

**ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT  
DE LA LIGNE 1 DU METRO PARISIEN DE LA STATION  
CHATEAU DE VINCENNES A LA STATION VAL-DE-FONTENAY**

**AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS  
FNAUT ÎLE-DE-FRANCE  
Février 2022**

*L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Île-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).*

*La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.*

---

**L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France confirme son soutien qu'elle avait déjà exprimé à l'occasion de la concertation publique de 2015 au projet de prolongement de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay et approuve sans réserve les objectifs définis dans les documents soumis au public par les maîtres d'ouvrage.**

*membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports  
32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris Tél 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06  
web : [www.aut-idf.org](http://www.aut-idf.org) courriel : [aut@aut-idf.org](mailto:aut@aut-idf.org) Twitter : @Asso\_usagersidf*

## DES OBJECTIFS INITIAUX QUI RESTENT D'ACTUALITE

- **Réduire la circulation automobile** en offrant aux usagers de la voiture une possibilité de report modal vers les transports publics.
- Permettre une **desserte très améliorée des quartiers périphériques** des Rigollots à Vincennes et à Fontenay-sous-Bois et des Grands Pêchers à Montreuil.
- **Mailler la ligne 1 du métro avec le pôle intermodal de Val-de-Fontenay** qui constitue le principal nœud de transports en commun de l'Est Parisien.
- Procurer un **nouvel itinéraire d'accès à Paris** pour les voyageurs arrivant de la banlieue en utilisant les capacités disponibles de la ligne 1 entre Château de Vincennes et Gare de Lyon.
- **Répondre à l'accroissement de la demande prévisible de transports** résultant des projets de développement du pôle d'emplois tertiaires de Val-de-Fontenay et des abords de l'A86 avec un potentiel foncier mutable de 380 000 m<sup>2</sup>. A noter que dès à présent, la Société Générale emploie 13000 salariés à Val-de-Fontenay et la BNP plus de 2000.
- Contribuer au **rééquilibrage à l'est de la Région Ile-de-France** en termes d'emplois.
- Dans le cadre de la densification de la Petite Couronne destinée à **lutter contre l'étalement urbain**, faciliter l'accès aux communes limitrophes de Paris par les transports publics pour les voyageurs arrivant des communes de Grande Couronne.
- Ajoutons qu'il a été décidé en 2021 de transférer le siège de la Direction générale de la Sécurité extérieures (DGSE) de la Caserne des Tourelles près de la Porte des Lilas au Fort Neuf de Vincennes. **Le prolongement de la ligne 1 permettra aux 6000 salariés concernés d'accéder en sept minutes à tous les moyens de transports** desservant Val-de-Fontenay et en particulier au Grand Paris Express.

Depuis la concertation de 2015 est apparu un nouvel aspect du projet :

- **Améliorer le Bois de Vincennes et l'adapter aux conséquences du changement climatique.**

## LES IMPACTS DU PROJET SUR LE BOIS DE VINCENNES CATASTROPHE ECOLOGIQUE OU OPPORTUNITE ?

Outre les enjeux déjà cités lors de la concertation publique de 2015 est apparu un sujet laissé dans l'ombre, celui des impacts de l'amorce du prolongement de la ligne 1 sur le Bois de Vincennes.

### De quoi s'agit-il ?

Comme cela a été expliqué par les maîtres d'ouvrages, l'impact du chantier de la ligne 1 concerne une surface d'1,4 hectare dont 0,8 hectare boisé, soit environ **0,1 % du Bois de Vincennes** qui s'étend sur 995 hectares.

Les parcelles concernées, dont une partie est constituée de routes bitumées ouvertes au trafic automobile, sont plantées de **79 arbres** (sur 146 000 arbres pour l'ensemble du Bois) dont les deux tiers sont des chênes, essence sensible aux épisodes de canicule et de sécheresse à venir, conséquences du changement climatique en cours.

### Y aura-t-il une « bétonisation » définitive ?

Sûrement pas, puisque **les parcelles concernées seront intégralement reboisées** à l'exception d'une surface minuscule d'environ 150 m<sup>2</sup> et qu'**aucune superstructure ne sera visible à l'issue des travaux.**

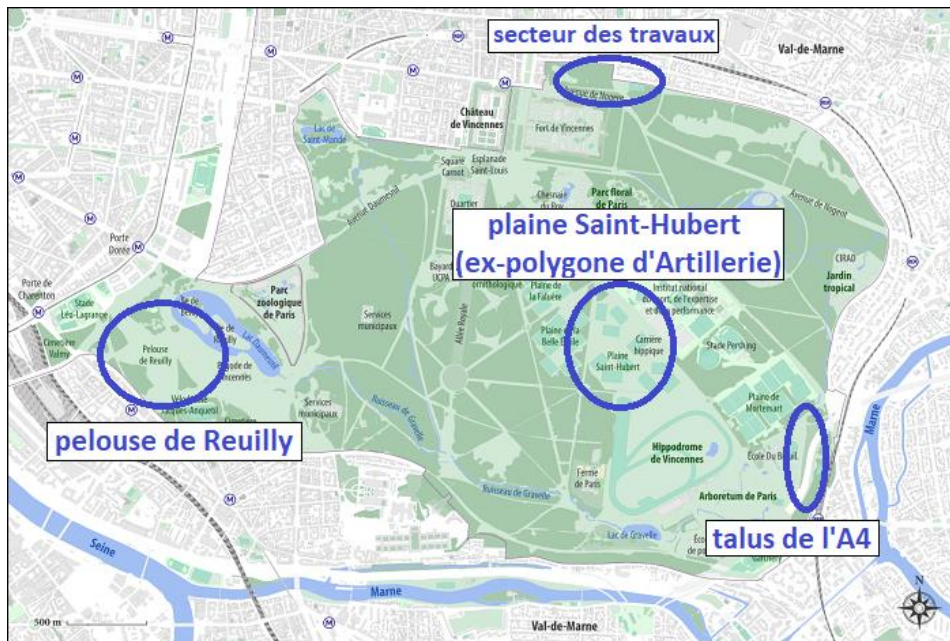
### Quelques considérations sur le Bois de Vincennes

Contrairement à une idée reçue, **la nature ne se gère pas toute seule** au Bois de Vincennes. Les experts sylvicoles lui accordent une attention toute particulière pour s'assurer que le Bois s'enrichisse constamment pour garantir sa biodiversité. Ainsi, **chaque année, deux à trois hectares sont replantés** ce qui permet de sélectionner les essences les plus robustes et d'assurer le renouvellement et la diversité du Bois.

### Et les mesures compensatoires ?

Outre le reboisement intégral de la parcelle nécessaire au chantier avec des essences mieux adaptées aux conséquences du changement climatique que celles existantes, la Loi impose de replanter trois arbres pour un seul abattu. Or, dans le cadre des négociations entre les maîtres d'ouvrage et la Ville de Paris, gestionnaire du Bois de Vincennes, ce ratio devrait être relevé à **cinq arbres replantés, voire plus, pour un seul abattu.** Mieux, ces replantations devront être effectuées **dans le Bois de Vincennes.**

**Ce projet constitue donc une opportunité pour l'amélioration et l'embellissement du Bois de Vincennes.**



Secteurs potentiellement reboisés grâce au projet en sus du secteur des travaux

A noter que le boisement de la plaine Saint-Hubert, l'ancien polygone d'artillerie, permettrait d'assurer une **continuité écologique** entre les deux principaux massifs forestiers.

### Existe-t-il déjà des exemples de reboisements aussi importants ?

Chacun se souvient des ravages de la tempête de 1999 qui avait affecté 250 hectares sur les 500 boisés. Après régénération naturelle ou replantation, c'est aujourd'hui **un Bois de Vincennes rajeuni** et mieux adapté aux futurs épisodes climatiques extrêmes qui est offert aux Parisiens.



1999, après la tempête



2019, vingt ans après

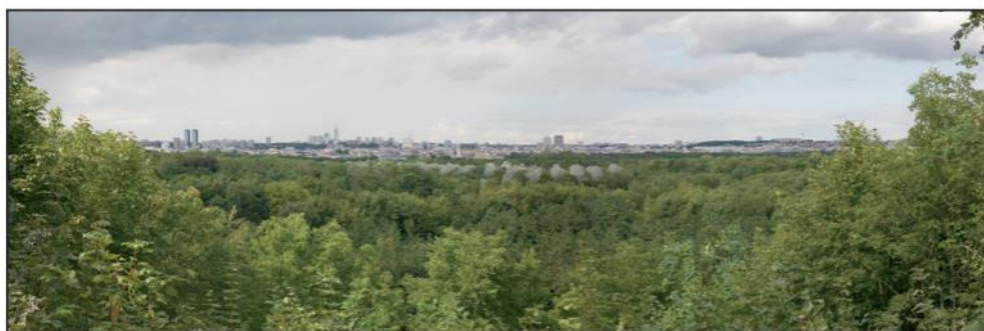
La tempête de 1999, en abattant les peuplements forestiers anciens, a permis de procéder à un **fort rajeunissement des massifs**.

## Et en dehors des grandes tempêtes ?

Le Bois de Vincennes porte la trace d'une longue occupation militaire. Au XX<sup>e</sup> siècle, de réelles améliorations ont été apportées en application des différents **schémas de remise en valeur du Bois de Vincennes** mis en œuvre à partir de la fin des années soixante. Ainsi, un massif forestier a été créé sur les emprises libérées par les militaires au cœur du Bois, en particulier dans le secteur de la Butte aux Canons.



Perspective depuis la Butte aux Canons avant travaux (1991)



Perspective depuis la Butte aux Canons après travaux (2005)

## EN GUISE DE CONCLUSION

Loin des approches catastrophistes et court-termistes, nous concluons en affirmant que le prolongement de la ligne 1 constituera non seulement un progrès majeur pour les usagers actuels et futurs des transports publics mais aussi un pas décisif vers l'amélioration de l'environnement de tout l'est parisien et dans la lutte contre le changement climatique.

-----