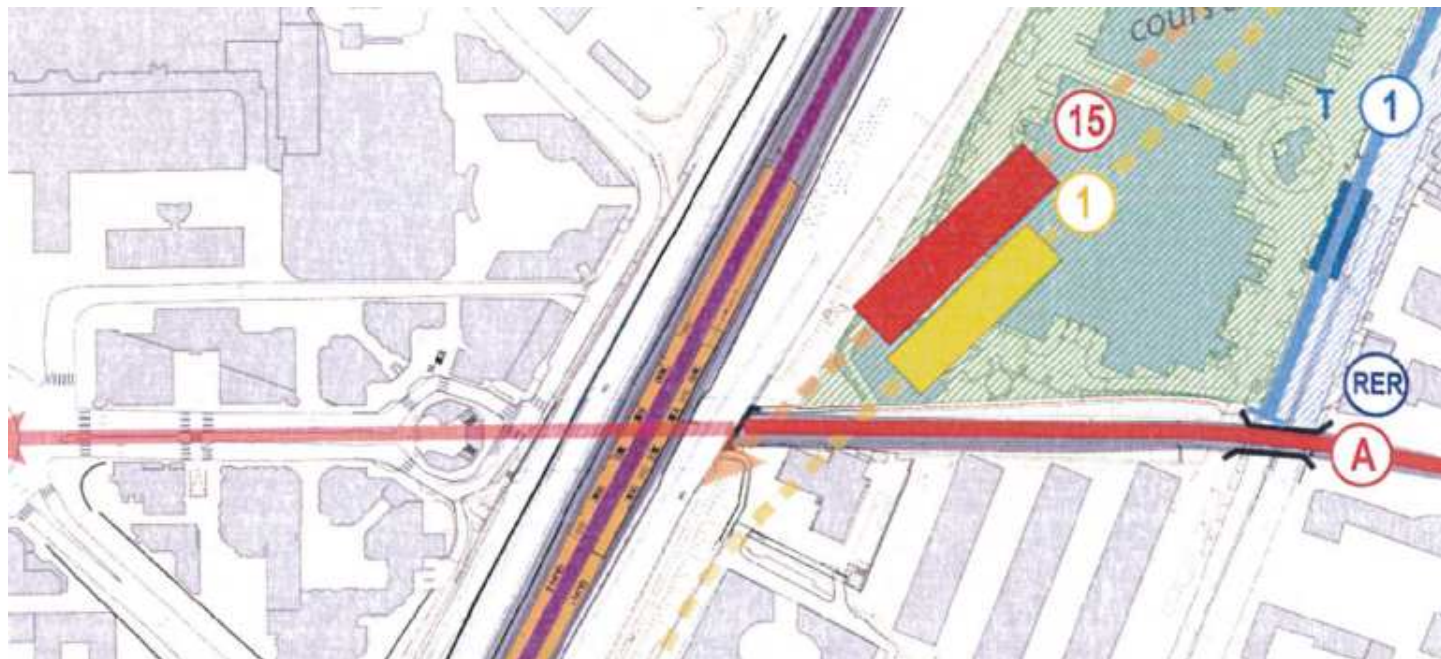


## Feu vert pour la future gare de Val-de-Fontenay



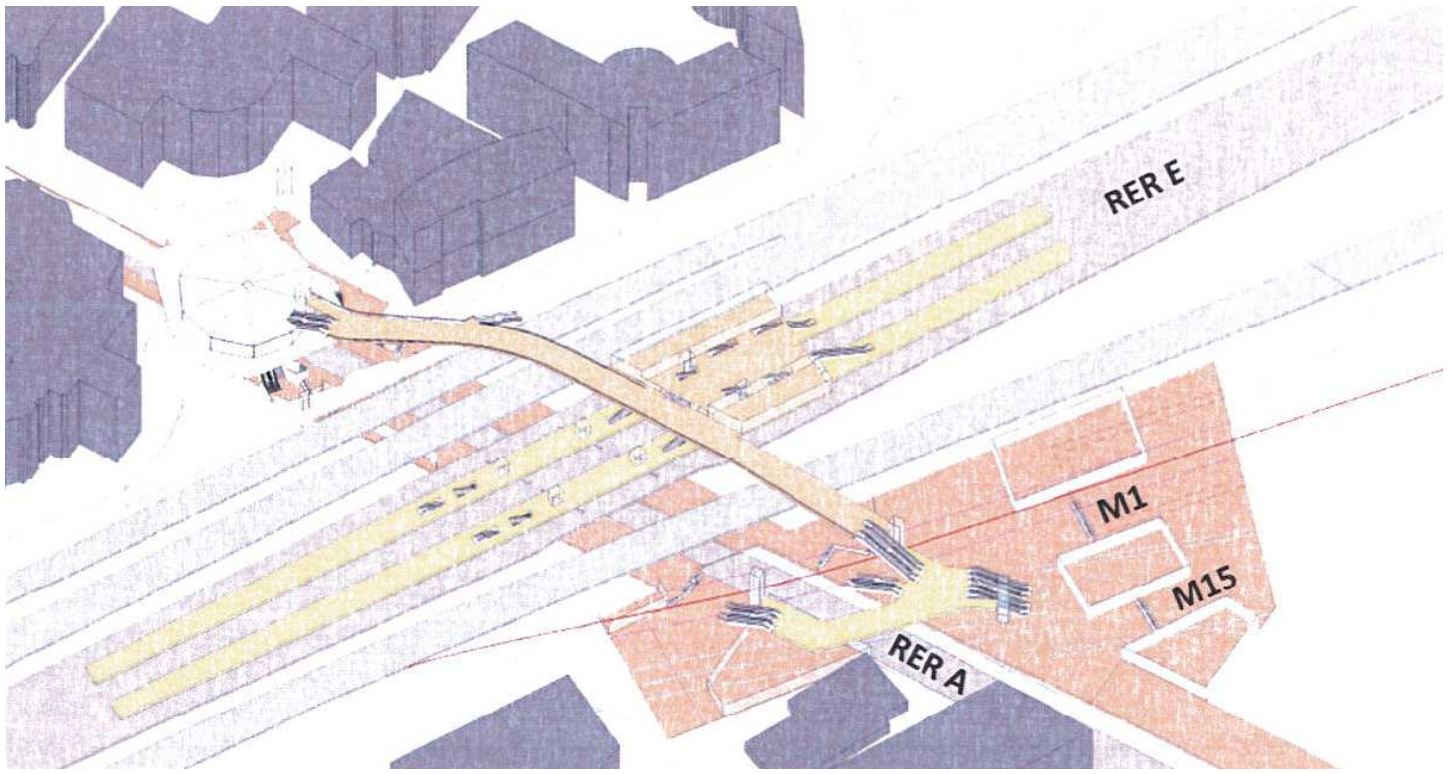
S'il est un sujet qui a fait l'unanimité lors du Conseil d'administration du Stif (l'autorité en charge des transports en Ile-de-France) ce mercredi 11 janvier, c'est bien l'approbation du dossier concernant la future gare de Val-de-Fontenay.

A l'horizon 2030, la station, qui voit déjà transiter 100 000 personnes par jour pour emprunter le RER A ou le RER E, accueillera aussi une station de la ligne 15 Est du Grand Paris Express, le prolongement de la ligne 1 du métro et le tramway T1, confortant la cette gare dans son rôle de hub de l'Est parisien. Un noeud de correspondances qui propulsera la fréquentation de 70% de passagers supplémentaires.

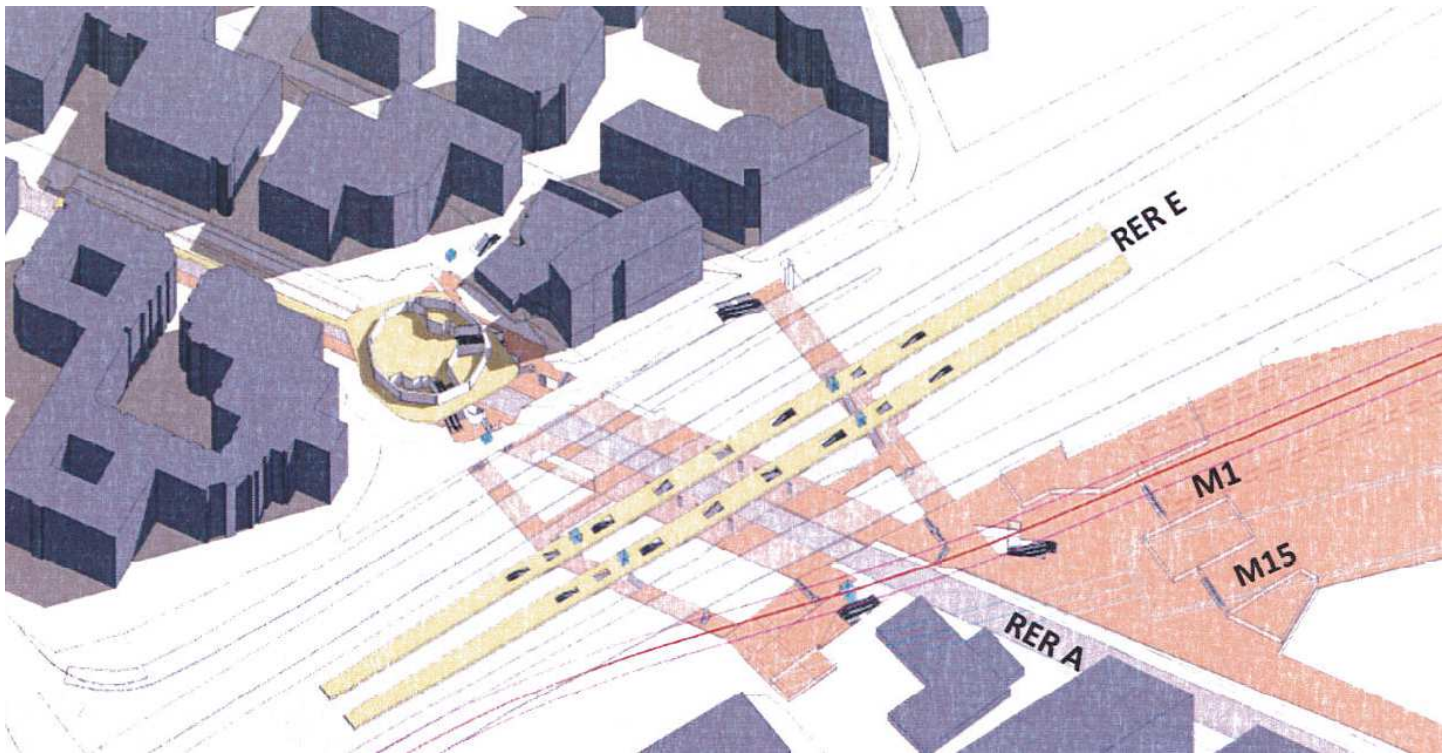
Ce mercredi, le Stif a approuvé le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), feu vert pour démarrer la concertation publique sur ce projet dans les semaines qui viennent. Une concertation qui devra permettre de trancher entre les deux scénarios envisagés, l'un privilégiant les franchissements aériens, l'autre les franchissements souterrains.

Actuellement, passent le RER E, qui longe l'A86, et le RER A, qui coupe la ligne en perpendiculaire en passant en dessous. A terme, le T1, la ligne 15 Est et la ligne 1 du métro convergeront à Val-de-Fontenay en longeant l'A86, de l'autre côté du RER E par rapport au bâtiment voyageurs actuel. Précisément, les accès aux quais de ces nouvelles lignes sont prévus entre l'A86 et la D 86, au bout du nouveau campus de la Société générale.

L'hypothèse aérienne prévoit que les piétons franchiront le RER E via une passerelle de 7 mètres de large, pour passer du bâtiment passagers actuel aux quais métros. Le bâtiment voyageurs actuel serait alors reconstruit pour intégrer le débouché de la passerelle et le dénivelé global serait de 35 à 40 mètres entre les quais métro et la passerelle.



L'hypothèse souterraine prévoit un passage en dessous, sans impact sur le bâtiment voyageurs existant, avec un dénivelé de 25 à 30 mètres entre les quais métro et les quais SNCF. Le bilan de la concertation devrait trancher cette question, d'ici l'été 2017.



Le dossier d'objectifs indique toutefois que l'hypothèse souterraine prévoit plus d'avantages en termes de flux de trafic et un phasage de réalisation plus équilibré, indépendant des travaux sur les lignes 1 et 15 Est. Elle est en revanche plus coûteuse que l'hypothèse souterraine (+20%). A ce stade, le projet est évalué entre 210 millions et 240 millions d'euros, financés dans le cadre du Contrat de plan Etat région, du schéma directeur du RER A, du schéma directeur d'accessibilité, des interconnexions Grand Paris Express, du plan d'action mobilité durable du Stif et encore des collectivités territoriales dans le cadre de leurs compétences voirie et aménagement. Le dossier pointe que la passerelle pourra aussi constituer un repère dans le paysage urbain. Quelque soit le scénario retenu, il est prévu de valoriser le périmètre du projet par une opération immobilière, qui pourrait se situer au-dessus du bâtiment voyageurs. Reste également à définir l'aménagement des voiries d'accès au pôle, des consignes et abris Véligo, des places dépose-minute, des stations de taxis et encore des dessertes techniques (livraisons, pompiers...), l'emplacement des bus, dont l'offre sera renforcée.

La concertation publique doit démarrer dans les semaines qui viennent.