

Métro ligne 1

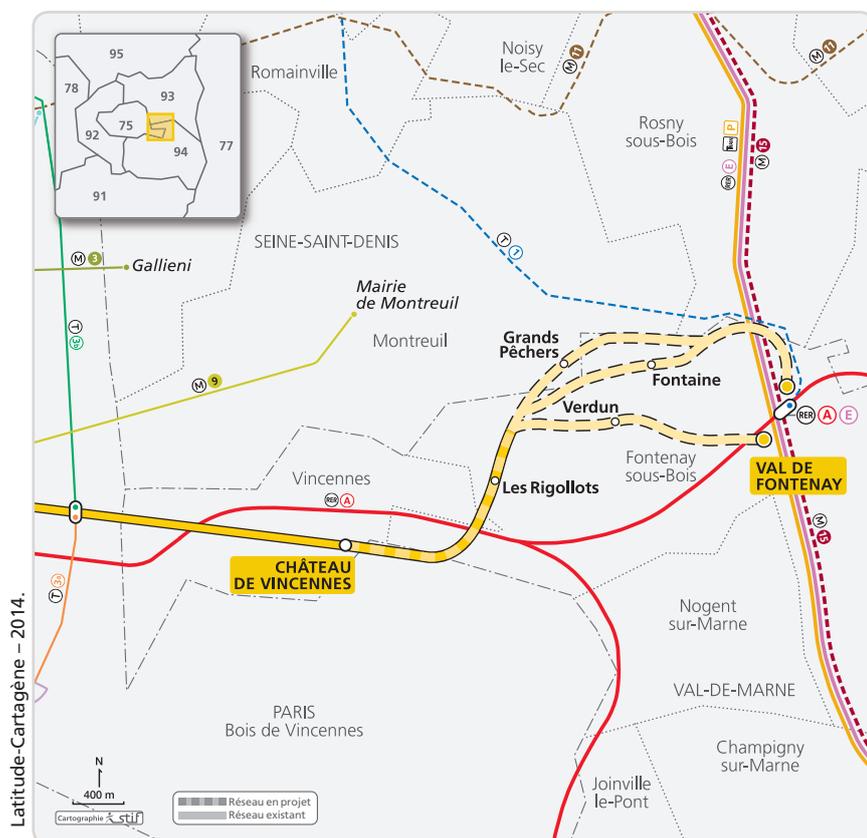
Avril 2014

Métro

Prolongement de Château de Vincennes à Val de Fontenay

Le projet

La ligne 1 relie actuellement La Défense à Château de Vincennes. Son prolongement à Val de Fontenay a notamment pour objectif de multiplier les correspondances entre la ligne 1 et les autres lignes de transport existantes ou à venir, de favoriser une mobilité durable et de conforter ce territoire stratégique au cœur de l'agglomération par une articulation optimisée entre le prolongement de la ligne et les projets d'aménagement.



Les chiffres-clés

Entre **6,1** et **7,3 km** de prolongement pour **3** stations supplémentaires

60 000 à **110 000** voyageurs attendus/jour sur le seul prolongement

90 000 à **98 000** habitants et emplois desservis

Mise en service : d'ici à **2030**

Les bénéficiaires voyageurs

OFFRE

- Prolongement d'une ligne existante.
- Correspondances du prolongement avec des lignes existantes ou en projet : de nombreuses lignes de bus, les RER A et E, la future ligne 15 (tronçon Est de Rosny-Bois-Perrier à Champigny Centre), le prolongement du T1 à Val de Fontenay.

QUALITÉ DE SERVICE

- Régularité et fiabilité grâce à une ligne entièrement automatique depuis fin 2012.
- Fréquence de passage soutenue de 1 minute 45 secondes en heures de pointe.
- Accessibilité : nouvelles stations du prolongement et rames accessibles aux personnes à mobilité réduite.

INTÉGRATION URBAINE

- Prise en compte de la centralité régionale du Val de Fontenay (logements, emplois et commerces) et des centres-villes et pôles de quartiers tels que Les Rigollots à Fontenay-sous-Bois ou Les Grands Pêcheurs à Montreuil (densité en logements et commerces).

Le coût et les financements du projet

L'infrastructure

Le coût du projet est estimé à environ **900 M€** (valeur janvier 2012) selon le tracé choisi (hors matériel roulant complémentaire).

Les financeurs du projet

Les études de faisabilité, d'un montant de **400 000 €**, sont financées à hauteur de 70 % par la Région Île-de-France et 30 % par l'État.

Un financement complémentaire de **450 000 €** a été mis en place selon les mêmes règles (financement à hauteur de 70 % par la Région Île-de-France et 30 % par l'État) pour formaliser le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet, conduire les études techniques complémentaires et mener la consultation du public.

Le matériel roulant

Le coût du matériel roulant est estimé à **140 M€** à ce stade d'étude, quel que soit le tracé qui sera retenu à l'issue de la concertation.

L'exploitation

Les coûts annuels d'exploitation sont estimés à **17 M€** à ce stade d'étude, quel que soit le tracé choisi. Ils seront pris en charge à 100 % par le STIF.

Les acteurs

En tant que pilote de l'ensemble du projet, le STIF – l'Autorité organisatrice des transports en Île-de-France – veille au respect du programme, du calendrier et des coûts.

La maîtrise d'ouvrage de l'ensemble du projet est assurée conjointement par le **STIF** et la **RATP**.

Le calendrier

Les principales étapes :

— Décembre 2013

Approbation du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales

— 2014

Consultation du public

— Horizon 2030

Mise en service