

Le Parisien, 03.11.2011

MÉTRO

# Les premières rames automatiques roulent sur la ligne 1

Ce matin, les huit premières rames nouvelle génération de la ligne 1, toutes automatiques, sont inaugurées à La Défense (Hauts-de-Seine). Une révolution technologique sur cette ligne qui, depuis cent onze ans, fend la capitale en deux. Aujourd'hui, elle rallie les tours du premier quartier d'affaires d'Europe, à l'ouest, à l'ancienne demeure de Charles V à Vincennes, à l'est. La plus ancienne ligne du métro parisien sera aussi, d'ici à la fin de l'année prochaine, la plus modernisée de tout le réseau : l'ensemble de ses rames fonctionnera sans chauffeur, de façon entièrement automatique. Comme la ligne 14, aussi baptisée Météor, entre Saint-Lazare et Olympiades. « Sauf que la ligne 14 a été conçue en automatique dès le départ, tandis que sur la ligne 1, les travaux ont été menés sur site sans réelle interruption de trafic », précise-t-on à la RATP qui évoque de ce fait « une première mondiale ».



Premiers tours de roues ce matin pour les toutes nouvelles rames entièrement automatiques qui vont désormais sillonner la ligne 1 d'est en ouest, de Vincennes à La Défense (Hauts-de-Seine).

(RATP/DENIS SUTTON)

## Régularité et sécurité

Après ces 8 premières rames, 41 autres suivront le mouvement d'ici à la fin de l'année prochaine. Ce qui change pour les quelque 725 000 voyageurs empruntant quotidiennement ce trajet ? « La régularité et la fluidité de la ligne, assure la RATP

Avec un trafic plus cadencé. » Une fois l'automatisation complètement achevée, on devrait même attendre quelques secondes de moins entre chaque rame aux heures de pointe. La RATP promet aussi « davantage de sécurité, avec la présence de portes

palieres sur tous les quais ». Autre changement, d'ambiance cette fois, à l'intérieur des voitures. Exit la déco bleu-gris, les pas pressés fouleront désormais un sol couleur brique et avec un peu de chance pourront s'asseoir sur des sièges aux rayures multi-

colores. Côté atmosphère, une « ventilation réfrigérée » devrait alléger la promiscuité un peu trop chaleureuse de certains trajets. A bord, on trouvera aussi davantage d'informations sur le temps de parcours, le sens de la descente...

Une vraie vitrine aussi pour les milliers de visiteurs qui s'engouffrent sur cette ligne jaune aux dessertes hautement touristiques : les Champs-Élysées, le Louvre, le Marais... sans oublier les deux terminus.

GAËTANE BOSSAERT

## Inquiétude autour du prolongement vers Fontenay

Le prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Fontenay-sous-Bois verra-t-il le jour ? Inquiets, élus et associations viennent d'apprendre le retrait de l'Etat du financement des études sur ce prolongement. Réclamé depuis les années 1930, ce prolongement de ligne, qui devrait aller jusqu'à Val-de-Fontenay, semblait en bonne voie depuis que l'étude de faisabilité avait été inscrite dans le contrat de plan

Etat-région 2007-2013. « Mais je viens d'apprendre que l'Etat serait prêt à se désengager du financement », regrette Jean-François Voguet, maire PC de Fontenay, dans un courrier envoyé au préfet. La 4 juillet, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) a pourtant lancé des études estimées à 807 000 €, que la région règle à 70 % et que l'Etat devait cofinancer à 30 %. La région risque donc de devoir financer seule la

totalité des études. « C'est un symbole fort, cela montre que notre projet n'est pas du tout prioritaire pour l'Etat, regrette Jean-Simon Meyer, président de l'association Métro aux Rigollots (du nom du quartier jusqu'où le métro devait être prolongé au départ). Nous avons bien peur que ce retrait de l'Etat retarde encore la réalisation du prolongement. »

LAURE PARNY

## CLÉS

- 207 millions de voyageurs par an sur la ligne 1.
- 49 rames.
- 25 stations.
- 16,5 km de ligne.
- 13 correspondances métro, RER, tramway T2 et bus.