

# GARE DE VAL DE FONTENAY

## ATELIER BALADE

A la gare de Val de Fontenay

Le 9 mars 2017, de 12h à 14h

La rencontre a duré 2 heures et a accueilli 22 participants.

Après avoir effectué une visite de la gare durant une demi-heure, les participants se sont réunis dans une salle à proximité de la gare pour visionner le film de présentation du projet, travailler en sous-groupes et formuler leurs avis, suggestions et questionnements sur le projet.

### Résumé synthétique des échanges

- **Sur le fonctionnement actuel de Val de Fontenay**, les participants ont salué le fonctionnement de la **gare routière** et la possibilité **d'emprunter le RER E ou A** en fonction de l'état du trafic ; ils ont en revanche souligné le manque de performance de la correspondance **entre le RER A et le RER E** (mauvaise signalétique, saturation) et **l'étroitesse des quais du RER E**. Ils sont plusieurs à avoir regretté la saturation des sorties en général, ainsi que la suppression des guichets SNCF ; certains regrettent l'absence de passage est/ouest accessible sans titre de transport.
- **Sur l'intermodalité à horizon 2030**, les participants ont estimé que la création **d'une gare routière bipolaire** serait intéressante si la réorganisation de bus le demande ; ils demandent la création de *pistes cyclables* et de **parkings vélos sécurisés**, la création de **dépose-minutes**, l'élargissement des trottoirs et la création de **toilettes en gare**.
- **Sur l'aménagement des espaces ferroviaires**, les participants estiment que le souterrain offre des **temps de parcours plus courts et directs**, mais qu'il devra être suffisamment bien aménagé pour être **sécurisant** ; la passerelle est jugée potentiellement **plus agréable** que le souterrain, mais **plus chère**.

### Intervenants

---

#### Le STIF, maître d'ouvrage

- **Thomas GREFFIER**, chef de projet, PFP, DPI, STIF
- **Anne DESCOS**, chargée de mission, pôle concertation, DPI, STIF

#### Animation de la réunion

- **Marion SIVY**, 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. **Présentation du déroulement de la réunion**
2. **Projection du film de présentation du projet**
3. **Travail en sous-groupes et mise en commun**
4. **Questions / réponses**
5. **Clôture de la réunion**

### 1. **Présentation du déroulement de L'atelier**

---

**Marion SIVY, C&S Conseils**, présente le déroulement de l'atelier, en trois temps de travail en sous-groupes sur :

- Le diagnostic du fonctionnement actuel de Val de Fontenay,
- L'intermodalité à l'horizon 2030,
- L'aménagement des espaces ferroviaires.

### 2. **Projection du film de présentation du projet**

---

Cf. [Film sur le site Internet](#)

### 3. **Travail en sous-groupes et mise en commun**

---

Les participants répartis en 5 sous-groupes ont travaillé sur les 3 thématiques proposées avant une mise en commun par les rapporteurs désignés à chaque table. Certains participants ont également formulé des remarques sur des cartes mises à disposition, lesquelles figurent en annexe de ce compte-rendu.

#### 1. **Diagnostic du fonctionnement actuel de Val de Fontenay**

Les participants ont été invités à s'exprimer sur ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas actuellement à Val de Fontenay.

<b>Table 1</b>	
<b>Ce qui fonctionne</b>	<b>Ce qui ne fonctionne pas</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>. L'accès au RER A ;</li><li>. La gare routière.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>. La signalétique pour aller du RER A au RER E, et inversement ;</li><li>. La présence de voitures non verbalisées sur les voies dédiées aux bus, qui gênent leur circulation ;</li><li>. La correspondance entre le RER A et le RER E pour cause de saturation des couloirs ;</li><li>. Le fait que la gare ne soit pas accessible aux</li></ul>

# GARE DE VAL DE FONTENAY

	<ul style="list-style-type: none"> <li>personnes à mobilité réduite ;</li> <li>. Les problèmes de sécurité à la sortie nord-est ;</li> <li>. L'absence de passage public entre l'est et l'ouest de Val de Fontenay ;</li> <li>. Sur les quais du RER A venant de Paris, l'emprunt jugé abusif des portillons pour personnes à mobilité réduite, ce qui sature cette sortie ;</li> <li>. La saturation de la sortie du RER A direction Marne-la-Vallée.</li> </ul>
--	---

**Table 2**

<b>Ce qui fonctionne</b>	<b>Ce qui ne fonctionne pas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>. La sortie vers l'ouest (bâtiment voyageurs actuel) ;</li> <li>. La sortie directe vers le nord-ouest, qui est jugée pratique ;</li> <li>. La sortie menant à Auchan et à la Société générale ;</li> <li>. Le fait de pouvoir choisir d'emprunter soit le RER A soit le RER E pour se rendre à Paris selon l'état du réseau.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Le passage sous les quais du RER A côté est en venant de Paris pour rejoindre Axa et la Société générale ;</li> <li>. Le fait qu'à l'arrêt des nouvelles rames du RER E, leurs portes se retrouvent face aux murs bordant les escaliers du quai ;</li> <li>. La suppression du guichet SNCF ;</li> <li>. L'absence de passage accessible sans titre de transport entre l'est et l'ouest de la gare ;</li> <li>. L'étroitesse des passages aux deux sorties côté est ;</li> <li>. La correspondance entre le RER A et le RER E.</li> </ul>

**Table 3**

<b>Ce qui fonctionne</b>	<b>Ce qui ne fonctionne pas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>. La gare routière ;</li> <li>. La sortie au niveau du bâtiment voyageurs actuel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. L'étroitesse et le manque de visibilité de l'accès vers le quartier des Alouettes ;</li> <li>. L'étroitesse des accès vers le Campus de la Société générale ;</li> <li>. L'étroitesse des accès au RER E ;</li> <li>. Le mauvais état des quais du RER E ;</li> <li>. Le niveau de bruit élevé sur les quais du RER E ;</li> <li>. Sur les quais du RER A venant de Paris, l'utilisation des portillons pour personnes à mobilité réduite utilisée comme une sortie normale, ce qui la sature ;</li> <li>. L'absence d'accès direct au RER A depuis la gare routière ;</li> <li>. Le fait que le passage piéton le long de l'A86, qui part de l'arrière de l'accès principal ne soit pas agréable ;</li> <li>. Le manque de lisibilité de la signalétique sur les</li> </ul>

	quais du RER A.
Table 4	
Ce qui fonctionne	Ce qui ne fonctionne pas
<ul style="list-style-type: none"> <li>. La gare routière, parce que sa localisation est jugée pertinente, les informations voyageurs lisibles, et qu'elle est abritée des intempéries ;</li> <li>. La localisation au même endroit des différents moyens de transport (taxis autolib, vélos) ;</li> <li>. La possibilité de choisir entre le RER A et le RER E pour aller à Paris, selon l'état du trafic.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Le manque de pistes cyclables sécurisées ;</li> <li>. L'absence de coordination des feux rouges pour accéder au rond-point Général de Gaulle ;</li> <li>. La saturation du RER qui entraîne une irrégularité des trains ;</li> <li>. L'étroitesse des quais du RER E, qui est dangereuse ;</li> <li>. La suppression du guichet SNCF, qui est regrettable ;</li> <li>. La sortie pour accéder à la Société générale.</li> </ul>
Table 5	
Ce qui fonctionne	Ce qui ne fonctionne pas
<ul style="list-style-type: none"> <li>. Les ascenseurs pour accéder aux quais du RER A ;</li> <li>. La gare routière.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. L'absence d'ascenseurs pour le RER E ;</li> <li>. Les accès du RER A qui sont en pente, rendant nécessaire l'installation de rampes ;</li> <li>. Les escaliers du RER A au RER E ;</li> <li>. L'absence de toilettes en gare (avec des tables à langer) ;</li> <li>. La difficulté des cheminements actuels pour les handicapés.</li> </ul>

## 2. L'intermodalité à l'horizon 2030

**Thomas GREFFIER, STIF**, présente la carte de l'intermodalité à horizon 2030, précisant qu'il s'agit des espaces par lesquels les usagers accèdent à la gare (en vélo, à pied, en taxi, en bus). Il indique qu'à l'horizon 2030, 90% des passagers sortant de Val de Fontenay finissent leur trajet à pied ou vélo, et 10% en bus.

Les participants ont été invités à formuler leurs recommandations à l'horizon 2030 sur la manière d'intégrer les bus, vélos, piétons, véhicules et services en gare de Val de Fontenay.

Table 1	
<b>Bus</b>	. Créer une gare routière à l'est si, à l'avenir, de nouvelles lignes de bus arrivent de l'est. Dans le cas contraire, conserver la gare routière à l'ouest.
<b>Vélos</b>	. Construire des pistes cyclables pour encourager l'utilisation des vélos ; . Construire des parkings pour vélos faciles d'accès et rapides d'utilisation.
<b>Piétons</b>	. Aménager des trottoirs côté est de la gare.
<b>Véhicules</b>	. Empêcher les voitures de circuler dans les voies des bus ; . Prévoir des déposes minutes et les faire respecter.
<b>Services</b>	. Installer des toilettes et des guichets SNCF grandes lignes.
<b>Autres</b>	. Végétaliser les abords de la gare.

# GARE DE VAL DE FONTENAY

Table 2	
<b>Bus</b>	. Dédoubler la gare routière.
<b>Vélos</b>	. Créer une piste cyclable ; . Elargir le système Vélib' ou équivalent ; . 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.
<b>Piétons</b>	. Permettre un accès est/ouest sans billet.
<b>Véhicules</b>	. Créer un dépose-minute ; . Créer un parking automobile gratuit.
<b>Services</b>	. Ouvrir une agence SNCF avec des guichets ; . Rendre possible des ventes maraîchères dans la gare, et installer un café ; . Diffuser une information trafic (routier, RATP, SNCF) à l'échelle de la région ; . Améliorer la signalétique sur les plans RATP, ainsi que l'affichage des horaires de lignes.
Table 3	
<b>Bus</b>	. 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.
<b>Vélos</b>	. Augmenter l'offre de stationnement vélos.
<b>Piétons</b>	. 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 ; . Élargir les espaces piétonniers de la gare routière, peut-être en créant une place. . Aménager l'espace entre la gare et l'avenue Louison Bobet.
<b>Véhicules</b>	. Mettre en place des dépose-minutes et des espaces de livraison du côté de la gare routière.
<b>Services</b>	. Ajouter des commerces sur l'avenue du Val de Fontenay.
Table 4	
<b>Bus</b>	. Créer des couloirs de bus pour améliorer leur régularité ; . Dédoubler la gare routière (à l'est et à l'ouest).
<b>Vélos</b>	. Créer des pistes cyclables et des abris sécurisés, ainsi qu'une station Vélib.
<b>Piétons</b>	. Élargir les trottoirs pour les rendre accessibles aux handicapés.
<b>Véhicules</b>	. Créer des places de stationnement et de dépose minute.
<b>Services</b>	. Conserver des services (boulangerie, café, pharmacie et toilettes).
<b>Autres</b>	. Créer une signalétique en hauteur et au sol, en langue étrangère ; . Créer une signalétique aidant à choisir sa ligne de transport en fonction du trafic.
Table 5	
<b>Bus</b>	. Conserver la gare routière actuelle.
<b>Vélos</b>	. Créer des cheminements cyclistes près de l'ensemble des bâtiments voyageurs.
<b>Piétons</b>	. Créer des cheminements piétonniers près de l'ensemble les bâtiments voyageurs.
<b>Véhicules</b>	. Créer des stationnements près de l'ensemble les bâtiments voyageurs.
<b>Services</b>	. Créer des toilettes dans tous les bâtiments voyageurs ; . Prévoir des tables à manger (car les normes internationales l'exigent) ; . Mettre en place une information voyageurs ;

. Conserver les guichets SNCF et RATP.

### 3. L'aménagement des espaces ferroviaires

**Thomas GREFFIER, STIF**, présente les points communs des deux scénarios : les deux prévoient davantage d'escaliers pour rejoindre le RER E, un accès direct au RER E sans passer par les quais du RER A, la mise en accessibilité de l'ensemble de la gare aux personnes à mobilité réduite, la création de trois accès principaux (un à l'est, deux à l'ouest), la création d'une liaison piétonnière est / ouest accessible sans titre de transport, la création d'une liaison piétonnière vers le tramway T1.

Les participants ont été invités à exprimer les avantages et inconvénients des scénarios souterrain et aérien proposés pour l'aménagement des espaces ferroviaires de Val de Fontenay.

Table 1		
	Avantages	Inconvénients
<b>Scénario souterrain</b>	. Les temps de parcours sont plus courts.	. Est plus onéreux. . Laisse craindre l'abandon du deuxième souterrain après la construction du premier, pour des raisons financières.
<b>Scénario aérien</b>	. Peut être plus agréable.	. 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. . Risque de défigurer le paysage.
Table 2		
	Avantages	Inconvénients
<b>Scénario souterrain</b>	. Comporte moins de dénivelés ; . Propose un accès direct à Auchan ; . Comporte deux passages au nord et au sud ; . Est plus rapide, plus direct.	. Laisse craindre de l'insécurité la nuit ; . Est plus cher.
<b>Scénario aérien</b>	. Propose de espaces aérés et lumineux.	. Comporte beaucoup d'escaliers ; . 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 ; . Favorise les accès nord par rapport aux accès sud ; . Propose des trajets plus longs.
Table 3		
	Avantages	Inconvénients

# GARE DE VAL DE FONTENAY

<b>Scénario souterrain</b>	. Offre des temps de correspondance plus rapides entre le RER A et RER E . Permet un accès direct au centre commercial ; . Propose une meilleure dispersion des flux grâce aux deux couloirs.	. Rend nécessaire de réfléchir à la gestion de l'accès sud-est ; . Devra être suffisamment bien aménagé et large pour être agréable.
<b>Scénario aérien</b>	. Propose des cheminements à l'air libre et à la lumière naturelle.	. Offre des temps de correspondances plus long ; . Offre moins d'accès aux quais du RER E que sur la solution souterraine.
Table 4		
	Avantages	Inconvénients
<b>Scénario souterrain</b>	. Propose un temps de parcours moindre et sans dénivelé.	. Laisse craindre de l'insécurité.
<b>Scénario aérien</b>	. Offre la possibilité de créer une passerelle rappelant la modernité des immeubles récemment construits.	. Propose des temps de correspondance plus longs.
Table 5		
	Avantages	Inconvénients
<b>Scénario souterrain</b>	. Crée des sorties supplémentaires ; . Sera plus rapide à réaliser, ce qui est un avantage car la liaison est/ouest est très attendue.	
<b>Scénario aérien</b>	. Offre davantage de luminosité.	. Risque de défigurer le paysage ; . Nécessite de doubler les escalators, vu l'importance des dénivelés.

## 4. Questions - réponses

- **Les accès**

**Un participant** demande si un accès au centre commercial Auchan est envisagé, et si ce dernier n'a pas exercé de pression en faveur de l'option souterraine, qui serait avantageuse pour lui.

**Thomas GREFFIER, STIF**, indique que le projet actuel ne prévoit pas d'accès direct entre le centre commercial et la gare, mais que des discussions sont en cours avec Auchan, intéressé par un tel accès. Auchan n'a pas fait part de préférence sur les scénarios.

- **Le confort des nouveaux aménagements**

**Des participants** interrogent le STIF sur le confort des nouveaux aménagements, demandant si le passage aérien sera couvert, s'il a été envisagé de poser des murs anti bruits entre le RER E et l'A86 et de poser des portes palières pour des questions de sécurité.



# GARE DE VAL DE FONTENAY

**Un participant** indique que des normes internationales rendent nécessaire la mise à disposition de tables à langer dans tout le réseau ferré francilien.

**Thomas Greffier, STIF**, indique que l'Etat, 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. Il indique que le projet actuel ne prévoit pas la pose de murs anti-bruit, mais que le STIF va étudier cette proposition. La pose de portes palières n'est pas prévue sur le réseau de RER.

Il indique qu'à sa connaissance, il n'y a pas de politique en région Ile-de-France liée aux normes sur les tables à langer. Dans le cadre d'une politique menée par la Région Ile-de-France, des toilettes sont installées dans l'ensemble des nouvelles gares.

- **Le terminus du Tram 1**

**Un participant** demande les raisons pour lesquelles le terminus du Tram 1 n'est pas plus proche de la gare.

**Thomas Greffier, STIF**, indique que la localisation actuelle du terminus a été décidée à une époque où le projet de réaménagement de la gare Val de Fontenay n'était pas envisagé. Il précise que l'opportunité de rapprocher le terminus du T1 sera étudiée par le STIF, et souligne que la création d'un parvis à l'est devant le nouveau bâtiment voyageur facilitera la correspondance entre la gare Val de Fontenay et le Tram 1.

- **Les nouveaux accès**

**Un participant** demande s'il est possible de créer une deuxième entrée à l'extrémité est de la gare routière pour accéder au RER A.

**Thomas Greffier, STIF**, indique que la RATP étudie la faisabilité de créer une sortie depuis le quai du RER A côté Paris vers l'avenue du Val de Fontenay. La faisabilité n'est pas démontrée, les lignes du RER A étant très proches de la surface.

- **Les correspondances**

**Un participant** demande si le prolongement du RER E à l'ouest a été pris en compte dans le projet, et si des liaisons sont envisagées entre Val de Fontenay et le futur terminus de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier.

**Un participant** demande si la ligne 11 du métro va être prolongée à Val de Fontenay.

**Thomas Greffier, STIF**, confirme que le prolongement du RER E à Nanterre puis à Mantes-la-Jolie a été pris en compte dans le projet. Il précise que les évolutions de trafic induites sont favorables à Val de Fontenay, car les passagers effectuant aujourd'hui une correspondance entre le RER E et RER A pour rejoindre La Défense resteront dans le RER E, pour des raisons de confort. Ainsi, les modèles de trafic du STIF indiquent que les flux d'échanges entre les deux RER à Val de Fontenay ont tendance à baisser.



Il indique que le terminus du prolongement de la ligne 11 est situé à Rosny Bois Perrier, sur le parking du centre commercial. Le projet s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de bus, qui sera l'unique conséquence possible sur Val de Fontenay, les bassins de vie étant différents. Le prolongement de la ligne 11 depuis Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs est envisagé, mais qu'il n'est pas prévu que ce prolongement passe par Val de Fontenay.

- **Autres**

**Des participants** suggèrent d'ajouter de façon visible une échelle et une rose des vents sur les prochains documents cartographiques, ainsi que les tracés des lignes 1 et 15.

## 5. Clôture de l'atelier

---

**Thomas GREFFIER, STIF**, remercie les participants pour leur présence à cet atelier balade, qui est un moment important pour le STIF. Il indique qu'aucune décision n'a été encore prise pour choisir l'un des deux scénarios, et confirme que le dédoublement de la gare routière est une question qui sera étudiée par le STIF.

Concernant les scénarios, le STIF note que les participants saluent les meilleurs temps de parcours du souterrain, et posent la question de sa sécurité et de son confort. Le STIF note également que le scénario aérien pose la question de la concurrence avec les quais du RER A.

**Marion SIVY, C&S Conseils**, indique qu'un autre atelier balade se déroulera ce même jour en soirée, et qu'une rencontre voyageurs aura lieu le 21 mars. Elle invite les participants à partager leur avis au cours de la concertation qui se termine le 24 mars, en s'exprimant via les coupons T ou sur le site Internet.