

Projet de création d'une passerelle piétonne en gare de Villeneuve-Saint-Georges – Concertation publique

Compte-rendu de la réunion publique du 3 décembre 2024

Date : Mardi 3 décembre 2024, de 19h à 20h15

Lieu : Gymnase Jules Ferry, 21 rue Henri Leduc, Villeneuve-Saint-Georges

Nombre de participants : 28

Nombre d'interventions du public : 16

Intervenants :

- Sébastien BROCOLETTI, Directeur de projet, Direction Exécutive des Gares d'Île-de-France, SNCF G&C
- Michèle BATITI, Responsable de mission, AREP Environnement

Modération : Aurélie PICQUE, Parimage

Introduction

Philippe GAUDIN, maire de Villeneuve-Saint-Georges, introduit la réunion en indiquant que le projet de passerelle s'inscrit dans un projet plus global de réaménagement de la gare de Villeneuve-Saint-Georges, très attendu par les Villeneuvois et les Villeneuvoises. Il rappelle que la gare de Villeneuve-Saint-Georges est une des plus importantes d'Île-de-France, accueillant 29 000 voyageurs et plus d'une dizaine de lignes de bus. Cela implique une importante gestion des flux, c'est pour cette raison notamment que le projet de rénovation de la gare implique un élargissement du parvis de la gare en bordure de la RN6.

Il poursuit en indiquant que le cœur du projet présenté ce soir est la construction d'une passerelle piétonne donnant un accès direct aux quais aux usagers de la gare de Villeneuve-Saint-Georges.

Il conclut en indiquant que tout le monde attend impatiemment la rénovation de la gare. Il ajoute que ce lieu mérite toute l'attention des pouvoirs publics, de la SNCF et des autres partenaires. Tous sont réunis pour créer un projet le plus adapté aux usagers.

Aurélié PICQUE, modératrice, remercie Philippe Gaudin pour son intervention et indique que la présente réunion sera organisée en deux étapes : une présentation de la part de la maîtrise d'ouvrage des caractéristiques du projet puis un temps d'échanges dans lequel le public sera invité à poser des questions et exprimer son avis sur le projet.

Elle présente ensuite la tribune, composée de Sébastien BROCOLETTI, directeur du projet pour SNCF Gares & Connexions et Michèle BATITI, responsable de mission pour AREP environnement.

Présentation du projet

1. Le projet

Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C, remercie l'ensemble des participants pour leur présence. Il précise que la présente réunion publique s'inscrit dans la concertation publique ayant trait au projet de création de la passerelle piétonne en gare de Villeneuve-Saint-Georges. Cette passerelle permettra de traiter l'enjeu d'accessibilité des quais, aux personnes à mobilité réduite en premier lieu, mais également à l'ensemble des usagers de la gare utilisant des poussettes, des caddies, ou se retrouvant momentanément en situation de mobilité réduite.

Il indique que la passerelle permettra de raccorder l'entrée du bâtiment voyageurs côté RN6 jusqu'aux quais. De ce côté, ce sont deux escaliers mécaniques, un ascenseur et un escalier fixe permettra d'accéder à la passerelle. Les quais 3 et 4 bénéficieront également de ces aménagements. Côté berges de Seine, il indique que le choix d'aménagement n'est pas encore fixé. Trois options sont d'ailleurs soumises à la concertation du public.

Il poursuit en indiquant que le projet entend répondre à trois objectifs principaux :

- Renforcer l'accessibilité, afin de permettre à toutes et tous d'utiliser la gare quotidiennement ;
- Désaturer les quais, en répartissant les voyageurs sur les deux passages souterrains et la passerelle ;
- Sécuriser l'exploitation vis-à-vis des risques de crue.

Il ajoute que la gare est aujourd'hui fortement fréquentée, avec plus de 29 000 voyageurs par jour. En outre, une augmentation de la fréquentation est prévue dans les prochaines années, en raison d'une augmentation globale du trafic passagers sur les transports en commun sur voies ferrées. L'accès aux quais est aujourd'hui permis par deux souterrains. Un premier souterrain, au nord, desservant l'ensemble des quais depuis le bâtiment voyageurs et un second, au sud, desservant également l'ensemble des quais et le bâtiment voyageurs, mais donnant aussi un accès aux berges de Seine.

Il poursuit en décrivant les aménagements prévus pour la passerelle piétonne. Deux escaliers mécaniques, un escalier fixe et un ascenseur permettront de relier la passerelle au parvis côté bâtiment voyageurs et RN6. Il ajoute que dans un second temps, un réaménagement du parvis visera à le rendre plus grand et confortable, notamment pour les personnes en fauteuil roulant. Sur les quais principaux, des escaliers fixes et mécaniques et un ascenseur viendront donner accès à la passerelle.

Il décrit ensuite les caractéristiques de la passerelle. Cette dernière sera longue de 60 à 70 mètres en fonction du choix de la desserte côté Seine. Elle sera haute de 6,5 mètres par rapport au niveau des quais, afin de se situer juste au-dessus des caténaires. La passerelle sera large de 4,5 mètres en partie centrale, et élargie à 7 mètres sur ses extrémités, notamment pour accueillir les lignes de contrôles automatiques de billets. Il ajoute que ces extrémités, ainsi que les escaliers fixes et mécaniques, seront couvertes afin de protéger les équipements.

2. Les travaux envisagés

Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C, poursuit en présentant les travaux envisagés pour la construction de la passerelle piétonne. Il rappelle le contexte contraint de la gare, entre la RN6, dont le trafic routier est très important, et la Seine, épisodiquement en crue. En outre, l'accès aux berges de Seine depuis la RN6 ne peut se faire que par deux souterrains routiers d'une hauteur limitée de 3 mètres, ne permettant pas l'accès aux équipements et aux matériaux de chantier par voie routière. Par conséquent, il indique que l'approvisionnement se fera notamment par voie fluviale afin d'impacter au minimum l'exploitation de la gare et le trafic routier de la RN6.

Il précise que ce sont deux barges de 38 mètres à proximité de la zone de chantier et une barge de 79 mètres. La barge de 79 mètres permettra d'acheminer les équipements conséquents, comme la grue mobile ou les éléments préfabriqués de la passerelle. Il ajoute qu'à ce stade des études, il est envisagé de positionner cette barge à l'extrémité nord du parking, là où il existe déjà une cale d'amarrage.

Il poursuit en indiquant les impacts des aménagements chantier sur le parking côté berges de Seine. Plusieurs aménagements vont induire une certaine emprise sur le parking : une zone de livraison, stockage et prémontage des éléments, une grue mobile de 450 tonnes pour pouvoir gruter depuis le parking certains éléments de la passerelle, et enfin une plateforme de lancement des éléments du tablier de la passerelle.

Il décrit ensuite les mesures prises pour limiter les impacts des travaux sur l'exploitation de la gare. L'objectif étant de pouvoir maintenir au maximum la circulation ferroviaire et impacter les usagers le moins possible. Ainsi, pour remplir cet objectif, il indique que les travaux devront se dérouler de nuit et sur certains week-ends. Un système de communication des informations

travaux sera alors mis en place pour permettre aux usagers de prendre en compte les potentielles modifications d'itinéraires et des bus de substitution seront mis à disposition lors des fermetures ponctuelles de la gare.

Il indique ensuite les impacts des travaux sur les riverains. Il précise que l'objectif est de minimiser ces impacts, en termes de bruit, en termes de poussière et en termes de trafic routier sur la RN6.

Enfin, il précise les possibles impacts du projet sur son environnement. Seule une roselière de 170 m², située à l'extrémité nord du parking des berges de Seine, est identifiée comme une zone à protéger.

3. Le coût et le calendrier prévisionnel

Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C, poursuit sa présentation en présentant le coût et le calendrier du projet. Il indique que l'objectif est de réaliser l'ensemble des procédures administratives nécessaires sur les années 2025 et 2026, parallèlement aux études. Entre 2027 et mi-2028, il indique que se dérouleront les procédures d'appel d'offres et d'attribution du marché travaux. Ces phases déboucheront sur les phases travaux. Une première entre mi-2028 et mi-2031 verra la construction de la passerelle et une seconde entre mi-2031 et mi-2033 verra la réalisation des travaux de modernisation et de réaménagement de la gare. Il précise que la création de la passerelle est un préambule nécessaire à la réalisation de la seconde phase de travaux.

Il indique ensuite que le coût prévisionnel du projet de passerelle piétonne est de 50 millions d'euros. Il invite à relativiser ce coût important en indiquant que les 50 millions d'euros comprennent l'ensemble des travaux de la passerelle, des travaux préparatoires et des mesures d'informations mises en place durant cette phase. Il ajoute que le financement est porté par l'Etat à hauteur de 22,5%, de la Région Île-de-France à hauteur de 52,5% et de la SNCF à hauteur de 25%.

4. La concertation

Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C, poursuit en décrivant les modalités de la concertation. Cette dernière est organisée du 20 novembre au 20 décembre 2024. Une première phase en amont a vu la réalisation d'opérations de boîtage et de tractage afin de relayer l'information relative à la concertation. Une rencontre de proximité a eu lieu le 27 novembre 2024 en gare de Villeneuve-Saint-Georges afin de rencontrer directement les usagers de la gare pour relayer l'information et répondre à leurs questions. Il indique qu'une seconde rencontre de proximité aura lieu le 11 décembre au matin, sur le marché du parking des berges de Seine.

Il décrit ensuite les trois options d'aménagement de la passerelle côté berges de Seine. Il précise que cela n'est pas encore arbitré. Dans ce sens, il encourage le public à donner son avis :

- La desserte des berges de Seine par un ascenseur des escaliers fixes et mécaniques ainsi qu'une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite pour accéder au niveau de la piste cyclable. Il précise que les équipements seront au niveau de la piste cyclable afin

d'éviter l'impact des crues sur leur fonctionnement. La piste cyclable est située à 4 mètres au-dessus du niveau du parking, soit au niveau des plus hautes eaux connues ;

- La desserte des berges de Seine par un ascenseur, un escalier fixe ainsi qu'une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite ;
- La non-desserte des berges de Seine par la passerelle.

Enfin, il décrit les modalités d'information et de contribution du public mises en place dans le cadre de la concertation. Il indique dans un premier temps qu'un site Internet réunissant toutes les informations a été mis en ligne. Un dossier de concertation, permettant d'avoir d'importantes informations sur le projet a également été rendu disponible. Un dépliant, résumant les informations principales du projet a également été distribué. Parallèlement à ces supports d'information, une plateforme et un registre en mairie ont été mis à disposition pour permettre l'expression du public.

Aurélié PICQUE, modératrice, clôt ce temps de présentation et invite les participants à s'exprimer ou poser leurs questions.

Temps d'échanges

Un participant indique trouver le site Internet de la concertation bien fait, et invite les autres participants à s'y rendre notamment pour voir les schémas de la plateforme disponibles dessus. Par ailleurs, il regrette que la passerelle piétonne ne soit ouverte qu'aux usagers de la gare. Il aurait souhaité que cette passerelle soit ouverte à tous afin de faciliter le passage vers les berges de Seine. En outre, il remarque que les passages souterrains existants entre la RN6 et les berges de Seine sont peu accueillants, rebutant les piétons à les emprunter pour se rendre sur les berges.

***Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C,** indique que le projet vise l'accessibilité et la désaturation de la gare. En outre, le projet doit continuer d'assurer son herméticité, à l'instar des passages souterrains ayant des contrôles de billets à leurs extrémités. Il ajoute qu'il est impossible, en raison de la faible largeur des quais, d'installer des contrôles automatiques de billets sur ces derniers.*

Un participant souhaite avoir davantage de précisions sur l'occupation du parking des berges de Seine : l'espace et la temporalité. Il souhaite savoir dans ce sens si le parking sera toujours ouvert au public et si le marché sera maintenu.

***Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C,** indique que les travaux vont nécessiter d'importantes emprises sur cet espace. À ce stade des études, plusieurs zones sont prévues : une première zone de stockage tampon d'environ 400 m² au niveau de l'extrémité nord du parking et de la cale d'amarrage de la barge de 79 mètres et une seconde d'environ 1 000m² et accueillant les bungalows de chantiers, la grue et la plateforme de lancement au niveau des barges de 38 mètres.*

Il précise que l'objectif est de conserver, en collaboration avec Voies Navigables de France et la mairie de Villeneuve-Saint-Georges, un espace dédié au stationnement et au marché.

Il détaille ensuite la temporalité prévisionnelle des travaux qui devra être confirmée lors des études ultérieures notamment vis-à-vis des obtentions d'interruptions temporaires de circulations des trains nécessaires à la réalisation du projet qui seront demandées à partir de 2025 (3 ans avant le démarrage prévisionnel des travaux). Le début est aujourd'hui fixé à mi-2028. Il indique que mi-2028 correspond à la réalisation d'études d'exécution et de fabrication d'éléments. La phase la plus visible en 2029 sera la construction des nouveaux locaux électriques pour alimenter les nouveaux équipements mécaniques (escaliers et ascenseurs). Il précise que l'année la plus impactante pour les usagers est celle entre mars et août 2030 durant laquelle seront posés la passerelle et l'ensemble ses équipements (ascenseurs, escaliers fixes et escaliers mécaniques). Cette période de l'année correspond à celle où les risques de crue est le plus faible.

Il ajoute que l'ensemble des informations relatives aux travaux seront données au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Une participante demande le lien entre ce projet et celui présenté il y a 5 ans. Elle ajoute remarquer une similarité entre les visuels présentés aujourd'hui et ceux présentés alors. Par ailleurs, elle dit rejoindre la remarque précédente invitant à une ouverture de la passerelle à l'ensemble des piétons. Elle souligne l'importance de la question de l'accessibilité aux berges aux piétons et aux cyclistes, surtout dans le cadre d'intermodalité des modes de transport.

***Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C,** confirme qu'un précédent projet de rénovation du bâtiment voyageurs a effectivement déjà été étudié. Un appel d'offres avait eu lieu mais s'était révélé infructueux. À la suite de cet appel d'offres, l'intégralité du projet avait été revu, et intégré dans le projet global de création de la passerelle piétonne.*

Philippe GAUDIN, maire de Villeneuve-Saint-Georges, trouve dommage que le projet présenté ne propose pas un accès aux berges de Seine à l'ensemble des piétons, et non uniquement aux usagers de la gare. Il regrette que ce projet soit porté seulement par SNCF Gares & Connexions.

Par ailleurs, si la passerelle n'est pas ouverte aux piétons, il demande si le souterrain sud de la gare, reliant le bâtiment voyageur aux berges de Seine, ne pourrait pas être ouvert. Il souligne que ce projet ne va pas dans le sens d'une amélioration de l'accès aux berges de Seine aux habitants de Villeneuve-Saint-Georges. Dans ce sens, il n'estime pas nécessaire de desservir les berges de Seine grâce à la passerelle.

Un participant demande s'il n'est pas possible d'envisager une rénovation des souterrains routiers donnant accès à la Seine depuis la RN6 afin de les rendre plus accueillants aux piétons. Il dit comprendre la complexité d'ouvrir la passerelle à l'ensemble des piétons.

***Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C,** rappelle que l'objectif du projet est de proposer l'accessibilité à tous aux quais. Le projet doit toutefois prévoir l'herméticité de la gare, et notamment pour pouvoir la fermer la nuit. Les accès aux quais doivent dans ce sens être munis de contrôle de billets, aussi bien les souterrains que la future passerelle.*

Par ailleurs, il indique que les accès routiers souterrains et le parking ne sont pas situés sur le foncier appartenant à la SNCF. Ainsi, il n'est pas possible d'intégrer dans le projet ces aménagements.

Une participante se dit partisane d'une passerelle qui enjambe la RN6. Elle indique toutefois comprendre qu'il se n'agit pas d'un projet pouvant être porté par SNCF puisque étant au-delà du foncier leur appartenant. Elle alerte les politiques et les institutions concernés quant à l'intérêt de la réalisation d'un tel projet.

Une autre participante demande quelle est la plus-value du projet pour les Villeneuvois ou Villeneuvoises en tant qu'usager et en tant qu'habitant. Elle reconnaît que le projet permet de proposer une solution à l'enjeu des crues, mais souhaiterait savoir ce qui est prévu du point de vue de l'intermodalité et pour l'accès à la Seine.

***Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C,** indique que la passerelle va permettre une accessibilité à l'ensemble des voyageurs. De plus, à propos de l'intermodalité, il indique que le présent projet de passerelle prévoit l'intermodalité avec la desserte des bus devant le bâtiment côté RN6 et les options de desserte du parking côté berges de Seine y compris avec la seconde partie des travaux qui verra le recul du bâtiment voyageurs vis-à-vis de la RN6 et l'agrandissement du parvis. Un auvent sera construit afin de couvrir le parvis. Dans ce sens, ce projet sera une véritable amélioration du confort des voyageurs. La largeur du parvis permettra également l'accès aux équipements menant à la passerelle aux personnes en fauteuil roulant.*

Un participant rejoint ce qui a été dit à propos de l'importante emprise ferroviaire bloquant l'accès à la Seine au Villeneuvois et Villeneuvoises. Il dit qu'il pourrait être prévu, à l'instar de ce qui avait été réalisé à Juvisy-sur-Orge, la construction d'une deuxième passerelle, destinée celle-ci aux piétons.

Par ailleurs, il interroge la maîtrise d'ouvrage sur le rehaussement des quais 1 et 2, anormalement bas mais utilisés quotidiennement pas certains OUIGO et épisodiquement par le RER D. Il note que les quais 3 et 4 ont déjà été réhaussés.

Enfin, il indique trouver nécessaire la réalisation d'une des deux premières options d'aménagement pour la desserte côté Seine, notamment pour donner accès aux quais aux personnes à mobilité réduite. Il remarque que ces dernières se rendent à la gare surtout par voiture, et donc se garent sur le parking des berges de Seine.

***Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C,** confirme que les quais 3 et 4 ont déjà été réhaussés en prévision de l'arrivée du nouveau matériel roulant du RER D. Il indique que le rehaussement du quai 1 un enjeu qui sera pris en compte dans la réalisation de la deuxième partie des travaux. Il ajoute que l'ascenseur donnant accès à la passerelle depuis le parvis prévoira un arrêt intermédiaire au niveau du quai 1. Un accès direct depuis le quai 1 au parvis sera également envisagé.*

Il ajoute que le rehaussement du quai 2, qui est uniquement un quai de secours, est impossible car attenant aux voies de circulation de trains de gabarits exceptionnels (TEPE).

Un participant juge que l'état sanitaire de la gare et de ses abords est dans un état désastreux. Il dit être urgent de trouver une solution pour redonner une bonne image de la ville et d'une de ses portes d'entrée.

Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C, indique que des W.C. seront prévus dans le projet de réaménagement global de la gare. Il indique toutefois que SNCF ne peut rien faire sur les environnements de la gare.

Un participant se dit pour un équipement total de la desserte de la passerelle côté Seine. Il indique qu'il faut profiter des investissements actuellement présents pour réaliser cet aménagement et ne pas regretter quelques années plus tard, lorsque les investissements ne seront plus disponibles, de ne pas l'avoir fait.

De plus, il souhaite que soient pris en compte dans le projet des aménagements favorisant l'intermodalité cyclable. Il propose l'installation, côté berges de Seine, de stationnement pour les vélos.

Enfin, il souligne que, bien que le projet soit porté par SNCF, 75% des investissements sont publics. Dans ce sens, il remarque qu'il devrait être envisagé un accès pour l'ensemble des piétons. Il propose l'élargissement de la passerelle de quelques mètres et de la pose d'une séparation en son centre pour différencier une partie dédiée aux usagers et desservant les quais et une autre partie ouverte à tous reliant les berges de Seine au parvis de la gare.

Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C, reconnaît que favoriser l'intermodalité douce est une des composantes du projet. Dans ce sens, il confirme que les options de desserte de la passerelle au niveau de la piste cyclable du côté du parking des berges de seine favoriseraient la prise en compte des enjeux de mobilité douces et que les emprises sur le parking seine du débouché de la passerelle pourrait permettre d'implanter des arceaux pour stationnement vélos.

Par ailleurs, il indique que les quais sont trop étroits pour permettre d'implanter les lignes de contrôle automatique des billets sur les quais, ou pour implanter sur un seul côté de la passerelle les ascenseurs/EM/EF. Il n'est donc pas possible d'envisager une séparation de la passerelle en son centre.

Philippe GAUDIN, maire de Villeneuve-Saint-Georges, considère que le projet n'apporte pas assez de plus-value aux habitants de Villeneuve-Saint-Georges. Il souligne également qu'en raison de la restriction d'accès à la passerelle, les usagers du parking souhaitant se rendre en ville continueront d'emprunter les souterrains routiers. Il demande ce qui sera fait pour améliorer ces passages.

Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C, indique que le projet est pensé pour favoriser l'accessibilité vers les quais de la gare. Ces aménagements sortent du périmètre du projet et de l'emprise SNCF.

Un participant indique ne pas trouver cohérent d'ouvrir l'accès à la passerelle à l'ensemble des piétons. Il souligne que les infrastructures de la gare doivent d'abord être dédiées aux usagers de la gare. Il indique qu'en tant que Villeneuvois, il souhaiterait avoir accès aux berges de Seine, mais comprend, en tant qu'utilisateur de la gare que la priorité soit faite aux usagers.

Un autre participant indique rejoindre l'avis selon lequel l'ensemble des aménagements côté Seine doivent être réalisés, au lieu de regretter dans quelques années que cela n'ait pas été réalisé. Il souligne que les projets ayant trait à la gare doivent être pensés de manière plus transverse, en réunissant l'ensemble des parties prenantes, comme Transdev, Voies Navigables de France ou encore la ville de Villeneuve-Saint-Georges. Il regrette que le projet ne soit pas fait en relation avec l'ensemble des acteurs du territoire. Il constate qu'à la fin de travaux, il existera un véritable décalage entre la nouvelle gare et ses abords toujours anciens. Selon lui, une cohérence doit être apportée par une vision globale.

Un autre participant remarque que les travaux réalisés sur les quais il y a quelques années n'ont pas permis de les rendre agréables.

Par ailleurs, il demande pourquoi l'appel d'offres n'est pas anticipé afin de gagner l'an et demi entre fin 2026 et mi-2028 qui lui est dédié.

Autrement, il demande quand va être détruit la gare. Il demande pourquoi son réaménagement n'est pas présenté avec le projet de passerelle piétonne.

De plus, il demande quel est l'avenir du passage des années 1970. Il demande si la Région entend le couvrir.

Enfin, il demande comment vont s'introduire les escaliers mécaniques et fixes sur les quais. Il remarque que ces derniers sont très étroits et leur aménagement pourrait participer à contraindre d'avantage cet espace.

Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C, indique qu'il n'est pas possible d'anticiper l'appel d'offres. Les études détaillées doivent d'abord être réalisées. Leur réalisation prendra environ deux ans. De plus, le calendrier d'interruption du trafic nécessite trois ans d'anticipation.

Il souligne que plusieurs questions sortent du périmètre de la concertation actuelle sur le projet de passerelle piétonne. Il indique toutefois que la modernisation du bâtiment voyageurs de la gare et des abris des quais 3 et 4 et les contraintes d'étroitesse des quais entre bien dans la réflexion portant sur le projet global de réaménagement de la gare.

Un participant remarque que ne sont pris en compte que la gestion des flux. Dans ce sens, il regrette que la gare se transforme en halte ferroviaire. Il demande la création d'une salle d'attente et d'un hall pour être à l'abri.

Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C, indique que la reconfiguration de la gare qui est hors du périmètre de cette concertation entend bien maintenir une salle d'attente avec deux guichets. Cela doit être précisé dans les études ayant trait à la seconde phase de travaux.

Philippe GAUDIN, maire de Villeneuve-Saint-Georges, demande si le passage souterrain sous la RN6 sera maintenu.

***Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C,** précise qu'un escalier fixe sera maintenu entre le nouveau parvis de la gare vers le passage souterrain ville passant sous la RN6.*

Conclusion

Sébastien BROCOLETTI, directeur de projet, SNCF G&C, remercie l'ensemble des participants à la réunion pour leur présence et les questions posées. Il remarque que ces questions témoignent de l'intérêt porté au projet. Il souligne que les avis émis vont dans le sens d'un aménagement global de la desserte côté Seine. Il invite les participant n'ayant pas pu s'exprimer ou souhaitant poursuivre les échanges à déposer une contribution sur la plateforme disponible sur le site Internet du projet.