

# GARE DE VAL DE FONTENAY

## ATELIER BALADE

A la gare de Val de Fontenay

Le 9 mars 2017, de 17h30 à 19h30

La rencontre a duré 2 heures et a accueilli 16 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**. Ils sont plusieurs à avoir regretté le manque de **parkings automobiles et pour vélos**, l'absence de **borne Vélib**, le manque de **signalétique** et la **saturation des escaliers** menant des quais du RER A aux quais du RER E.
- **Sur l'intermodalité à horizon 2030**, les participants souhaitent que **le terminus du tramway T1** soit rapproché de la gare, que des **parkings pour vélos** et des **bornes Vélib** soient créés, et que l'installation de **commerces** soit favorisée.
- **Sur l'aménagement des espaces ferroviaires**, les participants estiment que le souterrain offre des **cheminements plus courts et directs** et propose davantage de sorties ; ils estiment que la passerelle propose **trop d'escaliers**, rendant les parcours moins praticables.

### 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 4 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 cheminements, les correspondances)**

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

<b>Ce qui fonctionne</b>	<b>Ce qui ne fonctionne pas</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>. La régularité des bus ;</li><li>. Le réaménagement de la gare routière ;</li><li>. La nouvelle signalétique numérique pour l'information trafic ;</li><li>. La bonne circulation des RER E en provenance du Perreux ;</li><li>. La création d'un nouveau cheminement entre la Société générale et Axa.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>. L'étroitesse et le mauvais éclairage de la sortie nord-est ;</li><li>. L'absence de parking vélo à la sortie nord-est;</li><li>. La saturation des escaliers menant aux quais du RER E ;</li><li>. Le dysfonctionnement des escalators vers les quais du RER E ;</li><li>. La saturation de la sortie sud-est, très étroite, depuis l'installation du Campus de la Société</li></ul>

# GARE DE VAL DE FONTENAY

	<p>générale ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Le manque de parking automobile autour de la gare ;</li> <li>. La mauvaise signalétique pour accéder aux ascenseurs ;</li> <li>. La mauvaise signalétique pour accéder à l'arrêt du bus 122, isolé de la gare routière ;</li> <li>. L'absence de toit protégeant la totalité des quais du RER E.</li> </ul>
Table 2	
Ce qui fonctionne	Ce qui ne fonctionne pas
<ul style="list-style-type: none"> <li>. Le déplacement des tourniquets de compostage du haut du bâtiment voyageur vers le bas ;</li> <li>. Le réaménagement de la gare routière.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. L'absence de station Vélib à Val de Fontenay ;</li> <li>. La privatisation du parking régional, devenu propriété d'Auchan (et donc très onéreux).</li> </ul>
Table 3	
Ce qui fonctionne	Ce qui fonctionne pas bien
<ul style="list-style-type: none"> <li>. La création d'une zone 30 ;</li> <li>. La couverture de la gare routière, qui abrite ainsi les usagers des intempéries.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. La saturation du parking vélo de l'entrée ouest, qui n'a pas été agrandi dans le cadre du réaménagement de la gare ;</li> <li>. L'absence de signalétique pour accéder au parking vélo situé à l'ouest de la gare ;</li> <li>. La saturation du parking vélo situé à côté des banques ;</li> <li>. L'absence de borne Vélib ;</li> <li>. L'emprunt par les voitures des voies de bus qui leur sont normalement interdites ;</li> <li>. L'inutilité d'augmenter le stationnement automobile, qui va entraîner une augmentation du flux des voitures ;</li> <li>. L'absence de passage est / ouest accessible sans titre de transport.</li> </ul>
Table 4	
Ce qui fonctionne	Ce qui ne fonctionne pas
<ul style="list-style-type: none"> <li>. La grande fluidité des cheminements sortant de la gare par rapport à ceux y entrant.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. La saturation en heures de pointe des portiques du bâtiment voyageur, déplacés en bas des escaliers ;</li> <li>. La saturation des escaliers entre les quais du RER E et du RER A ;</li> <li>. L'acoustique du bâtiment voyageurs, très bruyant ;</li> <li>. La mauvaise signalétique pour accéder aux ascenseurs.</li> </ul>

# GARE DE VAL DE FONTENAY

## 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 que 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 à Val de Fontenay.

Table 1	
<b>Bus</b>	. Rapprocher le terminus du T1 du bâtiment nord-est, ce qui permettrait de le rapprocher de la gare routière, en lui faisant faire une boucle sur le péripole.
<b>Vélos</b>	. Créer des parkings vélos sécurisés, avec abonnement ; . Créer des zones pour accrocher librement son vélo à chaque entrée de la gare ; . Créer des bornes Vélib.
<b>Piétons</b>	. Créer une entrée sur le RER A à l'extrémité de la gare routière ;
<b>Véhicules</b>	. Prévoir un dépose-minute ; . Créer une station Autolib' à l'entrée est/ouest ; . Favoriser les accès pour les personnes handicapées.
<b>Services</b>	. Favoriser l'installation de davantage de commerces.
Table 2	
<b>Bus</b>	. Repenser l'ensemble des itinéraires bus à l'aune du déplacement du centre de gravité entraîné par la création des stations M1, M15 et du terminus de tramway.
<b>Vélos</b>	. Prévoir les circulations douces (piétons et vélos).
<b>Véhicules</b>	. Créer un parking, en sachant que celui d'Auchan était il y a 30 ans un parking d'intérêt régional.
<b>Services</b>	. Prendre pour modèle la gare St Lazare et la gare de Lyon, qui accueillent des commerces de bouche, des pharmacies, un laboratoire d'analyses médicales...
Table 3	
<b>Bus</b>	. Rapprocher les bus de la gare.
<b>Vélos</b>	. Créer des stationnements sécurisés et des parkings vélos classiques couverts et bien indiqués ; . Prévoir une traversée est-ouest empruntable par les cyclistes, permettant d'éviter l'avenue Louison Bobet, très dangereuse pour les cyclistes.
<b>Piétons</b>	. Elargir les cheminements piétonniers, notamment côté est ; . Installer des glissières sur les escaliers, pour les roues et les caddies ; . Améliorer le fonctionnement des ascenseurs.
<b>Véhicules</b>	. Interdire la circulation des véhicules personnels, autoriser seulement les taxis.
<b>Services</b>	. Installer des bornes Vélib et Autolib ; . Installer un service de réparation et de garde des vélos.
<b>Autres</b>	. Rapprocher le terminus du tramway de la gare routière.
Table 4	
<b>Bus</b>	. Améliorer la fluidité de la circulation des bus entre la place Général de Gaulle et la gare routière (feux, passages pour piétons).
<b>Vélos</b>	. Créer des stationnements sécurisés avec des bornes de recharge électrique, afin de

	préparer la généralisation des vélos électriques à l'avenir.
<b>Piétons</b>	. Abriter les accès des intempéries ; . Eclairer les accès durant la nuit.
<b>Véhicules</b>	. Créer des déposes minutes à l'est et à l'ouest, pour limiter le stationnement à proximité de la gare.
<b>Services</b>	. Prévoir un accueil physique et non des machines.

### 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.

Il précise les éléments suivants sur les deux scénarios :

- Le scénario aérien prévoit la couverture de la passerelle et sa sécurisation par des murs en verre, exigé par l'Etat en tant que gestionnaire de l'A86, sur le modèle de celle de Massy-Palaiseau. La passerelle fera 7 à 8 mètres de large.
- Le scénario souterrain prévoit des passages accessibles sans titre de transport : le souterrain nord qui débouche sur l'avenue des olympiades, et le passage sous le RER A. Il précise que les souterrains sont au même niveau que les quais du RER A.

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>	. Prévoit quatre accès (deux à l'est, deux à l'ouest)	. Propose deux souterrains juxtaposés, dont la pertinence pourrait être remise en question.
<b>Scénario aérien</b>		. Prévoit trois accès seulement, ce qui va saturer le bâtiment voyageur existant ; . Propose seulement un accès au RER E. . Il faudrait créer à l'extrémité de la passerelle une seconde passerelle descendant sur l'avenue des Olympiades depuis la rotonde, afin de fluidifier davantage.
Table 2		
	Avantages	Inconvénients
<b>Scénario souterrain</b>	. Propose des cheminements plus logiques, économisant du stress et de la fatigue, pour rejoindre les lignes 15 et 1, qui sont en souterrain.	

# GARE DE VAL DE FONTENAY

Scénario aérien		. Prévoit davantage d'escaliers.
Table 3		
	Avantages	Inconvénients
Scénario souterrain	. Propose des cheminements plus rapides.	. Impossible de traverser en vélo à cause des escaliers.
Scénario aérien	. Propose une liaison est/ouest plus directe.	. Impossible de traverser en vélo à cause des escaliers.
Table 4		
	Avantages	Inconvénients
Scénario souterrain	. Propose des temps de parcours plus courts ; . Le cheminement est insensible aux intempéries ; . Permet une meilleure répartition des flux ; . Sera plus simple à entretenir.	. Offre moins de possibilité d'évacuation en cas de danger, et donc une gestion plus difficile des flux.
Scénario aérien	. Permet d'avoir une vision de l'environnement urbain dans lequel on évolue.	. Va gêner les flux sur les quais du RER E, du fait de ses emprises ; . Offre un éclairage naturel et donc moins régulier et homogène ; . Concentre les flux piétonniers vers le bâtiment ouest.

## 4. Questions - réponses

### • Les temps de parcours

**Des participants** demandent quelle est la vitesse de référence utilisée pour le calcul des temps de parcours, et quelle est la différence entre les temps de parcours *via* le souterrain et celui *via* la passerelle.

**Thomas GREFFIER, STIF**, indique que la vitesse de référence est de 4 km/h pour les parcours horizontaux, et de 0,3 mètres montés par seconde pour les parcours verticaux. Ils incluent les temps de validation des titres de transports, et supposent des cheminements fluides. Les temps de parcours par les souterrains sont plus courts que par la passerelle, avec des écarts de 10-20 secondes à plus d'une minute selon les cheminements.

### • Le confort des nouveaux aménagements

**Des participants** demandent des précisions sur le niveau et la largeur des souterrains.

**Thomas GREFFIER, STIF**, indique que les souterrains seront larges d'au moins une dizaine de mètres.

### • Les circulations douces

**Un participant** demande des précisions sur les cheminements cyclistes dans la gare. Des participants demandent s'il sera possible d'emprunter la gare avec des poussettes et des caddies, si les escaliers comporteront des glissières, soulignant que les ascenseurs sont souvent en panne, et s'il sera

possible d'installer des tapis roulants plutôt que des escalators. Un participant demande des précisions sur le temps de traversée prévue du passage souterrain nord.

**Thomas GREFFIER, STIF**, indique que la question de la traversée en vélo est liée à celle de l'exploitation, qui n'est pas décidée actuellement. Si l'exploitation du lien est-ouest est assurée par la SNCF, les circulations cyclistes seront interdites dans la gare, pour des raisons de conflits d'usage. Les cyclistes devront donc emprunter l'avenue Louison Bobet, sur laquelle le Département mène actuellement des études. Il estime que la cohabitation entre les vélos et les piétons serait difficile dans la gare à l'heure de pointe.

Il confirme que le projet prévoit des portillons élargis, des escalators et des ascenseurs, et précise que la question des glissières se posera quand le projet sera à un stade plus avancé. Il indique que le souterrain nord étant long d'environ 60-70 mètres, la traversée devrait prendre une minute environ.

- **L'intermodalité**

**Des participants** demandent des précisions sur le pourcentage représenté par les usagers de la voiture, et sur les futures lignes de bus.

**Thomas GREFFIER, STIF**, indique qu'à l'heure de pointe du matin, à l'horizon 2030, le taux des usagers arrivant à Val de Fontenay en transports en commun et finissant leur trajet en voiture est proche de 0%, et que le taux des usagers venant en voiture prendre le train à Val de Fontenay est de 5%. Il indique que le travail fin sur les bus sera réalisé plus tard, mais qu'il peut d'ores et déjà assurer qu'il y aura davantage de bus, pour répondre à la hausse de la fréquentation.

- **Les nouvelles lignes de métro**

**Un participant** invite le STIF à prendre en compte dans le projet ce qu'il qualifie de déplacement du centre de gravité avec l'arrivée des lignes 15 et 1 du métro, et du tramway T1.

**Un autre** demande des précisions sur la profondeur des lignes 15 et 1 du métro.

**Thomas GREFFIER, STIF**, indique que les quais seront à environ 20 mètres de profondeur.

- **Le calendrier**

**Un participant** demande des précisions sur les prochaines étapes du projet et le processus menant au choix du scénario.

**Thomas GREFFIER, STIF**, indique que le STIF souhaite choisir un scénario avant l'été 2017, en prenant en compte les enseignements de la concertation.

## 5. Clôture de l'atelier

---

**Thomas GREFFIER** remercie les participants pour leur présence, et note que de nombreuses remarques ont été faites sur la place du vélo, notamment sur la question des stationnements devant être facilement repérable et sécurisés. Il confirme que ces besoins sont identifiés à l'échelle de l'Île-de-France. Il précise que les conditions de possibilité de traverser la gare en vélo se discuteront le

# GARE DE VAL DE FONTENAY

moment venu avec les exploitants. Il souligne que les participants ont noté la meilleure efficacité du souterrain en termes de temps de parcours.

**Marion SIVY** indique 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.