de réduction correspondant à ces nuisances accrues, au motif que l’incidence du projet est négligeable dans ce contexte* ».

Des mesures de réduction en phase travaux ont été proposées au chapitre VI paragraphes 2.5, 5.1 et 8.2 de l’étude d’impact – pièce E.

5.6.1.2.3 Nuisances sonores

Recommandation formulée par l’Ae du CGEDD n°2 – page 13

L’Ae recommande de décrire précisément les incidences, temporaires et ou permanentes, de la destruction voire du déplacement des 160 mètres d’écran acoustique pour les populations alentour et de prendre toutes les mesures nécessaires pour traiter d’éventuels points noirs bruits.

Réglementation en vigueur vis-à-vis du bruit de chantier

Comme précisé dans le chapitre 2.4.4 sur l’ambiance acoustique, le Maire de Fontenay-sous-Bois peut, selon l’article L.2213-4 du code général des collectivités territoriales, « *par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d’horaires et d’accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s’exerçant sur la voie publique, à l’exception de celles qui relèvent d’une mission de service public* ». Des arrêtés préfectoraux ou municipaux peuvent ainsi apporter des prescriptions complémentaires au code de la santé publique, en particulier sur les horaires possibles et les périodes autorisées d’activité des chantiers.

L’arrêté préfectoral applicable aux chantiers à Fontenay-sous-Bois est l’arrêté préfectoral n°2003-2657 du 11 juillet 2003 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage dans le Val-de-Marne (94).

Cet arrêté impose que les nuisances générées par les chantiers de travaux publics doivent être interrompues entre 20h et 7h pour les jours ouvrés, et toute la journée des dimanches et jours fériés, sauf en cas d’intervention urgente. Le maître d’ouvrage respectera les horaires de travaux ou en cas de nécessité, élaborera un dossier de dérogation bruit de chantier.

Points Noirs Bruit

Au vu de la sensibilité acoustique du secteur d'étude (zone fortement exposée aux bruits routiers et ferroviaires) et de la nature du projet (qui ne génère pas d'augmentation du trafic routier), aucune étude acoustique spécifique n'a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact. L'analyse des niveaux sonores mesurés à proximité de Val de Fontenay dans le cadre des études environnementales de la Ligne 15 Est du réseau du Grand Paris Express a permis de mettre en évidence que l'ambiance sonore actuellement ressentie dans le secteur du pôle est bruyante, voire très bruyante le long des infrastructures de transport.

Le projet de pôle-gare de Val de Fontenay n'est pas de nature à générer des impacts sur l'ambiance sonore ou les vibrations en phase de fonctionnement, et aucune mesure spécifique n'est à mettre en œuvre.

Cependant, dans son Avis, l'Ae du CGEDD observe que le contrat de développement territorial Paris Est entre Marne et Bois soulignait l'importance des points noirs de bruit dans la zone.

Un **Point Noir Bruit** est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (LAeq (22h-6h)) et dont la date d'autorisation de construire répond à des critères d'antériorité par rapport à la décision légale de projet de l'infrastructure :

- Un point noir bruit diurne est un point noir bruit où seule la valeur limite est dépassée ;
- Un point noir bruit nocturne est un point noir bruit où seule la valeur limite nocturne est dépassée ;
- Un super point noir bruit est un point noir bruit où les valeurs limites diurnes et nocturnes sont dépassées.

D'après le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières de l'État et des infrastructures ferroviaires de la RATP dans le département du Val-de-Marne approuvé le 26 juillet 2013, le seul point noir bruit diurne recensé sur la zone d'étude rapprochée est le lycée Pablo Picasso, situé au 2, Avenue Pablo Picasso à Fontenay-sous-Bois, situé le long de l'A86, localisé sur la Figure 1 ci-après.

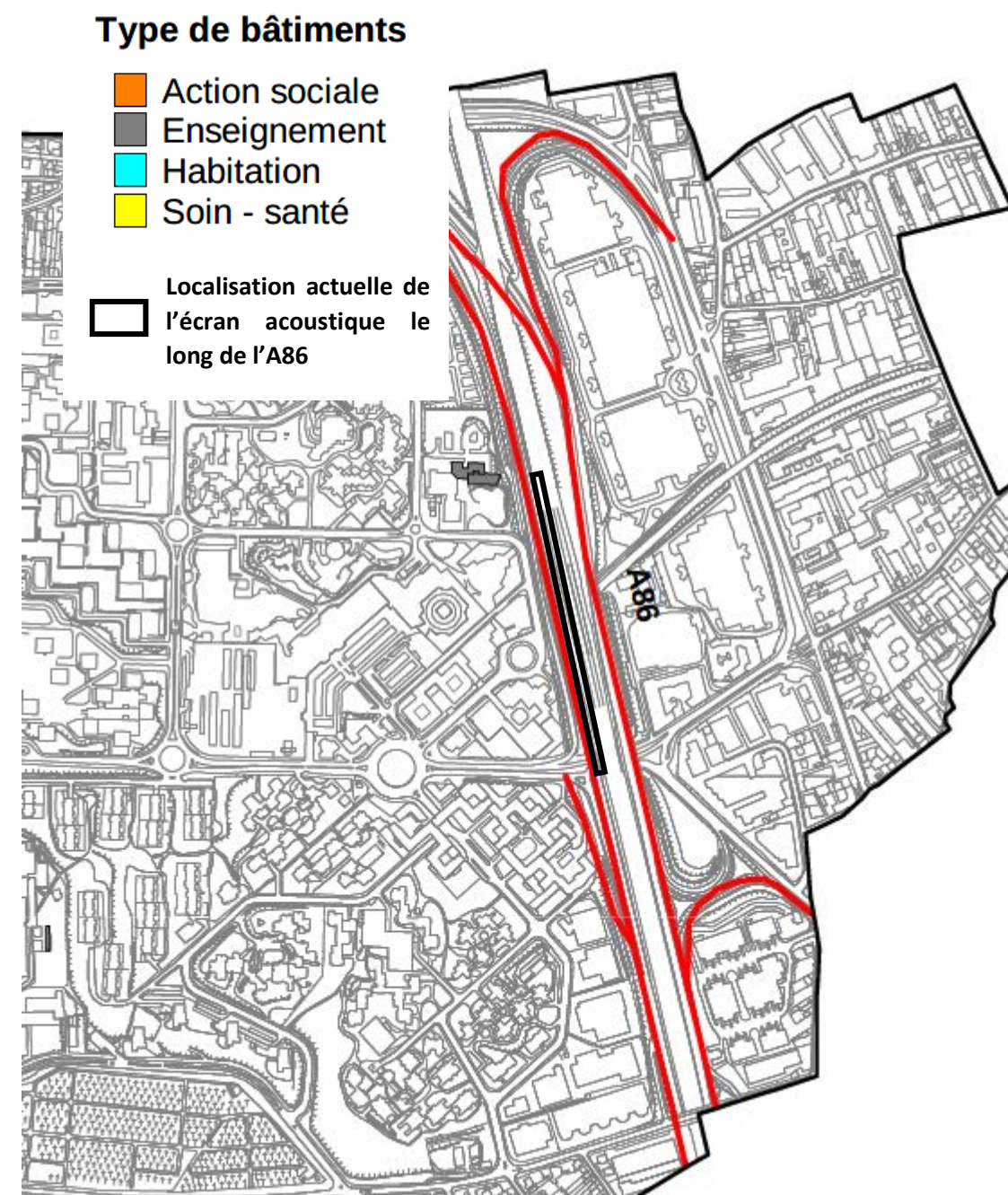


Figure 1 : Localisation point noir bruit sur la commune de Fontenay-sous-Bois

Source : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières de l'État et des infrastructures ferroviaires de la RATP dans le département du Val-de-Marne, Services de l'État dans le Val-de-Marne

La directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit, parmi les actions à mettre en œuvre, « *l'adoption, par les États membres, de plans d'actions fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et de réduire, si cela est nécessaire, le bruit dans l'environnement, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine, et de préserver la qualité de l'environnement sonores lorsqu'elle est satisfaisante* ».

La circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transport terrestres, a fixé deux types d'objectifs acoustiques :

- Des objectifs relatifs aux contributions sonores dans l'environnement après réduction du bruit à la source ;
- Des objectifs d'isolement acoustique des façades.

Pour atteindre ces objectifs de réduction du bruit, il peut être mis en œuvre soit des dispositifs permettant de réduire le bruit à la source, soit la réalisation d'une isolation de façade, soit de coupler les deux mesures.

Les opérations de protection à la source doivent être privilégiées par rapport à la protection de façade. La réduction du bruit à la source peut être réalisé par la pose d'écrans anti-bruit, qui sont des obstacles positionnés en bordure de voie pour éviter la propagation du bruit. La couverture totale ou partielle d'une voie de circulation est également une solution efficace contre le bruit généré par les infrastructures de transports terrestres. Ces solutions, utilisées notamment lorsque des bâtiments très élevés sont situés à proximité immédiate de la source de bruit, sont cependant très coûteuses.

Le renforcement de l'isolation acoustique des façades des locaux peut venir compléter les actions de réduction du bruit à la source, ou, en dernier recours, constitue l'unique solution.

En milieux urbains, pour lesquels les bâtiments de grande hauteur ne peuvent être entièrement protégés par des murs anti-bruit, une opération couplée, réduction du bruit à la source couplée avec une isolation de façades pour les étages supérieurs, s'avère la plus efficace et permet d'atteindre les objectifs fixés par la réglementation.

Le lycée Pablo Picasso est situé en dehors du périmètre d'intervention d'Île-de-France Mobilités du projet d'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay. La résorption du Point Noir Bruit identifié à proximité du projet n'est pas du ressort du projet du projet de pôle-gare de Val de Fontenay.

Sur le périmètre du projet, les aménagements prévoient la pose d'écrans acoustiques neufs dont les qualités fonctionnelles et esthétiques devraient être supérieures à celles des écrans existants.

Effets temporaires de la modification de la bretelle de l'A86 pour l'aménagement du pôle gare de Val de Fontenay sur les nuisances sonores

Conformément à la demande de l'Ae du CGEDD, le maître d'ouvrage a souhaité détailler à nouveau les incidences temporaires de la destruction de l'écran acoustique et donc les mesures de réduction qui seront mises en œuvre pour limiter les nuisances.

La mise en œuvre du PASO Nord sur l'avenue des Olympiades, ainsi que la volonté de maintenir une voirie à double sens de circulation, et d'offrir des espaces publics de dimensions suffisantes, nécessitent la reprise de la géométrie de la bretelle de sortie n°19 de l'autoroute A86 Ouest en direction de Nogent-sur-Marne/A4, afin d'augmenter la surface d'espaces publics pour l'aménagement à l'Ouest du pôle le long de l'avenue des Olympiades, et dans une moindre mesure du sentier du Noyer Baril.

Elle consiste en une reprise de la bretelle de sortie n°19 qui vise à décaler l'axe de la bretelle au plus près de la section courante de l'A86 Ouest, sans toucher à cette dernière. Il est ainsi proposé de réduire la bretelle de sortie à une seule file de circulation moins large qu'actuellement au niveau de l'ouvrage de franchissement du RER A, à la fois en amont et au niveau du franchissement de l'ouvrage, sans toucher à la section courante de l'A86 Ouest.

Le débouché de la bretelle de sortie de l'A86 sera quant à lui maintenu à deux files de circulation afin notamment de se préserver des risques de remontées de files sur la bretelle de sortie dans le cadre du futur aménagement proposé. Ce débouché sera par ailleurs rendu plus « urbain » avec une arrivée plus orthogonale envisagée en connexion avec l'avenue Louison Bobet.

Cette reprise, ainsi que la réalisation du débouché Ouest du PASO Nord nécessite donc la dépose des écrans acoustiques le long de l'avenue des Olympiades, ainsi qu'au niveau de l'ouvrage de franchissement du RER A.

Le temps entre la démolition des écrans acoustiques existants, à la fois sur l'ouvrage « RER A » supportant la bretelle (environ 38 m) et le long de l'avenue des Olympiades (environ 110 m de linéaire) et la reconstruction des écrans acoustiques n'est pas encore défini à ce stade des études, mais sera réduit au maximum.

La période pendant laquelle il n'y aura plus d'écrans acoustiques sera celle, autant que possible, pendant laquelle la bretelle de sortie de l'A86 sera interrompue, ce qui limitera en partie les nuisances sonores en sortie de l'A86. Par ailleurs, seront étudiés dans les phases ultérieures du projet, tous les moyens pour limiter les nuisances sonores pendant cette phase sans écrans, et en particulier une coordination optimisée des travaux pour en diminuer les impacts.

Mesures de réduction

Conformément à la réglementation (et notamment l'article R.571-50 du code de l'environnement), un dossier bruit de chantier sera réalisé préalablement au démarrage du chantier. Ce dossier précisera les types de nuisances attendues, leur durée et les mesures mises en place pour les limiter.

Des mesures simples d'organisation de chantier et de respect de la réglementation sur les engins et matériels de chantier permettront de réduire les nuisances acoustiques à un niveau acceptable.

Pour cela, des systèmes de surveillance du niveau de bruit ambiant (monitoring) pourront être implanté sur le chantier. L'importance du dispositif devra être adapté à la sensibilité du site et validé par la maîtrise d'œuvre.

Le suivi pourra être réalisé pendant toutes les périodes d'activité quelles que soient leurs durées. Il pourra être réalisé selon un plan d'implantation des points de suivi sonore proposés par l'entreprise qui sera en charge des travaux et validé par la maîtrise d'œuvre en cohérence avec les dossiers réglementaires. Ce suivi pourra être mis à jour si nécessaire.

La surveillance acoustique du chantier débutera alors 1 mois avant le démarrage des travaux et durera pendant la durée totale du chantier.

Des protections à la source de type écrans acoustique amovibles pourraient être mis en œuvre tout le long du périmètre initial des écrans acoustiques. Ces écrans de types palissades (à minima $R_w = 28$ dB et $\alpha_w = 0,70$) ou bâches posées sur clôtures Héras (minima $R_w = 16$ dB et $\alpha_w = 0,50$) devront posséder des propriétés d'absorption acoustique en plus d'assurer une atténuation des nuisances sonores transmises.

Le seul immeuble susceptible d'être impacté pendant la phase travaux de retrait de l'écran acoustique est l'hôtel Mercure, situé Avenue des Olympiades. Les mesures de protection seront établies en concertation avec les gérants de l'hôtel pour limiter au maximum les potentielles nuisances sonores générées lors de la démolition des écrans acoustiques.

5.6.1.2.4 Ilots de chaleur urbain

L’Ae du CGEDD n’a pas formulé de recommandation sur cette thématique. Cependant, elle observe que le projet d’aménagement du pôle-gare ne prévoit pas d’espaces végétalisés.

Le maître d’ouvrage confirme que le projet de pôle-gare de Val de Fontenay n’a pas investigué plus en détail la place des espaces végétalisés, au stade des études de Schéma de Principe.

La phase d’études AVP intégrera ce volet et étudiera les possibilités notamment au niveau des espaces publics, comme l’intégration de spécimens arborés ou encore la végétalisation des toitures des bâtiments voyageurs. Cette thématique sera également mise en cohérence avec les orientations souhaitées pour le projet urbain.

En effet, à l’échelle du quartier, les aménagements prévus par la SPL Marne au Bois, maître d’ouvrage des espaces publics, auront vocation à végétaliser significativement le secteur.

Grands principes retenus à ce stade pour l’aménagement du secteur Val de Fontenay - Alouettes

La lutte contre l’îlot de chaleur urbain constitué par le quartier existant de Val de Fontenay, très minéral et imperméabilisé, en particulier les quartiers Auchan-Gare à l’Ouest, Sablons et Péripôle, Marais à l’Est, fait partie des éléments fondateurs du projet urbain de Val de Fontenay-Alouettes. Tous les quartiers de grands ensembles préexistants à l’Ouest ont été conçus comme une ville parc, qui s’arrête nette à la limite de la concession d’aménagement.

La ville de Fontenay-sous-Bois porte l’ambition de continuer cette ville parc au sein du quartier Val de Fontenay/Alouettes.

La SPL Marne au Bois porte donc une forte volonté de végétalisation et de désimperméabilisation des sols à l’échelle du projet urbain.

L’objectif affiché du plan guide est la réalisation à l’échelle de l’opération Val de Fontenay/Alouettes d’environ 30 ha d’espaces verts, dont 17 ha en pleine terre, notamment à travers :

- la mise en place d’une nouvelle trame d’espaces publics et la réduction de la place de la voiture sur l’espace public et au sein des programmes ;
- par la création de parkings mutualisés et foisonnés pour les besoins de stationnements des nouveaux programmes, afin de maintenir de la pleine terre dans les projets immobiliers ;
- par la création d’un grand parc sur le site du Péripôle, mais aussi un espace public végétalisé au niveau de l’actuel rond-point du Général de Gaulle ;
- par la mise en place d’une coulée verte le long de l’A86 et la densification du talus existant de part et d’autre de cette infrastructure, là où elle est techniquement possible.

Ces objectifs chiffrés seront affinés dans le cadre de la poursuite des études urbaines à venir. La ville de Fontenay-sous-Bois mène par ailleurs une réflexion globale sur l’identification précise des ilots de chaleur urbain à l’échelle de sa commune, afin de déterminer les mesures à mettre en place pour les atténuer.

Les espaces publics situés à proximité du pôle, et sous maîtrise d’ouvrage de la SPL Marne au Bois, participeront aussi à la lutte contre l’îlot de chaleur urbain. L’espace étant très contraint, ils devront aussi avant tout permettre d’accueillir tous les flux et les correspondances du pôle. Il ne s’agira pas donc d’espaces publics prioritaires dans la volonté de désimperméabilisation de l’opération d’aménagement, mais un travail important de plantations pourra être entreprise et étudié durant la phase d’Avant-Projet du pôle d’échange à venir avec Île-de-France Mobilités et les différents partenaires du pôle d’échange.

A noter, que l’objectif de réalisation d’une coulée verte accueillant des circulations douces le long de l’A86 participe également à l’objectif de végétalisation des espaces publics au sein du périmètre du pôle d’échanges.

5.6.2. Milieux naturels et risques

5.6.2.1 Habitats naturels, espèces et paysage

L’Ae du CGEDD n’a pas formulé de recommandation sur cette thématique. Elle précise cependant que « *l’aménagement n’aura que peu d’incidences, ce qui représente une occasion manquée. Le choix de passages souterrains contribue en outre à faire de la question paysagère un impensé du dossier et peut être du projet d’aménagement urbain dans lequel il s’inscrit* ».

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

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

Toutefois, la trame paysagère est à regarder à une échelle plus large avec notamment le plan guide de la concession d’aménagement de Val de Fontenay/Alouettes.

Les espaces du pôle pourront s’inscrire dans cette continuité dans la mesure du possible. Les coupures routières et ferroviaires ne pourront pas être gommées de la trame paysagère.

En effet, la SPL Marne au Bois affiche une volonté forte de désimperméabilisation du site. Le plan guide de la concession d’aménagement Val de Fontenay/Alouettes affiche une ambition importante d’aménagements d’espaces publics permettant une gestion locale et à ciel ouvert des eaux de pluies.

Une étude spécifique pour la gestion des eaux à l’échelle des 80 ha de l’opération d’aménagement Val de Fontenay/Alouettes reste à mener par la maîtrise d’œuvre urbaine sur les années 2021-2022 pour préciser les principes dans chacune des opérations immobilières et la conception des espaces publics. Elle regardera en outre la réouverture de l’ancien Ru de Fontenay, traversant le périmètre de la concession.



Source : Extrait du plan guide de la concession d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes, SPL Marne au Bois 2021

5.6.2.2 Eaux souterraines et eaux superficielles

L’Ae du CGEDD n’a pas formulé de recommandation ou de remarque sur cette thématique.

Le maître d’ouvrage ne souhaite pas apporter de compléments au dossier.

5.6.2.3 Risques naturels et industriels

Recommandation formulée par l’Ae du CGEDD n°3 – page 15

L’Ae recommande de vérifier que la remontée de la nappe au niveau du Péripôle n’entraînerait pas de désordres sur le pôle-gare et de prévoir le cas échéant des mesures appropriées.

Comme explicité par l’Ae du CGEDD, *« le dossier précise que le creusement des passages souterrains (au plus profond à 54 m NGF), réalisé au-dessus du niveau de la nappe du bartonien, ne modifie pas l’équilibre hydrique du sous-sol, excluant la dissolution du gypse et le retrait-gonflement des argiles »*. En revanche, l’Ae regrette que le dossier indique, *« sans le démontrer, que seule la zone du Péripôle est concernée par le risque de remontée de nappe »*.

Le maître d’ouvrage souhaite apporter des précisions sur les données récoltées et les études réalisées ayant menées à cette conclusion en présentant :

- un rappel de l’état actuel : présentation des données bibliographiques issues du BRGM et de Géorisques sur l’aléa remontée de nappes ainsi les données issues des différentes études géotechniques menées sur le site de projet permettant de qualifier la piézométrie locale ;
- les incidences du projet sur les eaux souterraines et la piézométrie locale.

Analyse du facteur eaux souterraines susceptibles d’être affecté par le projet

Données bibliographiques

Dans le paragraphe 2.3.4 du chapitre V de l’étude d’impact – pièce E, il est présenté le risque de remontée de nappe au niveau du projet d’aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay. La carte de sensibilité de la zone d’étude rapprochée réalisée par Géorisques sur la base de données bibliographiques présente un risque faible à l’Ouest, un risque moyen à l’Est, et un risque élevé avec une nappe subaffleurante au niveau du Péripôle.

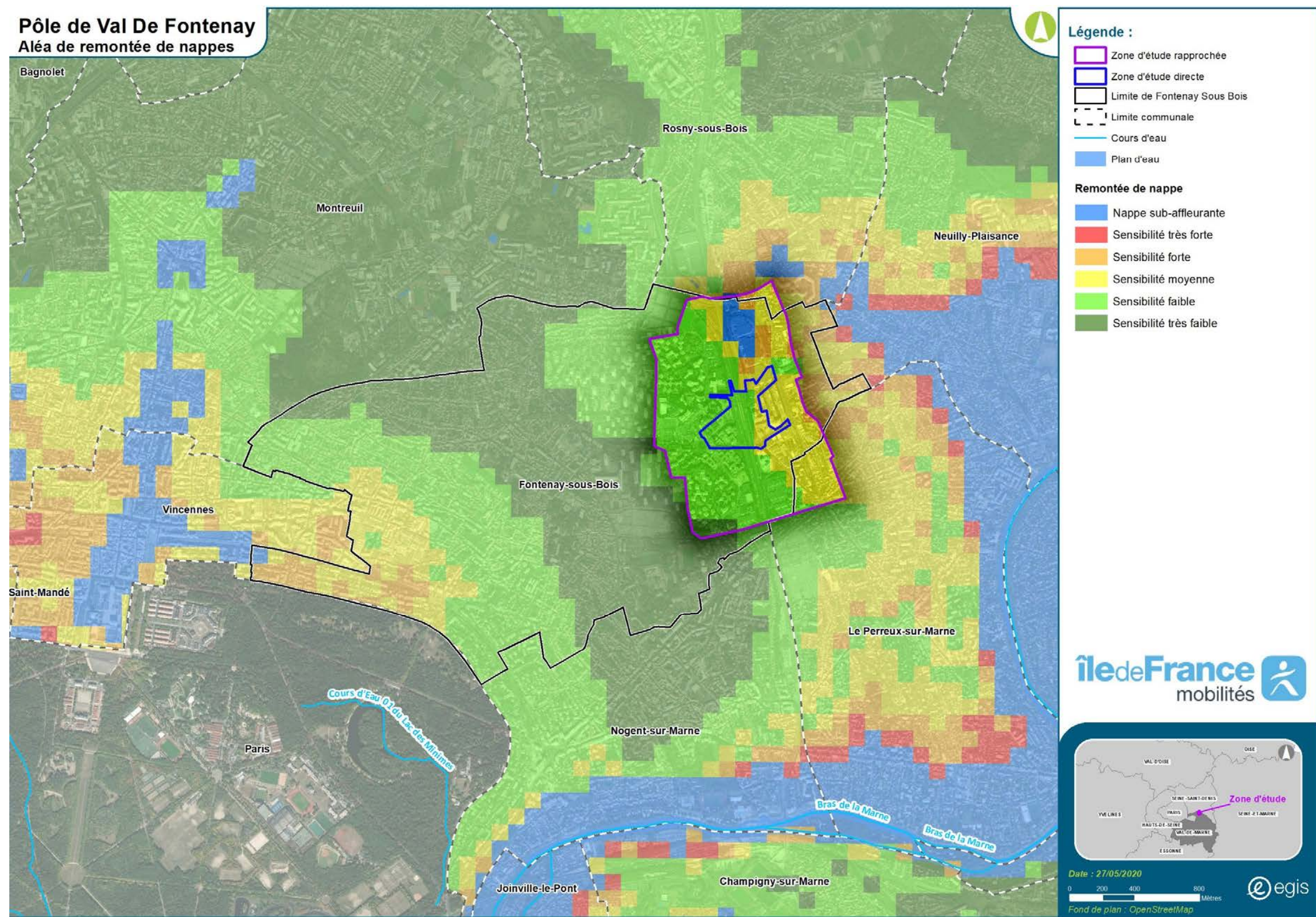


Figure 3 : Aléa de remontée de nappes dans les zones d'étude rapprochée et directe

Source : Géorisques (2018)

Les données cartographiques utilisées ci-dessus représentant les sensibilités à l'aléa remontée de nappes ne sont à ce jour plus disponibles. Les données étaient consultables sur le site du BRGM www.inondationsnappes.fr qui n'est plus disponible. La carte a été réalisée en 2005 puis actualisée en 2011 et est maintenant obsolète.

La cartographie nationale des zones sensibles aux inondations par remontée de nappe a été mise à jour et les valeurs de débordement potentiel sont maintenant réparties en trois classes :

- « zones potentiellement sujettes aux débordements de nappes » ;
- « zones potentiellement sujettes aux inondations de cave » ;
- « pas de débordement de nappe ni d'inondation de cave ».

La réalisation de la carte nationale de sensibilité de nappe a reposé sur l'exploitation de données piézométriques et de leurs conditions aux limites d'origines diverses qui, après avoir été validées ont permis par interpolation de définir les isopièzes des cotes maximales probables, elles-mêmes permettant par soustraction aux cotes du Modèle Numérique de Terrain d'obtenir les valeurs de débordement potentielles.

L'exploitation de la carte de sensibilité aux remontées de nappe n'est possible qu'à une échelle inférieure à 1/100 000. Autrement dit, pour les études locales, ayant besoin d'une résolution fine, comme pour le projet d'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay, la carte nationale ne peut être utilisée. Le niveau de détail le plus précis possible est représenté ci-dessous.

Par ailleurs, le site Géorisques ne fait pas état d'un risque d'inondation par remontée de nappe sur la commune de Fontenay-sous-Bois.

Trois arrêtés ministériels portant reconnaissance de catastrophes naturelles pour inondations ont été émis sur la commune de Fontenay-sous-Bois mais ne concernent pas des inondations par remontées de nappes :

- Arrêté du 29/12/1999 pour inondations, coulées de boue et mouvements de terrain ;
- Arrêté du 27/07/2006 pour inondations et coulées de boue ;
- Arrêté du 25/11/2013 pour inondations et coulées de boue.

Par ailleurs, le Dossier Départemental des Risques Majeurs du Val-de-Marne présente deux types d'inondations : la crue lente et le ruissellement pluvial. La commune de Fontenay-sous-Bois n'est concernée par aucun des deux et aucune mention d'un risque par remontée de nappes n'est faite dans le DDRM94.

Enfin, dans le PLU de la commune, il n'est pas non plus identifié de risque ou désordre liés aux inondations par remontée de nappe.

Ainsi, les données bibliographiques ne font pas état d'un risque d'inondation par remontée de nappe sur la commune de Fontenay-sous-Bois.

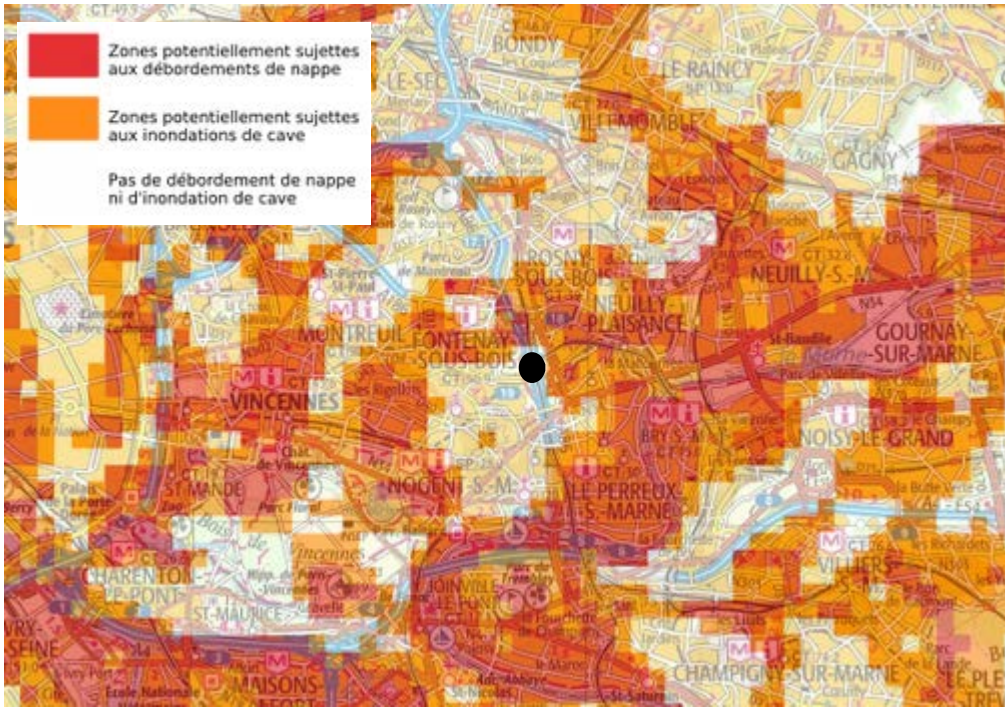


Figure 4 : Extrait de la carte des zones potentielles d'inondations par remontée de nappe sur la zone du pôle-gare de Val de Fontenay

Source : Géorisques

La piézométrie locale

Dans le cadre de la mission géotechnique G1 ES/PGC réalisée spécifiquement pour le projet du pôle de Val de Fontenay en juin 2018, l’hydrogéologie locale a été étudiée. Dans le secteur, les données disponibles sont très peu nombreuses et se limitent à quelques mesures ponctuelles du niveau de la nappe et à quelques essais de perméabilité.

L’analyse réalisée dans le cadre de la mission porte principalement sur les éléments issus des données des investigations réalisées dans le cadre d’anciennes campagnes (principalement celle de la ligne 15 du Grand Paris Express, qui offre une synthèse globale du contexte hydrogéologique, tout en s’appuyant sur les sondages locaux réalisés à proximité de la gare de Val de Fontenay).

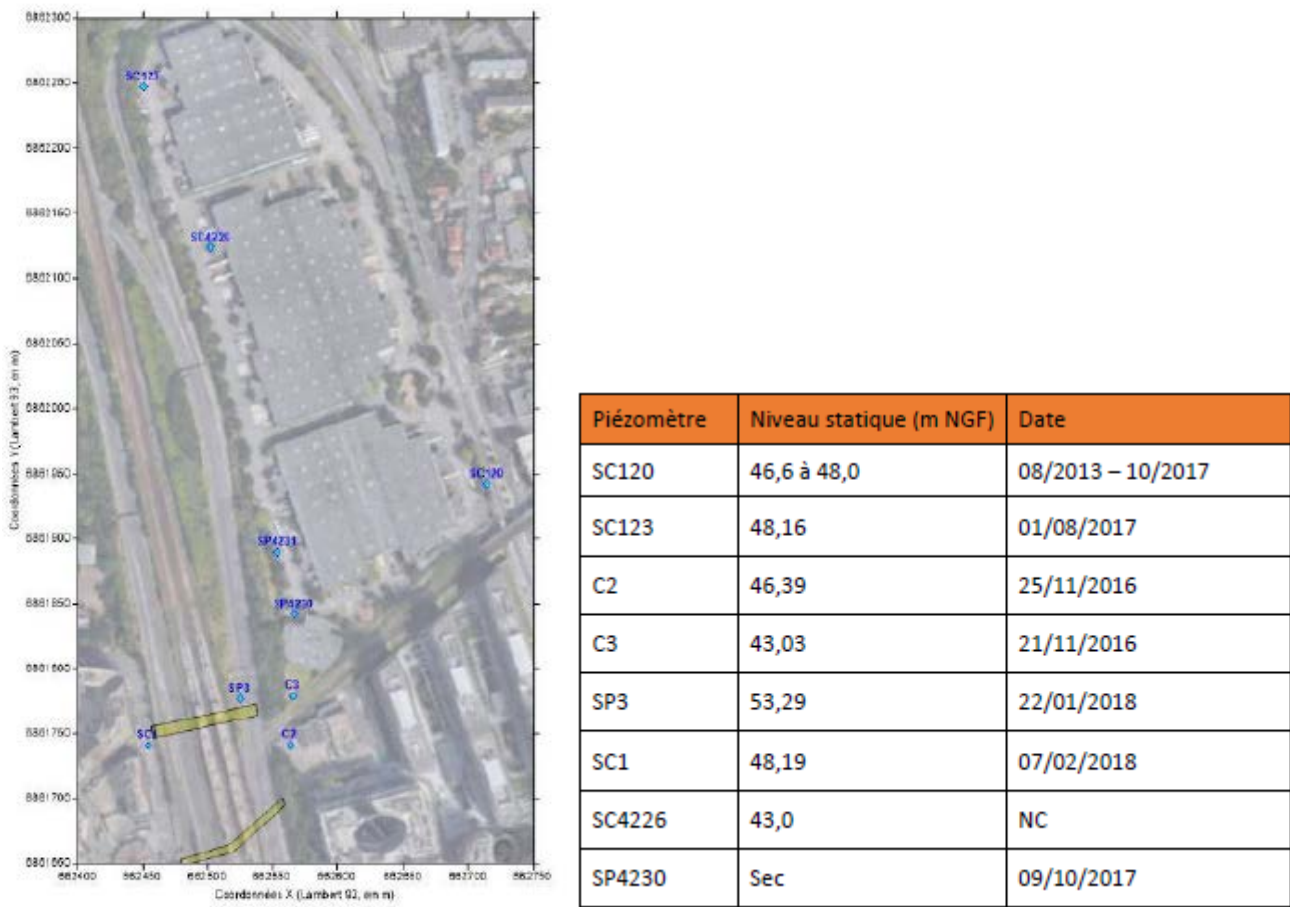


Figure 5 : Localisation des piézomètres captant les nappes superficielles autour de la gare de Val de Fontenay

Source : mission G1 ES/PGC, Egis, 2018

L’évolution du niveau des différents ouvrages dans les piézomètres à moins de 150 m de la gare du Val de Fontenay, ne permet pas d’identifier le sens d’écoulement de la nappe dans ce secteur. De plus au vu des formations rencontrées, il n’est pas possible de parler d’une nappe au sens hydrogéologique du terme, à savoir une formation géologique ou une roche suffisamment poreuse et/ou fissurée pour stocker de grandes quantités d’eau tout en étant suffisamment perméable pour que l’eau puisse y circuler librement. Dès lors, dans ce contexte, il est très difficile de généraliser les mesures réalisées et de prédire la présence ou non d’une nappe dans ces formations. Seules des reconnaissances ciblées au droit des points d’intérêt permettront de fournir ces conclusions.

Au niveau de Val de Fontenay, les levés piézométriques ont identifié des circulations superficielles d’eau à une cote moyenne de 45 m NGF.

D’après le contexte hydrogéologique du site Péripôle et de la connaissance du secteur, plusieurs formations d’aquifères sont susceptibles de receler une nappe ou des circulations d’eau au droit du site :

- Des circulations d’eau anarchiques et temporaires ainsi que des poches d’eau piégées peuvent être présentes au sein des terrains les plus superficiels (remblais ou Éboulis). Elles sont alimentées par les précipitations, le ruissellement ou des fuites de réseaux.
- La nappe alluviale : la première nappe d’eau susceptible d’être rencontrée au droit du site Péripôle correspond à la nappe contenue dans les Alluvions indifférenciées et en relation avec les circulations superficielles. Celle-ci irait jusqu’au substratum des Masses et Marnes du Gypse à près de 12 m de profondeur maximum. Son sens d’écoulement supposé serait orienté en direction de la Marne, vers l’est-sud-est ;
- La nappe des Marno-calcaires de Saint-Ouen : il s’agit d’une nappe en continuité avec la nappe des Marnes et Sables Infragypseux et baignent la partie supérieure des Sables de Beauchamp. Le toit de la nappe serait situé à environ 25 mètres de profondeur. Le sens d’écoulement supposé de cette nappe serait également vers l’est-sud-est en direction de la Marne.

Ainsi, il apparait que dans le cas de l’absence d’écran imperméable et la faible profondeur des eaux souterraines, la nappe est vulnérable à une contamination sus-jacente.

En complément, la Marne au Bois SPL a missionné SEMOFI pour la réalisation d’investigations permettant de déterminer l’état initial de la partie du site Péripôle en usufruit pour Île-de-France Mobilités. Les résultats sont présentés au sein du rapport « État initial IDFM sur le site du Péripôle – investigations environnementales » en date du 3 décembre 2020.

Dans le cadre de cette mission, il a été réalisé des prélèvements et des analyses des eaux souterraines au sein des ouvrages Pz15 et Pz18 (à noter par ailleurs que les résultats analytiques sur les eaux souterraines montrent l’absence de contamination significative.)

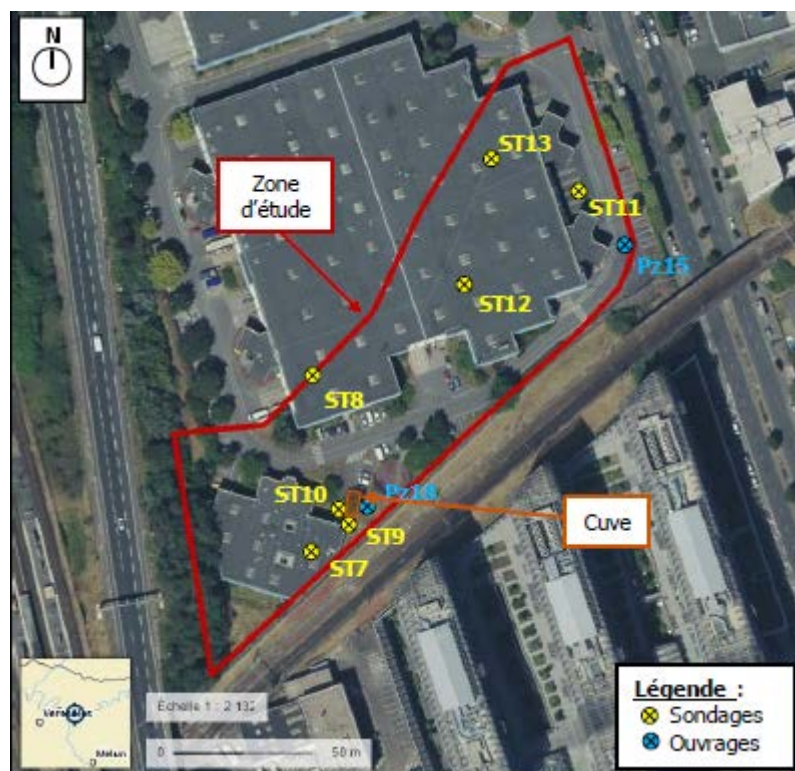


Figure 6 : Localisation des sondages réalisés sur le secteur du Péripôle

Source : C20-14620 – État initial Péripôle IDFM, décembre 2020, SEMOFI

Le relevé de ces ouvrages a été effectué le 9 novembre 2020 et il a été identifié le niveau statique suivant :

Relevé piézométrique du 09/11/2020	Pz15	Pz18
Niveau statique	9,1 m	10,84 m
Fond de l'ouvrage	20,98 m	22,87 m

Figure 7 : Relevés des ouvrages

Source : C20-14620 – État initial Péripôle IDFM, décembre 2020, SEMOFI

Ainsi, au niveau du Péripôle, côté Ouest, il a été identifié une profondeur d'eau situé entre 9,1 m et 10,9 m.

Analyse des impacts sur les eaux souterraines et présentation des mesures associées

La profondeur du projet est de l'ordre de +51 m NGF sur le PASO Nord-Sud et +52 m NGF sur le PASO Nord.

De plus, il est important de noter que la différence d'altimétrie est localement significative de part et d'autre du faisceau A86 / RER E. À l'Ouest du faisceau le site s'établit vers +63 m NGF, à l'Est le site s'établit entre +55 m NGF et +57 m NGF.

Ainsi, à l'Ouest, le niveau d'eau moyen de l'eau considéré est de +45 m NGF, soit une différence de 7 m entre le toit de la nappe et le PASO Nord.

À l'Est, au niveau du Péripôle, les niveaux d'eau mesurés les plus récents, sont ceux issus des investigations menées en novembre 2020 par SEMOFI qui les établissent entre 48 m NGF et 46 m NGF.

Ainsi, le PASO Nord, localisé à + 52 m NGF est situé dans le cas le plus défavorable à 4 m au-dessus du niveau d'eau côté Péripôle. De même, le PASO Nord-Sud, localisé à + 51 m NGF est situé dans le cas le plus défavorable à 3 m au-dessus du niveau d'eau côté Péripôle.

Les PASO et l'intégralité des aménagements prévus dans le cadre de l'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay sont donc situés hors nappe. La réalisation des travaux ne nécessitera donc pas de rabattement de nappe.

Les données bibliographiques issues des bases de données de Géorisques et mesures piézométriques réalisés sur le site du Péripôle semblent contradictoires. La nappe n'est pas subaffleurante au niveau du Péripôle, et les investigations réalisées permettent d'écarter tout risque d'inondation lié à des remontées de nappes sur la totalité de l'aire d'étude immédiate.

Le maître d'ouvrage souhaite préciser que dans la suite des études, des études géotechniques seront réalisées et la piézométrie affinée.

Un suivi piézométrique sera mis en place et les autorisations environnementales nécessaires pour les travaux seront demandées si des remontées de nappe sont observées.

5.6.2.3.1 Déchets

L'Ae du CGEDD n'a pas formulé de recommandation sur cette thématique.

Comme précisé dans le dossier dans l'étude d'impact – pièce E au chapitre V paragraphe 2.4, le projet d'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay prévoit plusieurs mesures relatives à la gestion des déchets et sera conforme aux différents plans et programmes.

Dans sa stratégie, SNCF Gares et Connexions s'est fixé :

- l'objectif d'atteindre a minima un taux de valorisation de 70% des déchets de chantier (engagement via la signature de la charte Démoclès en 2018) ;
- le renforcement du suivi des impacts environnementaux en phase chantier via la mise en œuvre d'une notice de respect de l'environnement avec les entreprises de travaux.

5.6.2.3.2 Déblais

Recommandation formulée par l'Ae du CGEDD n°4 – page 16

L'Ae recommande d'expliciter dans le dossier le devenir prévisible des déblais générés par le chantier.

Gestion des déblais sur le pôle-gare

Comme précisé dans l'étude d'impact – pièce E au chapitre VI paragraphe 4.2.2, le projet de l'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay nécessite l'excavation de déblais notamment au niveau des PASOs et des connexions souterraines. À ce stade des études, il est prévu les excavations suivantes, soit un total d'environ 40 000 m³ :

- 600 m³ de terre pour la création de la connexion RER E/RER A ;
- 20 000 m³ de terre pour la création du PASO Nord ;
- 3000 m³ de terre pour la création du débouché Ouest ;
- 16 000 m³ pour la création du PASO Nord/sud ;
- 600 m³ de terre pour les terrassements des voiries diverses.

La stratégie de gestion des déblais s'articulera autour de trois orientations principales :

- assurer une gestion rationnelle et économe des déblais, en limitant le stockage définitif des terres inertes notamment, en recherchant toutes les voies de valorisation et en traitant spécifiquement et le plus tôt possible les terres polluées ;
- développer la synergie entre les acteurs et le territoire, notamment par la réutilisation de remblais par les projets urbains aux alentours, si cela s'avérait d'une part nécessaire et d'autre part possible ;
- favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et plus sécurisé en recherchant la maîtrise de l'empreinte environnementale du transport routier et l'amélioration de la sécurité.

Les principes de gestion des déblais seront affinés au fur et à mesure des étapes et des études en phase AVP et PRO. Il s'articule autour de trois axes principaux :

- la maîtrise du contexte réglementaire de la gestion des terres excavées, et notamment de ces évolutions ;
- la définition plus fine des caractéristiques physico-chimiques des déblais, d'une part pour préciser par site les quantités de déblais non inertes et d'autre part pour estimer les possibilités de valorisation et de réemploi en matériaux de construction ;
- l'implication du maître d'ouvrage dans l'élaboration des marchés de travaux pour cadrer la planification des entreprises.

Qualité des déblais excavés et filières de gestion ou de valorisation

La qualité des déblais, lorsqu'il s'agit de leur gestion, se définit en fonction de leur devenir potentiel.

La nature et la qualité des déchets de chantier, et notamment des déblais, déterminent leur utilisation finale.

Il existe différents types de prise en charge et de sites d'accueil pour les déblais de chantier. Leur accessibilité dépend de la qualité de ces derniers, classifiée d'après les catégories définies par l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014 fixant les critères d'admission en installations de stockage définitif des déchets :

- déblais inertes ;
- déblais non inertes mais non dangereux ;
- déblais dangereux.

Les filières de gestion des déblais sont les suivantes :

- Les **filières de valorisation** : le réemploi des déblais sur des projets nécessitant l'apport de matériaux en remblaiement, l'utilisation des déblais pour le comblement de carrières en fin d'exploitation ou pour la réalisation d'aménagement des sites de stockage de déchets ou encore la prise en charge par des plateformes de tri-recyclage des déchets inertes ;

Lorsque les déblais ne sont pas pollués, les principales stratégies de valorisation des déblais issus des terrassements des chantiers sont les suivantes :

- gestion en plateforme de transit-regroupement et/ou tri-recyclage des matériaux inertes (granulats pour béton,...) ;
- utilisation de matériaux pour les opérations du bâtiment et des travaux publics ;
- utilisation sur des projets d'aménagement demandeurs de matériaux d'apport (remblais courants ou techniques) ;
- utilisation en matériaux d'aménagement sur des installations de stockage de déchets non dangereux si le projet correspond à un projet d'aménagement initial pertinent ;
- utilisation pour le réaménagement de carrières en fin d'exploitation ou en matériaux de comblement de carrières souterraines. Les déblais concernés par la valorisation en comblement de carrières sont les déblais inertes, les déblais ISDI+ dont les paramètres sur éluât uniquement sont jusqu'à trois fois supérieurs aux critères d'acceptation de l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014, les déblais dits à « pollution naturelle » dont les concentrations en éléments mentionnés à l'annexe II de l'arrêté du 12 décembre 2014 mais compatibles avec les seuils d'acceptation des carrières souterraines de gypses en cours de remblaiement.

- Les **filières de traitement**, au terme desquelles peuvent réintégrer les filières de valorisation ou perdre leur niveau de dangerosité (dépollution permettant de déclasser les terres de dangereuses à non dangereuses ou inertes) ;
- Les **filières d'élimination** (stockage définitif) en installation adaptée à la qualité des déchets, dont les critères d'acceptabilité sont définis par l'arrêté du 12 septembre 2014 : installations de stockage des déchets inertes (ISDI et IDSDI+), installations de stockage des déchets non inertes mais dangereux (ISDND) et les installations de stockage des déchets dangereux (ISDD).

Ainsi, des sondages complémentaires seront réalisés dans les phases ultérieures en AVP et en PRO qui permettront d’estimer plus précisément la qualité des déblais, et de quantifier les lots de déblais par filières de gestion. Au démarrage de la phase travaux, une caractérisation encore plus fine des déblais sera réalisée maille par maille, c’est-à-dire que des sondages carottés pour un certain volume de terre (qui sera déterminé ultérieurement) seront réalisés avec prises d’échantillons sur toute la hauteur des formations géologiques rencontrées. Pour chaque formation géologique carottée, les échantillons intacts feront ensuite l’objet d’analyses en laboratoire.

Les filières d’évacuation adéquates seront ensuite déterminées selon les critères d’acceptabilité des matériaux

La réutilisation des déblais sur site sera recherchée en priorité et les exutoires retenus dépendront de leur qualité en accord avec les seuils réglementaires.

Données issues des sondages déjà réalisés et d’une première caractérisation des déblais

Pour rappel, au stade des études actuelles, un pré-diagnostic de pollution des sols a été réalisé dans le cadre de la mission géotechnique en 2018 qui a permis d’identifier les potentielles pollutions et les éventuels impacts en composés organiques et métalliques. Les investigations ont consisté en 21 prélèvements et analyses de sol entre 0 et 10 mètres de 4 sondages.

Ce diagnostic a mis en évidence une lithologie plutôt hétérogène au droit des sondages réalisés. Les constats organoleptiques, tels qu’une odeur d’hydrocarbures ou de matière organique, ont été constatés au droit des 4 sondages.

Au regard des analyses réalisées sur les 21 échantillons, les éléments suivants peuvent être notés : des dépassements des valeurs seuils ASPITET en métaux lourds sur 16 des 21 échantillons et 12 échantillons sur 21 peuvent être considérés comme inertes au regard de l’arrêté du 12 décembre 2014.

Dans le cadre de la réalisation d’études préliminaires de la mission géotechnique, il a été émis des recommandations géotechniques afin d’adapter le projet aux spécificités géotechniques, ainsi il pourra donc s’avérer nécessaire de réaliser une purge de remblais résiduels sous la base des PASO avec une substitution par des matériaux nobles. Les matériaux vasards alors identifiés devront être purgés.

De plus, dans le cadre de la mission complémentaire réalisée par SEMOFI en 2020 sur la zone du Péripôle, sur les emprises des futurs travaux et ouvrages du pôle, les investigations (7 sondages) ont permis de montrer la présence que les sols investigués sont conformes aux valeurs de référence de l’arrêté du 12 décembre 2014, c’est-à-dire compatibles avec la filière d’évacuation des déblais considérés comme déchets inertes.

5.6.2.4 Réseaux

L’Ae n’a pas formulé de recommandation ou de remarque sur cette thématique.

5.6.3. Déplacements

5.6.3.1 Réseau routier

L'Ae du CGEDD n'a pas formulé de recommandation ou de remarque sur cette thématique.

5.6.3.2 Transports en commun

L'Ae du CGEDD n'a pas formulé de recommandation sur cette thématique mais a émis plusieurs remarques auxquelles le maître d'ouvrage apporte des éléments de réponses ci-dessous.

Les temps de déplacements et d'accès au pôle gare en transports en commun et modes actifs

L'Ae du CGEDD précise que le « dossier fournit, pour documenter la desserte du pôle-gare, des cartes isochrones à 15 minutes en bus et pour les piétons mais les présupposés de leur établissement ne sont pas exposés. Il n'est ainsi pas précisé si la carte « bus » tient compte du cadencement pour permettre la correspondance avec un des RER, ni du temps d'accès au quai, ni si sa validité est moyennée sur la journée pour prendre en compte les heures de desserte allégée. Il n'est pas non plus indiqué si la carte isochrone pour les piétons est mesurée ou calculée sur la seule distance théorique. Il serait utile de préciser les hypothèses de construction de ces cartes et de joindre au dossier une carte isochrone pour les cyclistes puisque le dossier insiste sur l'importance de développer les possibilités d'accès au pôle gare à vélo, ce qui paraît nécessaire au regard de sa configuration actuelle. Il conviendrait également de proposer des cartes isochrones projetées pour la future desserte des moyens de transport (tramway, métro, bus Bord de Marne) compte tenu de leur éloignement par rapport à l'arrivée des bus ».

Une carte isochrone d'accessibilité au pôle-gare de Val de Fontenay pour les cyclistes est ainsi proposée ci-après en complément des isochrones d'accessibilité piétons et bus présentées dans le dossier d'enquête publique et rappelées ci-après également.

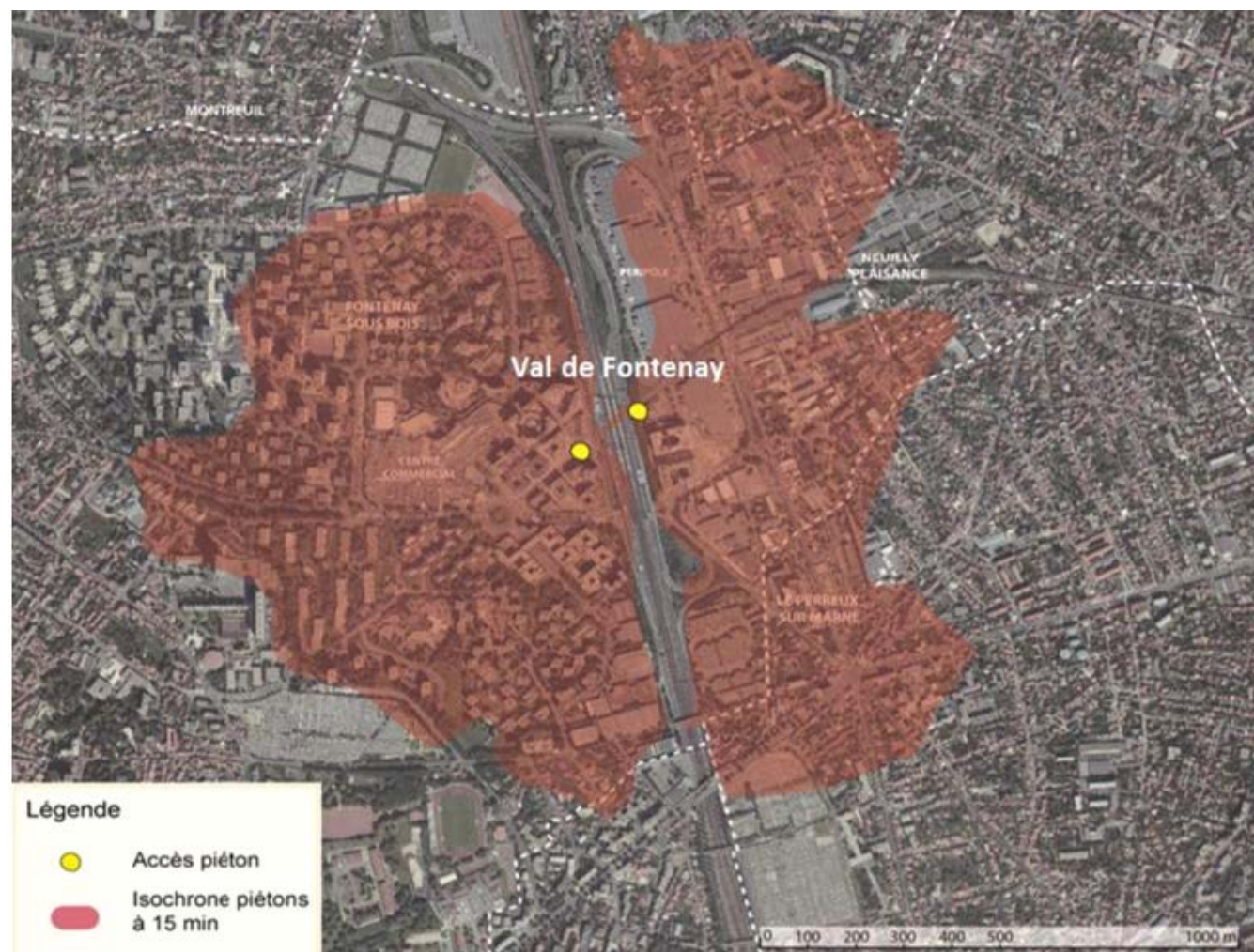
A noter que les cartes isochrones proposées présentent, pour un temps donné (défini ici à 15 minutes), les lieux accessibles depuis un point de départ/arrivée localisé au niveau du pôle (ici en extérieur du pôle RER uniquement – au niveau des accès au pôle BV Ouest/Gare routière et accès Sud-Est et Nord-Est selon les modes), pour une vitesse de circulation moyenne prise en hypothèse en fonction du mode considéré (ici pour les piétons de 4 km/h et de 12 km/h pour les vélos) en suivant les infrastructures existantes qui permettent le déplacement selon les modes (voiries pour les bus selon les itinéraires des lignes - voiries, pistes cyclables et espaces piétons partagés pour les vélos – et voirie disposant de trottoirs, et espace piétons pour les piétons).



Hypothèse : vélos vitesse moyenne de 12km/h

Figure 8 : Isochrones d'accessibilité vélos à 15min autour du pôle-gare de Val de Fontenay

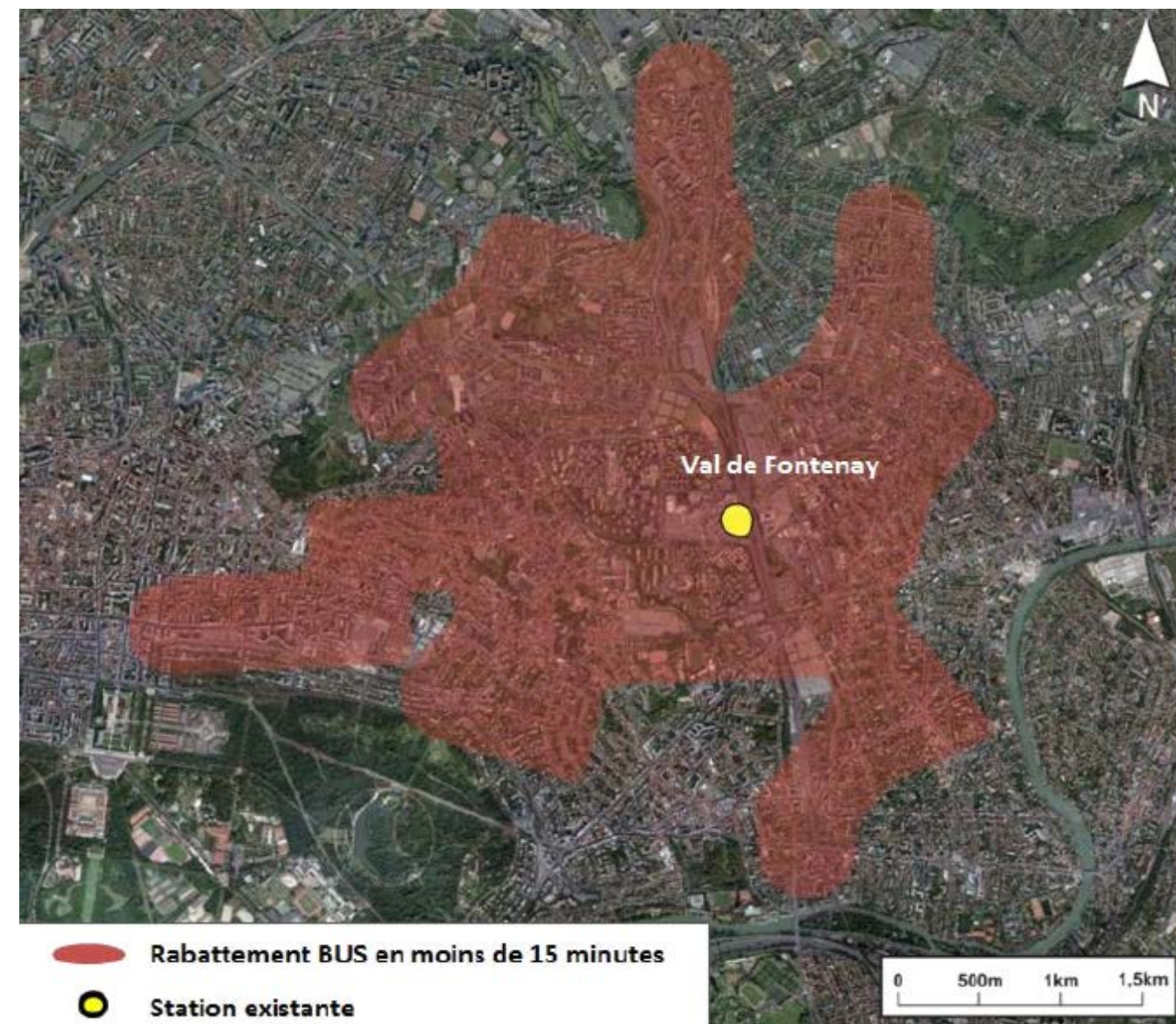
Source : EGIS, 2020



Hypothèse : piétons vitesse moyenne de 4km/h

Figure 9 : Isochrone d'accessibilité piétonne à 15min autour du pôle-gare de Val de Fontenay

Source : Etudes préliminaires SDA, AREP, 2012



Hypothèse : non disponible

Figure 10 : Isochrone d'accessibilité en bus à 15min autour du pôle-gare de Val de Fontenay

Source : Etudes préliminaires SDA, AREP, 2012

L'illustration ci-après permet également de préciser les ordres de grandeur des temps de correspondance entre les modes de transport au sein du futur pôle de Val de Fontenay à terme et les mises en services des nouvelles lignes le desservant (en particulier tramway T1, métros M15 et M1).

Une vitesse moyenne de 4 km/h est considérée en hypothèse pour les piétons pour les déplacements « horizontaux » et une vitesse moyenne de 0,3 mètres/seconde pour les parcours « verticaux » (en lien avec la présence de dénivelés plus ou moins important au sein du pôle selon les itinéraires considérés).

Il est considéré ici :

- pour les métros M1 et M15, un temps d'accès depuis/vers l'entrée des futurs bâtiments voyageurs de ces lignes ;
- pour les bus, une moyenne depuis/vers les quais du pôle bus réaménagée dans le cadre du projet de pôle-gare ;
- pour les RER A et E, ainsi que la tramway T1, une moyenne depuis/vers les quais de ces lignes.

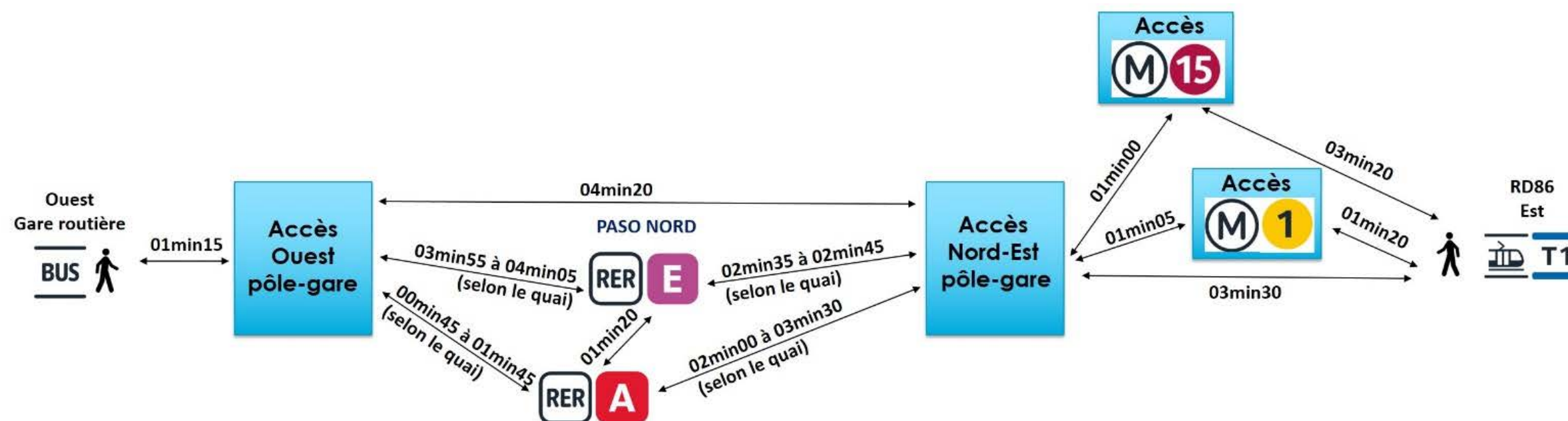
Les trajets considérés en lien avec le RER E et entre l'Est et l'Ouest du pôle, associés aux temps de parcours présentés, sont ceux des voyageurs transitant via le PASO Nord aménagé dans le cadre du projet.

A noter que les flux de correspondance bus Ouest <> Tramway T1 présentant le temps de correspondance le plus important au sein du pôle de Val de Fontenay sont estimés faibles et non prépondérants, une partie importante de ces correspondances pouvant par ailleurs être réalisée, de manière plus efficiente à d'autres arrêts du tramway T1.

Il convient de préciser que la configuration spatiale du pôle de Val de Fontenay, traversée par un faisceau ferré et autoroutier d'environ 90m, et avec des altimétries hétérogènes, implique des transports situés de part et d'autre de cette coupure et donc relativement éloignés les uns des autres., constituant un pôle relativement éclaté. Un des objectifs du pôle, à défaut de pouvoir réduire les temps de correspondance entre certains modes, est d'en garantir le confort pour tous les usagers.

Figure 11 : Temps de correspondance entre modes de transport au sein du futur pôle de Val de Fontenay

Source : EGIS, 2020



Le report modal permis par l’aménagement du pôle gare de Val de Fontenay

L’Ae du CGEDD précise que « *le dossier ne fournit aucune évolution des gains attendus en termes de report modal, ce qui ne permet donc pas de vérifier si le projet atteint l’objectif qu’il se fixe.* »

Face à la saturation croissante de la gare de Val de Fontenay, le projet de réaménagement a pour objectif l’amélioration des conditions d’accès au pôle et de circulation au sein de ses espaces (au sens large, incluant les espaces extérieurs à la gare dédiés aux échanges intermodaux). Le projet d’ensemble du pôle de la gare de Val de Fontenay vise à accompagner l’augmentation de trafic induite par le développement de l’offre de transport et la dynamique urbaine du secteur.

Les quatre objectifs principaux du projet de réaménagement du pôle de Val de Fontenay, déclinés notamment sur la base de la concertation préalable menée en 2017, sont les suivants :

1. Réorganiser et agrandir les espaces de la gare ;
2. Aménager les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement portés par les collectivités ;
3. Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs ;
4. Concevoir un projet phasé.

Le report modal n’est donc pas identifié comme un objectif spécifique du projet, ce qui n’exclut pas que cet effet survienne indirectement à travers l’amélioration des conditions de déplacements sur le pôle. Toutefois, les prévisions de fréquentation et l’évaluation socio-économique s’appuient sur l’hypothèse prudente que la réalisation du projet n’impacterait pas sensiblement la structure de déplacements ni le partage modal.

En effet, les gains liés aux aménagements du pôle sont difficiles à intégrer dans la modélisation, car ces aménagements sont essentiellement d’ordre qualitatif (lisibilité, confort, sécurité, accessibilité) et les modèles de trafics n’intègrent pas ce type d’aménagements qui sont difficilement quantifiables, et ne permettent pas de distinguer dans le cas présent une option de référence et une option de projet.

De plus, si les caractéristiques sur le périmètre ferroviaire (temps de correspondance, temps d’accès aux quais…) sont intégrées aux modélisations, les variations entre option de référence et de projet sont de l’ordre de quelques dizaines de secondes au plus, et peuvent différer selon les quais pour une même ligne. L’aléa est donc trop important pour être considéré.

Pour ces raisons, dans une optique conservatrice, le choix a été fait de ne valoriser aucun report modal dans l’évaluation socio-économique. La pièce socio-économique définitive fera toutefois plus clairement mention de cet aspect et des éventuelles externalités positives associées.

5.6.3.3 Stationnements

Recommandation formulée par l’Ae du CGEDD n°5 – page 19

L’Ae recommande de compléter le recensement des stationnements automobiles disponibles pour l’intégrer au dossier et de reconsidérer la qualification de cet enjeu pour le projet et d’intégrer au projet d’emblée la réalisation de nombreux stationnements sécurisés pour vélos.

Les aménagements pour les modes actifs

L’Ae du CGEDD précise que le recensement des places existantes de stationnement de vélos est exhaustif, soit 117 arceaux.

Comme précisé au chapitre 5.6.2 de l’étude d’impact – pièce E, autour du pôle de la gare de Val de Fontenay, les aménagements cyclables existants concernent principalement une partie de l’avenue Charles Garcia et de l’Avenue du Maréchal Joffre.

Par ailleurs, trois parcs de stationnement vélos abrités (ou semi-abrités), mais sans surveillance, existent aujourd’hui pour la desserte du pôle gare de Val de Fontenay. Il existe aujourd’hui une sous-capacité des stationnements vélos autour du pôle par rapport aux préconisations du Schéma Directeur du stationnement vélo d’Île-de-France Mobilités, ce qui favorise le stationnement informel de vélos, notamment le long du cheminement jusqu’à l’Avenue Lattre de Tassigny.

Les aménagements vélos sont donc limités et non continus autour du secteur du pôle de Val de Fontenay et aucun itinéraire spécifique d’accès vélo au pôle n’est à ce jour aménagé.

Au vu des contraintes actuelles du site, le **niveau d’enjeu pour les modes de circulation active estimé à moyen** dans l’état initial de l’étude d’impact au chapitre 8.4 est maintenu.

Le maître d’ouvrage souhaite également rappeler les aménagements prévus pour les modes actifs dans le cadre du projet de pôle gare de Val de Fontenay (chapitre 2.3.1 de la notice explicative – pièce B).

L’objectif est de permettre une bonne accessibilité au pôle gare de Val de Fontenay en vélo, en visant une part modale de vélo de 9% à l’horizon de la réalisation de l’ensemble des projets de transports du pôle. Cela équivaut donc à un objectif de 500 à 600 places en lien avec le pôle « RER ».

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

	TOTAL	Côté Ouest	Côté Nord-Est	Côté Sud-Est
STATIONNEMENT VÉLOS				
SITUATION ACTUELLE Stationnement vélos (nombre de places) [abris / consignes]	234 [234/0]	124 [124/0]	0 [0/0]	110 [110/0]
SITUATION PROJET Stationnement vélos (nombre de places) [abris / consignes]	600 à 650* [380 à 430/220]	250 à 270 [130 à 150/120]	220 à 240 [120 à 140/100]	130 à 140 * [130 à 140/0]
STATIONNEMENTS VÉLOS SUPPLÉMENTAIRES PAR RAPPORT À LA SITUATION ACTUELLE	+366 à 416*	+126 à 146	+220 à 240	+20 à 30*

Tableau 1 : Synthèse et évolution du nombre de stationnements vélos présents autour du pôle "RER" de Val de Fontenay

Source : Egis, 2020

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

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

Une extension à la hauteur de l’ensemble des besoins du pôle, évalués à 1 300 places dans le Schéma de Principe et rehaussé à 1 550 places dans le cadre du Nouvel objectif pour le Schéma Directeur du stationnement vélo en gares et en stations (SDSV) voté au conseil d’Île-de-France Mobilités du 09/12/2020, devra être menée en cohérence avec les projets de la ligne 1, ligne 15 Est et Tramway T1.

Au regard des grandes mutations prévues sur ce site, et du devenir de ce pôle d’envergure, il pourra également être nécessaire de réserver du foncier sur le secteur du pôle élargi afin de pouvoir implanter de manière échelonnée un stationnement vélo suffisant, et répondre à la demande future et aux objectifs du Département du Val-de-Marne. Pour rappel, l’objectif du Département du Val-de-Marne, présenté dans le cadre de l’actualisation de son PDVM, est d’atteindre une part modale de 9% des entrants par jour à horizon 2035.

Les différents éléments de programme du pôle, dont les grands principes consistent à aménager des zones pacifiées, zones 30 et/ou zones 20 (allée des Sablons, sentier du Noyer Baril, ...) ou zone à circulation limitée (avenue des Olympiades), à créer des aménagements cyclables sécurisés sur les voies départementales (avenue Louison Bobet et Rue Carnot), ou encore mettre en œuvre un jalonnement cyclable spécifique sur certains axes (sentier du Bois de l’Aulnay), aboutissent au schéma des cheminements cyclables présenté sur la figure en page suivante.

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

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

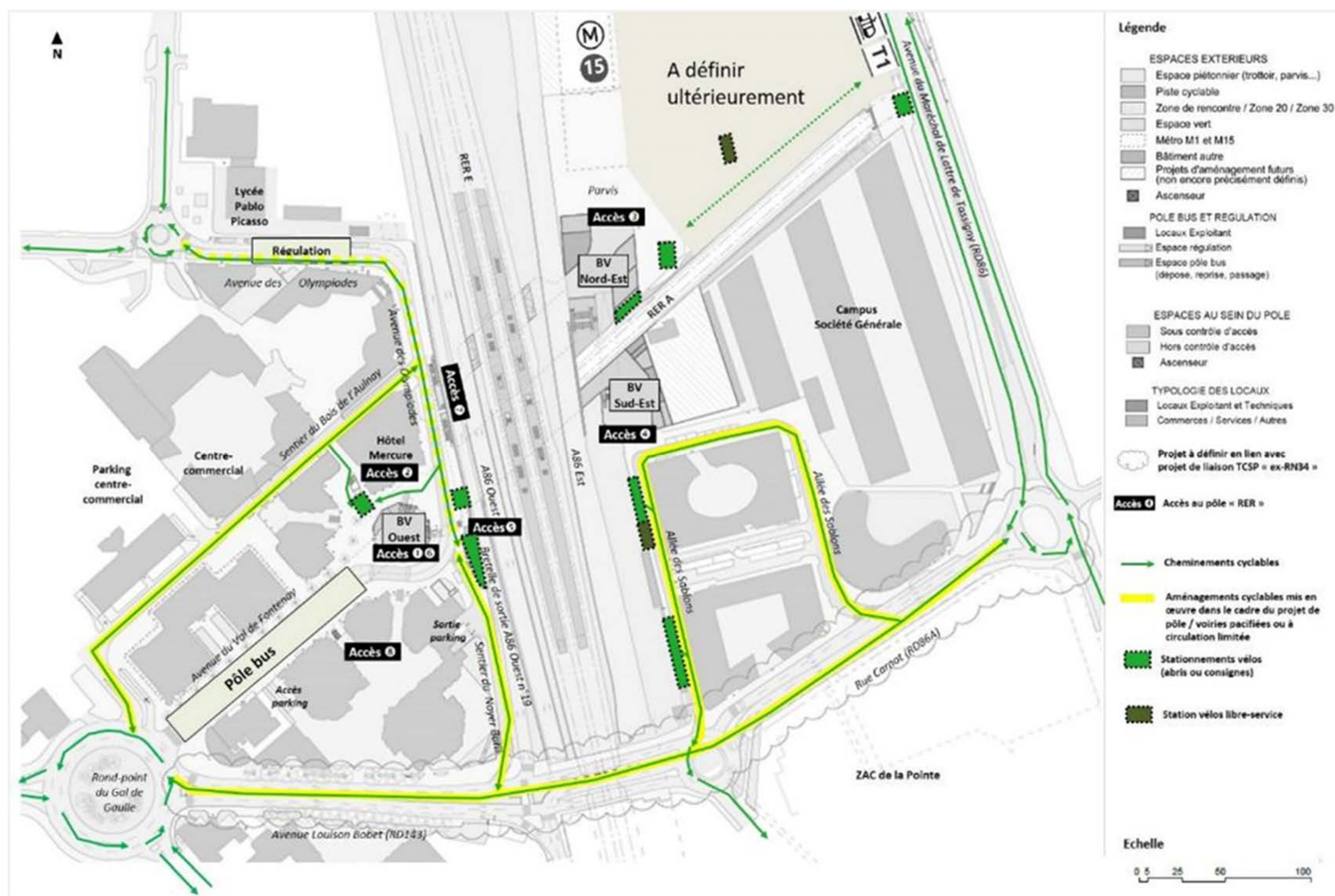


Figure 12 : Cheminements vélos d'accès à la gare de Val de Fontenay à l'échelle du secteur et stationnements envisagés dans le cadre du projet de pôle-gare

Source : Egis, 2020

Stationnements automobiles

Lors de la visite sur site, la rapporteure du CGEDD « a pu constater une offre importante actuelle de stationnement en souterrain qui n'apparaît pas dans le dossier ».

Comme précisé au chapitre 5.4.1 de l'étude d'impact – pièce E, l'offre de stationnement public autour du pôle est la suivante :

- Le parking du centre commercial (environ 1 900 places), gratuit pendant 3 heures ;
- 4 places réservées aux usagers de fauteuil roulant aménagées autour du pôle bus, 3 derrière le bâtiment voyageurs le long de l'A86, et une place à proximité du BV et du pôle bus ;
- Des places de stationnement en voiries, en particulier le long de l'Avenue Louison Bobet, de l'avenue des Olympiades et de l'allée des Sablons, relativement limitées en nombre.

Il existe également de nombreux parkings de bureaux en souterrain, comme remarqué par la rapporteure lors de sa visite, mais qui sont des stationnements privés (environ 8 600 places de stationnements). Ils sont représentés sur les cartographies suivantes, précisant le nombre de places disponibles, issues du recoupement des Permis de Construire.

Les bâtiments existants sont donc largement pourvus en stationnement : l'offre disponible est supérieure au besoin constaté, en raison de la très bonne desserte en transports en commun du quartier. Ces places de stationnement de parkings privés ne sont cependant pas comptabilisées au sein de l'étude d'impact car la réalisation du projet d'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay n'aura aucune incidence sur l'offre de stationnements privée.

Seule l'offre publique de stationnements est prise en compte car elle permet entre autres un rabattement sur le pôle-gare. Le stationnement sur voirie du quartier de la gare de Val de Fontenay n'est que très peu réglementé, gratuit, sans limite de durée et avec une absence de contrôle des stationnements gênants. Cette pratique est donc opportuniste d'autant plus favorisée par des espaces publics à dominante routière.

Il n'existe par ailleurs pas d'emplacements réservés à de la dépose-minute au niveau du pôle à l'heure actuelle.

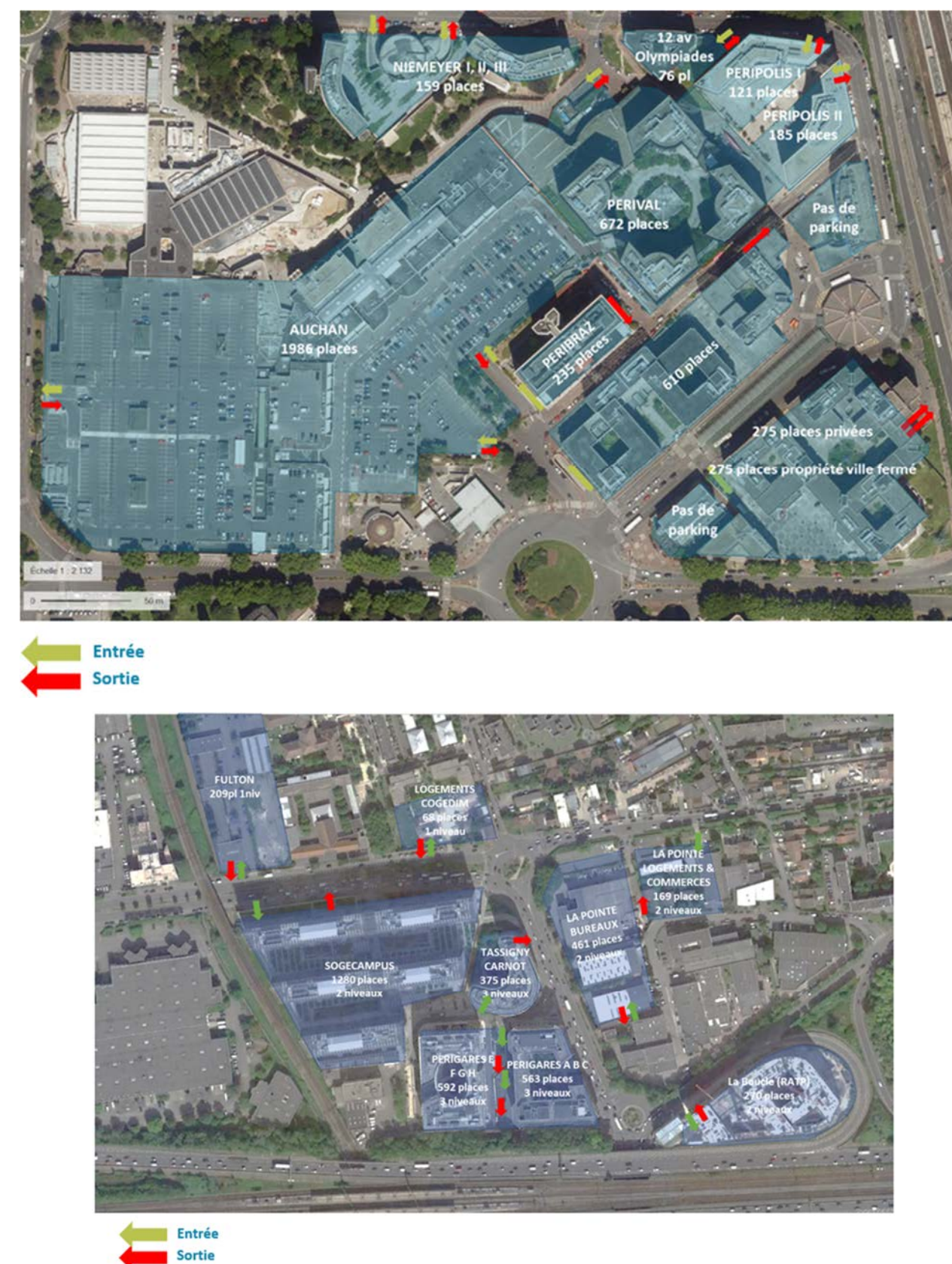


Figure 13 : Cartographies de stationnements aux alentours du pôle-gare de Val de Fontenay, côté Ouest (en haut), côté Est (en bas)

Source : SPL Marne au Bois

Le **niveau d'enjeu moyen** estimé dans le dossier au chapitre 8.4 de l'étude d'impact – pièce E est donc maintenu. Les conditions de stationnement dans le quartier de la gare sont globalement difficiles en ce qui concerne le stationnement de courte et de longue durée. À noter que l'offre privée de stationnement est supérieure aux besoins.

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

Le projet d'aménagement intermodal vise à privilégier les fonctions de dépose-minute, notamment côté Est afin d'éviter au maximum certains flux de véhicules particuliers de transit côté Ouest, secteur plus contraint en termes d'aménagement. La fonction dépose-minute pourra s'effectuer à proximité de l'accès au bâtiment voyageurs Sud-Est sur l'allée des Sablons, et à terme également en lien avec l'aménagement Nord-Est.

Les futurs aménagements du projet de pôle seront l'occasion de mettre en œuvre une zone de dépose-minute réglementée pour l'usage du pôle, et de définir des espaces permettant de dissocier au maximum les différents flux afin de limiter par exemple le stationnement illicite.

Concernant le rabattement en voiture, en raison de la localisation du pôle en zone dense, ce mode de rabattement n'est pas encouragé, compte tenu du contexte urbain dense et de la concurrence potentielle avec les autres modes de rabattement que sont les transports en commun et les modes actifs. Il n'est donc pas prévu d'augmentation de la capacité de stationnement pour la gare.

Néanmoins, les projets immobiliers et urbains du secteur devront satisfaire leurs propres besoins en stationnement afin d'éviter une congestion du site. Le projet du pôle-gare n'est pas en mesure de contraindre et le stationnement VP liés aux différents programmes tertiaires développés dans le quartier. Néanmoins, une action a été engagée par l'aménageur du quartier pour limiter le stationnement VP dans les nouveaux programmes tertiaires.

Les stationnements au sein de l'opération d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes

Le PLU régit les besoins de stationnement à construire pour chaque nouveau programme (bureaux et logements).

Compte tenu de la suroffre présente dans de nombreux bâtiments existants du quartier de Val de Fontenay et des objectifs environnementaux de l'opération, la SPL Marne au Bois porte une stratégie ambitieuse de limitation du stationnement automobile au strict nécessaire, c'est-à-dire en fonction des parts modales voitures observées et envisagées avec l'arrivée des nouvelles lignes de transports en commun :

- Une limitation des places construites, en particulier sur les programmes de bureaux, qui disposent d'une norme plafond qui permet d'adapter le nombre de places construites au besoin réel de chaque opération en fonction de sa desserte ;
- La mise en place de parkings silos mutualisés et foisonnés permettant de diminuer le nombre de places construites (limitant ainsi les déblais et l'imperméabilisation des sols) tout en garantissant la réponse aux besoins réels, et en favorisant un espace public plus aisé.

Le projet d'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay et le projet urbain Val de Fontenay/Alouettes vont, par le réaménagement à grande échelle des espaces publics au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle, changer l'ambiance routière dominante du quartier. Ce réaménagement devra s'accompagner d'une politique de gestion du stationnement public par la collectivité pour éviter le stationnement gênant et illicite qui nuit aux circulations des modes doux.

Les mesures mises en place pour limiter les places en voiries doivent donc avant tout porter sur une amélioration des alternatives pour l'accès au pôle d'échange et en particulier sur les pistes cyclables.

5.6.4. Effets cumulés de l'aménagement avec d'autres projets connus

Recommandation formulée par l'Ae du CGEDD n°6 – page 20

L'Ae recommande d'analyser le cumul des incidences du projet d'aménagement du pôle-gare et du projet urbain, incluant les opérations d'aménagement alentour, à la lumière de l'évaluation environnementale du contrat de développement territorial « Paris Est entre Marne et Bois.

L'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus a été réalisée dans le chapitre VI au paragraphe 8 de l'étude d'impact – pièce E.

Au moment de la rédaction du dossier, peu d'éléments précis étaient à la disposition du maître d'ouvrage pour réaliser une analyse fine des effets cumulés des différents projets urbains menés dans le secteur avec l'aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay. L'opération d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes s'est entre temps précisée, et les différentes opérations d'aménagement prévues également.

Présentation de l'opération Val de Fontenay/Alouettes – Programme en cours de définition

L'opération d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes à Fontenay-sous-Bois couvre une superficie d'environ 80 ha autour de la gare RER de Val de Fontenay. Les enjeux portés par la concession d'aménagement sont détaillés au chapitre V paragraphe 6.1.4 de l'étude d'impact – pièce E.

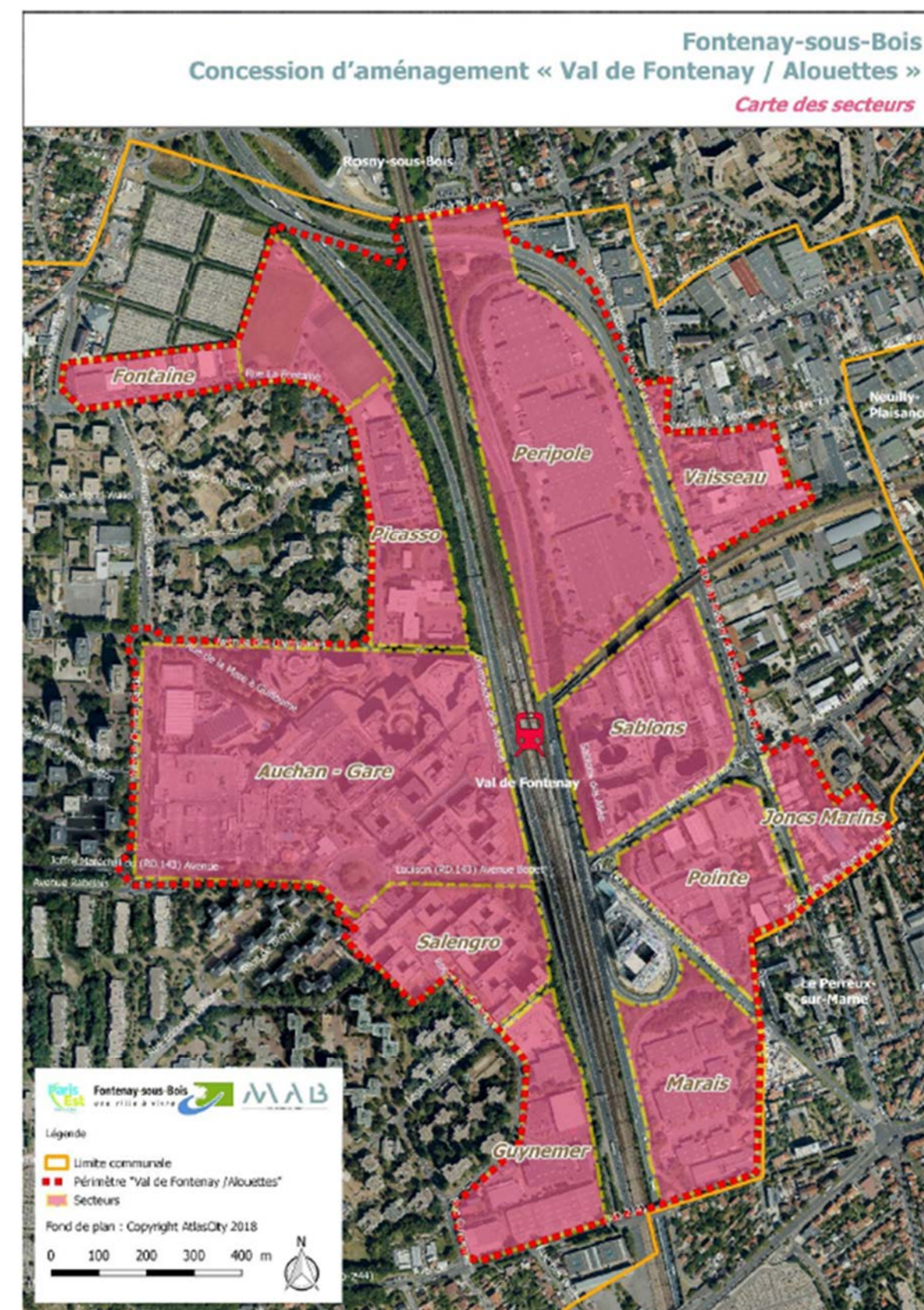


Figure 14 : Secteurs de la concession d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes

Source : SPL Marne au Bois

Le programme prévisionnel prévu au sein des 80 ha de la concession, à construire d’ici 2035 est le suivant :

- environ 130 000 m² de Surface de Plancher de programme résidentiel, y compris des produits résidentiels spécifiques, dont 32% de logements locatifs sociaux ;
- environ 440 000 m² de Surface de Plancher dédiés au développement économique ;
- environ 15 000 m² de Surface de Plancher de locaux commerciaux (non compris dans le Centre Commercial de la SCI Grand Fontenay).

À cela s’ajoute le programme des équipements publics dans lequel figure :

- environ 15 000 m² SDP d’équipements de superstructure, dont un équipement sportif, un équipement culturel, un équipement scolaire et une crèche ;
- environ 110 000 m² d’équipements d’infrastructure à réhabiliter ou à créer comprenant, les voiries, réseaux, espaces libres et installations diverses nécessaires pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier à l’intérieur du périmètre de l’opération.

À noter que compte tenu des programmes pré-existants sur le périmètre de la concession, ce programme comprend la rénovation d’une partie du patrimoine existant. Il correspond en première approche au doublement des surfaces construites aujourd’hui.

Un plan guide à l’échelle des 80 ha de la concession a été produit au courant de l’année 2020 dont quelques principes ont été présentés précédemment dans le document. Les intentions d’aménagement seront approfondies dans les années à venir sur les différents secteurs, ainsi que le planning, non défini à ce jour.



Figure 15 : Programme général du plan guide de la concession d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes

Source : Extrait du plan guide de la concession d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes, SPL Marne au Bois

L’opération d’aménagement Tassigny Auroux – Programme en cours de définition

La SPL Marne au Bois est concessionnaire depuis le 23 janvier 2017 de l’opération d’aménagement « Tassigny-Auroux » à Fontenay-sous-Bois. Le périmètre de l’opération d’aménagement couvre une superficie d’environ 3,5 hectares. Il est compris entre l’avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, à l’ouest, la ligne du RER A, au nord, et la rue Louis Auroux, au sud. Il s’étend jusqu’au terrain occupé par l’actuelle menuiserie Herbert.

Le programme actuel de l’opération est identique à celui présenté dans le dossier d’enquête d’utilité publique, il est rappelé ci-après.

Les principaux objectifs définis pour le projet d’aménagement sont :

- reconstituer un front urbain structurant, de qualité et animé le long de l’avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, voie départementale à fort trafic ;
- réaliser une opération d’environ 80 logements ;
- conforter la vocation tertiaire du secteur en y intégrant un immeuble de bureaux ;
- accompagner ce front urbain par la programmation de linéaires de commerces et d’activités, de part et d’autre de l’école Pierre Demont, pour environ 800 m² de SDP, le projet offre en effet un potentiel de développement commercial de proximité lié au positionnement proche du pôle multimodal de Val-de-Fontenay.
- sécuriser les traversées piétonnes de l’avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny ;
- développer les liaisons douces au travers du secteur de l’opération ;
- créer un parc public d’environ 4 500 m² au cœur du quartier, en lieu et place de la menuiserie Herbert, favorisant la rencontre entre les habitants, actuels et à venir ;
- créer un nouvel équipement municipal en lien avec le parc public.

Le programme de la concession d'aménagement est le suivant :

- 5 500 m² de surface de plancher de logements neufs, soit 82 logements, dont 33 sociaux ;
- 30 300 m² de surface de plancher de locaux d’activités tertiaires ;
- Entre 1 000 et 1 500 m² de surface de plancher de locaux commerciaux.

Le plan d’aménagement proposé est le suivant :



Périmètre et Programmation de l'opération d'aménagement

Figure 16 : Périmètre de l'opération Tassigny Auroux

Source : SPL Marne au Bois

L'opération d'aménagement Alouettes Est – Programme en cours de définition

Le périmètre de l'opération d'aménagement Alouettes Est à Fontenay-sous-Bois couvre 12,4 hectares. Il est délimité comme suit :



Figure 17 : Périmètre de l'opération Alouettes Est

Source : SPL Marne au Bois

L'opération « Alouettes Est » se situe au Nord-Est de l'opération d'aménagement « Val de Fontenay Alouettes ». Son périmètre est principalement circonscrit à l'Ouest par l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, au sud par les voies du RER A, au nord et à l'Ouest par les limites communales. Le site s'est développé de manière particulièrement anarchique à partir des années 70 : de petits locaux d'activités artisanales ou de stockages prennent place à côté de bureaux ou de pavillons sans qu'il n'y ait eu de planification urbaine préalable. La trame viaire inadaptée à l'accueil d'activités aussi diversifiées provoque de nombreux conflits d'usages qui auront vocation à s'intensifier au fur et à mesure de la pression foncière croissante. L'intervention publique sur ce site est essentielle en raison des constats de dégradations et de dysfonctionnements de ce quartier.

Les chantiers immobiliers sont en cours. La réalisation complète du projet est prévue à l'horizon 2023

Les objectifs de la concession sont les suivants :

- maintenir une diversité des secteurs d’emploi et des catégories socio professionnelles représentées sur le périmètre par l’ensemble des PME présentes, dans un contexte de raréfaction en Île-de-France des sites dédiés aux activités secondaires ;
- développer sur une partie du périmètre et prioritairement en son cœur, un tissu résidentiel singulier, en continuité du tissu existant ;
- offrir aux entreprises des locaux adaptés et optimisés d’un point de vue énergétique et foncier, proposer un cadre pour le développement de services mutualisés ;
- réintroduire une offre en services et en espaces publics de proximité de qualité avec un objectif fort de végétalisation en pleine terre, et une attention spécifique à la gestion alternative de l’eau très présente historiquement dans ce secteur, et ce afin de garantir la résilience du site face à un dérèglement climatique accéléré ;
- accorder avec harmonie le secteur Alouettes Est à un environnement urbain en mutation, en offrant une façade rénovée sur l’avenue Maréchal Lattre de Tassigny et le long du talus ferroviaire, et une densité compatible avec la proximité du pôle de transport ;
- réaménager la trame viaire et engager en parallèle un travail de clarification foncière, afin de mettre fin aux conflits d’usages et de garantir à la fois les besoins logistiques d’activités artisano-industrielles, la qualité résidentielle requise, et l’augmentation de la part des déplacements modes doux ;
- proposer sur toute la durée de la concession, et en cohérence avec le renforcement de l’offre en transports en commun, une gestion mutualisée et graduelle des stationnements publics et privés permettant de limiter la consommation de l’espace ;
- rendre compatible l’aménagement et les activités en présence et à venir, avec les évolutions nécessaires à l’avènement d’une ville durable.

Le programme de la concession représente un total d’environ 89 300 m² de Surfaces de Plancher à construire se détaillant comme suit :

- environ 16 800 m² de SDP de logements dont 30% de logements locatifs sociaux ;
- environ 33 600 m² SDP de locaux d’activités économiques ;
- environ 33 600 m² SDP de locaux à usage de bureaux ;
- environ 5 300 m² SDP de locaux à usages d’équipements publics.

Une étude de maîtrise d’œuvre urbaine est en cours de lancement sur le secteur. Les réalisations s’étaleront jusqu’à l’horizon 2030-2035.

Effets cumulés du projet avec les projets urbains

Le cumul des incidences est à ce stade toujours difficilement réalisable.

Les avancements et les phasages différenciés des opérations ne permettent pas d’estimer le nombre d’habitants ou d’emplois futurs, accentué par le fait qu’il s’agit de renouvellement urbain et de la densification de sites déjà en activité.

La part des rénovation/réhabilitation et de démolition/reconstruction n’étant pas définie pour ces projets, il n’y a pas de corrélation directe entre les m² indiqués dans les programmes prévisionnels des opérations d’aménagements et l’augmentation d’habitants et d’emplois.

Par ailleurs, les plannings et la spatialisation des projets ne sont pas encore suffisamment détaillés, rendant tout exercice d’évaluations des impacts et de leurs cumuls difficilement réalisables et quantifiables.

	Opération Tassigny Auroux	Opération Val de Fontenay Alouettes	Opération Alouettes Est	Total
Horizon de réalisation	2023	2030-2035	2030-2035	
Programmes résidentiels (y compris logements spécifiques) (m² SDP)	5 500	130 000	16 800	152 300
Développement économique (tertiaire et activités) (m² SDP)	30 300	440 000	67 200	537 500
Commerces (m² SDP)	1 000	15 000	-	16 000
Équipements publics (m² SDP)	-	15 000	5 300	20 300

Figure 18 : Programmation urbaine de chacune des opérations du secteur autour du pôle-gare de Val de Fontenay Tassigny Auroux, Val de Fontenay-Alouettes et Alouettes Est

Source : SPL Marne au Bois

A noter également que ces projets n’ont pas encore fait l’objet d’une évaluation environnementale.

L’analyse précise du cumul des incidences entre les projets urbains et le pôle-gare sera réalisée ultérieurement lors de l’évaluation environnementale de chacun de ces projets.

Une cohérence optimale sera recherchée au niveau de l’ensemble des circulations de chantier, entre les chantiers des projets urbains et des projets de transport, ligne 15 du Grand Paris Express, Tramway T1, Bus Bords de Marne, métro ligne 1, etc.

L’appel à un prestataire Ordonnancement/Pilotage/Coordination (OPC), une coordination forte avec le Département qui gère les principales voiries permettront d’anticiper au mieux la simultanéité des différents chantiers. En outre, l’outil OLIVIA du Département du Val-de-Marne qui vise à limiter les impacts du chantier pourra être mis en œuvre.

Recommandation formulée par l’Ae-CGEDD n°7 – page 20

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

L’Indice Pollution Population (IPP) est un indicateur qui permet la comparaison de différents horizons d’étude et différentes variantes d’aménagement eu égard à leurs impacts sur l’exposition potentielle de la population présente dans la bande d’étude. Il intègre ainsi, dans un même critère, les teneurs en polluants et la population potentiellement exposée.

En phase de fonctionnement, le projet du pôle-gare de Val de Fontenay n’est pas de nature à générer des impacts sur la qualité de l’air car il ne génère aucun trafic routier supplémentaire.

L’évaluation environnementale est réalisée sur le pôle d’échanges multimodal de Val de Fontenay et non sur le projet urbain dans lequel il s’insère.

Éléments sur le projet urbain du secteur Val de Fontenay/Alouettes portée par la SPL Marne au Bois – Programme en cours de définition

Une étude de trafic est en cours sur le projet urbain Val de Fontenay/Alouettes et des premiers éléments qui en sont issus sont présentés ci-dessous mais seront à confirmer avec la poursuite des études.

Cette étude sera mise à jour au fur et à mesure de l’avancement, afin de servir de base aux réflexions sur les réaménagements viaires dans le périmètre des différentes concessions d’aménagements et aux évaluations environnementales des projets d’aménagement.

Les simulations faites aux horizons 2027 et 2036, intègrent les projets urbains et les projets d’infrastructures du pôle, ligne 15 Est et prolongement de la ligne 1, mais aussi les infrastructures linéaires de surfaces comme le Tramway T1 et le Bus Bords de Marne. Ces projets de transports de surface vont diminuer la capacité d’écoulement du trafic sur certains axes départementaux.. Les premiers résultats semblent montrer que le trafic global a tendance à diminuer sur les axes départementaux. non seulement en raison du report modal, mais aussi de part la baisse de capacité de certains axes suite à l’insertion de nouvelles infrastructures de transport en commun et de circulations douces.

Ainsi, le trafic ne devrait pas augmenter sauf sensiblement sur l’A86 qui reste un axe très saturé et sur lequel ni le projet urbain ni le projet du pôle-gare ne peut avoir un effet réel. Cependant, le trafic sur la bretelle de sortie de l’A86 impactée par le projet du pôle-gare Val de Fontenay reste très limité et n’augmente par rapport à la situation actuelle.

Concernant les effets du projet sur la qualité de l’air, les premiers résultats provisoires des simulations en cours semblent montrer que les concentrations restent similaires entre la situation « fil de l’eau » et la situation avec projet. Ces études seront approfondies en vue de l’évaluation environnementale du projet d’aménagement.

La SPL Marne au Bois porte une volonté forte de limitation de l’usage de la voiture dans le projet de renouvellement urbain, par notamment :

- un rééquilibrage du partage de l’espace public en faveur des modes actifs et des aménagements végétalisés :
 - sur les voiries départementales dans le cadre des projets de Tramway T1, du Bus Bords de Marne et du projet urbain ;
 - sur les axes routiers secondaires où la volonté du projet urbain est de créer une trame de circulation douce importante sur tous les secteurs ;

- une maîtrise de la production des stationnements afin de diminuer la part modale automobile des résidents et des actifs du secteur.

Par ailleurs, la SPL Marne au Bois étudie la possibilité de mettre en place une stratégie de labellisation à l’échelle de ses opérations d’aménagements qui serait imposée aux promoteurs pour construire au sein des concessions. La certification serait adaptée en fonction du type de programme et du contexte de l’opération (bureaux/logements, neuf/rénovation). Les programmes de logements pourraient par exemple être soumis à la labellisation E3C2, le tertiaire à E4C2 et il pourrait être exigé un niveau biosourcé niveau 2 pour tous les bâtiments. La certification environnementale des bâtiments permettrait de limiter les nuisances pour les populations et employés car elles entraînent des exigences poussées sur la qualité de l’air et les niveaux de bruit au sein des bâtiments.

Les modes de chauffage qui seront mis en place dans les bâtiments seront peu émetteurs. Le matériel acheté possèdera un niveau d’émissions de composés organiques volatils (COV) faible (soit noté A+ ou A-).

À l’intérieur des bâtiments, l’aération sera orientée vers les zones les moins exposées. À l’extérieur des bâtiments, les voies de circulation et les aires de stationnement seront aménagées avec des surfaces engazonnées et des écrans de végétation, pour ainsi favoriser la circulation et le renouvellement de l’air.

Les exigences de la maîtrise d’ouvrage pourront s’adapter durant les 15 années du projet d’aménagement selon les retours d’expérience des premiers projets immobiliers, et l’évolution des différents labels dans le temps.

Globalement, le projet urbain et le projet d’aménagement du pôle-gare de Val de Fontenay visent à réduire la place de la voiture dans le quartier, à favoriser les mobilités actives, actions qui limitent la pollution atmosphérique.

L’étude sur la qualité de l’air en cours à l’échelle du projet urbain Val de Fontenay/Alouettes précisera les mesures à mettre en œuvre le cas échéant pour réduire à la source les nuisances.

5.6.5. Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Recommandation formulée par l'Ae du CGEDD n°8 – page 20

L'Ae recommande de présenter des tableaux récapitulatifs des avantages et des inconvénients de l'ensemble des options faisant apparaître les marges d'appréciation du maître d'ouvrage dans le choix des solutions et en intégrant une étude précise des attentes des usagers.

Les options présentées ci-après portent sur :

- **le choix d'un scénario de franchissement du faisceau « A86 / RER E »**

Deux variantes de franchissement du faisceau « A86 / RER E » ont été étudiées au DOCP et soumises à la concertation : une solution par des franchissements aériens, une solution par des franchissements souterrains. A l'issue de la concertation, les passages souterrains au nombre de trois (un au sud du RER A, un au nord du RER A et un à l'est de la gare) ont été retenus pour la poursuite des études du Schéma de Principe car offrant des temps de correspondance plus avantageux grâce à une meilleure répartition des flux et des dénivelés moindres.

- **le choix de la localisation du pôle bus**

Trois variantes ont été étudiées, et deux portées à la concertation : un pôle bus uniquement situé à l'Ouest comme aujourd'hui ou un pôle bus éclaté à l'Ouest et à l'Est de la gare. Le pôle bus uniquement à l'Ouest a été retenu pour le Schéma de Principe.

5.6.5.1 Choix d'un scénario de franchissement du faisceau « A86 / RER E »

Deux variantes de franchissement du faisceau « A86 / RER E » ont été étudiées et soumises à la concertation : une solution par des franchissements aériens, une solution par des franchissements souterrains.

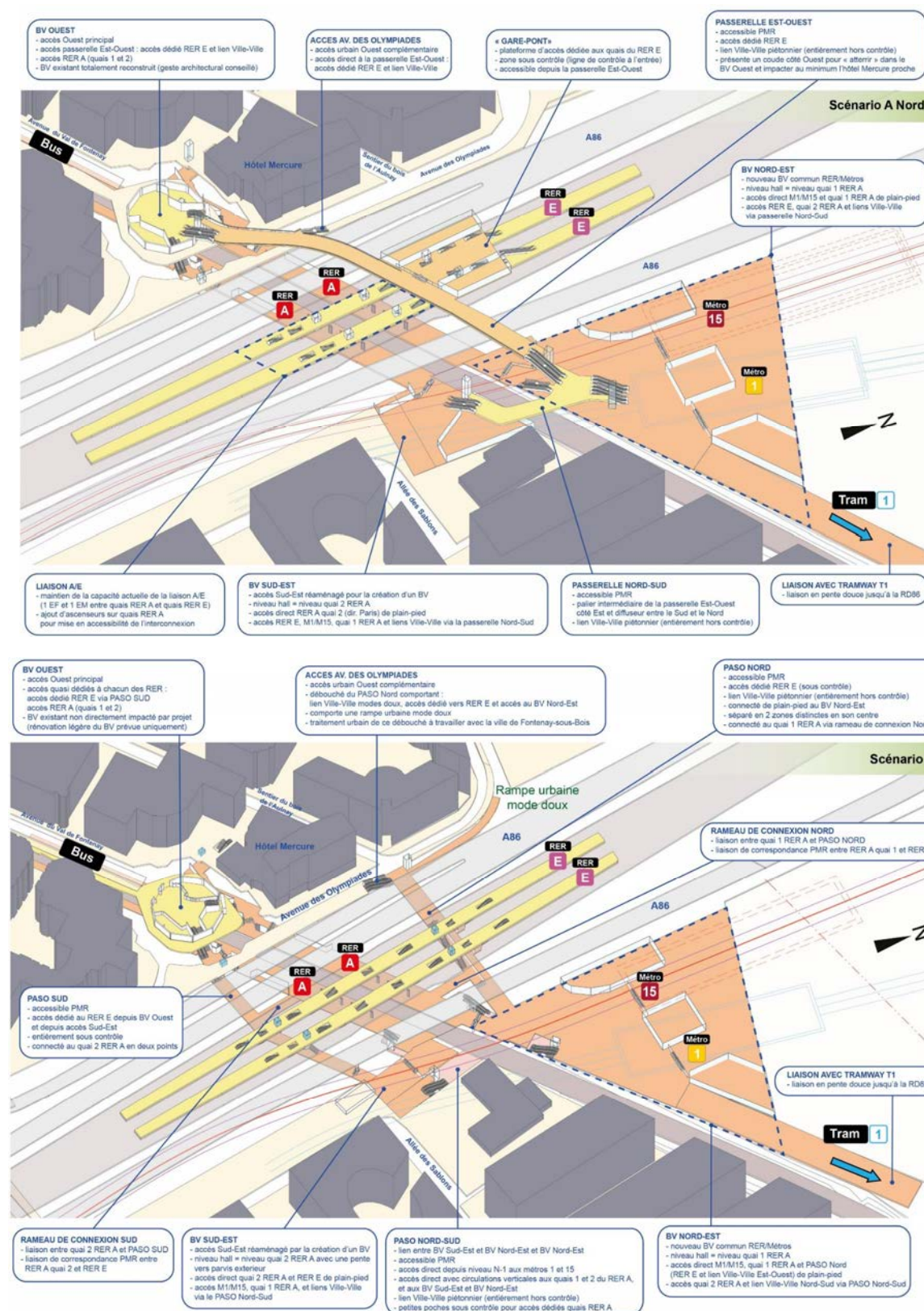


Figure 19 : Illustration des principes d'aménagement des espaces ferroviaires proposés - vue 3D schématique – Scénario A aérien (haut) et Scénario B en souterrain (bas)

Source : DOCP, 2017

Les points forts et points faibles des scénarios présentés à la concertation, estimés par le maître d’ouvrage, sont rappelés ci-après :

CRITÈRES	FAMILLE SCÉNARII AÉRIENS (A)	FAMILLE SCÉNARII SOUTERRAINS (B)
POINTS FORTS	<div>Lisibilité lien ville-ville</div> <div>Possibilité geste architectural emblématique pour le BV Ouest</div> <div>Très bonne visibilité du parcours de franchissement</div> <div>Repère urbain fort et à l’échelle du pôle</div> <div>Éclairage naturel, confort visuel et protection des intempéries sur la passerelle</div> <div>Conditions de mise en œuvre</div>	<div>Faisabilité du projet de pôle</div> <div>Multiplicité et confort des cheminements (moindre dénivelé)</div> <div>- liaison RER A <> RER E</div> <div>- liaison métro/T1/Bus/Nord-Est <> RER E</div> <div>Quais RER A peu impactés à terme : ajout d’un rameau de communication par quai et création d’une sortie en bout de quai 2 (sortie de secours ou sortie simple)</div> <div>Un accès supplémentaire par rapport à l’existant côté Nord-Ouest (débouché du PASO Nord sur l’avenue des Olympiades)</div> <div>Traitement complémentaire de l’avenue des Olympiades en lien avec débouché PASO Nord dont rampe urbaine</div> <div>Bonne répartition des circulations verticales sur les quais RER E</div> <div>Lien Ville-Ville Est-Ouest accessible aux modes actifs</div>
POINTS FAIBLES	<div>Pas d’accès supplémentaire au pôle par rapport à l’existant</div> <div>Quais RER A impactés</div> <div>Concentration des flux dans la partie Nord des quais du RER E**</div> <div>Dénivelés cumulés pénalisants pour la passerelle Est-Ouest offrant parfois des itinéraires peu attractifs</div> <div>Correspondances Bus/Tramway contraignante</div> <div>Proximité de la passerelle par rapport aux chambres de l’hôtel Mercure à l’Ouest*</div> <div>Mise en service tardive du franchissement Est-Ouest (accès dissocié du RER E)</div> <div>Emprises chantiers à implanter*** (contexte contraint)</div>	<div>Lisibilité lien Ville-Ville</div> <div>Perception et lisibilité des cheminements plus complexe pour se repérer dans l’espace au sein du PEM : besoin de jalonnement/ signalétique adapté</div> <div>Moindre visibilité des souterrains depuis l’extérieur du pôle</div> <div>Coûts des ouvrages de franchissement</div> <div>Impact travaux importants (exploitation ferroviaire, A86, ...)</div> <div>Emprises chantiers (contexte contraint)</div> <div>Absence de nouveaux espaces de services à l’Ouest sans retraitement important du BV existant</div>

Tableau 2 : Points forts et points faibles des scénarios d’aménagement des espaces ferroviaires présentés à la concertation

NB : Le cas échéant, des astérisques signalent un éclairage éventuel apporté pour la variante Sud proposant un franchissement aérien Est-Ouest côté Sud de l’axe du RER A.

- * Scénario A Sud non concerné
- ** Dans la partie Sud pour le scénario A Sud par symétrie
- *** Emprises différentes dans le cadre du sc. A Sud mais contexte contraint identiques

Synthèse de l’évaluation de l’intérêt des différents scénarii et comparaison

L’évaluation des scénarii a été établie selon cinq grandes thématiques développées ci-après, qui balayent les enjeux du projet tant au niveau de l’objet dans son état de futur achèvement que pour la complexité de sa mise en œuvre :

- Fonctionnalités à terme ;
- Intégration urbaine ;
- Travaux et faisabilité ;
- Coûts ;
- Faisabilité du projet.

Pour chaque critère, les deux familles de scénarii A et B d’aménagement des espaces ferroviaires du pôle précédemment développé sont évaluées.

L’analyse proposée au travers de tableaux multicritères s’apprécie ainsi sur deux niveaux :

- Via les couleurs donnant une appréciation immédiate ;
- Au moyen d’une explication justifiant le choix de la couleur attribuée.

Légende des couleurs utilisées dans les tableaux d’analyse

Très favorable à la problématique analysée

Moyennement favorable à la problématique analysée

Très peu favorable à la problématique analysée

Réponse rédhibitoire – Scénario à écarter

Synthèse

CRITÈRES	FAMILLE SCÉNARII AÉRIENS (A)	FAMILLE SCÉNARII SOUTERRAINS (B)
FONCTIONNALITÉS À TERME	Scénario qui présente des points à approfondir le cas échéant en phase d'études de Schéma de Principe.	Scénario réglant le mieux les points fonctionnels clés du pôle ferroviaire.
INTÉGRATION URBAINE	Les passerelles jouent pleinement leur rôle de repère urbain et lient efficacement les deux rives du pôle.	Les passages souterrains demeurent plus discrets, cependant la configuration du lien Ville-Ville reste confortable et efficace tout en composant avec le tissu urbain Ouest.
TRAVAUX / FAISABILITÉ	Quel que soit le scénario retenu celui-ci aura un impact fort sur le quartier, le fonctionnement et l'exploitation du RER A et des circulations ferroviaires, ainsi que sur ceux de l'A86. Néanmoins, le scénario A est malgré tout moins contraignant au global que le scénario B, avec une durée de travaux inférieure.	Scénario plus impactant et plus complexe que les scénarios A.
PHASABILITÉ DU PROJET	Composé d'un seul ouvrage principal. Des pistes de mise en œuvre plus progressives.	Avec un souterrain Sud et un souterrain Nord, le scénario B permet une mise en service progressive des fonctionnalités et permet notamment la mise en œuvre d'un accès dédié et la mise en accessibilité du RER E avant la mise en service des métros (via le souterrain Sud).
COÛTS (Aménagements des espaces ferroviaires et BV, hors espaces extérieurs)	190 M€ (+23 M€ pour espaces extérieurs)	217 M€ (+23 M€ pour espaces extérieurs)

L'analyse multicritères technique présentée ci-avant met en évidence des avantages et inconvénients, qui aboutissent un poids global relativement similaire pour les deux scénarios. Le maître d'ouvrage a donc souhaité soumettre à concertation les deux scénarios afin de prendre en considération l'avis du public pour sa prise de décision.

Les deux scénarios ont été retenus au stade du DOCP et ont été soumis à la concertation préalable qui s'est tenue début 2017.

Les enseignements de la concertation ont fait ressortir les éléments suivants concernant les scénarios d'aménagements ferroviaires :

- Un scénario aérien considéré par certains comme plus agréable, permettant de créer un repère urbain, moins complexe à réaliser et moins cher.
- Des passerelles perçues comme désavantageuses avec un fort dénivelé qui allonge les temps de correspondances.
- Un scénario souterrain davantage soutenu notamment par les collectivités et les associations car offrant des temps de correspondance plus avantageux grâce à une meilleure répartition des flux et des dénivelés moindres.
- Une attention particulière sur les questions de sécurité et de propreté liées aux souterrains.

Les avantages/inconvénients mis en avant par les usagers lors de la concertation pour les deux scénarios sont rappelés dans le tableau ci-après.

CRITÈRES <u>mis en avant par le public lors de la concertation</u>	FAMILLE SCÉNARII AÉRIENS (A)	FAMILLE SCÉNARII SOUTERRAINS (B)
AVANTAGES	<ul style="list-style-type: none">- plus agréable en terme de cheminement qu'un parcours en souterrain (luminosité, point de vue vers l'extérieur...)- possible de créer un repère urbain (lien visuel entre les rives Est et Ouest) voire de moderniser l'image du quartier en proposant un geste architectural- moins complexe en termes de lisibilité des cheminements- moins complexe à réaliser du fait notamment qu'il n'impacte pas les sous-sols- moindre coût- plus sécuritaire par rapport à un souterrain- pouvoir éventuellement circuler à l'air libre (NB : le projet prévoit la couverture des passerelles)	<ul style="list-style-type: none">- bon fonctionnement des correspondances, fluidité des cheminements- cheminements plus « logiques »- temps de correspondance plus avantageux que le scénario passerelle- meilleure répartition des flux- plus grande capacité de mieux réguler le nombre de voyageurs dans les espaces ferroviaires (désengorgement des quais du RER A et E)- moindres dénivelés en lien avec la partie Est du pôle notamment- meilleure liaison entre l'Ouest et l'Est de Fontenay-sous-Bois- scénario qui peut apporter plus rapidement des améliorations compte-tenu de son phasage potentiel- facilite l'accès au centre commercial- meilleur gage de sécurité pour les voyageurs qu'une passerelle au-dessus des voies ferroviaires
INCONVENIENTS	<ul style="list-style-type: none">- trop fort impact visuel, risque d'encombrer encore un peu plus l'espace urbain, « pollution visuelle »- dénivelé trop important entre les quais et la passerelles (induisant trop de circulations verticales)- allongement des temps de correspondances et risque de dissuader les voyageurs d'emprunter la passerelle à la place d'un cheminement par les quais du RER A scénario moins avantageux en termes de correspondance au sein du pôle- moins d'accès que dans le scénario souterrain- difficulté d'entretien, risque de panne (dégradation des équipements)	<ul style="list-style-type: none">- souterrains perçus comme une zone d'insécurité plus forte que les passerelles- question de l'entretien et de la dégradation des souterrains- plus cher à réaliser- Suggestion de la part des usagers de bien prendre en compte les questions de luminosité, sécurité et propreté liées aux souterrains- Souhait de passages souterrains le plus larges possible à mettre en œuvre afin d'en favoriser son usage

En termes quantitatif, environ deux tiers se sont exprimés en faveur du scénario souterrain et un tiers en faveur du scénario aérien.

A l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage a donc décidé de poursuivre ses études sur la base d'un scénario souterrain pour lequel le public avait émis une préférence tout en s'engageant à apporter des garanties sur les sujets de confort et de sécurité des passages souterrains fortement exprimés par les participants.

Par ailleurs qu'un scénario mixte combinant la mise en œuvre d'un souterrain au Nord du RER A comportant un lien ville-ville, et d'une passerelle « minimale » côté Sud du RER A entièrement sous contrôle, tous deux franchissant l'ensemble du faisceau « A86 + voies ferrées » et desservant les deux quais du RER E, avait été étudié dans le cadre des études de DOCP.

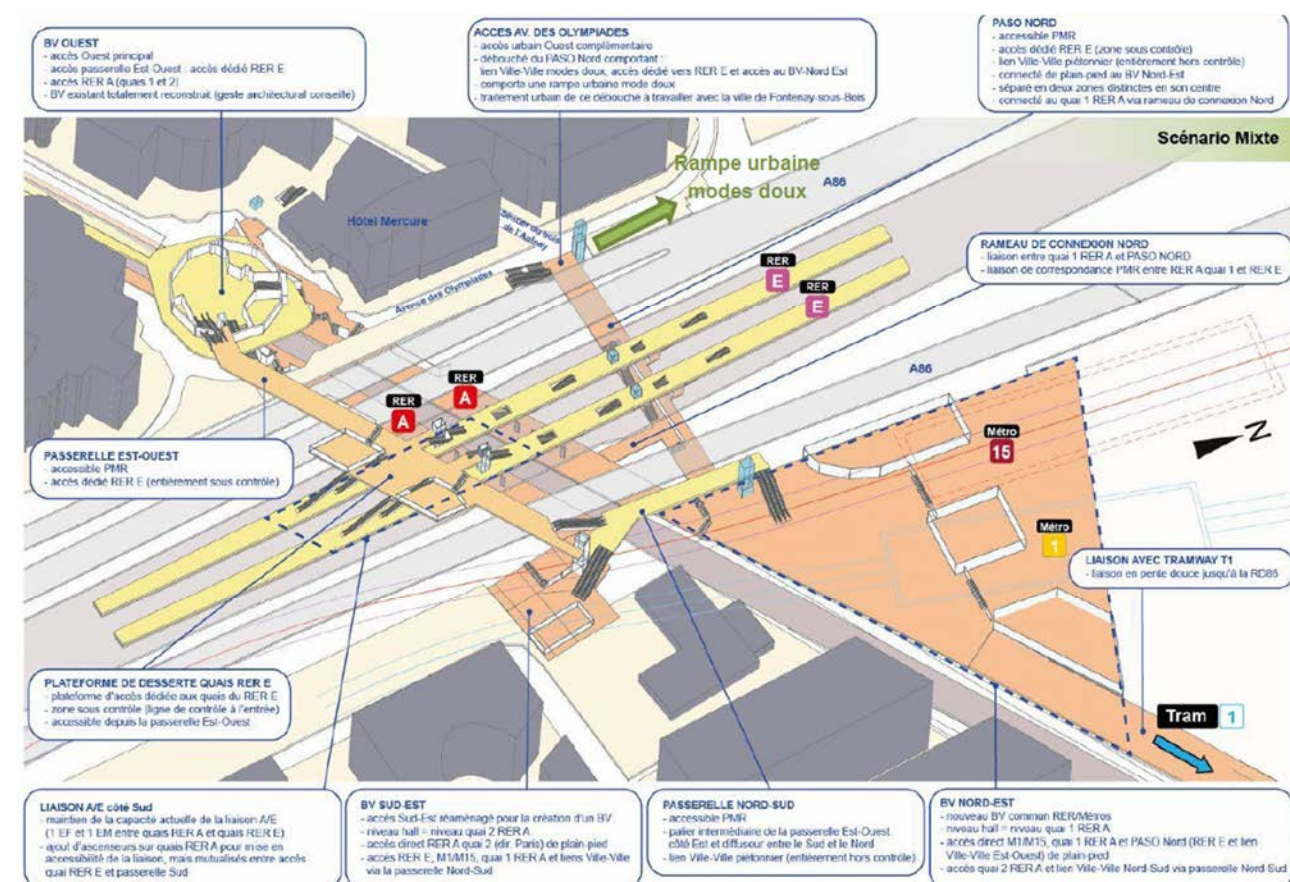


Figure 20 : Illustration des principes d'aménagement des espaces ferroviaires proposés – Scénario mixte - vue 3D schématique

Source : DOCP, 2017

Néanmoins en comparaison avec les familles de scénarios A et B, la configuration scénario mixte présentait moins d'avantages, et mettait plutôt en exergue les défauts de chacune des configurations précédemment présentées :

- Impact important sur le BV Ouest : Tout comme pour la famille de scénario A, le scénario mixte nécessitait de complètement reconstruire et redimensionner le BV Ouest (geste architectural envisageable) pour intégrer l'accès à la passerelle Sud même si « minimale » ;
- Impact quais RER E : le projet d'aménagement du scénario mixte impactait à terme les deux quais du RER E du fait de l'accès spécifique au RER E ;

- Impact quai RER A et problématique des correspondances quai 2 RER A <> quais RER E : Le repositionnement des ascenseurs engendrait un décalage conséquent de la passerelle vers le Sud, et induisait donc une encore moindre attractivité pour celle-ci du fait de l'allongement des itinéraires ;
- Lisibilité du lien Ville – Ville (Est-Ouest) : la lisibilité des liens ville-ville du scénario mixte prête à confusion et demeurerait moins bonne que les scénarios A et B ;
- Attractivité de la passerelle Sud : La passerelle Sud présentait de plus importants désavantages que le souterrain Sud du scénario B beaucoup plus attractif depuis le Sud-Est (offrant un accès plus direct et moins long, plus attractif que le quai 2 RER A) ;
- Correspondance quai 2 RER A / Sud-Est <> Métros 1 et 15 : Ce parcours restait équivalent à celui pouvant être proposé dans le cadre du scénario A.

Ce scénario combinait les points faibles de la famille de scénarii A et dégradait les qualités du scénario B.

Il a ainsi été décidé de ne pas le retenir dans la suite de la comparaison car jugé moins pertinent que les scénarii A (Nord et Sud) et B et n'a donc pas été soumis à la concertation préalable.

Ce scénario n'a ainsi pas été envisagé à nouveau lors des études de Schéma de Principe dans l'optique de pallier la non faisabilité du PASO Sud afin de permettre de conserver des accès propres au RER A depuis le Sud Est. La justification du non maintien du PASO Sud est présentée au chapitre IV paragraphe 2.2 de l'étude d'impact – pièce E.

Dans le but d'améliorer le fonctionnement des passages souterrains, un travail a été mené sur leurs positions afin de permettre des accès les plus directs et les plus lisibles possibles. Le PASO Nord sous l'A86 et le RER E « s'est rapproché » du RER A pour qu'il lui soit parallèle et que la majorité des flux l'emprunte au lieu de prendre les quais de RER A comme c'est le cas aujourd'hui. Le passage sous le RER A (PASO Nord-Sud) a été positionné pour être directement visible depuis les entrées des nouveaux bâtiments voyageurs Sud-Est et Nord-Est et assurer un lien « tout droit ».

Par ailleurs, pour répondre aux inquiétudes exprimées sur la sécurité et la qualité des aménagements des nouveaux passages souterrains, la conception veillera à les rendre suffisamment spacieux pour en améliorer la perception des voyageurs.

Le nouveau PASO Nord-Sud mis en œuvre par la RATP possède une largeur libre de 9 mètres, une hauteur libre sous faux-plafond d'environ 3m de hauteur. Ces proportions visent à supprimer le caractère souvent anxiogène des passages sous voie. Le traitement de ce nouvel espace sera réalisé en cohérence avec les standards RATP (sol foncé et murs et plafond clairs). Un travail soigné sur l'éclairage et la signalétique sera réalisé afin de participer directement au ressenti des voyageurs et à un usage agréable de l'ouvrage.

Concernant le PASO Nord, ces dimensions sont de 9m de large et de 3.5m de haut, environ. La poursuite des études cherchera à agrandir si possible ces dimensions. De même, afin de garantir des passages souterrains confortables et agréables, il sera particulièrement étudié dans les études de détails à venir la qualité des matériaux et le traitement de la lumière, qui seront des éléments centraux dans le cahier des charges pour la conception des passages souterrains. Entre autres, le PASO comprendra des puits de lumières, permettant de « couper » l'effet PASO.

Ces deux nouveaux passages seront par ailleurs accessibles à tous, sans contrôle, durant les horaires d'exploitation de la gare.

5.6.5.2 Choix de la localisation du pôle bus

Deux variantes ont été étudiées, un pôle bus uniquement situé à l'Ouest comme aujourd'hui ou un pôle bus éclaté à l'Ouest et à l'Est de la gare. Le pôle bus uniquement à l'Ouest a été retenu compte tenu de l'origine des lignes provenant majoritairement de l'Ouest.

Le réaménagement du pôle de Val de Fontenay, tel qu'envisagé au stade des études de DOCP, posait la question de la localisation du pôle bus en lien avec :

- Les nouvelles fonctionnalités offertes et l'amélioration des conditions d'accès proposées par ces aménagements ;
- Les nouvelles offres de transport modes lourds desservant le pôle, implantées majoritairement du côté Est de celui-ci (tramway T1, métros M1 et M15) ;
- L'espace physique à disposition autour du pôle, pour accueillir un nombre plus important de lignes de bus, notamment au regard des projets de développement urbains portés par les collectivités.

Trois possibilités d'aménagement pour le pôle bus du pôle de Val de Fontenay ont ainsi été envisagées au stade des études de DOCP :

- Scénario 1 : Implantation d'un pôle bus unique à l'Ouest du pôle, de façon similaire à la situation actuelle;
- Scénario 2 : Implantation d'un pôle bus unique côté Nord-Est du pôle délocalisation complète de la gare routière actuelle ;
- Scénario 3 : Dédoublage du pôle bus, implantation à la fois côté Ouest et Nord-Est du pôle en fonction de l'itinéraire des lignes de bus et des correspondances entre elles.

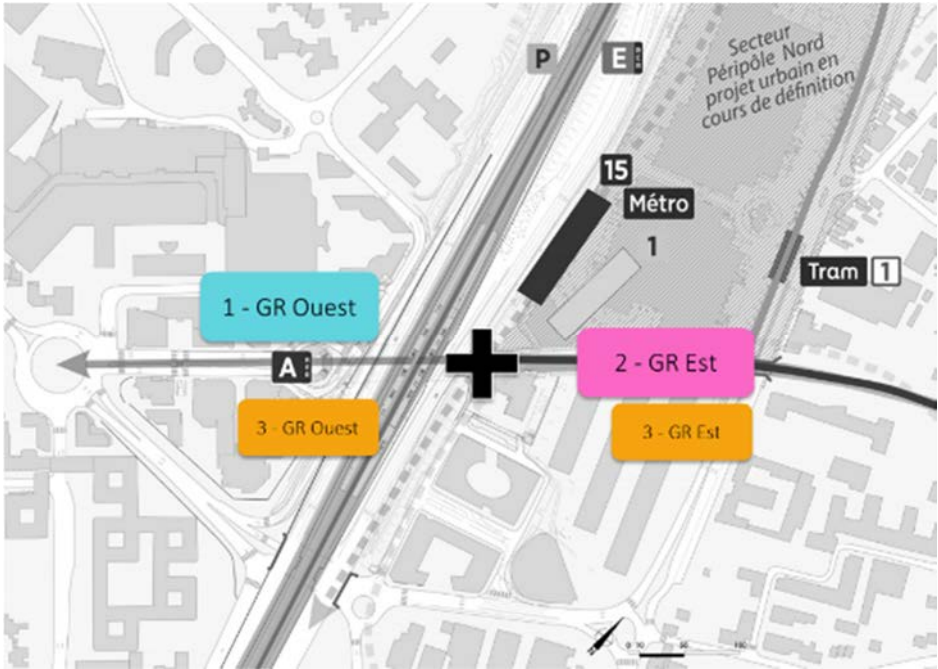


Figure 21 : Différents scénarios d'implantation du pôle bus (GR) à terme au niveau du pôle de Val de Fontenay envisagés au stade des études de DOCP

Source : DOCP, 2017

Le tableau ci-après synthétise les avantages et inconvénients de chaque scénario.

	Pôle bus unique		Pôle bus dissocié
	Sc. 1 - Tous les points d'arrêts sont à l'Ouest	Sc. 2 - Tous les points d'arrêt sont à l'Est	Sc. 3 - Points d'arrêt répartis à l'Ouest et à l'Est du pôle
Lisibilité pour les voyageurs			Signalétique spécifique à prévoir
Correspondances <> RER A et E			
Correspondances <> Métros 1 et 15	Impose un franchissement du bloc « A86 + voies ferrée »		Impose un franchissement du bloc « A86 + voies ferrée » pour les correspondances avec les lignes de bus localisées à l'Ouest
Correspondances <> Tramway T1	Impose un franchissement du bloc « A86 + voies ferrée »		Impose un franchissement du bloc « A86 + voies ferrée » pour les correspondances avec les lignes de bus localisées à l'Ouest
Correspondances Bus <> Bus			Impose un franchissement du bloc « A86 + voies ferrée » pour les correspondances entre lignes de part et d'autre de ce bloc
Facilité d'exploitation			Certains locaux sont dédoublés
Cohérence par rapport au réseau de bus		Les lignes de bus viennent majoritairement de l'Ouest Détours importants	
Conditions de circulation		Circulation encombrée sur la RD86 Franchissement du bloc « A86+ voies ferrée » difficile	
Espace disponible	Espace contraint	Espace en concurrence avec le projet d'aménagement	

Tableau 3 Comparaison multicritère des solutions d'aménagement du pôle bus du pôle de Val de Fontenay à terme

Source : DOCP, 2017

Au vu de cette analyse, il a été proposé au stade du DOCP de ne pas retenir le scénario 2 d'une gare routière bus unique côté Nord-Est du pôle, jugé non pertinent au regard de la structure du réseau de bus et des interfaces avec le projet urbain du Péri-pôle.

Lors de la concertation, les participants n’ont pas remis en cause le fonctionnement actuel de la gare routière. Si quelques-uns ont estimé qu’il était possible de simplement « conserver la gare routière actuelle », beaucoup ont cependant vu un intérêt à la dédoubler à l’Est et à l’Ouest de Val de Fontenay :

« Conserver la gare routière à l’ouest pour les bus à destination de Vincennes et Paris, et créer un nouveau pôle bus à l’est pour les lignes allant à l’est »

« Considérant la distance entre les pôles Ouest et Est, il serait opportun que les arrêts de bus soient dupliqués sur les deux accès de la gare (Ouest et Est) »

« Il faut envisager deux implantations de gares routières, celle actuelle est déjà engorgée et le nombre de bus ne répond pas à la demande des voyageurs »

« Création de bus côté De Lattre de Tassigny »

Néanmoins, malgré des avis plutôt en faveur d’un dédoublement, lors de la poursuite des études, il a été décidé par l’ensemble des partenaires que le pôle bus resterait majoritairement côté Ouest à l’instar de la situation à l’heure actuelle (scénario 1 retenu), car ce scénario présentait les avantages suivants :

- adéquation avec la plupart des itinéraires des lignes actuelles (origines-destinations des bus) et futures qui proviennent majoritairement de l’ouest de Val de Fontenay. Un positionnement à l’Est entraînait des rallongements de ligne importants ;
- capacité du site :
 - permettant une plus grande lisibilité du pôle bus pour les usagers ;
 - locaux pour les machinistes non dédoublés, permettant une meilleure gestion de l’exploitation ;

Par ailleurs, l’absence de projet urbain connu / défini précisément côté Nord-Est (Péripôle) ne permettait pas préciser la possibilité spatiale d’un espace bus côté Nord-Est, un positionnement au Sud-Est (Allée des Sablons) n’ayant jamais été envisagé compte tenu du manque d’espaces disponibles.

De même, le phasage des travaux côté Nord-Est du pôle (horizon 2035 pour la réalisation de M1 et du projet urbain) ne permettait pas de garantir un horizon de réalisation possible pour un espace bus à l’Est ; avant achèvement de ces travaux, ne soit a priori pas avant un horizon « 2035 », jugé trop tardif.

Sur la base du scénario 1, il a par contre été acté la nécessité d’un réaménagement du pôle bus afin d’accueillir le développement envisagé de l’offre bus, et de mettre en œuvre une régulation « déportée » (l’espace bus actuel ne permettra pas en effet notamment de gérer la régulation dans le futur avec les augmentations d’offre et l’évolution du matériel roulant de certaines lignes de bus).

Par ailleurs, à noter qu’afin de renforcer l’offre bus, Île-de-France Mobilités a enclenché les études du « Bus Bords de Marne » (BBM), site propre bus ayant un terminus à Val de Fontenay, dont la concertation préalable s’est déroulée fin 2020 / début 2021. Le projet de pôle-gare Val de Fontenay prendra en compte le bilan de cette concertation dans la poursuite des études.

Les interfaces entre ce projet et le projet de pôle-gare vont se poursuivre lors des phases d’études ultérieures qui démarrent, et le projet BBM nécessitera une bonne intégration dans le projet de pôle-gare (évolution des hypothèses le concernant prises au stade du schéma de principe pour le pôle-gare, en termes de besoins en poste à quais dont le nombre est revu à la hausse, et en termes de matériel roulant, désormais bi-articulés).

5.6.6. Analyse des coûts avantages et autres spécificités des dossiers d’infrastructures de transport

Recommandation formulée par l’Ae du CGEDD n°9 – page 22

L’Ae recommande :

- De présenter un scénario de référence avec mise en conformité avec la loi du pôle-gare sans autres adaptations et réalisation des aménagements urbains alentour ;
- De faire intervenir dans l’analyse socio-économique un paramètre de sécurité et de confort des espaces d’attente, de correspondance et de circulation sur les quais.

Scénario de référence

La mise en accessibilité des quais du RER E et de la correspondance entre RER A et E relève effectivement d’une mise en conformité avec la loi.

Dans le projet d’aménagement du pôle soumis à enquête publique, il n’a pas été envisagé de réaliser de manière isolée la mise en accessibilité du RER E, compte tenu de la complexité du site et de la position des quais du RER E enserrés entre les deux voies de l’A86. Une approche globale a été privilégiée prenant en compte, outre l’accessibilité du RER E pour les personnes à mobilité réduite, des objectifs de désaturation et de résorption des dysfonctionnements de la gare dans la définition des ouvrages et équipements nécessaires.

Ainsi, trois éléments du programme du pôle permettent de rendre le RER E accessible, tout en assurant également d’autres fonctions (désaturation, lien urbain...) :

- le passage souterrain Nord dit PASO Nord sous les voies de l’A86 et du RER E. Par nature multifonctions (accessibilité PMR aux quais du RER E, décongestion des flux et lien ville-ville), il intègre deux ascenseurs pour accéder aux quais du RER E ;
- le débouché Ouest du PASO Nord avec un ascenseur pour rejoindre la voirie en surface, le débouché Est étant de plein pied ;
- l’intégration d’un ascenseur pour chaque quai du RER E, positionné dans un couloir relié au quai 2 du RER A, sous la partie Sud des quais du RER E.

Par ailleurs, l’intégration d’ascenseurs directement sur les quais du RER A pour desservir les quais du RER E s’est avérée infaisable techniquement, l’espace des quais étant trop contraint.

En résumé, il n’a pas été possible de concevoir une variante de référence répondant à la seule mise en conformité avec la loi, ni d’identifier dans le projet soumis à enquête publique la part des aménagements liés à la seule mise en accessibilité. A défaut, le choix est fait dans l’évaluation de valoriser l’intégralité des éléments constitutifs du projet dans l’option de projet.

En ce sens, l’évaluation socio-économique intègre effectivement des coûts liés à une mise en conformité règlementaire, lesquels, en l’absence d’une valorisation d’avantages socio-économiques spécifiques aux catégories d’usagers concernées, aboutissent à un résultat conservateur.

La version définitive de la pièce socio-économique abordera plus clairement cette limite de l’évaluation.

Valorisation de la sécurité et du confort dans les espaces

La sécurité, le confort et la qualité de service dans son ensemble sont parmi les principaux objectifs du projet de réaménagement du pôle de Val de Fontenay, dans un contexte de forte hausse de sa fréquentation future. Or la valorisation socio-économique de ces effets du projet se heurte à la difficulté d'établir des hypothèses pertinentes, et aux limites des méthodes d'évaluation à disposition.

Concernant la sécurité, les référentiels socio-économiques permettent en principe de valoriser des effets liés à une réduction de l'accidentologie. La difficulté réside en revanche dans la manière de quantifier l'évolution de l'accidentologie en situation de référence d'une part, et les gains apportés en option de projet d'autre part. Les études de flux réalisées n'ont pas permis d'établir des hypothèses sur ce point.

Concernant le confort, les référentiels d'évaluation proposent des méthodes pour valoriser les effets de confort à bord des véhicules, mais de tels outils n'existent pas pour les espaces d'attente et de circulation en gare. C'est pourquoi la valorisation des bénéfices liés à la désaturation de ces espaces s'est limitée à l'estimation de gains de temps (au niveau des circulations verticales, au niveau des lignes de contrôle), objectivement trop faibles au regard de l'ensemble des bénéfices ressentis par les usagers. Là encore, l'évaluation socio-économique présentée se veut conservatrice.

Dans son rapport de contre-expertise, le SGPI pointe également les limites des méthodes d'évaluation socio-économiques sur la valorisation d'un certain nombre d'effets non liés aux temps, mais de première importance sur les projets de réaménagement d'infrastructures existantes :

« Une question connexe est celle de l'évaluation socio-économique de projets qui ne sont pas nécessairement associés à des gains de temps pour les usagers mais plutôt à des gains de fiabilité ou de confort. Cette situation se rencontre plus fréquemment dans le traitement des nœuds ferroviaires ou de saturation des infrastructures. [...] Comment valoriser les améliorations qualitatives indépendamment des gains de temps ? Il s'agit d'un défi majeur pour l'évaluation socio-économique des investissements en infrastructures de transport. » ¹

Ile-de-France Mobilités est tout à fait intéressé à contribuer à l'amélioration des méthodes d'évaluation sur ces aspects.

En tout état de cause, il est prévu que la pièce socio-économique définitive identifie plus clairement les effets attendus du projet non valorisables.

¹ ¹Rapport au SGPI, Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet du Pôle de Val de Fontenay (page 28)

Table des illustrations

Liste des Figures

Figure 1 : Localisation point noir bruit sur la commune de Fontenay-sous-Bois57

Figure 2 : Intentions en termes de gestion des eaux pluviales et pré-identification des sites potentiels pour une gestion à ciel ouvert60

Figure 3 : Aléa de remontée de nappes dans les zones d’étude rapprochée et directe.....62

Figure 4 : Extrait de la carte des zones potentielles d'inondations par remontée de nappe sur la zone du pôle-gare de Val de Fontenay.....63

Figure 5 : Localisation des piézomètres captant les nappes superficielles autour de la gare de Val de Fontenay.....64

Figure 6 : Localisation des sondages réalisés sur le secteur du Péripôle65

Figure 7 : Relevés des ouvrages65

Figure 8 : Isochrones d’accessibilité vélos à 15min autour du pôle-gare de Val de Fontenay.....68

Figure 9 : Isochrone d’accessibilité piétonne à 15min autour du pôle-gare de Val de Fontenay69

Figure 10 : Isochrone d’accessibilité en bus à 15min autour du pôle-gare de Val de Fontenay69

Figure 11 : Temps de correspondance entre modes de transport au sein du futur pôle de Val de Fontenay70

Figure 12 : Cheminements vélos d'accès à la gare de Val de Fontenay à l'échelle du secteur et stationnements envisagés dans le cadre du projet de pôle-gare73

Figure 13 : Cartographies de stationnements aux alentours du pôle-gare de Val de Fontenay, côté Ouest (en haut), côté Est (en bas).....74

Figure 14 : Secteurs de la concession d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes76

Figure 15 : Programme général du plan guide de la concession d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes77

Figure 16 : Périmètre de l'opération Tassigny Auroux.....78

Figure 17 : Périmètre de l'opération Alouettes Est.....78

Figure 18 : Programmation urbaine de chacune des opérations du secteur autour du pôle-gare de Val de Fontenay Tassigny Auroux, Val de Fontenay-Alouettes et Alouettes Est79

Figure 19 : Illustration des principes d’aménagement des espaces ferroviaires proposés - vue 3D schématique – Scénario A aérien (haut) et Scénario B en souterrain (bas)81

Figure 20 : Illustration des principes d’aménagement des espaces ferroviaires proposés – Scénario mixte - vue 3D schématique84

Figure 21 : Différents scénarios d’implantation du pôle bus (GR) à terme au niveau du pôle de Val de Fontenay envisagés au stade des études de DOCP85

Liste des Tableaux

Tableau 1 : Synthèse et évolution du nombre de stationnements vélos présents autour du pôle "RER" de Val de Fontenay..72

Tableau 2 : Points forts et points faibles des scénarios d’aménagement des espaces ferroviaires présentés à la concertation82

Tableau 3 Comparaison multicritère des solutions d’aménagement du pôle bus du pôle de Val de Fontenay à terme85

