

# Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay

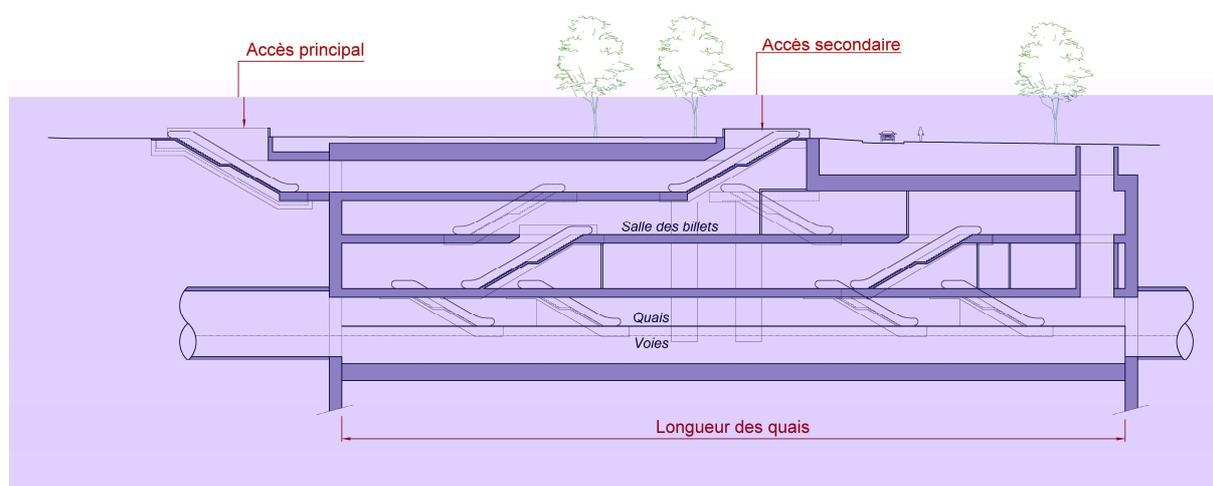


## Les stations du prolongement

*Le prolongement du Métro Ligne 1 comprend la création de trois nouvelles stations.*

*Les différentes localisations de stations ont été identifiées afin de répondre aux enjeux de mobilité tout en minimisant les impacts sur le foncier privé, le bâti, le cadre de vie, tant en phase travaux qu'après la mise en service.*

⇒ Où seront aménagées les entrées des stations ?



Une station de métro s'insère dans l'espace public, en surface et en souterrain :

- **Dessus** : bouches de métro (ascenseur, escaliers fixes et mécaniques, puits d'aération...)
- **Dessous** : accueil, services, accès aux quais par des escaliers, ascenseurs et escaliers fixes et mécaniques, locaux techniques.

Les nouvelles stations du Métro ligne 1 seront **intégralement souterraines à l'exception des bouches de métro** qui offriront un accès depuis la surface. La taille d'une station est d'environ 95 m de long x 25 à 30 m de large. Elle se situe environ à 25 m de profondeur.

Toutes les nouvelles stations comportent **au minimum de deux accès depuis la surface** et seront **accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR)** au moyen d'ascenseurs.

Les accès seront aménagés **au cœur des pôles urbains** (densité en population et en équipements) **et au plus près des carrefours importants**, de manière à être repérables facilement pour les usagers et au plus près des lignes de bus en correspondance. Par exemple, pour la station Rigollots, l'objectif est d'orienter l'accès principal au plus près du carrefour des Rigollots, au contact de l'axe commerçant, afin de faciliter la perception de la station et son accès.

**La localisation précise des accès (bouches de métro) sera affinée en concertation avec les acteurs locaux lors des phases d'études ultérieures.**

## ⇒ Comment a été définie la localisation des stations ? Quels seront les avantages et les impacts<sup>1</sup> des différentes localisations des stations ?

L'implantation d'une station est définie avant tout en fonction de **l'intérêt qu'elle représente pour un secteur** : *Quels sont les besoins de transport aujourd'hui et demain ? Combien d'habitants, de salariés et d'équipements seront desservis par la station à l'horizon 2030 ? Combien d'usagers fréquenteront la station ? Comment celle-ci s'intègre dans l'environnement urbain ? Permettra-t-elle une bonne intermodalité avec les autres lignes de transport ?*

Par ailleurs, sont évalués **les divers impacts liés à la construction d'une station du prolongement** : *Quelle est la surface nécessaire pour implanter la « boîte » de la station depuis la voirie ? Quels seront les impacts fonciers liés ? Quelles sont les contraintes géologiques, topographiques, etc ? Quels seront les impacts sur le fonctionnement du quartier et le cadre de vie pendant les travaux ?*

Selon les caractéristiques de chaque secteur (densité urbaine, type de voirie...), les avantages et les impacts des différentes localisations des stations peuvent être plus ou moins importants.

### **Rigollots (est ou ouest)\***

Il s'agit d'une **station structurante à l'échelle locale**, qui permettra la desserte de bassins de populations jusqu'alors en dehors de la zone d'accès direct au RER/métro et qui renforcera la centralité du quartier.

#### Avantages :

- Cette station se situera dans un secteur urbain dense d'habitat marqué par une vie locale animée (commerces, circulation...), par la présence d'équipements sportifs (gymnase Léo Lagrange, centre aquatique le Dôme) ou culturels (Halle Roublot) qui pourront bénéficier de la desserte par le Métro ligne 1.
- Quelle que soit l'implantation de la « boîte » souterraine, la position des sorties de métro sera recherchée pour être au plus proche du carrefour des Rigollots. Le choix de leur emplacement exact aura lieu lors des étapes ultérieures.
- La station des Rigollots sera fréquentée par environ 4 000 personnes à l'heure de pointe, selon les estimations.

#### Impacts :

- Pour la localisation **Ouest**, la construction de la station impactera l'Avenue de la République, voirie départementale importante (trafic estimé inférieur à 10 000 véhicules/jour) et mobilisera principalement du domaine public (voirie) et ponctuellement des emprises privées bâties et non bâties.
- Pour la localisation **Est**, les travaux de la station impacteront une voirie locale (peu d'impacts sur la rue Dalayrac) mais nécessiteront de mobiliser des parcelles privées bâties et non bâties en nombre plus conséquent.

*La poursuite des études devra permettre de mieux mesurer les impacts de ces deux options de localisation, tant sur le foncier que sur l'environnement proche en phase travaux (impact sur les circulations routières, les accès aux lieux de vie,...)*

---

<sup>1</sup> A ce stade des études, il n'est pas possible d'identifier précisément les impacts fonciers des stations. Ce travail fin sera effectué en vue de l'enquête publique.

\* La dénomination définitive utilisée pour les stations sera arrêtée ultérieurement en lien avec les acteurs des territoires concernés selon le référentiel régional en vigueur.

## **Station intermédiaire<sup>2</sup>**

### ⇒ **Grands Pêchers (Montreuil)\***

#### Avantages :

- L'emplacement de la station **Grands Pêchers** se situerait à proximité de nombreux logements (environ 7 000 habitants au niveau du quartier Bel Air-Grands Pêchers), d'équipements scolaires et universitaires (IUT Paris VIII) et d'équipements sportifs (complexe sportif Arthur Ashe, stades). Elle permettrait de relier les quartiers pavillonnaires en limite de Fontenay-sous-Bois et les logements collectifs au nord et accompagnerait le développement urbain du quartier.
- L'attractivité de la station serait forte avec une fréquentation de 2700 personnes à l'heure de pointe, selon les estimations.

#### Impacts :

- La station serait implantée sur du domaine public actuellement non bâti (espace vert).
- Les impacts en phase travaux sur le bâti et la circulation seraient limités.

### ⇒ **Fontaine(Fontenay-sous-Bois)\***

#### Avantages :

- La station **Fontaine** desservirait un quartier résidentiel peu dense, composé de logements collectifs (quartier Les Larris) et de maisons individuelles, aujourd'hui éloigné du réseau du métro/RER.
- La station Fontaine serait fréquentée par 1700 personnes à l'heure de pointe, selon les estimations.

#### Impacts :

- La localisation à Fontaine nécessiterait de mobiliser du domaine public (voirie) et privé non bâti (espaces verts).
- Les travaux auraient des impacts sur la circulation routière et sur celle des bus (lignes 118 et 301) qui circulent aujourd'hui rue de la Fontaine.

### ⇒ **Verdun (Fontenay-sous-Bois)\***

#### Avantages :

- La station **Verdun** serait située à proximité du carrefour du 8 mai 1945, dans un tissu urbain constitué de pavillons et des petits immeubles collectifs ainsi que de quelques commerces de proximité et d'équipements publics (lycée Michelet, stade).
- La station Verdun serait fréquentée par 1900 personnes à l'heure de pointe, selon les estimations.

#### Impacts :

- La localisation à Verdun nécessiterait d'importantes acquisitions de parcelles privées bâties, s'expliquant en raison de la densité urbaine du quartier (voirie serrée et tissu urbain continu).
- Les travaux auraient des impacts sur la circulation routière (voiries structurantes) et sur celle des bus (lignes 118 et 301).

*Le choix de la station intermédiaire détermine le choix du tracé et le choix de la position de la station terminus à Val de Fontenay. Cette station intermédiaire doit répondre à l'objectif d'amélioration des mobilités sur le territoire, qui sera complétée à la mise en service d'une restructuration du réseau de bus afin de répondre au mieux aux besoins de desserte locale et de rabattement vers les stations du Métro ligne 1.*

---

<sup>2</sup> Seule une station intermédiaire sera réalisée. A ce stade des études, 3 localisations sont envisagées.

\* La dénomination définitive utilisée pour les stations sera arrêtée ultérieurement en lien avec les acteurs des territoires concernés

## **Val de Fontenay (est ou sud)\***

### Avantages :

La station Val de Fontenay sera située dans un secteur en **fort développement urbain et économique**. Elle sera très fréquentée du fait du bassin d'emploi desservi et des correspondances offertes avec de nombreuses lignes de transport.

#### ⇒ **Val de Fontenay Est**

- **A l'Est**, la station sera située au niveau de la zone d'activités du Péripôle, implantée dans un secteur à fort potentiel de développement, permettant de desservir 46 000 emplois à l'horizon 2030.
- Elle offrira des correspondances optimales avec les autres modes transports existants et futurs : RER A, RER E, Tramway T1 et métro ligne 15.
- La station Val de Fontenay Est sera fréquentée par 9000 personnes à l'heure de pointe, selon les estimations dont 5000 personnes en correspondance avec le Métro ligne 15.

#### ⇒ **Val de Fontenay Sud**

- Localisée du côté de la gare routière, la station sera située dans un centre urbain déjà existant et desservira 21 800 emplois à l'horizon 2030.
- De par sa localisation de l'autre côté de l'A86, elle offrira des correspondances un peu plus longues avec les autres modes de transports.
- La station Val de Fontenay Sud sera fréquentée par seulement 3100 personnes à l'heure de pointe, selon les estimations.

### Impacts :

L'environnement de la station Val de Fontenay est très contraint à la fois pour l'implantation des infrastructures du Métro ligne 1 mais aussi pour la construction de la station (bâti de grande hauteur avec des fondations profondes, voiries départementales et A86, lignes de transports majeures...).

#### ⇒ **Val de Fontenay Est**

- La localisation de la station nécessitera de s'insérer au plus près du talus de l'autoroute, de mobiliser du foncier privé et d'impacter une partie du bâti de la zone d'activités du Péripôle.
- La circulation routière ne sera toutefois pas directement perturbée.

#### ⇒ **Val de Fontenay Sud**

- La localisation impactera une voirie à forte circulation (4 000 véhicules aux heures de pointe du matin et du soir) permettant le franchissement Est-Ouest sous les infrastructures routière et ferroviaire ainsi que l'accès à l'A86.
- Quelques parcelles privées non bâties seront également mobilisées pendant les travaux (sans acquisition foncière).