

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

COMPTE-RENDU DE LA REUNION D'OUVERTURE

LUNDI 22 NOVEMBRE 2021

La réunion a duré 2h30 et s'est déroulée salle Maison Neuve à Brétigny-sur-Orge.
Elle a accueilli 66 participants.

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 voie

Avec la participation de :

- Nicolas MEARY, maire de Brétigny-sur-Orge
- Marianne DURANTON, maire de Morsang-sur-Orge depuis 2020, vice-présidente de Cœur d'Essonne agglomération, conseillère régionale d'Île-de-France et administratrice d'Île-de-France Mobilités.

ANIMATION DE LA REUNION

- Hélène PERLEMBOU, SYSTRA

REDACTION DU COMPTE-RENDU

- Christine PIGNARRE, SYSTRA

DEROULEMENT DE LA REUNION

- Introduction
- 1^e partie : présentation du projet de modernisation ferroviaire du Val d'Orge et d'échanges avec la salle
- 2^e partie : ateliers de travail en sous-groupes thématiques
- 3^e partie : restitution des sous-groupes
- Conclusion

1. INTRODUCTION

Nicolas MEARY, maire de Brétigny, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et se réjouit de la tenue de cette première réunion de concertation sur la modernisation du site ferroviaire de Brétigny. Il précise que la concertation est organisée sous l'égide d'Isabelle JARRY, garante nommée par la Commission nationale du débat public, et que SNCF Réseau est le maître d'ouvrage du projet. Il rappelle la particularité de Brétigny d'être un carrefour ferroviaire et le lien historique qu'entretient la ville avec le train. Il précise que les travaux envisagés par le projet concernent autant Brétigny que l'ensemble des usagers du territoire car ils vont améliorer la desserte et la qualité de service de l'ensemble de la ligne C. Il signale que deux principes guident la municipalité depuis les premiers échanges avec SNCF Réseau : étudier avec bienveillance l'ensemble des projets et des réflexions présentés par les différents maîtres d'ouvrage ; tenir compte de l'impact sur la vie locale qu'un tel projet pourrait avoir. Il souligne l'enjeu capital que représentent les franchissements dans une ville séparée en deux par les rails, précisant que cette situation est d'autant plus problématique depuis la fermeture du pont des Cochets, qu'il souhaite voir restauré. Nicolas MEARY exprime sa satisfaction vis-à-vis du projet présenté, qu'il estime meilleur que les précédents. Il salue la prise en compte par SNCF Réseau d'une partie de ses remarques. Il rappelle que l'objectif de la concertation est d'écouter l'ensemble des points de vue : la Ville de Brétigny est très attachée à permettre à chacun de s'exprimer dans le respect de tous, condition nécessaire à une concertation efficace et constructive. Il salue Marianne DURANTON, maire de Morsang-sur-Orge, présente ce soir en tant que conseillère régionale et administratrice d'Ile-de-France-Mobilités, représentant Valérie PECRESSE sur la modernisation de la ligne C.

Isabelle JARRY, garante de la concertation, remercie l'ensemble des participants pour leur présence. Elle précise représenter la Commission nationale du débat public (CNDP), autorité administrative indépendante qui garantit le droit des citoyens à être informés sur les projets d'aménagement ayant des conséquences significatives sur l'environnement. Elle précise que SNCF Réseau n'avait pas l'obligation de faire appel à la CNDP pour cette version du projet dont la concertation relève du code de l'urbanisme, mais que le maître d'ouvrage a souhaité poursuivre le travail avec la garante nommée initialement, pour bénéficier d'un appui méthodologique.

Elle présente les principes de la CNDP :

- l'indépendance : la garante n'est pas liée aux parties prenantes ;
- la neutralité : la garante ne s'exprime pas sur le fond du projet ;
- la transparence : la garante veille à ce que l'information soit complète et largement diffusée.
- l'égalité de traitement : chacun a la possibilité de s'exprimer et de développer ses arguments, sans distinction de son poids politique, social, économique ou autre ;
- l'argumentation : tous les propos argumentés sont recevables ;
- l'inclusion : les modalités d'information et de concertation sont variées et permettent de toucher tous les publics concernés, y compris les personnes les plus éloignées des arènes publiques.

Elle enjoint les personnes qui le souhaitent à la contacter *via* son adresse email (isabelle.jarry@garant-cndp.fr) et s'engage à répondre rapidement.

Hélène PERLEMBOU, Systra, animatrice, présente la tribune et le déroulé de la réunion puis le cadre de la concertation (*cf. diaporama diffusé en réunion et joint au compte-rendu*). Elle procède à un rapide sondage à main levée auprès des participants pour adapter la présentation en conséquence et présente la rencontre en gare de Brétigny du 16 novembre, dont sont ressortis deux principaux thèmes d'échange et de contributions : l'opportunité que représente le projet de modernisation du Val d'Orge pour l'amélioration des circulations ferroviaires et routières, et la situation dégradée de la ligne C. 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.

Marianne DAURENTO, maire de Morsang-sur-Orge, conseillère régionale et administratrice d'Ile-de-France-Mobilités et chargée par Valérie PECRESSE, présidente de la Région Île-de-France, de la concertation sur le RER C, est très enthousiaste à l'égard de la dernière version du projet. Elle salue le programme d'opérations moins onéreux, plus pragmatique et dont l'horizon de mise en service semble plus atteignable. Elle souligne que l'augmentation de la fréquence des RER C dans

le Val d'Orge et l'amélioration des conditions de transport sont des sujets essentiels dans le cadre des réflexions du schéma annuel (SA) 2024 et plus encore pour la concertation à venir sur le schéma directeur de la ligne C. Elle souligne que, au même titre que l'arrivée du T12 et des travaux de Massy-Valenton, la modernisation ferroviaire du Val d'Orge est un élément structurant du schéma directeur. Elle ajoute que les financements seront plus simples à trouver si le projet est moins onéreux. Enfin, elle précise que des réflexions devront être menées avec la Communauté d'Agglomération cœur d'Essonne sur le pôle gare.

2. PRESENTATION DU PROJET DE MODERNISATION DU NŒUD FERROVIAIRE DE BRETIGNY

Voir diaporama projeté en pièce-jointe.

La vidéo de présentation du projet diffusée est accessible sur la page Internet du projet via ce lien¹.

❖ Temps d'échange

Un riverain demande des précisions sur le nombre exact de retournements supplémentaires que va permettre le projet et demande à quel moment de la journée ou de la nuit ils auront lieu.

Un riverain, usager fréquent du pont d'Essonville, exprime ses doutes quant à la pertinence de l'ouvrage prévu sous la voie ferrée à la suite de la suppression du passage à niveau 23. Il s'interroge notamment sur la faisabilité d'un virage à 90 degrés et doute du réalisme de la vidéo d'animation de la situation projetée (voir lien vers la vidéo ci-dessus), estimant que les véhicules représentés sont trop petits et la route trop large. Il ajoute être tout à fait favorable à la suppression du passage à niveau tel que présenté, mais regrette de ne pas avoir été informé du projet de 2018. Enfin, il demande s'il est possible de supprimer la ligne qui va vers Dourdan pour la faire passer au-dessous du pont en aménageant un nouveau quai de l'autre côté.

Gilles LECATRE, président de l'ADEMUB (Association pour la Défense de l'Environnement et la Maîtrise de l'Urbanisation à Brétigny-sur-Orge), demande des précisions sur le nombre de trains supplémentaires que va permettre le projet. Sur la suppression du passage à niveau, il s'étonne de ne voir ni piétons ni vélos dans la vidéo d'animation alors que de nombreux cyclistes empruntent cet axe. Il demande des éclaircissements sur les prévisions d'aménagement pour les circulations douces au niveau du futur ouvrage. Inquiet pour la sécurité des vélos notamment dans la partie montante, il enjoint à limiter la vitesse des voitures sur cette section. Par ailleurs, il s'interroge sur les possibilités de franchissement durant la phase chantier pour les personnes qui souhaiteraient aller du quartier Clause-Bois-Badeau à la zone commerciale, précisant qu'en cas de fermeture du pont d'Essonville, il ne reste que le pont Brossolette, déjà très emprunté. Aussi, il demande s'il serait possible d'aménager le pont des Cochets, au moins durant la phase travaux. Enfin, il indique qu'en tant qu'association, il participera à la concertation mais que pour l'instant son association attend des éléments plus précis en particulier sur les cotes, les pourcentages de pente et le taux de fréquentation. Sur ce dernier élément, il demande si des comptages ont été faits sur les voies routières concernées par le futur ouvrage.

Un riverain estime que la fluidité permise par la suppression du passage à niveau ne va pas régler la difficulté de circulation sur cette zone mais la déplacer en formant un goulet d'étranglement au niveau des rues Jean Rongière et Alfred Leblanc. De même, il relève l'absence de continuité entre le nouvel ouvrage – aux normes PMR - et les trottoirs de la rue Jean Rongière dont il souligne l'étroitesse. Il alerte sur la nécessité de prendre en compte le fait que cet axe est fortement emprunté par des collégiens à pied, en trottinette ou à vélo. Il demande si le pont sera toujours interdit aux poids-lourds après l'aménagement, quelle sera la superficie et la hauteur du garage de retournement et quels seront ses conséquences en termes sonore et paysager.

Un riverain de la voie V1 Tours craint que l'augmentation du nombre de trains ait des conséquences sur la valeur immobilière de son habitation et son confort du fait des nuisances liées au bruit

¹ <https://www.sncf-reseau.com/fr/modernisation-ferroviaire-valdorge>

supplémentaire. Il demande le nombre exact de trains qui vont passer chaque jour, une fois le projet réalisé. Par ailleurs, il émet de forts doutes à l'égard de la fluidité routière permise par la suppression du passage à niveau, précisant qu'à ce jour 1200 voitures circulent rue Alfred Leblanc en heure de pointe et que la saturation routière est causée par le feu tricolore situé au carrefour Babin. Il demande quels sont les aménagements prévus pour améliorer les conditions générales de circulation sur ce secteur.

Maryvonne NOEL, présidente de l'association d'usagers CIRCULE, remercie SNCF Réseau d'avoir organisé cette concertation qu'elle estime très précieuse et espère qu'elle sera suivie de collaborations pour permettre d'améliorer le projet. Elle regrette que le projet de 2018 n'ait pu aboutir, l'association le jugeant plus efficace en termes de retournement des trains. Plus globalement, elle déplore que SNCF Réseau n'ait plus suffisamment de moyens, qui plus est dans un contexte où le train s'avère une alternative indispensable à la transition énergétique. Elle estime que le nouveau projet n'augmente pas la fréquence des RER C mais permet simplement de revenir à un niveau de service égal à celui d'avant 2014.

Réponses de SNCF Réseau

- **Sur les retournements**

Daniel SIGURET, SNCF Réseau, indique que lors de la mise en service du tramway T12, les missions au départ de Versailles Rive Gauche Château s'arrêteront à Juvisy. Avec le projet de modernisation ferroviaire du Val d'Orge, ces missions iront jusqu'à Brétigny, leur terminus, et pourront se retourner tous les quarts d'heure à Brétigny. Le projet de modernisation ferroviaire du Val d'Orge offre également la possibilité de mettre en place une deuxième mission en heure de pointe du matin.

- **Sur la suppression de la ligne vers Dourdan**

Daniel SIGURET, SNCF Réseau, propose de répondre à la question lors du temps de travail en sous-groupe (cf. infra).

- **Sur les aménagements envisagés après la suppression du passage à niveau d'Essonville**

Yann PECHANSKI, SNCF Réseau, indique que la situation projetée du virage sous la voie ferrée a été étudiée par un bureau d'étude qui s'est appuyé sur la réglementation en vigueur pour les voitures.

Il précise que l'ouvrage reconstitue la situation actuelle du site, soit une route à deux fois une voie et un trottoir accessible aux personnes à mobilité réduite. Il confirme qu'à ce jour, l'aménagement ne prévoit pas de piste dédiée aux vélos car les contraintes physiques du site sont fortes : voies ferrées et présence d'une habitation. Néanmoins, il précise que SNCF Réseau a mesuré l'importance de ce sujet lors des échanges préalables à la concertation et qu'en conséquence, SNCF Réseau l'intègre à la réflexion. A cet égard, il indique que l'atelier de ce jour et celui à venir le 4 décembre permettront de recueillir les contributions et suggestions pour réaliser le meilleur aménagement possible.

Yann PECHANSKI, SNCF Réseau, indique que la continuité des aménagements ne relève pas des prérogatives de SNCF Réseau et précise que l'atelier qui va suivre permettra d'aborder cette thématique. Il indique que SNCF Réseau propose de travailler en collaboration avec la Ville de Brétigny pour prendre en compte du mieux possible les circulations dans leur globalité. Par ailleurs, il confirme que le futur ouvrage sera bien interdit aux poids lourds. Il partage la nécessité d'anticiper la signalisation en amont et en aval de l'ouvrage pour éviter qu'un poids lourd soit bloqué en-dessous.

- **Sur la phase travaux et la fermeture durant 5 mois du pont d'Essonville**

Yann PECHANSKI, SNCF Réseau, indique que SNCF Réseau prévoit de réaliser une étude de déviation pour évaluer la pertinence de restaurer le pont des Cochets en termes de report de trafic. Il ajoute que les premiers comptages effectués la première quinzaine de juillet 2021 ont dénombré 9000 véhicules dans les deux sens de circulation, ce qui est un chiffre conséquent et représentatif même s'il s'agit de la période estivale. Il explique que les comptages ont été réalisés pendant cette période car les phases successives de confinement ont restreint les possibilités.

- **Sur le nombre de trains supplémentaires**

Daniel SIGURET, SNCF Réseau, indique que le projet permet le passage d'une soixantaine de trains supplémentaires par jour sur la voie V1 Tours.

- **Sur le site de retournement**

Daniel SIGURET, SNCF Réseau, précise qu'il s'agit d'un espace constitué de voies ferrées où les trains arrivent et repartent dans l'autre sens. Il ajoute qu'un site de maintenance pour entretenir les trains sera éventuellement construit en face des locaux de l'armée, dans une zone à faible densité d'habitations.



Exemple de zone de remisage (ajoutée post-réunion)

Isabelle JARRY, garante de la concertation, indique que l'absence de concertation en 2018 s'explique par l'opposition du maire de Brétigny au projet. Elle estime compliqué d'organiser une concertation sur un projet qui n'a pas la faveur du maire, puisque dans ce cas le projet a peu de chance de voir le jour.

Nicolas MEARY, maire de Brétigny, rappelle que si le projet de modernisation ferroviaire de Brétigny est important pour le bon fonctionnement de la ligne C, son rôle en tant que maire est de veiller à la prise en compte de l'impact du projet sur la ville. A ce titre, il confirme s'être opposé au projet de 2018 car la suppression d'un franchissement aurait eu des conséquences trop lourdes pour la ville. Il souligne que si Brétigny accueille une gare et un nœud ferroviaire, il ne faut pas oublier que c'est aussi une ville. Enfin, il indique que le projet présenté aujourd'hui constitue une base de discussion sérieuse et ajoute que les ateliers permettront d'aborder les éléments à améliorer et à approfondir de manière concrète et constructive.

3. TRAVAIL EN ATELIERS

Les participants sont invités à se répartir sur les tables des deux thèmes proposés. Le 1^{er} propose d'échanger avec Daniel SIGURET et Céline PIERRE sur « le fonctionnement du site de Brétigny et son rôle dans l'exploitation ferroviaire du RER C ». Le 2^e a pour objectif de recueillir les contributions des participants sur « les circulations durant le chantier et après la suppression du PN 23 ». Pour ce thème, chaque 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 à compléter et de documents supports (diaporama de présentation du projet, plans du site et photos aériennes du secteur).

Thème n°1 – Le fonctionnement du site de Brétigny et son rôle dans l'exploitation ferroviaire du RER C

Préalablement à l'échange, Daniel SIGURET explique le contexte des opérations prévues en s'appuyant sur le schéma du plan de voies de Brétigny. Il localise notamment les aiguillages qui seront déposés et ceux qui seront posés, la voie V1 Tours, l'espace actuel de retournement des RER C et les futurs aménagements sur les emprises ferroviaires. Il précise que la configuration actuelle du secteur de retournement des RER C est inadaptée pour permettre aux trains de s'arrêter puis de redémarrer

rapidement. Le projet prévoit de changer la configuration des voies pour réduire ce délai. Pour permettre une présentation synthétique, les interventions des deux groupes du thème n°1 ont été réunies.

Thèmes des interventions des participants :

- **La mise en œuvre du projet** : le coût des opérations du plan de modernisation des voies et le stade d'avancement du projet.
- La possibilité de déplacer la **ligne V1 Tours vers Dourdan** de l'autre côté des voies et de réaliser un quai supplémentaire.
- Les conséquences de **l'augmentation de la vitesse des trains** de 30 km/h à 60 km/h sur l'accroissement du risque d'accident.
- Le **maintien des semi-directs du matin et du soir**. Le riverain souligne que ces trains sont très empruntés en heure de pointe du soir, à partir de 18h30.
- La capacité **des installations électriques actuelles** à soutenir l'augmentation de la fréquence des RER C. Le participant précise que sur la première mouture du projet en 2013, il avait été envisagé d'augmenter la capacité de certaines sous-stations électriques.
- Des précisions sur le **futur bâtiment de maintenance** : son fonctionnement et sa localisation. À ce sujet, une participante précise que tous les bâtiments de maintenance sont construits aujourd'hui selon les dernières normes environnementales en vigueur et qu'ils sont fermés.
- **Les travaux** : Le regret d'absence de coordination entre les différents prestataires lors des récents travaux il y a deux ans ; des demandes de précisions sur les voies routières qui seront utilisées pour le passage des engins pendant les travaux. Un riverain précise que lors des derniers travaux, les engins à chenilles déchargeaient sur la route car ils ne pouvaient pas s'engager dans la voie d'accès au chantier, occasionnant des dommages sur le trottoir.
- **L'aménagement du quartier après la suppression du PN 23** : un doute quant à la **faisabilité du nouvel ouvrage** remplaçant le passage à niveau. Le participant estime que la route n'est pas suffisamment large pour accueillir deux voies de circulation.
- Le **devenir des** employés des postes d'aiguillages quand ceux-là seront remplacés par un seul poste informatisé.
- **Le passage à niveau 23 bis** : des demandes d'explications sur son temps de fermeture.
- Un participant estime que la taille de la **zone humide** a diminué à la suite des travaux visant à la refaire.
- Des participants demandent si : les nouvelles rames seront en 1500volts continu ; pourquoi certains trains ont quatre voitures et d'autres huit.

RÉPONSES DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

• Sur la mise en œuvre du projet

Le volet de modernisation du plan de voies représente 350 millions d'euros sur l'enveloppe totale estimée. L'étude préliminaire pour le plan de voies est lancée et l'étude préliminaire pour la suppression du passage à niveau est réalisée et l'avant-projet vient de débuter.

• Sur le déplacement de la voie V1 Tours vers Dourdan

La réalisation d'un nouveau quai faisait partie du projet de 2018. La proposition de déplacer la voie n'est pas envisageable car elle nécessiterait de cisailer à niveau la voie provenant de Tours.

• Sur l'augmentation de vitesse des trains

Le projet d'augmentation de la vitesse sera présenté à l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) pour vérifier le respect de toutes les normes. L'augmentation de la vitesse des trains ne présente aucun risque, car il s'agit d'une zone de garage et des systèmes de sécurité garantissent l'espacement entre les trains.

• Sur le maintien des trains semi-directs

Ces trains semi-directs seront maintenus avec le projet. La gare de Savigny pourrait perdre une fréquence au quart d'heure à la suite de l'arrivée du T12. En effet les RER C ayant actuellement pour

terminus Massy devront s'arrêter à Juvisy tant que le projet de Modernisation Ferroviaire du Val d'Orge n'est pas réalisé.

- **Sur la puissance des installations électriques actuelles**

Les installations électriques seront suffisamment puissantes. Depuis 2013 une sous-station a été créée à Égly et une autre à Savigny.

- **Sur le bâtiment de maintenance**

Une place est réservée pour un futur bâtiment de maintenance dédié à l'entretien et aux réparations, dans une zone située face à l'emprise militaire. Le bâtiment mesurerait environ 250m de long et 8m de haut. SNCF Réseau ne dispose pas de tous les éléments car ses spécificités seront étudiées conjointement par Île-de-France Mobilités et Transilien. Le site de maintenance sera probablement réalisé à l'arrivée du nouveau matériel roulant. Le centre fonctionnera de jour comme de nuit.



Exemple d'un site de maintenance (ajoutée post-réunion)

- **Sur les travaux**

Les riverains seront informés avant le lancement du chantier. Un numéro d'accompagnement et une adresse courriel seront disponibles pour répondre à leurs questions et remarques.

Complément post-réunion : les accès à la base chantier seront étudiés dans la phase d'étude suivante. Dans un second temps, un diagnostic des impacts du chantier sera réalisé. SNCF Réseau s'engage à prendre des mesures pour limiter les impacts identifiés.

- **Sur le maintien des emplois existants**

SNCF Réseau prévoit que les employés soient repris sur le nouveau site ou mutés sur d'autres postes d'aiguillages.

- **Sur le passage à niveau 23 bis**

La durée de la fermeture du PN23 bis s'explique par le temps nécessaire au conducteur pour descendre de sa cabine et remonter dans le train pendant le retournement. Le projet de modernisation permettrait de réduire l'attente sur ce passage à niveau car le retournement des trains ne se ferait plus via le passage à niveau 23bis, ce qui augmenterait le temps de franchissement des voitures.

- **Sur les nouvelles rames**

Les rames seront bicourant (25 kV alternatif et 1500V continu).

- **Sur le nombre de wagons**

Ronan OHREL, directeur du développement du RER C, SNCF Transilien, indique que le nombre de voitures des trains diffère selon le jour et l'heure en fonction des besoins et est défini en lien avec Île-de-France Mobilités : les trains ont en principe huit voitures aux heures de pointe en semaine et peuvent passer à quatre voitures le weekend. La longueur de quai dans certaines gares étant limitée, le nombre maximum de voitures est limité.

Thème n°2 – Les circulations durant le chantier et après la suppression du PN 23

4. RESTITUTION DU TRAVAIL EN ATELIERS

Table N°1

Le rapporteur de la table N°1 présente les idées clés de son sous-groupe :	
Idées clés	<ul style="list-style-type: none">- Cohabitation entre les différents modes de circulation (vélos, piétons, automobiles) ;- Points de vigilance : flux importants, nombreux enfants en trottinettes, franchissement vers la zone d'attractivité de Maison Neuve ;- Circulation des modes doux : quelles alternatives pour éviter le nouveau rond-point ? (Proposition : passer en amont du rond-point pour relier cette nouvelle voie aux rues Rongière ou Leblanc) ;- Saturation au niveau du carrefour Babin ;- Doutes quant à la faisabilité de la giration quasiment à 90° (demande de précisions techniques sur ce point) ;- Interdiction du nouvel ouvrage aux poids-lourds : anticiper la signalisation et la communication bien en amont.

Table N°2

Avant d'exposer les idées clés, **la rapporteuse de la table N°2** fait part de son mécontentement vis-à-vis d'un ouvrage qui met au premier plan l'automobile et qu'elle estime non adapté aux piétons et aux cyclistes. Elle craint que ce projet ait de lourdes conséquences sur la circulation comme c'est le cas à Saint-Michel-sur-Orge.

La rapporteuse de la table N°2, présente les idées clés qui sont ressorties à l'issue de l'atelier :	
Idées clés	<ul style="list-style-type: none">- Dissocier clairement les différents modes de déplacement ;- Réserver des voies aux vélos, au minimum dans les parties en côte de l'ouvrage ;- Garantir la qualité des déplacements vélo-piétons pendant le chantier en réalisant un passage dédié ;- Privilégier l'Allée des Jardins pour les tracés les plus courts pour les piétons et les vélos ;- Remplacer le giratoire par un carrefour urbain à priorité à droite (suggestion : descendre jusqu'au niveau de la rue Georges Guilpin)

Une participante de la table N°2 ajoute qu'il serait nécessaire d'avoir un second franchissement durant les travaux pour éviter la saturation totale du centre-ville.

Table N°3

Le rapporteur de la table n°3, présente les idées clés qui sont ressorties à l'issue de l'atelier :	
Idées clés	<ul style="list-style-type: none">- Giratoire non adapté aux piétons et aux vélos ;- Persistance du goulet d'étranglement malgré la fluidification apportée par la suppression du passage à niveau ;- Restaurer le pont des Cochets- Repenser le plan de circulation global de la ville ;- Protéger les passages piétons.

Table N°4

Le rapporteur de la table n°4, présente les idées clés qui sont ressorties à l'issue de l'atelier :	
Idées clés	<ul style="list-style-type: none">- Interdiction du nouvel ouvrage aux poids-lourds : anticiper la signalisation et la communication bien en amont ;- Restaurer le pont des Cochets- Assurer la sécurité des piétons et des cyclistes ;- Réaliser une clôture sur les voies ferrées suffisamment haute pour éviter tout accident- Dédier un passage aux vélos et aux piétons pendant les travaux

5. CONCLUSIONS

Hélène PERLEMBOU, SYSTRA, animatrice, indique que cet atelier va permettre d'alimenter la réflexion de SNCF Réseau. 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.

Isabelle JARRY, garante de la concertation, remercie l'ensemble des participants pour leur présence ce soir. Elle rappelle qu'au terme de cette concertation elle rédigera un bilan qui intégrera l'ensemble des échanges, avis et suggestions. Elle invite le public à contribuer et à mobiliser les personnes de leurs cercles proches pour qu'ils participent à cette concertation. Elle donne rendez-vous au public le 4 décembre pour une visite de terrain sur le PN23 et un atelier.

Daniel SIGURET, SNCF Réseau, remercie également les personnes présentes ce soir pour leur participation. Il ajoute que les contributions du public permettront d'enrichir le projet. Il invite également les participants à donner leur avis sur le projet.

Nicolas MEARY, maire de Brétigny, souligne la convergence des remarques faites ce soir par le public avec celles qu'il avait émises lors des rencontres préalables avec SNCF Réseau. Il invite à suivre les recommandations de Mme JARRY : contribuer et inciter ses proches à participer. Enfin, il salue l'ambiance sereine, constructive et positive de la réunion de ce soir et remercie les participants d'avoir ainsi fait honneur à leur ville.