

# Concertation sur le projet de modernisation ferroviaire du Val d'Orge

## COMPTE-RENDU DE LA VISITE- ATELIER

SAMEDI 4 DECEMBRE 2021

La rencontre a duré 3h. La visite s'est déroulée dans le secteur du passage à niveau n°23 et l'atelier, dans la salle Robert Barran à Brétigny-sur-Orge.  
21 personnes ont participé à la visite et 16 à l'atelier.

Le diaporama projeté se trouve en annexe du présent compte-rendu.

\*\*\*

### INTERVENANTS

#### Commission Nationale du Débat Public

- Isabelle JARRY, garante de la concertation

#### SNCF réseau, maître d'ouvrage

- Daniel SIGURET, SNCF Réseau IDF, directeur de l'opération
- Yann PESCHANSKI, SNCF Réseau IDF, chargé de la suppression du PN 23
- Céline PIERRE, SNCF Réseau IDF, chargée de la modernisation du plan de voies

#### ANIMATION DE LA REUNION

- Hélène PERLEMBOU, SYSTRA

#### REDACTION DU COMPTE-RENDU

- Christine PIGNARRE, SYSTRA

#### DEROULEMENT DE LA REUNION

- Introduction
- 1<sup>e</sup> partie : visite commentée du passage à niveau n°23
- 2<sup>e</sup> partie : ateliers de travail en sous-groupes thématiques
- 3<sup>e</sup> partie : restitution des sous-groupes
- Conclusion

## 1. INTRODUCTION

**Hélène PERLEMBOU, Systra, animatrice**, présente les représentants de la maîtrise d'ouvrage ainsi que Madame Isabelle JARRY, garante de la concertation. Elle présente le déroulé de la visite-atelier et procède à un rapide sondage à main levée sur le degré de connaissance du projet par les participants, pour adapter la présentation en conséquence. Elle précise que tous les avis et questions recueillis seront consignés dans le compte-rendu de la réunion et que toutes les questions posées sur le site internet de la concertation recevront une réponse.

**Daniel SIGURET**, directeur de l'opération, présente les objectifs et le calendrier du projet de modernisation ferroviaire du Val d'Orge.

*Pendant la visite, les participants ont chacun à disposition un audioguide leur permettant d'écouter les commentaires de SNCF-Réseau, une carte A4 du secteur permettant de faire des annotations et un visuel de l'aménagement prévu à cet endroit. Le plan de la visite est partagé dans le support joint à ce compte-rendu.*

### ❖ Temps d'échange portant sur le projet global

#### • Sur les aménagements ferroviaires

**Un riverain** demande les raisons pour lesquelles le projet n'envisage pas de faire passer les trains sur les voies passant sous le pont d'Essonville pour ensuite rejoindre le pont ferroviaire

**Un riverain** demande les raisons pour lesquelles le projet augmenterait le nombre de trains sur la voie V1 Tours.

**Un riverain** indique que des habitants de Dourdan de sa connaissance redoutent la fermeture de leur gare.

#### • Sur l'articulation des compétences entre SNCF Réseau et la Ville de Brétigny

**Un riverain** fait remarquer que la signalétique interdisant l'accès du pont d'Essonville aux poids-lourds est insuffisante. Il demande qui de la commune et de SNCF Réseau est responsable de ces aménagements et si une réinstallation est envisagée à court terme.

**Un résident du quartier Clause Bois-Badeau à Brétigny** demande des précisions sur ce qui relève de la Ville de Brétigny et de la SNCF concernant les aménagements proposés dans le projet.

**Un riverain** regrette l'absence de représentants de municipalité à la visite-atelier et demande si une invitation leur a bien été adressée.

**Un riverain** demande si des murs antibruit seront mis en place.

## RÉPONSES DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

#### • Sur les aménagements ferroviaires

**Daniel SIGURET, SNCF Réseau**, précise que les trains en direction de Dourdan doivent emprunter la voie V1 Tours pour rejoindre le viaduc ferroviaire (saut-de-mouton), et ce pour des raisons de déclivité. En effet, une rampe trop importante ne permettrait pas aux trains de rejoindre le saut-de-mouton. Il

précise que pour atteindre la zone de retournement, tous les trains devront nécessairement emprunter le viaduc ferroviaire (saut-de-mouton) situé sur la voie V1 Tours.  
Il indique que la fermeture de la gare de Dourdan n'est pas envisagée par la SNCF, comme en atteste le projet en cours de renouvellement du poste de signalisation.

- **Sur l'articulation des compétences entre SNCF Réseau et la Ville de Brétigny**

**Yann PESCHANSKI, SNCF Réseau**, indique que les aménagements présentés aujourd'hui dans le secteur du passage à niveau n°23 sont proposés par SNCF Réseau et que la commune sera propriétaire des ouvrages à l'issue du projet. Il précise que les aménagements envisagés peuvent être amenés à évoluer à la suite de la concertation grâce aux échanges avec le public. Il espère pouvoir collaborer avec la municipalité sur ces questions pour parvenir à adapter au mieux le projet aux réalités locales. Il signale que c'est la Ville de Brétigny – ou Cœur d'Essonne agglomération – qui a la responsabilité de la signalétique poids-lourds. Il s'engage à transmettre la demande auprès des collectivités concernées.

**Isabelle JARRY, garante de la concertation**, confirme que la municipalité a été informée de la rencontre, comme en atteste le fait qu'elle ait pris un arrêté autorisant le stationnement dans le secteur immédiat du passage à niveau n°23. Elle regrette l'absence d'un représentant de la municipalité.

- **Sur les nuisances sonores**

**Yann PESCHANSKI, SNCF Réseau**, indique que l'étude d'impact acoustique en cours permettra de déterminer la nécessité de prendre des mesures de protection phonique – écrans ou murs acoustiques, conformément à la réglementation en vigueur.

## 2. VISITE COMMENTEE DU PASSAGE À NIVEAU N°23

### Passage à niveau n°23 : Nouvel ouvrage – rond-point, 1<sup>er</sup> arrêt

**Yann PESCHANSKI, chargé de la suppression du passage à niveau n°23**, présente les aménagements envisagés sur cette section. Un visuel est partagé dans le support joint à ce compte-rendu.

- ❖ **Temps d'échange**

- **Sur les caractéristiques techniques de l'ouvrage envisagé**

**Un riverain** demande des précisions sur la largeur de la chaussée envisagée sous la voie ferrée.

**Un participant** estime très élevé le risque d'accrochage entre véhicules dans le virage dans le passage sous la voie ferrée, car la courbure lui semble trop raide. Il recommande de prévoir une largeur de 4 mètres minimum.

**Un riverain** désigne l'accumulation de voitures au niveau du rétrécissement de la rue Jean Rongière. Il demande si la rue conservera son étroitesse à cet endroit après les travaux. Si c'est le cas, il estime que la fluidité gagnée par la suppression du passage à niveau ne sera d'aucun intérêt car les véhicules seront bloqués une centaine de mètres plus loin.

**Un habitant de la résidence des Lucioles** indique que les riverains s'opposent à l'augmentation du nombre de voitures dans la rue Jean Rongière.

- **Sur le pont des Cochets**

**Une riveraine** demande la suppression des passages à niveau 23 et 23 bis. Elle estime que le premier est très dangereux car certaines personnes le franchissent même quand les barrières sont baissées et

que le second nuit à la fluidité du trafic dans Brétigny. De plus, elle estime indispensable d'ouvrir l'accès au pont des Cochets pendant et après les travaux afin de faciliter les circulations entre les deux parties de la ville.

#### RÉPONSES DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

- **Sur les caractéristiques techniques de l'ouvrage envisagé**

**Yann PECHANSKI, SNCF Réseau**, précise que la largeur de la chaussée envisagée sous la voie ferrée est de 7,20 m, soit 3,60 m pour chaque sens de circulation. Il indique que SNCF Réseau a pris note des interrogations des participants portant sur la faisabilité de l'ouvrage passant sous la voie ferrée. Il rappelle que les aménagements présentés ont été étudiés par un bureau d'étude spécialisé, qui s'est appuyé sur les réglementations en vigueur, en tenant compte d'une vitesse de circulation limitée dans l'ouvrage projeté.

- **Sur le pont des Cochets**

**Yann PECHANSKI, SNCF Réseau**, propose de revenir sur ce point lors de l'atelier qui va suivre.

#### Bande herbeuse : arrivée de la voie sous rail, 2<sup>ème</sup> arrêt

**Yann PECHANSKI, chargé de la suppression du passage à niveau n°23**, présente les aménagements envisagés sur cette section.

- **Sur les caractéristiques techniques de l'ouvrage envisagé**

**Une riveraine** demande si la nouvelle voie inclura des trottoirs des deux côtés pour les piétons.

**Un participant** s'inquiète des risques d'inondation de la chaussée de l'ouvrage envisagé, puisqu'elle se situe à un niveau inférieur à 1m30 par rapport à la route.

**Un riverain** estime ironiquement que la future voie, avec sa pente et son virage très resserré, sera le terrain de jeu idéal des amateurs de skateboards.

**Un riverain** demande des précisions sur la hauteur du pont pour les véhicules et pour les piétons.

**Maryvonne NOEL, présidente de l'association d'usagers du RER C CIRCULE**, indique que des réglementations en matière de cyclabilité s'appliquent à tout nouvel ouvrage. Elle précise qu'elles sont accompagnées de recommandations du CEREMA, expert technique au service du ministère de la Transition écologique et solidaire. A cet égard, elle estime insuffisante la hauteur de 2m20 prévue pour les piétons. Selon elle, le partage de la chaussée avec les voitures ne permet pas d'envisager une circulation sereine pour les vélos dans la section en pente de l'aménagement envisagé.

- **Sur le calendrier du projet**

**Une participante, ingénieure travaux**, demande à quelle étape d'avancement se situe le projet et quelles sont les évolutions possibles à ce stade.

#### RÉPONSES DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

- **Sur les caractéristiques techniques de l'ouvrage envisagé**

**Yann PECHANSKI, SNCF Réseau**, indique que le trottoir d'une largeur d'1m80, passant à 2m sous la voie ferrée, est prévu d'un seul côté de l'ouvrage. De l'autre côté est prévu un trottoir de 1m, réservé à la maintenance. Il précise que des études hydrauliques sont prévues et qu'il est également envisagé de mettre en place une pompe pour éviter toute inondation.

Il indique que le gabarit pour les véhicules est de 2m90 et de 2m20 pour les piétons. Il précise que la réglementation prévoit une certaine marge pour les véhicules, ce qui n'est pas le cas pour les piétons.

SNCF Réseau cherche à proposer le meilleur aménagement possible pour les vélos et précise que la rampe piétonne est définie selon la réglementation PMR et n'est à ce stade pas destinée aux circulations cyclables.

- **Sur le calendrier du projet**

**Yann PECHANSKI, SNCF Réseau**, indique que le projet est en phase d'avant-projet, qui durera toute l'année 2022. La maquette 3D de l'aménagement a été réalisée par un bureau d'étude dans le cadre d'une étude préliminaire. Il ajoute que les contributions de la concertation seront étudiées pour adapter au mieux le projet.

### Rue Jacques Denis : présentation de l'insertion de la voie sous rail, 3<sup>ème</sup> arrêt

**Yann PECHANSKI, chargé de la suppression du passage à niveau n°23**, présente les aménagements envisagés sur cette section.

Compte tenu de la dégradation des conditions météorologiques (pluie et froid), il a été proposé au public de reporter les questions au temps d'atelier.

## 3.ATELIER DE TRAVAIL EN SALLE

Voir diaporama projeté en pièce-jointe.

Vidéo de présentation de la maquette 3D, [disponible en ligne en cliquant sur ce lien.](#)

### ❖ Temps d'échanges

**Une habitante de Brétigny** considère que l'ouvrage prévu pour remplacer le passage à niveau 23 est irréalisable. Par ailleurs, elle estime que si le pont des Cochets a été construit à la même époque que le faisceau ferroviaire c'est parce qu'il était indispensable au fonctionnement de la ville. A cet égard, elle estime capitale sa réouverture pendant et après les travaux. Elle souhaite que les passages à niveau 23 et 23 bis soient supprimés, car elle estime le premier très dangereux en raison du fait que certaines personnes le franchissent lorsque les barrières sont baissées et que le second, qui dessert la Nationale 20, engendre d'importants ralentissements du trafic routier dans Brétigny.

**Un résidant de la cité des Lucioles** remercie SNCF Réseau pour l'organisation de la concertation. Il s'interroge sur le devenir du projet dans le cas où la commune s'opposerait aux aménagements proposés. Il espère que les propositions et les mises en garde partagées durant la concertation seront prises en compte pour que le projet soit le plus en adéquation avec le territoire.

**Un membre de l'association CIRCULE et riverain** s'inquiète de l'absence de continuité des circulations piétonnes entre les aménagements existants et l'ouvrage projeté. Dans la mesure où celui-ci n'aurait qu'un seul trottoir, il demande si un aménagement est prévu pour permettre aux piétons et/ou vélos, qui arriveraient du pont d'Essonville par le nord, de rejoindre le giratoire.

**Un riverain** considère que la documentation partagée par SNCF Réseau est incomplète et ne permet pas d'avoir une vision exacte des aménagements projetés. Il estime que ce manque est encore plus manifeste sur la page internet dédiée à la concertation qui propose uniquement deux pages de description du projet. A cet égard, il s'étonne que le dossier d'évaluation de l'étude d'impact, document public et comportant des éléments de compréhension, ne soit pas partagé sur la page Internet. Il regrette de ne pas disposer de documents techniques précis qui permettraient aux participants de faire des propositions plus constructives.

**Un riverain** estime que le nouvel ouvrage ne permettra pas de fluidifier la circulation mais de la déplacer de quelques centaines de mètres, au niveau des rues Alfred Leblanc et Jean Rongière. Il demande les raisons pour lesquelles il est impossible de ne pas réaliser les aménagements proposés.

**Maryvonne NOEL, présidente de l'association CIRCULE**, estime au nom de son association que le projet présenté en 2018 était meilleur que le projet présenté aujourd'hui. Elle rappelle que le maire de Brétigny s'est opposé au précédent projet, qu'il estimait aller à l'encontre des intérêts de la commune et de ses habitants. Elle estime que l'édile était en attente de compensations de la part de la SNCF. Elle regrette qu'à l'époque, en tant que Vice-Président en charge des transports au Département, il n'ait pas mieux défendu les intérêts des Essonnais. Malgré tout, elle souligne l'importance de la modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny pour améliorer la situation des usagers du RER C, estimant qu'elle ne cesse de se dégrader. Elle appelle les Brétignolais à soutenir le projet présenté par SNCF Réseau. Par ailleurs, elle estime que l'échec du projet de 2018 s'explique également par le fait que SNCF Réseau n'ait pas fait de proposition concrète portant sur la modification du plan de circulation de la ville. Elle demande donc à la maîtrise d'ouvrage d'être proactive dans les projections d'insertion urbaine du projet et dans la prise en compte des impacts sur le cadre de vie des Brétignolais. Dans le cas contraire, elle estime qu'aucune autre structure ne s'en chargera car ni la mairie de Brétigny ni la Communauté d'agglomération Cœur d'Essonne ne disposent des ressources en interne.

**Une riveraine** insiste sur la nécessité de trouver une alternative à la fermeture du pont d'Essonville lors de la phase travaux et rappelle que la régénération du pont des Cochets est une priorité. Elle propose de partager les croquis qu'elle a réalisés sur les aménagements possibles du plan de circulation de Brétigny.

## RÉPONSES DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

### • Sur les futurs aménagements

**Daniel SIGURET, SNCF Réseau**, indique avoir confiance en l'expertise des ingénieurs ayant réalisé la maquette 3D de l'ouvrage projeté. Il précise que des études géotechniques et des relevés ont confirmé sa faisabilité technique. Il souligne que si la Ville de Brétigny s'opposait aux aménagements prévus, l'ensemble du projet serait remis en cause car, sans la suppression du passage à niveau, l'augmentation de la fréquence des trains dans le Val d'Orge est impossible.

**Yann PECHANSKI, SNCF Réseau**, confirme que l'ouvrage prévoit un seul trottoir d'un côté (sud) et qu'il sera donc nécessaire d'aménager au moins un passage piéton à sa sortie. Il précise que le projet proposé a été pensé pour avoir le moins d'incidences possibles sur la ville. Il rappelle qu'à ce stade, plusieurs options existent, tel qu'élargir le trottoir côté droit et supprimer celui côté gauche. Toutefois, il souligne que cette question relève du plan de déplacement global de la commune, qui dépasse les prérogatives de SNCF Réseau. Il précise que l'augmentation du nombre de trains rend obligatoire la suppression du passage à niveau, qu'il est donc impossible de réaliser le projet sans cette opération.

### • Sur le pont des Cochets

**Yann PECHANSKI, SNCF Réseau**, précise que le pont d'Essonville serait fermé sur une période de plusieurs mois pendant la phase de réalisation du projet. Il indique que l'étude de déviation montrera, entre autres, si la réouverture du pont des Cochets est une alternative pertinente. Il ajoute que des documents complémentaires sur le pont des Cochets – plan de l'ouvrage, photographies –, sont à disposition dans la salle.

### • Sur le plan de circulation de la ville de Brétigny

**Daniel SIGURET, SNCF Réseau**, constate que de nombreuses questions relèvent du plan de circulation de la ville de Brétigny et des possibilités de réouverture du pont des Cochets. Sur ces sujets, il indique qu'une étude de circulation pendant la déviation est envisagée et que des aménagements

pour renforcer la sécurité des vélos sont envisageables : circulation alternée, voie à sens unique, etc. Toutefois, il rappelle que ces questions et les réponses associées dépassent le périmètre de SNCF Réseau. En conclusion, il retient la nécessité de mener un travail collaboratif avec la commune et l'agglomération Cœur d'Essonne. Il indique que si SNCF Réseau est en mesure de partager des éléments pour accompagner la réalisation du plan de circulation de la ville, ce n'est pas son rôle de le réaliser.

- **Sur la documentation à disposition dans le cadre de la concertation**

**Yann PECHANSKI, SNCF Réseau**, précise que des documents seront mis prochainement à disposition sur la page internet du projet.

*Les participants sont invités à se répartir en sous-groupes pour débiter le travail en atelier. Chaque sous-groupe est auto-administré et désigne un rapporteur chargé de restituer en plénière les idées clés qui ressortent des échanges. Les participants disposent de grilles et de documents supports (diaporama de présentation du projet, plans du site en noir et blanc et photos aériennes du secteur).*

## RESTITUTION DU TRAVAIL EN ATELIERS

*Les grilles complétées lors du temps en sous-groupes sont reproduites en fin de compte-rendu.*

**Table N°1**

Le rapporteur de la table N°1 présente les idées clés de son sous-groupe :	
<b>Idées clés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Le projet est majoritairement inadapté à la cohabitation des différents modes de déplacement</b>, notamment aux débouchés des rue Alfred Leblanc et Jean Rongière.</li> <li>- <b>La continuité des circulations douces</b> entre le nouvel ouvrage et l'existant pose des difficultés : question de l'accessibilité au nouvel ouvrage, nécessité d'un détour.</li> <li>- Questionnement quant au <b>choix du giratoire</b> (en lien avec les deux points précédents) et <b>proposition</b> de réaliser un aménagement plus classique et plus large allant jusqu'à la rue Georges Guilpin</li> <li>- <b>Proposition d'élargir le trottoir sous le nouvel ouvrage</b> : soit en élargissant la passerelle du côté des voies, soit en recalibrant les deux trottoirs pour que le trottoir final soit suffisamment large.</li> <li>- <b>Inquiétudes quant à la faisabilité et à la sécurité du virage à 90°</b> tel que prévu par l'aménagement. Questions de la sécurité des vélos et de la possibilité technique de desserrer le virage.</li> <li>- <b>Demande de rouvrir le pont des Cochets.</b></li> </ul>

**Table N°2**

Le rapporteur précise que sa table se demande à partir de combien de véhicules par jour la suppression du passage à niveau n°23 ne serait plus nécessaire.

Le rapporteur de la table N°2, présente les idées clés son sous-groupe :	
<b>Idées clés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Problème de continuité des circulations des piétons</b> avec le trottoir unique.</li> <li>- <b>Le futur aménagement ne permet pas une circulation sereine des vélos</b> (visibilité, pente).</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Proposition de créer un passage piétons-vélos à l'extrémité nord du passage à niveau actuel</b> pour permettre leur passage entre le trottoir nord du pont d'Essonville et le futur carrefour.</li> <li>- La demande de faire le maximum pour <b>maintenir la circulation des piétons et des vélos pendant les 5 mois de fermeture du pont.</b></li> <li>- <b>Proposition de dévier</b>, pendant les travaux, l'un des deux sens de circulation : soit <i>via</i> le pont Anatole de France près de la gare, soit l'autre sens par le pont des Cochets.</li> </ul>
--	--

**Maryvonne NOEL, présidente de l'association CIRCULE** et membre de la table N°2, estime que la réalisation d'un passage piétons-vélos durant la première phase des travaux permettrait de résoudre le problème de la phase travaux et de libérer complètement l'emprise du chantier au sud.

### Table N°3

<b>Le rapporteur de la table n°3, présente les idées clés son sous-groupe :</b>	
<b>Idées clés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avec les aménagements tels que prévus, <b>la cohabitation entre les différents modes de déplacement sera très difficile.</b></li> <li>- <b>Proposition de faire une voie unique</b> pour les voitures : soit à sens unique, soit alterné.</li> <li>- <b>Proposition de faire un passage piéton sur le côté nord</b> : soit par un escalier pour les piétons, soit par un ascenseur pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite.</li> <li>- <b>Restauration du pont des Cochets</b> pour améliorer la circulation.</li> <li>- <b>Nécessité de mettre en place une signalétique</b> pour tous les modes de déplacements.</li> </ul>

## 5. CONCLUSIONS

**Hélène PERLEMBOU, animatrice**, remercie l'ensemble des participants de s'être prêtés à l'exercice. Elle indique que de nombreuses contributions ont été partagées ce jour et en résume les principaux points : la cohabitation des différents modes de déplacement, les questions autour du futur ouvrage (courbure, trottoir, sécurité), la réouverture du pont des Cochets pendant et après les travaux. Elle note des sujets portant sur la période après les travaux, notamment celui des écrans anti-bruit. Enfin, elle relève la demande de disposer de davantage de documents techniques sur le projet et des questionnements autour de l'articulation entre les prérogatives de la commune et de la maîtrise d'ouvrage.

Elle précise que cette réunion donnera lieu à un compte-rendu qui servira à alimenter le bilan de la concertation et enrichir les étapes ultérieures du projet. Elle rappelle les prochains rendez-vous de la concertation : la réunion en ligne du 15 décembre et la réunion de présentation du bilan du 18 janvier, à la salle Maison Neuve. Lors de cette dernière, SNCF Réseau présentera les enseignements qu'il retient de la concertation ainsi que ses engagements pour la suite du projet.

**Yann PECHANSKI, SNCF Réseau**, se réjouit que les participants se soient approprié le projet et aient cerné la difficulté de ne discriminer aucun mode de déplacement. Parmi les nombreuses contributions, il relève notamment le souhait d'améliorer la situation pour les vélos et pour les piétons. À cet égard, il indique que la suggestion d'aménager un passage souterrain pour les piétons côté nord sera étudiée. Il rappelle que ces échanges sont essentiels pour trouver les meilleures solutions et proposer un aménagement le plus adapté au territoire.

**Isabelle JARRY, garante de la concertation**, remercie l'ensemble des participants et salue la richesse des échanges. Elle précise que ces contributions sont précieuses car les participants, riverains et/ou



usagers des transports en commun, ont une expertise du territoire. Elle indique que dans ce projet les problématiques de SNCF Réseau sont intriquées à celles de la Ville. Aussi regrette-t-elle fortement l'absence d'un représentant de la municipalité. Elle invite les participants à mobiliser pour la réunion en ligne du 15 décembre. Elle rappelle la possibilité de poser des questions *via* le site internet du projet et précise que SNCF Réseau y répondra au cours de la concertation.

\*\*\*

- Réponses apportées par les sous-groupes aux questions de la grille de travail

### 1er temps : Le quartier du pont d'Essonville après la suppression du passage à niveau

Selon vous, quels sont les points forts du projet de suppression du passage à niveau présenté en concertation ?	
> Point de vue sécurité, fluidité, confort / de jour et de nuit ?	
<b>Pour les piétons ?</b>	<b>N°1</b> . Séparation sécurisée des voitures et des cyclistes
	<b>N°2</b> <i>pas de commentaires</i>
	<b>N°3</b> . Réduction des risques de traversée de voies (enfants, etc.)
<b>Pour les cyclistes ?</b>	<b>N°1</b> <i>pas de commentaires</i>
	<b>N°2</b> <i>pas de commentaires</i>
	<b>N°3</b> Réduction des risques de traversée de voies par les vélos
<b>Pour les automobilistes ?</b>	<b>N°1</b> <i>pas de commentaires</i>
	<b>N°2</b> <i>pas de commentaires</i>
	<b>N°3</b> . Réduction du risque d'accidents entre les voitures et les trains . Réduction des traversées dangereuses
<b>Pour les personnes à mobilités réduite ?</b>	<b>N°1</b> <i>pas de commentaires</i>
	<b>N°2</b> <i>pas de commentaires</i>
	<b>N°3</b> . Conception plus adaptée pour les personnes à mobilité réduite
<b>Autres modes de déplacement ?</b>	<b>N°1</b> <i>pas de commentaires</i>
	<b>N°2</b> <i>pas de commentaires</i>
	<b>N°3</b> <i>pas de commentaires</i>
<b>Pour la cohabitation de ces différents modes ?</b>	<b>N°1</b> <i>pas de commentaires</i>
	<b>N°2</b> <i>pas de commentaires</i>
	<b>N°3</b> <i>pas de commentaires</i>
Selon vous, quels sont ses points faibles ? Ses axes d'amélioration ?	
> Point de vue sécurité, fluidité, confort / de jour et de nuit	
<b>Pour les piétons ?</b>	<b>N°1</b> . Giratoire dangereux, anxiogène . Trottoir peu large sur le pont d'Essonville . Rallongement important du temps de parcours
	<b>N°2</b> . Passage piéton d'un seul côté de la nouvelle voie routière
	<b>N°3</b> . Trajet plus long et plus dangereux (proximité des voitures, etc.) . Pas de continuité de circulation pour les piétons : obligation de changer de trottoir . Trottoirs trop étroits
<b>Pour les cyclistes ?</b>	<b>N°1</b> . Cohabitation avec les automobilistes insuffisamment prise en compte
	<b>N°2</b> . Longueur de la montée entre le futur pont-rail et le pont d'Essonville : les vélos « ralentiront » les voitures

	<b>N°3</b>	. Aucun aménagement cycliste (marquage au sol, etc.) . Manque de visibilité dans un secteur très emprunté (9000 véhicules/ jour) . Pente trop importante
<b>Pour les automobilistes ?</b>	<b>N°1</b>	. Attention aux camions qui pourraient être bloqués . Problème de courbure à 90°, risque de collision
	<b>N°2</b>	<i>pas de commentaires</i>
	<b>N°3</b>	. Virage, rayon de courbure . Manque de visibilité . Gabarits des véhicules dans les virages . Risque d'augmentation du trafic
<b>Pour les personnes à mobilités réduite ?</b>	<b>N°1</b>	. Trottoir peu large sur le pont . Allongement du parcours
	<b>N°2</b>	<i>pas de commentaires</i>
	<b>N°3</b>	. Pente et trottoir inadaptés (quel pourcentage de la pente ?)
<b>Autres modes de déplacement ?</b>	<b>N°1</b>	. Pas de voie cyclable pour les trottinettes
	<b>N°2</b>	<i>pas de commentaires</i>
	<b>N°3</b>	. Trottinettes (danger supplémentaire sur le trottoir pour les piétons, comment traverser ?)
<b>Pour la cohabitation de ces différents modes ?</b>	<b>N°1</b>	<i>pas de commentaires</i>
	<b>N°2</b>	. Giratoire totalement inadapté à tous les modes, sauf pour les véhicules motorisées
	<b>N°3</b>	. Très difficile : l'ouvrage prévu accentue tous les risques existants
<b>Vos suggestions pour remédier aux points faibles identifiés ?</b>		
<b>Pour les piétons ?</b>	<b>N°1</b>	. Etudier un aménagement de type carrefour plus traditionnel en allant jusqu'à la rue Georges Guilpin . Elargir le trottoir sur le pont d'un côté
	<b>N°2</b>	. Création d'une liaison piétonne entre le trottoir nord du pont d'Essonville et le futur carrefour <i>via</i> un souterrain à créer sous la voie de Dourdan, au nord du PN 23
	<b>N°3</b>	. Passage piéton avant la traversée des voies (feu, poussoir, signalétique) . Création d'un ouvrage au nord du pont pour une partie des usagers (escaliers, etc.)
<b>Pour les cyclistes ?</b>	<b>N°1</b>	<i>pas de commentaires</i>
	<b>N°2</b>	. Création d'une liaison vélo entre le trottoir nord du pont d'Essonville et le futur carrefour <i>via</i> un souterrain à créer sous la voie de Dourdan, au nord du PN 23
	<b>N°3</b>	. Revoir le plan de circulation : sens unique pour les véhicules et ajout d'une piste cyclable ? . Prévoir un axe sécurisé pour les cyclistes
<b>Pour les automobilistes ?</b>	<b>N°1</b>	. Réduire la courbure du virage
	<b>N°2</b>	. Possibilité de délester une partie du trafic du pont d'Essonville par le pont des Cochets et ainsi éviter d'avoir à supprimer le PN23 ?
	<b>N°3</b>	. Sens unique ? Alterné (feux ? Journée/ soir ?) . Remise en état du pont des Cochets
<b>Pour les personnes à mobilités réduite ?</b>	<b>N°1</b>	<i>pas de commentaires</i>
	<b>N°2</b>	<i>pas de commentaires</i>
	<b>N°3</b>	. Passage souterrain au nord et création d'un ascenseur (après le passage du pont)
<b>Autres modes de déplacement ?</b>	<b>N°1</b>	<i>pas de commentaires</i>
	<b>N°2</b>	<i>pas de commentaires</i>
	<b>N°3</b>	. Passage souterrain au nord et création d'un ascenseur (après le passage du pont)
<b>Pour la cohabitation de ces différents modes ?</b>	<b>N°1</b>	<i>pas de commentaires</i>
	<b>N°2</b>	. Conserver l'idée d'un carrefour : celui actuel du croisement de la rue Alfred Leblanc-Essonville fonctionne bien
	<b>N°3</b>	Passage souterrain au nord et création d'un ascenseur (après le passage du pont)

## 2ème temps : Le quartier du pont d' Essonville pendant les travaux

Quelles sont vos craintes et alertes pour la période des travaux ? Selon vous, à quoi SNCF Réseau et ses partenaires devront-ils être attentifs ?		
Pour les riverains ?	N°1	<i>pas de commentaires</i>
	N°2	<i>pas de commentaires</i>
	N°3	. Passage des camions pendant le chantier (nuisances sonores, etc.) . Déviations provisoires ?
Pour les piétons ?	N°1	<i>pas de commentaires</i>
	N°2	. Maintenir le passage des piétons
	N°3	. Déviations provisoires ? Proximité des engins de chantier
Pour les cyclistes ?	N°1	<i>pas de commentaires</i>
	N°2	. Maintenir le passage des vélos
	N°3	. Déviations provisoires ? Proximité des engins de chantier
Pour les personnes à mobilité réduite ?	N°1	<i>pas de commentaires</i>
	N°2	<i>pas de commentaires</i>
	N°3	. Déviations provisoires ? Proximité des engins de chantier
Pour les automobilistes ?	N°1	<i>pas de commentaires</i>
	N°2	. Déviation d'un des deux sens de circulation <i>via</i> le pont Anatole France et déviation de l'autre sens de circulation <i>via</i> le pont des Cochets
	N°3	. Trajet rallongé, augmentation du trafic
Autres modes déplacement	N°1	
	N°2	<i>pas de commentaires</i>
	N°3	
Pour la cohabitation de ces différents modes	N°1	
	N°2	<i>pas de commentaires</i>
	N°3	

Les modalités d'information : sur quels sujets informer A quelle fréquence ? Sur quels supports ?	
N°1	
N°3	<i>pas de commentaires</i>
N°3	

Idées clés	
N°1	<i>pas de commentaires</i>
N°2	. Création d'un passage piétons/ vélos côté nord du passage à niveau actuel . Maintenir le passage piétons/ vélos pendant la phase travaux
N°3	. Création d'un autre accès sur la partie nord pour les PMR, piétons et cyclistes . Mettre en place un sens unique ou circulation alternée pour la nouvelle voie sous rail . Être vigilant à la signalétique : sensibilisation des riverains pour la cohabitation des différents modes de déplacement