

GARE DE VAL DE FONTENAY

REUNION AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

A l'Hôtel de Ville de Fontenay-sous-Bois

Le 23 février 2017 à 19h30

La réunion a duré 2 heures et a accueilli 34 participants.
13 interventions ont eu lieu depuis la salle.

La réunion avec les acteurs du territoire a réuni sur invitation des élus, des représentants du monde économique et associatif. Le STIF, maître d'ouvrage du projet, a répondu aux attentes formulées par les acteurs du territoire sur le projet et la concertation.

Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

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

Animation de la réunion

- **Claude CHARDONNET**, C&S Conseils

Documentation disponible

- La plaquette d'information sur le réaménagement de la gare Val de Fontenay
- L'exposition sur le réaménagement de la gare Val de Fontenay

Déroulement de la réunion

1. Ouverture
2. Présentation du projet par le STIF
3. Temps d'échange avec les participants
4. Clôture de la réunion

Le compte-rendu des échanges avec les participants est organisé par regroupement des thèmes abordés par le public :

- L'opportunité du projet..... 3
- Les préférences exprimées sur le choix du scénario 4
- Le confort des nouveaux aménagements souterrains ou aériens 5
- L'intégration urbaine du projet 6
- La demande d'accélération des calendriers 6
- La mise en œuvre d'améliorations immédiates 7
- La demande de renforts de l'offre bus 8
- L'exploitation actuelle du RER A..... 8
- La gare routière 8
- Le parking relais..... 8
- Les répercussions du prolongement d'EOLE sur Val de Fontenay 8
- Le terminus du Tram 1 9
- L'organisation d'une visite à Rosa Parks 9

1. Ouverture

- **Mot d'accueil par Jean-Philippe GAUTRAIS, maire de Fontenay-sous-Bois**

Jean-Philippe GAUTRAIS souhaite la bienvenue aux participants et souligne l'importance du réaménagement du pôle gare de Val de Fontenay à l'échelle de la ville et de l'Île-de-France, puisqu'il s'agit à la fois de la première gare de l'est parisien et d'un pôle de développement économique. 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. Il 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. Il demande que le projet aboutisse dès 2025, et indique que la Ville sera aux côtés du STIF pour faciliter l'arrivée du projet.

- **Présentation du déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET, C&S Conseils**

Présentation du projet

Voir diaporama mis en ligne sur le site Internet du projet : <http://www.reamenagement-gare-val-de-fontenay.fr/>

- Présentation du projet en bref par **Alexandre BERNUSSET**, directeur adjoint des Projets d'Investissement, STIF
- Présentation du contexte par **Gilles FOURT**, chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles, STIF
- Présentation du projet par **Thomas GREFFIER** chef de projet, STIF
- Présentation des objectifs de la concertation par **Anne DESCOS** pôle concertation, STIF

2. Temps d'échange avec le public

- **L'opportunité du projet**

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, remercie le STIF pour la qualité du Document d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Il indique que le projet est vital pour la ville et pour le quartier des Alouettes, car il permet de refaire le lien entre deux parties de la ville séparée par la voie ferrée et l'A86.

Pierre ZOPARDI, secrétaire général de L'Office Français de Protection des Réfugiés et des Apatrides (OFPRA), précise que l'OFPRA est riverain de la gare Val de Fontenay et compte 800 agents et 600 usagers. Il estime que le projet répond aux problématiques identifiées par le diagnostic. L'OFPRA attend du projet une solution aux difficultés de saturation des escaliers souterrains à la sortie du train.

Marc PÉLISSIER, président de l'association des usagers des transports (AUT) d'Ile-de-France, confirme l'enjeu majeur représenté par la gare Val de Fontenay, unique au niveau régional, et qui présente un fort potentiel de développement.

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.

Jacques PEYNOT, directeur des gares d'Ile-de-France, SNCF Mobilités, partage le constat de saturation de Val de Fontenay et des difficultés d'exploitation, rendant nécessaire le réaménagement de la gare.

François Demeuré, directeur Immobilier adjoint France à la Société générale, est satisfait de ce projet d'envergure. La Société générale compte 80 000m² de part et d'autre de Val de Fontenay et concentre 5000 collaborateurs de chaque côté du pôle (est/ouest), dont une majorité emprunte le réseau ferroviaire. La Société générale mène des études pour rendre plus attractifs ses immeubles historiques de Val de Fontenay et pour renforcer le lien entre les deux pôles.

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.

GARE DE VAL DE FONTENAY

- **Les préférences exprimées sur le choix du scénario**

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 et semble plus réaliste que la passerelle. Il 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.

Matthieu JACQUIN, directeur adjoint de l'Agence Grand Paris - SNCF Réseau, partage le diagnostic du STIF et le remercie de l'avoir associé aux études. Il estime que les passerelles et les souterrains sont des ouvrages complexes à mettre en œuvre. À Val de Fontenay, la complexité sera d'autant plus grande que la station se situe au cœur d'un réseau dense et que sa réalisation est concomitante à celles de projets complexes (lignes 1 et 15). SNCF Réseau estime que le scénario souterrain est plus complexe : il 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 ; 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.

Jacques PEYNOT, directeur des gares d'Île-de-France, SNCF Mobilités, salue le travail du STIF. Il estime que le scénario souterrain présente de meilleures fonctionnalités concernant l'accès au RER E, les temps de parcours étant plus courts, mais qu'il posera des difficultés pour les circulations ferroviaires et routières sur l'A86. Il souhaite que l'option du souterrain soit travaillée plus en détails afin d'apporter des éléments rassurants à SNCF Réseau, pour démontrer qu'il peut être faisable tout en garantissant la sécurité des circulations ferroviaires.

Jacques PEYNOT n'exclut pas le scénario de la passerelle, estimant possible de l'améliorer. Les deux scénarios peuvent être optimisés. Il rappelle que dans le scénario passerelle des locaux d'exploitation ont bien été intégrés au projet et qu'il faudra prendre en compte ce besoin si le scénario souterrain est préféré.

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.

François DENEURY, directeur général de la Société générale à Fontenay-sous-Bois, est satisfait du scénario souterrain, qui permet des cheminements plus fluides et d'accéder plus facilement au centre commercial.

Marc PÉLISSIER, président de l'association des usagers des transports (AUT) d'Île de France, indique que l'AUT est favorable au souterrain, car ce scénario propose des temps de correspondance plus avantageux.

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots - Val de Fontenay, estime que certains éléments manquent pour bien apprécier les deux scénarios (entretien, couverture de la passerelle). Cependant, elle considère que le souterrain semble être la meilleure solution, offrant des temps de parcours plus rapides.

Fabienne BIHNER, adjointe au maire de Fontenay-sous-Bois à l'écologie, l'économie sociale et solidaire et à l'économie circulaire, référente du conseil de quartier des Alouettes, est favorable au souterrain, mais s'inquiète concernant sa sécurité.

GARE DE VAL DE FONTENAY

Gilles FOURT, chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles, STIF, précise que les deux scénarios permettent d'assurer un lien urbain.

Il confirme que 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 (EOLE, gare Bry-Villiers-Champigny), qui aura des répercussions sur les circulations ferroviaires.

Thomas GREFFIER, chef de projet du réaménagement de la gare Val de Fontenay, STIF, confirme que les scénarios peuvent encore être affinés. Les demandes concernant les locaux d'exploitation seront prises en compte et travaillées avec SNCF Mobilités.

Il confirme que le souterrain offre des temps de correspondances plus rapides, et souligne la nécessité de rendre les nouveaux cheminements attractifs, pour que les usagers cessent d'emprunter les passages par les quais du RER A.

- **Le confort des nouveaux aménagements souterrains ou aériens**

Monique ABRAHAM, présidente de l'association Métro Rigollots - Val de Fontenay, demande si la passerelle sera couverte, et si des dispositions seront prises pour garantir le confort du souterrain, notamment sur des questions de sécurité et de propreté. Elle estime que proposer un souterrain ouvert en permanence n'est pas 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.

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.

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 de se repérer facilement dans la gare, et d'un cheminement piétonnier confortable et sécurisé.

Thomas GREFFIER, chef de projet du réaménagement de la gare Val de Fontenay, STIF, confirme que la passerelle serait couverte, comme à Massy-Palaiseau. Le souterrain envisagé serait différent de ceux existant actuellement : son éclairage en continu et sa forte fréquentation créeront un sentiment de sécurité plus grand.

Gilles FOURT, chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles, STIF, indique que les questions d'exploitation et d'entretien des passerelles ou souterrains seront traitées mais qu'il est encore trop tôt pour pouvoir y répondre. Il précise que les souterrains seront hauts, larges et bien éclairés dans le but de créer un sentiment de sécurité, qui sera renforcé par la présence de commerces et de services aux entrées est et ouest. Il précise que le souterrain sera dimensionné pour assurer la double fonction urbaine et transport. Il alerte toutefois sur les limites techniques ne permettant pas la réalisation de souterrains au-delà d'une certaine largeur.

GARE DE VAL DE FONTENAY

- **L'intégration urbaine du projet**

Jean-Philippe GAUTRAIS, maire de Fontenay-sous-Bois, rappelle qu'Immochan est l'un des acteurs du développement de la gare de Val de Fontenay, qui est devenu un pôle important depuis l'arrivée de la Société générale. Il indique que la Ville sera très exigeante sur la qualité du projet, qui doit penser la gare comme un moyen de recoudre la ville. Il estime nécessaire de prendre en compte dans le projet les mutations urbaines à venir, notamment le vieillissement du parc de bureaux autour de la gare, et les mutations à venir sur l'avenue du Val de Fontenay.

Sophie FAGART, directrice des opérations de site d'Immochan, estime que le raccordement du centre commercial à la gare est un enjeu. Elle demande au STIF de préciser la manière dont les accès est et ouest seront traités.

Thomas GREFFIER, chef de projet du réaménagement de la gare Val de Fontenay, STIF, indique que le STIF 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 sera toujours le plus emprunté.

- **La demande d'accélération des calendriers**

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, a bien conscience que les travaux vont durer 10 ans sur Val de Fontenay. Il estime donc nécessaire de réaliser le génie civil des stations des lignes 1 et 15 du métro en un seul chantier, pris en charge par une seule maîtrise d'ouvrage (le premier maître d'ouvrage arrivé par exemple, comme à Champigny-Centre), afin de limiter les nuisances pour les riverains. 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 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. Il rappelle que la Ville a souhaité l'utilisation de deux tunneliers sur le site, et que cela a un coût.

Lucie-Anne PIHEN, chef de projet secteur, Société du Grand Paris indique que la Société du Grand Paris collabore 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.

Pierre ZOPARDI, Secrétaire Général de l'OFPPRA, 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. Il demande au STIF quels enseignements il retire du projet de pôle de Juvisy qui a subi un retard important.

GARE DE VAL DE FONTENAY

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.

Gilles FOURT, chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles, STIF, confirme la complexité du chantier à venir, et relève la question de la réalisation concomitante des stations de métro des lignes 1 et 15. Les deux lignes 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 fait le maximum 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 Périphère. Il confirme la volonté du STIF de rendre possible la concomitance des chantiers, et de réaliser le gros œuvre des deux stations en une seule phase chantier.

Il indique qu'une enveloppe de 119 millions d'euros, dans le contrat de projet Etat-Région (CPER), est allouée aux pôles de niveau 1, dont fait partie Val de Fontenay. L'objectif du STIF est 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.

Alexandre BERNUSSET, directeur adjoint des projets d'investissement, STIF, confirme que la concomitance des chantiers des lignes 1 et 15 est avant tout un sujet technique. Un travail est actuellement en cours avec les maîtrises d'œuvre sur l'aspect technique pour examiner les conditions de réalisation de ces projets. .

- **La mise en œuvre d'améliorations immédiates**

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.

Thomas GREFFIER, chef de projet du réaménagement de la gare Val de Fontenay, STIF, indique que le STIF travaille avec la SNCF et la RATP pour apporter rapidement des améliorations sur le RER A, de façon indépendante des lignes 1 et 15, notamment en créant des sorties supplémentaires côté est et ouest. Thomas GREFFIER 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.

GARE DE VAL DE FONTENAY

- **La demande de renforts de l'offre bus**

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.

Alexandre BERNUSSET, directeur adjoint des projets d'investissement, STIF, confirme que cette question est un sujet ayant été évoqué durant la concertation sur le prolongement de la ligne 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 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.

- **L'exploitation actuelle du RER A**

Pierre ZOPARDI, secrétaire général de l'OPRA, s'interroge sur les raisons expliquant qu'à 8h30, les usagers du RER A voient passer deux trains quasiment vides pour Boissy, et un train bondé allant à Chessy.

Alexandre BERNUSSET, directeur adjoint des projets d'investissement, STIF, indique que le STIF met en œuvre un programme d'investissements exceptionnel sur le RER A : changement de la totalité des rames pour environ 2 milliards d'euros, opérations lourdes pour améliorer le fonctionnement. Il rappelle que le RER A est la ligne la plus fréquentée d'Europe. Il est conscient que les investissements tardent à se voir, mais souligne qu'un travail est en cours pour repenser l'offre du RER afin de la rendre plus robuste via un meilleur respect des horaires et une moindre propagation des retards. La RATP a dernièrement présenté des propositions en ce sens pour une mise en œuvre dès 2018.

Gilles FORT, chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles, STIF, indique qu'une réponse précise pourra être apportée sur ce point après la réunion, après échanges avec la Direction de ligne, par l'intermédiaire de la Direction de l'Exploitation du STIF.

- **La gare routière**

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 parking relais**

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.

Thomas GREFFIER, chef de projet du réaménagement de la gare Val de Fontenay, STIF, invite la Ville à saisir officiellement le STIF concernant le parking relais.

- **Les répercussions du prolongement d'EOLE sur 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, indique que, selon les opérateurs, 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. Connecter le RER E à La Défense va selon lui faire exploser la fréquentation de la branche Marne la Vallée. La Ville est très inquiète 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

GARE DE VAL DE FONTENAY

transformer pour absorber le choc. Il souligne que le sujet crucial est celui des branches, estimant que la fréquentation de la branche Marne-la-Vallée « explosera ».

Alexandre BERNUSSET, directeur adjoint des projets d'investissement, STIF, souligne que les études de flux réalisées par le STIF démontrent qu'à l'arrivée d'EOLE, les échanges internes au pôle de Val de Fontenay seront légèrement plus faibles, car actuellement les flux majoritaires sont constitués d'usagers arrivant avec le RER E et changeant à Val de Fontenay pour rejoindre La Défense. Ces usagers resteront dans le RER E.

Gilles FOURT, chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles, STIF, indique qu'EOLE ne vise pas uniquement à rejoindre Mantes-la-Jolie mais également à décharger le RER A. Il est difficile de réaliser des prévisions de trafic à long terme, car la fréquentation s'accroît jour après jour, du fait de l'urbanisation continue sur l'ensemble des branches du RER A et notamment la branche de Chessy. Sur la base de ces éléments techniques, le STIF affirme que le projet EOLE décharge le RER A. Il souligne que la ligne 15 du Grand Paris a également pour objectif à contribuer à la désaturation de la ligne de RER A.

- **Le terminus du Tram 1**

Marc PÉLISSIER, président de l'association des usagers des transports (AUT) – d'Ile de France, demande que le terminus du Tram 1 soit rapproché de la gare afin d'améliorer la correspondance.

Gilles FOURT, chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles, STIF, indique que le STIF ne souhaite pas ajouter des contraintes juridiques au projet en le modifiant avant son lancement. Il indique qu'il sera sans doute difficile de rapprocher le terminus du T1, car le tramway doit pouvoir se retourner (sujet de voies) l'arrière de la station-terminus).

- **L'organisation d'une visite à Rosa Parks**

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.

Gilles FOURT, chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles, STIF, salue la proposition de visiter la gare de Rosa Parks.

Clôture de la réunion

- **Les principales préoccupations exprimées pendant la réunion, par Claude CHARDONNET**

- . Un projet attendu et le travail des opérateurs salué, ainsi que la qualité de la méthode.
- . La demande de réduire le délai de réalisation et d'apporter des améliorations d'ici 2030.
- . La question du phasage revenue à plusieurs reprises.
- . La demande de coordonner les maîtres d'ouvrage pour la gestion du chantier.
- . L'attente formulée de créer un lien entre la gare, le centre commercial et la ville.
- . La nécessité d'approfondir les études des scénarios, dont la complexité a été soulignée.

- **Les prochaines étapes de la concertation et du projet, par Alexandre BERNUSSET, STIF**

Il remercie les participants pour leur présence, et les encourage à se rendre aux deux ateliers balade du 9 mars prochain.