

Saint-Ouen-sur-Seine, le 28 février 2022

Monsieur Jean-Pierre CHAULET
Président de la Commission d'enquête
DCPPAT/BEPUP (3^{ème} étage)
21/29 avenue du Général de Gaulle
94 000 CRETEIL

Objet : Contribution dans le cadre de l'enquête publique relative au prolongement de la ligne 1 du métro du Château de Vincennes au Val-de-Fontenay.

Monsieur le Président,
Madame, Messieurs les membres de la Commission d'enquête,

La Région Ile-de-France regroupe un cinquième de la population française sur 12 000 km², soit environ 2% de la superficie du pays. Selon l'INSEE, la population francilienne a augmenté de 2,5% entre 2013 et 2021.

L'Ile-de-France est confrontée à de nombreux maux qui pénalisent la vie quotidienne des habitantes et habitants, dégrade le cadre de vie et l'environnement. C'est le cas notamment de la pénurie de logements avec 750 000 demandes en souffrance dans les préfectures franciliennes, de la congestion routière avec 5 jours en moyenne passés dans les embouteillages pour un automobiliste francilien, de la pollution de l'air avec des pics plus fréquents et plus intenses et au moins 8 000 franciliens morts chaque année en raison de la qualité de l'air, etc.

Malgré une diminution de l'usage de l'automobile en Ile-de-France de 25% entre 2001 et 2018, la demande de mobilité poursuit sa croissance. Les effets ralentisseurs de la crise sanitaire s'estompent d'ores et déjà comme en témoigne le regain de fréquentation des transports publics et les prévisions de retour à la croissance de la fréquentation dès 2024, qui neutralisera l'effet durable du télétravail estimé de 2% à 6% de la fréquentation totale du réseau par Ile-de-France Mobilités. L'apport du télétravail n'aura retarder la saturation du réseau francilien que de 3 à 4 années.

Par ailleurs, le dérèglement climatique affecte la région parisienne : les événements climatiques extrêmes augmenteraient de 50% d'ici 2050 selon Météo France. La région est particulièrement vulnérable aux inondations : les dommages liés aux inondations ont été multipliés par 25 en France depuis 1970. La région subit également des pics de chaleur plus fréquents, plus longs et plus intenses avec un effet aggravant lié à son urbanisation. Enfin, ces variations climatiques entraînent également la disparition ou la migration d'espèces.

Dans ce contexte et face à ces quelques enjeux, le développement des transports publics et singulièrement dans notre région est une nécessité. Il s'agit d'un des leviers publics des plus puissants pour accompagner la transition énergétique, la réduction de l'usage de la voiture et de son coût sociétal, environnemental et financier des déplacements et aménager autrement le territoire. Ce levier doit être actionné avec force à l'heure de la crise énergétique, de la stagnation des salaires et notamment, de l'interdiction des véhicules diesel dès 2024 puis des véhicules essence à Paris, Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Montreuil et de la fermeture du périphérique à terme.

Le prolongement de la ligne 1 s'inscrit dans ce contexte dans un des secteurs les plus densément peuplés d'Île-de-France : Vincennes est la seconde commune la plus dense de France, Saint-Mandé la 4^{ème}, Paris la 6^{ème} et Fontenay-sous-Bois la 46^{ème}.

Ce projet - envisagé dès 1934 – répond aux enjeux de déplacement à l'Est de Paris, en complément du réseau existant et des lignes en projet (métro 15, tramway 1, bus Bords de Marne...) en proposant des avantages considérables, rarissimes à l'échelle d'un projet de transport francilien : 27,6 millions de voyageurs annuels sur le prolongement de la ligne 1 ; 3,5 millions d'heures de transports économisées par an ; 13,7 millions de report de la voiture particulière vers les transports publics ; etc.

Le prolongement de la ligne 1 répond également à un enjeu social en favorisant la desserte de l'Est Vincennois, des Rigollots, des Grands Pêcheurs et du Val-de-Fontenay. Concernant ces deux derniers quartiers, les niveaux de vie y sont particulièrement bas et incomparables avec ceux enregistrés à Vincennes ou le long du bois de Vincennes à Fontenay-sous-Bois par exemple. La concrétisation de ce prolongement constituerait donc pleinement une mesure de justice sociale et un pas dans la résorption des inégalités sociales et territoriales.

De plus, le prolongement permettra de renforcer la desserte de l'Est parisien où le maillage des transports lourds reste très inférieur à ce qui existe dans Paris, dans les Hauts-de-Seine et dans le Nord de la Seine-Saint-Denis. Le pôle d'envergure régionale du Val-de-Fontenay doit également voir sa desserte renforcée au regard de son développement – unique à l'Est de Paris – et du vivier d'emplois qu'il propose aux populations alentours (Fontenay-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance...). Le prolongement de la ligne 1 est partie intégrante du projet de rénovation du pôle gare, déclaré d'utilité publique : la remise en cause de la ligne 1 pourrait retarder ou rendre impossible l'achèvement de la rénovation du pôle gare du Val-de-Fontenay.

Malgré ces exemples d'avantages, parmi tant d'autres, ce projet rencontre des obstacles : en effet, l'avis émis par l'ancien Secrétaire Général Pour l'Investissement (SGPI), pourtant démenti par le Premier Ministre dans un courrier en date du 25 novembre 2021, préconisait de ne pas réaliser cet investissement d'ici 2035. Il s'agit, de notre point de vue, d'une analyse biaisée et partielle, aveuglée par le dogme de la réduction de l'intervention publique, y compris lorsque cela s'effectue au détriment des populations, des volontés politiques et de la démocratie locales.

Par ailleurs, nous nous préoccupons du glissement qui s'opère actuellement au sein des collègues des autorités environnementales qui semblent se détourner progressivement des transports publics par le biais d'arguments plus ou moins fondés, sans toutefois proposer d'alternatives crédibles et viables autre que l'immobilisme.

Enfin, nous déplorons une convergence de ces positions avec des intérêts particuliers et privés, notamment en ce qui concerne l'impact du projet sur une infime partie du bois de Vincennes (moins d'un millième de sa surface et à 98% des occupations éphémères) et qui a donné lieu à une désinformation manifeste déguisée derrière le détestable et classique *NIMBY* comme en atteste le financeur et l'ordonnateur de l'étude Huglo Lepage déposée le 28 février 2022 sur le registre électronique.

A propos du bois de Vincennes, nous nous félicitons des engagements pris par les maîtres d'ouvrage en réponse aux demandes légitimes des communes (enfouissement du poste de redressement électrique, replantation, réduction des emprises aériennes, préservation des arbres existants, etc.). Le principe de 5 arbres replantés pour 1 abattu (soit 395 arbres plantés pour 79 abattus) et de surface de compensation 3 à 5 fois supérieure à celle mobilisées durant la phase travaux est confirmé ce qui est un engagement sérieux et nécessaire.

Sur ce point, nous ne pouvons que déplorer la circulation active d'informations fausses, y compris par voie de presse et sous couvert d'anonymat. Nous dénonçons l'utilisation des 65 000 contacts collectés très majoritairement avant l'ouverture de l'enquête publique par le collectif « Touche pas à mon bois » sur la base d'informations erronées et alarmistes qui ont très certainement trompé des signataires. L'usage de ce fichier, à au moins 5 reprises pendant l'enquête publique, est contraire aux règles et principes de l'enquête publique et participe à vicier les avis exprimés. Par ailleurs, les dissimulations – par ce collectif - des réponses des maîtres d'ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale et lors des réunions publiques, ont considérablement participé à duper des personnes inquiétées légitimement par des informations erronées. La propagation d'une telle pétition eut été confidentielle en cas de diffusion des informations confirmées par le maître d'ouvrage (79 arbres abattus et non 4 000 par exemple).

Enfin, nous tenons à rappeler les résultats du sondage commandé par les communes de Fontenay-sous-Bois, Vincennes et Montreuil – à un institut spécialisé et à la méthodologie vérifiée - qui confirme un soutien massif et quasi-unanime (92%) des habitants de ces trois communes au prolongement.

Ce soutien exceptionnel pour un projet public doit permettre aux financeurs de confirmer leurs engagements. Il serait inconcevable que le prétexte de l'enquête publique et les débats propres à l'enquête publique constitue un prétexte pour l'État et la Région de ne pas inscrire les moyens financiers nécessaires au projet dans le volet Mobilités du Contrat de Plan Etat-Région 2021-2027 (CPER).

En effet, le manque de volontarisme politique pour doter suffisamment le CPER ne peut pas aboutir à l'arrêt de projets vitaux de transports publics. Ce serait d'autant plus inacceptable que le prolongement de la ligne 1 ne constitue pas un projet nouveau mais bien d'une opération déjà inscrite dans le CPER 2015-2021. Il ne peut être accepté de notre point de vue de conseillers régionaux une telle mise en concurrence des territoires et des populations alors que les inégalités entre l'Est et l'Ouest de la région continuent de se creuser.

Ces inscriptions au sein du CPER 2021-2023 sont d'autant plus justifiées que le prolongement a déjà subi 8 années d'études entre la concertation et l'enquête publique, délai anormalement long et qui constitue de notre point de vue une manœuvre pour lisser les crédits.

Or, l'inscription des crédits nécessaires, notamment 100 millions d'euros dans la perspective des acquisitions foncières, constitue une condition de la réussite du projet notamment pour assurer l'accompagnement et la relocalisation des entreprises concernées par le puits d'insertion du tunnelier à Fontenay-sous-Bois et Neuilly-Plaisance.

Pour toutes ces raisons, le groupe que je représente renouvelle son soutien plein et entier au prolongement de la ligne 1 du métro du Château de Vincennes au Val-de-Fontenay, au tracé proposé et aux trois stations judicieusement placées. Nous demandons au maître d'ouvrage de mettre en œuvre toutes les mesures susceptibles d'accélérer la réalisation du prolongement dont l'horizon de mise en service en 2035 est très lointain.

Nous souhaitons que la Commission d'enquête puisse remettre un avis favorable tenant compte des besoins de déplacement exprimés, du contexte social et climatique mais aussi en évitant de formuler une ou des réserves susceptibles de retarder le projet. L'intérêt des populations et l'urgence climatique ne peuvent faire l'objet de quelconque atermoiement.

Au regard du niveau de réponse apportée par les maîtres d'ouvrage, alors même que le dossier n'est qu'au stade d'un schéma de principe, un niveau d'engagement rarissime est atteint à ce stade pour un projet de transport soumis à enquête publique. Nous veillerons, à travers nos élus au sein du Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités, au respect des engagements pris.

Nous demandons en revanche à la commission d'enquête de recommander une amélioration sensible, en nombre de lignes existantes et en fréquence, des lignes de bus du secteur dans l'attente du prolongement du métro et au-delà.

Enfin, nous renouvelons notre soutien aux élus locaux, unanimes, ainsi qu'aux milliers d'habitantes et habitants qui se sont impliqués dans cette enquête publique et singulièrement aux forces associatives dont Métro aux Rigollots Val-de-Fontenay, l'association des usagers des transports d'Ile-de-France, l'ADUTEC Montreuil et les Conseils de quartiers de Montreuil et de Fontenay-sous-Bois.

Restant à votre entière disposition, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Madame, Messieurs, en l'expression de nos plus respectueuses salutations.



Céline MALAISÉ
Conseillère régionale d'Ile-de-France
Présidente du groupe Gauche Communiste Ecologiste et Citoyenne

Pour toute correspondance :

Madame Céline Malaisé
Groupe Gauche Communiste, Ecologiste et Citoyenne
Conseil régional d'Ile-de-France
2 rue Simone Veil
93 400 Saint-Ouen-sur-Seine
groupegauchecom.idf@gmail.com