

GARE DE VAL DE FONTENAY

Concertation du 20 février au 24 mars 2017



SYNTHÈSE DU BILAN DE LA CONCERTATION



INTRODUCTION

LE PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION

Val de Fontenay est la première gare de l'est Francilien, accueillant les Trains-RER A et E et une dizaine de lignes de bus. **Cette position sera renforcée dans les années à venir** avec le développement de l'offre de transport et des projets urbains. Actuellement, elle connaît des dysfonctionnements issus de sa conception il y a 40 ans, qui ne répond plus aux besoins de déplacements présents et futurs.

Le projet de réaménagement de la gare de Val de Fontenay vise à améliorer le fonctionnement de la gare actuelle et à accompagner l'augmentation de trafic induite par le développement de l'offre de transport et la dynamique urbaine du secteur. Il poursuit **quatre objectifs** principaux :

- > **Réorganiser et agrandir** les espaces de la gare ;
- > **Aménager les abords** en cohérence avec les projets de développement portés par les collectivités ;
- > Améliorer la **qualité de service** pour tous les voyageurs ;
- > **Concevoir un projet phasé** afin de pouvoir tenir compte des calendriers des nouvelles lignes de transports et des projets urbains à Val de Fontenay.

Le projet de réaménagement de la gare de Val de Fontenay concerne **les espaces à l'intérieur de la gare** pour améliorer les circulations des voyageurs et les correspondances, et **les espaces aux alentours de la gare** pour faciliter l'intermodalité (piétons, vélos, bus, etc.).

Deux scénarios d'agrandissement et de réorganisation des espaces ferroviaires à l'intérieur de la gare sont envisagés : un scénario aérien et un scénario souterrain.

A ce stade des études, **le coût du projet est** estimé entre **213 et 240 millions d'euros** selon le scénario retenu. La partie intermodalité coûte **23 millions d'euros** quel que soit le scénario. La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le STIF.

LE TERRITOIRE DE PROJET

La gare de Val de Fontenay se situe à **Fontenay-sous-Bois**, à proximité des communes de Montreuil, Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne, Rosny-sous-Bois et Neuilly-Plaisance. Elle est fréquentée par des voyageurs en provenance de toute l'Île-de-France via les lignes de **transport desservant le secteur** (Trains-RER E et A et les lignes de bus).



LES PRÉCÉDENTES ÉTAPES

En novembre 2015, le STIF a engagé les études nécessaires à l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Ce dernier a été approuvé par le Conseil du STIF le 11 janvier 2017.



PARTIE 1 : DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du **20 février au 24 mars 2017** inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils d'information ont été mis en place.

Des **rencontres ont été organisées** pour permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

- > Une **réunion sur invitation** avec les acteurs du territoire (élus, acteurs socio-économiques, associations, opérateurs de transport), à Fontenay-sous-Bois le 23 février 2017 ;
- > Deux **rencontres avec les voyageurs** à la gare de Val de Fontenay (21 février et 21 mars 2017) ;
- > Deux **ateliers balades** dans et autour de la gare de Val de Fontenay, sur inscription (le 9 mars 2017 de 12h à 14h et de 17h30 à 19h30).

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers plusieurs supports¹ :

- > Une plaquette d'information (8 pages) ;
- > Un flyer ;
- > Une affiche de la concertation ;
- > Des panneaux d'exposition ;
- > Un site Internet dédié (<http://www.reamenagement-gare-val-de-fontenay.fr>) ;
- > Les comptes Twitter et la page Facebook du STIF ;
- > Un communiqué presse.

Le public a pu s'exprimer et donner son avis grâce à différents outils mis à sa disposition :

- > Un **formulaire de dépôt d'avis** en ligne sur le site Internet dédié (<http://www.reamenagement-gare-val-de-fontenay.fr>) ;
- > Des **coupons T**, volets détachables inclus dans la plaquette d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes lors des rencontres de terrain ;
- > Des **fiches avis** disponibles lors des rencontres de terrain.

Tableau récapitulatif du nombre et du type d'avis écrits et oraux recueillis pendant la concertation

Modalités d'expression des avis recueillis	Avis exprimés
Cartes T renvoyées par courrier	282
Avis déposés sur le site Internet	155
Prises de parole en réunion publique	37
Avis déposés lors des rencontres de terrain	16
Contributions	5
TOTAL	495

1. Voir en annexe n°1



SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation. Ils sont regroupés par thématiques, qui sont hiérarchisées selon leur occurrence. Les verbatim illustrent les propos. Non exhaustifs², ils proviennent de cinq sources : des cartes T, des prises de position lors des rencontres publiques, des fiches avis utilisées lors des rencontres voyageurs, des avis publiés sur le site Internet et des contributions écrites.

Lorsque les verbatim ont été prononcés par des élus ou des représentants associatifs, le titre auquel il ou elle s'exprime est précisé. Lorsque ce sont des paroles de citoyen, leur anonymat est respecté et la mention « un (ou des) participant(s) / contributeur(s) » est ajoutée.

Les réponses de la maîtrise d'ouvrage et/ou de certains partenaires apparaissant dans les encadrés orange sont issues des rencontres publiques et parfois du DOCP.

1. UN PROJET ATTENDU ET SOUTENU

1.1. Une opportunité du projet reconnue

De nombreux participants, ainsi que plusieurs acteurs du territoire (collectivités, acteurs économiques et associatifs) partagent l'opportunité du projet qu'ils estiment indispensable à l'amélioration de la gare Val de Fontenay. Quelques participants estiment toutefois qu'il est trop ambitieux ou coûteux.

1.2. Des objectifs partagés

Les participants qui soutiennent le projet partagent généralement ses objectifs, à savoir que :

- > le projet est indispensable dans un contexte de développement urbain et de raccordement de plusieurs projets de transports en commun à Val de Fontenay (Métros 1 et 15, Tram 1), lesquels devraient entraîner une forte hausse de fréquentation de la gare dans les années à venir ;
- > le projet améliorera les correspondances entre les Trains-RER E et A, ainsi que le confort et la sécurité des voyageurs, en remédiant à la saturation de la gare.
- > le projet sera une opportunité d'améliorer le lien entre les quartiers de Fontenay-sous-Bois aujourd'hui séparés par les infrastructures ferroviaires et autoroutières.

Le STIF indique qu'il souhaite travailler avec Immochan et la Ville sur la question du lien entre la gare et le centre commercial, et sur la complémentarité de l'offre.

2. La totalité des avis est disponible en annexe du présent bilan.

1.3. Des craintes exprimées sur l'ambition du projet au regard des enjeux urbains et de transport à venir

Plusieurs participants craignent que le projet de réaménagement de Val de Fontenay soit insuffisant s'il ne prévoit pas d'élargir les quais actuels du Train-RER E. D'autres s'inquiètent de la capacité du bâtiment voyageur ouest actuel à accueillir des usagers supplémentaires.

Le STIF explique que les quais du Train-RER E étant encastrés entre les voies de l'A86, élargir les quais du Train-RER E serait très coûteux et complexe en phase travaux. Par contre, dans les deux scénarios d'aménagement des espaces ferroviaires, il est prévu d'augmenter le nombre d'escaliers fixes et mécaniques et d'ajouter des ascenseurs, ce qui accroîtra le nombre de points de sortie sur les quais du Train-RER E et améliorera la fluidité.

2. L'INTERMODALITÉ

2.1. La gare routière et les bus

Plusieurs participants (dont beaucoup lors des ateliers balades à Val de Fontenay) soulignent le bon fonctionnement actuel de la gare routière et estiment qu'il est possible de la conserver en l'état. Beaucoup proposent toutefois de la doubler à l'est et à l'ouest de Val de Fontenay.

Le STIF indique que la réflexion sur le réaménagement de la gare routière est envisagée jusqu'à l'horizon de mise en service des Métros 1 et 15, puis à long terme. En effet, les travaux liés aux Métros 1 et 15, ne permettent pas d'envisager l'aménagement d'un espace pour l'accueil des lignes de bus sur ce secteur avant achèvement de ces travaux.

Plusieurs demandent un renforcement de l'offre actuelle de bus et la réorganisation de leurs parcours pour anticiper les afflux futurs de voyageurs à Val de Fontenay.

Le STIF indique que le travail fin sur les bus sera réalisé dans les phases d'études ultérieures. Il est possible d'affirmer à ce stade qu'il y aura davantage de bus pour répondre à la hausse de la fréquentation.

2.2. Les modes actifs (vélos, piétons)

Beaucoup de participants insistent sur la nécessité de développer un stationnement sécurisé, couvert et à proximité des accès de la gare pour les vélos, de type Véligo par exemple. Quelques-uns demandent l'extension du réseau Vélib jusqu'à Val de Fontenay. D'autres participants relèvent par ailleurs l'insuffisance actuelle des stationnements pour les vélos aux différentes entrées de la gare de Val de Fontenay.

■ **Le STIF** indique que les stationnements vélos sont envisagés au niveau de chaque accès de la gare (ouest, sud-est, nord-est) et de manière évolutive de sorte à répondre aux besoins identifiés par le STIF et aux prévisions du Département du Val-de-Marne. Les consignes vélos seront implantées, à l'est comme à l'ouest, de préférence dans les bâtiments voyageurs. Des stationnements de vélos libre-service pourront également être implantés au besoin.

Plusieurs participants demandent que le réaménagement de la gare Val de Fontenay soit l'occasion de mieux prendre en considération ses accès cyclables. Quelques-uns demandent en particulier que les nouvelles traversées est-ouest, en aérien ou en souterrain selon le scénario retenu, autorisent le passage des vélos.

■ **Le STIF** indique que le projet prendra en compte l'amélioration des accès cyclables à la gare. La question de la traversée en vélo est liée à celle de l'exploitation, qui n'est pas décidée actuellement. Si l'exploitation du lien est-ouest est assurée par la SNCF, les circulations cyclistes seront interdites dans la gare, pour des raisons de conflits d'usage. Les cyclistes seront dirigés vers l'avenue Louison Bobet, sur laquelle le Département du Val-de-Marne mène actuellement des études.

Plusieurs participants pointent les dysfonctionnements des cheminements piétons actuels, et insistent sur la nécessaire amélioration des accès piétonniers est et ouest à la gare, notamment en les élargissant.

■ **Le STIF** indique qu'un travail sur les cheminements piétonniers est proposé pour améliorer les liaisons intermodales, en particulier sur l'avenue Louison Bobet (RD143) en lien avec la future liaison bus « RN34 ». Un nouveau partage de l'espace public sur l'avenue des Olympiades pourra être proposé en partenariat avec la Ville de Fontenay-sous-Bois.

La création d'un accès direct au Trains-RER A depuis la place Général de Gaulle fait l'objet d'une demande récurrente de la part des participants. Quelques participants demandent également un accès direct depuis la gare vers le centre commercial.

■ **Le STIF** indique que la RATP étudie la faisabilité, pas encore démontrée à ce stade, de créer une sortie depuis le quai du Train-RER A direction Paris vers l'avenue du Val de Fontenay. Le projet actuel ne prévoit pas d'accès direct entre le centre commercial et la gare, mais des discussions auront lieu avec Immochan, intéressé par un tel accès.

2.3. Les projets en correspondance

Plusieurs participants attirent l'attention sur l'aménagement des correspondances entre la gare Val de Fontenay et les futurs Tram 1 et Métros 1 et 15. Quelques participants s'interrogent sur la localisation future des stations des Métros 1 et 15 et demandent à ce que les travaux des deux stations soient réalisés en même temps.

La principale demande formulée à propos de la correspondance entre le Tram 1 et les lignes de transport de la gare Val de Fontenay, est de rapprocher le terminus du Tram 1 de la gare.

- **Le STIF** indique que la localisation actuelle du terminus du Tram 1 a été décidée à une époque où le projet de réaménagement de la gare Val de Fontenay n'était pas envisagé. Le projet a été Déclaré d'utilité Publique le 17 février 2014, il n'est pas prévu de le modifier. Cependant, le terminus du Tram 1 se situera à 300 mètres environ du futur bâtiment voyageur au nord-est, soit environ 4 minutes de marche, ce qui facilitera les correspondances avec les Métros et Trains-RER.

Quelques participants demandent l'accélération des projets des Métros 1 et 15, et leur coordination avec celui de réaménagement de la gare Val de Fontenay, afin de répondre à la hausse du trafic à venir.

- **La Société du Grand Paris** indique collaborer avec le STIF et la RATP pour la cohérence technique des projets des nouvelles lignes de métro à leur arrivée à Val de Fontenay, et vise notamment à accélérer le calendrier de réalisation de la ligne 15 pour tenir l'horizon 2030 fixé par le Premier Ministre en 2013.

- **Le STIF** indique que les Métros 1 et 15 ont le même horizon de réalisation (2030), mais ne sont pas au même stade d'avancement : la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la ligne 15 a été prise le 13 février 2017, celle de la ligne 1 est attendue pour fin 2018. Le STIF souhaite rendre possible la concomitance des chantiers, et la réalisation du gros œuvre des deux stations en une seule phase chantier.

2.4. Les véhicules motorisés

Plusieurs participants s'inquiètent des capacités de stationnement automobile autour de la gare, compte-tenu de la hausse de fréquentation attendue à Val de Fontenay, et demandent la création d'un parking à proximité de la gare pour les voyageurs ne disposant pas d'une offre de transports en commun adaptée pour se rendre à la gare depuis chez eux. Certains évoquent l'importance de disposer de davantage de stationnements sécurisés pour les automobilistes. Quelques-uns craignent des nuisances pour les riverains en l'absence de stationnement suffisant.

- **Le STIF** indique que le stationnement des véhicules motorisés pourra être organisé en lien avec le parking d'intérêt régional 2, localisé du côté ouest de la gare Val de Fontenay. Enfin, il précise qu'à l'heure de pointe du matin, à l'horizon 2030, le taux des usagers arrivant à Val de Fontenay en transports en commun et finissant leur trajet en voiture sera proche de 0%, et que le taux des usagers venant en voiture prendre le train à Val de Fontenay sera de 5%.

Beaucoup de participants demandent la mise en place d'un dépose minute efficace devant la gare de Val de Fontenay.

- Le STIF indique que des déposes minute seront prévus à l'ouest et à l'est de la gare de Val de Fontenay dans le cadre du réaménagement.

3. ACCESSIBILITÉ, CONFORT ET SERVICES DANS ET AUTOUR DE LA GARE

3.1. Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Plusieurs participants soulignent la nécessité de prévoir plus d'aménagements dédiés aux personnes à mobilité réduite (ascenseurs, escaliers mécaniques, rampes, glissières). Quelques-uns pointent la mauvaise utilisation faite aujourd'hui des portillons dédiés aux personnes à mobilité réduite, qui lèse ces dernières.

- Le STIF indique que la gare est partiellement accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) à l'heure actuelle. Rendre l'ensemble des quais et des cheminements accessibles est l'un des objectifs du projet.

3.2. Confort en gare et sur les quais

Certains participants demandent une amélioration du confort sur les quais, notamment pour réduire le bruit et la pollution. Quelques-uns suggèrent la mise en place de murs antibruit.

- Le STIF indique que le projet actuel ne prévoit pas la pose de murs anti-bruit, mais que cette proposition va être étudiée.

3.3. Information voyageurs et signalétique

Certains participants font des recommandations sur les améliorations à apporter en matière de signalétique dans la gare (en hauteur, plus lisible, dédoublé dans le bâtiment voyageur et sur les quais, etc.). D'autres souhaitent que soit améliorée en priorité l'information sur le trafic en temps réel. Quelques-uns attirent l'attention sur des lieux qui méritent d'être mieux signalés depuis la gare (stationnement vélo, correspondances entre le Train-RER E et A, bus, ascenseurs, OFPRA...).

- Le STIF, dans le cadre du projet, veillera à la mise en place d'une information-voyageurs statique conforme au Schéma Directeur de l'Information-Voyageurs (SDIV) et d'un système d'information-voyageurs dynamique « en temps réel » intermodal.

3.4. Commerces et services en gare

Plusieurs participants ont formulé des suggestions quant aux commerces et services à développer en gare de Val de Fontenay. Certains suggèrent ainsi de favoriser l'installation de services divers (toilettes, guichet SNCF, zone fumeurs, ...), dont des services dédiés aux cyclistes. D'autres proposent de développer les commerces de proximité.

- Le STIF précise que quel que soit le scénario d'aménagement des espaces ferroviaires retenus, il est prévu de favoriser l'installation de commerces et de services dans les bâtiments voyageurs.

3.5. Intégration architecturale et paysagère de la gare

Certains participants déplorent l'aspect actuel de la gare, trop minéral, et proposent des aménagements architecturaux pour rendre la gare de Val de Fontenay plus agréable (plus lumineuse, plus de végétation, geste architectural fort).

4. LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES FERROVIAIRES

Beaucoup de participants s'expriment en faveur de l'un ou l'autre des scénarios d'aménagement des espaces ferroviaires. Deux tiers se sont exprimés en faveur du scénario souterrain et un tiers en faveur du scénario aérien.

- Le STIF précise que les 2 scénarios soumis à la concertation sont faisables techniquement et répondent aux objectifs du projet. Ils diffèrent selon des critères de fonctionnalités en matière de déplacements et de correspondances, d'intégration urbaine, d'impact des travaux, de phasage et de coût. Le STIF n'a pas émis de préférence de scénario à ce stade.

4.1. Un scénario aérien plus agréable mais qui allonge les temps de correspondance

Avant de se prononcer sur le scénario aérien, quelques participants ont souhaité savoir si la passerelle serait couverte ou s'il était possible de végétaliser son toit. La crainte qu'elle ne soit pas couverte a été pour certains participants un critère de choix en faveur du scénario souterrain.

- Le STIF confirme que la passerelle serait couverte ; l'Etat, gestionnaire de l'A86, impose pour des raisons de sécurité la couverture et la protection du passage aérien, qui pourrait se faire par des parois vitrées.

Les participants favorables au scénario aérien estiment qu'il :

- est plus agréable qu'un parcours en souterrain (luminosité, point de vue vers l'extérieur...) ;
- peut devenir un point de repère à Val de Fontenay, voire moderniser l'image du quartier en proposant un geste architectural ;
- est moins complexe en termes de lisibilité des cheminements et plus simple en termes de mise en œuvre, notamment parce qu'il n'impacte pas les sous-sols ;
- coûte moins cher ;
- est plus sécuritaire par rapport à un souterrain.

A l'inverse, certains considèrent que ce scénario présente plusieurs inconvénients :

- un fort impact visuel ;
- un dénivelé entre les quais et la passerelle trop important ;
- un allongement des temps de correspondances qui pourrait dissuader les voyageurs de l'emprunter ;
- un nombre insuffisant d'accès ;
- des difficultés d'entretien.

4.2. Un scénario souterrain avec de meilleurs temps de correspondance mais qui pose des questions de sécurité et de confort

Les participants favorables au scénario souterrain estiment qu'il :

- permet le bon fonctionnement des correspondances et de fait, la réduction des temps de parcours des voyageurs ;
- permet la bonne répartition des flux et offre une plus grande capacité ;
- propose moins de dénivelés que le scénario aérien, ce qui limite la gêne en cas de panne des ascenseurs ou des escaliers mécaniques ;
- permet une meilleure liaison entre l'ouest et l'est de Fontenay-sous-Bois ;
- apportera plus rapidement des améliorations, compte-tenu de son phasage ;
- facilite l'accès au centre commercial ;
- est un gage de sécurité pour les voyageurs.

Enfin, plusieurs participants disent soutenir le scénario souterrain, mais demande qu'un soin particulier soit apporté à le rendre confortable (lumineux notamment), animé et sécurisé.

A l'inverse, certains considèrent que ce scénario présente plusieurs inconvénients :

- l'insécurité, notamment dans le cas où le deuxième passage serait en libre accès ;
- la saleté ;
- la sensation de confinement qui peut compliquer la lisibilité des cheminements ;
- son coût ;
- son impact sur les circulations ferroviaires lors des travaux.

■ **Le STIF** indique que les souterrains seraient hauts, larges et bien éclairés dans le but de créer un sentiment de sécurité, renforcé par la présence de commerces et de services aux entrées est et ouest. Ils seraient dimensionnés pour assurer la double fonction urbaine et transport, en étant larges d'une dizaine de mètres environ.

Le STIF est conscient de la complexité de la réalisation d'un souterrain mais estime que la difficulté sera due essentiellement à la concomitance des chantiers (EOLE, gare Bry-Villiers-Champigny), qui aura des répercussions sur les circulations ferroviaires.

5. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

5.1. Calendrier

Plusieurs participants ont demandé d'accélérer la réalisation du projet pour éviter la saturation de la gare et permettre la concomitance avec la mise en service des lignes 1 et 15 du métro.

- **Le STIF** souhaite choisir un scénario avant l'été 2017, en prenant en compte les enseignements de la concertation. L'objectif est d'engager une première tranche d'opération avant 2020, qui devra être compatible avec le scénario final.

Quelques acteurs pointent l'urgence de mettre en œuvre des aménagements immédiats, dont un accès supplémentaire au RER A, sans attendre le réaménagement global de la gare de Val de Fontenay.

- **Le STIF** confirme la nécessité de mettre rapidement en place des solutions pour permettre à la gare de bien fonctionner avant 2030, et indique qu'il travaille avec la SNCF et la RATP pour apporter rapidement des améliorations sur le Train-RER A, de façon indépendante des Métros 1 et 15, notamment en créant des sorties supplémentaires côté est et ouest.

5.2. Coût et financement

Quelques participants pointent le coût du projet qu'ils estiment élevé, et s'interrogent sur son financement.

- **Le STIF** indique que le phasage du projet permet de lisser la dépense dans le temps. Par ailleurs, une enveloppe de 119 millions d'euros dans le contrat de projet Etat-Région (CPER), est allouée aux pôles de niveau 1, dont fait partie Val de Fontenay.

5.3. Concertation

Certains participants remercient la maîtrise d'ouvrage pour l'organisation de la concertation. Quelques-uns estiment que les modalités de la concertation auraient pu être complétées. Certains acteurs proposent des modalités pour poursuivre la concertation au-delà de sa durée réglementaire.

- **Le STIF** rappelle que l'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports qui ont également servi de supports de mobilisation : une plaquette d'information largement diffusée, un site internet du projet, des affiches dans les communes concernées et dans les transports transitant par Val de Fontenay. Les participants pouvaient déposer un avis via le formulaire d'avis sur le site Internet, via les coupons T attachés à la plaquette d'information boîtée dans le périmètre du projet, et s'exprimer lors des rencontres publiques.



LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

Sur l'opportunité du projet :

- > Un projet attendu et soutenu.
- > Des objectifs partagés d'amélioration des correspondances et de régulation des flux de voyageurs, dans la perspective des projets urbains et de transport en commun à venir.
- > Une crainte que le projet ne soit pas assez ambitieux au regard des évolutions urbaines et du réseau de transport en commun.

Sur les scénarios d'aménagement des espaces ferroviaires

- > Un scénario aérien considéré par certains comme plus agréable, permettant de créer un repère urbain, moins complexe à réaliser et moins cher.
- > Des passerelles perçues comme désavantageuses avec un fort dénivelé qui allonge les temps de correspondances.
- > Un scénario souterrain davantage soutenu notamment par les collectivités et les associations car offrant des temps de correspondance plus avantageux grâce à une meilleure répartition des flux et des dénivelés moindre.
- > Une attention particulière sur les questions de sécurité et de propreté liées aux souterrains.

Sur la mise en œuvre du projet

- > Une forte demande d'accélération du projet.
- > L'exigence d'une gestion concomitante des chantiers des Métros 1 et 15.
- > La demande d'une accélération du calendrier des chantiers des Métros 1 et 15.
- > La mise en œuvre de solutions immédiates pour répondre à des besoins qui ne peuvent attendre 2030 (amélioration des accès et des liaisons est/ouest, création d'un nouvel accès direct au RER A,...).
- > La demande de poursuivre les échanges après la concertation.

Sur l'intermodalité autour de la gare

- > Une demande de dédoublement de la gare routière et de renforcement de l'offre de bus.
- > Une forte attente d'amélioration des cheminements cyclables et piétonniers (sécurité, confort, lisibilité), ainsi que le renforcement d'une offre de stationnement sécurisé pour les vélos.
- > Le souhait d'un rapprochement du terminus du Tram 1.
- > Le besoin exprimé de déposes minutes efficaces et de la prise en compte des voyageurs qui viennent en voiture à la gare.

Sur l'accessibilité, le confort et les services dans et autour de la gare

- > Une prise en compte attendue de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- > Le souhait de plus de confort en gare et sur les quais (limitant le bruit et la pollution) et d'une amélioration de l'information voyageurs et de la signalétique.
- > Une approche favorable à l'installation de commerces et de services utiles aux voyageurs (commerces de bouche, guichets de vente).
- > Un effort architectural et paysager espéré pour rendre la gare plus agréable et attractive.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.