

Groupe de travail Austerlitz

Réunion du 22 février 2006

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Cabinet J.P. CAFFET		Denis ALKAN
Mairie de 13 ^{ème} arrondissement		M.-E. MIGNOT, Jérôme COUMET, Francis COMBROUZE
Cabinet de D. BAUPIN		Béatrice CHASLE
Direction de l'Urbanisme		Ioannis VALOUGEORGIS,
Direction de la Voirie & des Déplacements		Mireille BARGE, Michel LE BARS
SEMAPA		
Directeur Général		Michel DRESCH
Directrice Générale adjointe		Elisabeth ANTONINI
Direction de la Programmation et de l'Urbanisme		Elisabeth DUFLOS,
Direction des Infrastructures et Constructions		JL GERBENNE, F. VALOUR
Direction du Développement		Catherine BEYLAU, Paul BINET
AUTRES INSTITUTIONS		
SNCF		Dominique CHAUVEAU, François NOURRIT
RATP		M. ROYER, M. ROLLAND
Préfecture de Police		MM. ROTONDO, TRIQUET
Préfecture de Paris		JJ. MUR
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Cabinet MVA		Annie BAGLAND, Carine MEGUEULLE
Garant de la concertation		Gilbert CARRERE
Personnes qualifiées		Francis BEAUCIRE, Bertrand AVRIL, Arlindo STEFANI, Dominique BIDOU
BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Olivier SUDREAU

REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
SOS Paris XIII ^{ème}		Odile STASSINET
ADA 13		Ginette TRETON
Plate-forme des comités parisiens d'habitants		Représentée par Ginette TRETON
ESPACE 13		Thierry CATELAN
TAM-TAM		Fabrice PIAULT
Odyssée Lutèce	absent	Jean Georges CEP
Paris Banlieue Environnement	absent	Witold MARKIEWICZ
Locataires Fulton, Bellièvre, Flamand	absent	Dominique MACAIGNE
Association des usagers des transports		Jacques STAMBOULI
L'Ecologie pour Paris		Marie-Hélène LAURENT
Droits des piétons	absent	Sylviane AUTEBERT
Association des Locataires 91 quai de la Gare	absent	Jacques LIMOUSIN
APLD91	excusé	T. LEONARD
APARIS 13		MC. KORBER, Mme De LAVALLEE
13 O'QUAI	absent	Frédéric LEBEAUPIN
Vivre le nouveau 13ème	absent	Jean Michel PHILIPPON
Assoc. Acteurs Economiques PRG	absent	M. CLUZEL
CONSEILS DE QUARTIER		
Conseil de quartier n° 8		Maurice SEDES,
Conseil de quartier n° 4		Emmanuel LEGUY
Conseil de quartier n° 7	excusé	André MESAS, Claude AZZOLA

La séance est ouverte à 17 heures 45.

I. Présentation de l'étude du cabinet MVA

En introduction, **Ioannis VALOUGEORGIS** rappelle que l'étude présentée par le cabinet MVA a été menée à la demande des associations. Elle porte sur la possibilité de mettre en place une circulation à double sens sur les ponts Austerlitz et Charles-de-Gaulle, ce qui permettrait de maintenir le buffet de la gare d'Austerlitz en l'état malgré le report de la voie entrante du quai bas d'Austerlitz (berge) sur le quai haut.

Au préalable, **Ioannis VALOUGEORGIS** souligne les trois objectifs dont l'étude devait tenir compte :

- restituer les berges aux piétons, en conformité avec la politique de la municipalité actuelle. Cet objectif suppose de supprimer la voie entrante à deux files sur berge. Cette suppression, devant être autorisée par la Préfecture, n'est possible qu'à condition de réaliser une voie entrante au niveau du quai d'Austerlitz ;
- améliorer au carrefour quai d'Austerlitz / pont Charles de Gaulle le cheminement des piétons et des cyclistes ;
- faciliter la circulation des bus, tout en garantissant l'accessibilité à la gare d'Austerlitz.

La parole est donnée aux représentants du bureau d'étude MVA.

Annie BAGLAND constate la présence de tous les modes de transport dans le secteur étudié, celui du pont d'Austerlitz et du pont Charles-de-Gaulle. Piétons, vélos, transports en commun et automobiles particulières y circulent. Elle explique que la démarche de l'étude a consisté, dans le respect des objectifs rappelés par la mairie, à envisager un nouveau plan de circulation qui maintienne la continuité de l'accès à Paris depuis l'extérieur et qui garantisse la sécurité de tous les modes de déplacement.

1. Le scénario de référence

Dans ce cadre, un scénario de référence a été étudié : il envisage la situation en 2007 si les voies sur les quais bas n'étaient pas supprimées, tout en intégrant l'ensemble des projets d'aménagement déjà arrêtés dans Paris. Ce scénario repose sur une hypothèse de diminution du trafic global de 1 % par an qui semble assez optimiste pour ce secteur.

Par ailleurs, un scénario de base reprend le scénario de référence, tout en intégrant la suppression du trafic sur les quais bas et la circulation à double sens sur les ponts Austerlitz et Charles-de-Gaulle.

Carine MEGUEULLE expose le scénario de référence. Celui-ci prend en compte les divers modes de transport en présence.

- **les flux piétons**

Ils sont élevés autour des gares et en traversée de la Seine. Par ailleurs, les traversées de la place Valhubert sont particulièrement pénalisantes.

- **les cyclistes**

Ils peuvent circuler sur des itinéraires aménagés, sauf sur une section critique du quai de la Râpée entre le pont Charles-de-Gaulle et la place Mazas. Par ailleurs, les parcs de stationnement des gares sont saturés.

- **les transports en commun**

Ils circulent sur des voies spécifiques ou communes aux autres modes de transport. De fait, la desserte du secteur étudié est globalement satisfaisante.

- **les véhicules particuliers**

Leur place dans le scénario a été modélisée grâce à un logiciel spécial. De plus, les modifications suivantes ont été intégrées aux hypothèses de travail : la mise en service du mobilier 91, les aménagements liés au réseau vert, la fermeture du tube direct de la voirie souterraine des Halles et la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur les quais hauts. L'impact sur le trafic reste localisé dans le secteur étudié, sans grandes conséquences pour Charenton-le-Pont ou Ivry-sur-Seine. La mise en service du bus 91 implique une perte de capacité des boulevards de l'Hôpital et Diderot et du pont d'Austerlitz.

2. Le scénario de base

a. Aménagements envisagés

MVA a étudié un plan de circulation supplémentaire : le « scénario de base ». Par rapport au scénario de référence, il inclut la suppression de la circulation sur les voies du quai bas et la mise à double sens de la circulation sur les ponts. Il apparaît au final que l'impact de cette dernière mesure est limité pour les bus. En revanche, le report du trafic entrant du quai bas vers le quai haut supposerait le changement du sens de circulation d'une voie sur le quai d'Austerlitz et de deux voies entre la gare d'Austerlitz et la place Valhubert.

La mise à double sens de la circulation sur les ponts se traduit quant à elle par l'inversion d'une voie de circulation sur les ponts d'Austerlitz et Charles-de-Gaulle et sur l'avenue Ledru-Rollin, et par l'inversion du sens de la circulation sur une contre-allée rue Van-Gogh.

b. Conséquences sur le trafic

Le trafic qui emprunte le quai bas se reporte sur les quais hauts des deux rives de la Seine. En outre, le trafic du boulevard de l'Hôpital vers la gare de Lyon se reporte en partie sur le pont d'Austerlitz et l'avenue Ledru-Rollin.

Quatre principaux carrefours sont identifiés.

- **au nord du pont Charles-de-Gaulle**

Des augmentations de flux sont à prévoir, notamment dans la rue Van-Gogh en direction de la partie sud-est du quai de la Râpée et de cette partie du quai vers le pont Charles-de-Gaulle. En parallèle, il faudra compter avec une diminution des mouvements tournants actuels.

- **au sud du pont Charles-de-Gaulle**

Un flux important se dessine, du pont vers la place Valhubert. En outre, le mouvement de tourne-à-gauche de la place vers le pont diminue, quand celui de l'avenue Pierre-Mendès-France vers le quai d'Austerlitz s'intensifie. Sur ce carrefour, le scénario de base prévoit une augmentation de 815 véhicules par heure de la charge de trafic, pour passer de 2 200 à 3 000 véhicules par heure.

Carine MEGUEULLE précise que les chiffres présentés se rapportent aux heures de pointe du soir (HPS).

- **la place Valhubert**

Sont constatées une entrée de véhicules supplémentaire conséquente sur cette place et une faible diminution de la circulation sur le pont d'Austerlitz. L'augmentation de la charge totale de véhicules sur ce carrefour s'élève à 776 et porte le total à 5 600 véhicules par heure.

- **la place Mazas**

De nouveaux mouvements entrants se font jour sur ce carrefour : un tourne-à-gauche et un mouvement tout-droit depuis le pont d'Austerlitz, ainsi qu'un mouvement depuis le quai de la Râpée vers l'avenue Ledru-Rollin. En outre, une diminution du trafic des mouvements de tourne-à-gauche et tout-droit depuis le quai de la Râpée est constatée. Au total, la charge du trafic augmenterait de 467 véhicules par heure, s'élevant au total à 5 600.

En conclusion, Carinne MEGUEULLE constate des reports de trafic du quai bas vers le quai haut, et du pont de Bercy vers le pont d'Austerlitz, ainsi qu'un allègement de la place Mazas.

Monsieur PIAULT s'étonne de l'importance des augmentations de trafic liées à la suppression du trafic sur les voies sur berges.

Anne MEGUEULLE confirme qu'actuellement, 800 véhicules environ empruntent ces voies aux heures de pointe du soir.

3. Analyse fine des mouvements aux carrefours

Anne MEGUEULLE présente cette analyse pour le scénario de base.

Tête nord du pont Charles-de-Gaulle

Il deviendrait nécessaire de mettre en place un îlot central rue Van-Gogh afin de permettre la traversée des piétons en deux temps. En ce qui concerne le phasage des feux de circulation, il faudrait ajouter des phases afin de gérer les nouveaux mouvements sur l'ensemble des carrefours étudiés. Or l'ajout de phases à un carrefour s'avère particulièrement pénalisant en termes de gestion du temps. Enfin, les taux de saturation constatés du scénario de base sont supérieurs à ceux du scénario de référence.

Tête sud du pont Charles-de-Gaulle

En plus de l'augmentation du nombre de phases et de la saturation constatée, un problème spécifique se fait jour sur ce carrefour : la gestion des mouvements de tourne-à-gauche de l'avenue Pierre-Mendès-France vers le quai d'Austerlitz.

Carrefour d'accès à la gare d'Austerlitz depuis le quai

Sur le quai, il convient de porter de une à deux les voies nécessaires pour stocker le mouvement entrant dans la gare.

Place Valhubert

La géométrie des carrefours est identique dans les scénarios de référence et de base. Cependant, la saturation est supérieure dans le scénario de base.

Place Mazas

Il conviendrait de supprimer l'îlot central facilitant la traversée des piétons et des cyclistes en raison de l'inversion des sens de circulation.

4. Conclusion

Le scénario de base suppose l'ajout de phases aux carrefours, qui pénalisent leur fonctionnement déjà difficile selon le scénario de référence. C'est pourquoi MVA a échafaudé un scénario supplémentaire qui conserve les sites propres sur le tracé du mobilier 91, sur l'avenue Pierre-Mendès-France et sur le pont Charles de Gaulle et la rue Van-Gogh. Seraient conservés également

certain aménagements en faveur des piétons et le sens unique de circulation sur les ponts, tandis que le trafic sur les quais bas serait supprimé.

Selon ce scénario, les difficultés sur la tête sud du pont Charles-de-Gaulle obligeraient à une recoupe partielle du buffet de la gare afin de gagner de l'espace. En effet, le scénario qui se profile en cas de maintien du buffet en l'état ne garantit pas un fonctionnement satisfaisant des carrefours dans le secteur.

II. Débat et questions

Monsieur PIAULT remarque que l'augmentation des flux constatée provient directement de la suppression des voies de circulation sur les berges, à laquelle il est d'ailleurs favorable, et non de la mise à double sens de la circulation sur les ponts.

Mireille BARGE rappelle que la suppression du trafic sur les voies sur berge n'altère pas le fonctionnement des carrefours de la rive droite, à la différence de la mise à double sens de la circulation sur les ponts.

Emmanuel LEGUY réaffirme son opposition à la suppression du trafic sur la voie sur berge.

Monsieur COMBROUZE rappelle deux données : d'une part, la suppression des voies sur berge s'inscrit dans le cadre général de la politique urbaine et d'autre part la Préfecture impose l'ouverture d'une voie sur les quais hauts.

Michel DRESCH estime que certains automobilistes pourraient être amenés à changer de mode de transport en raison de la suppression des voies sur berges et de la mise à double sens des ponts.

Monsieur CATELAN comprend que certaines associations défendent la suppression de la voie sur berge mais propose plutôt de la réserver aux transports en commun.

Mireille BARGE lui répond que la RATP n'est pas favorable à la dissociation des itinéraires aller et retour des bus.

Jérôme COUMET pense que l'encombrement des carrefours doit être évité à tout prix. A ce titre, il convient selon lui de veiller à ce que la nouvelle voie entrante sur le quai d'Austerlitz ne bloque pas le fonctionnement du carrefour et n'enkyste pas la voie du bus n°91.

Ioannis VALOUGEORGIS note que l'étude de MVA montre que les bus constituent le mode de transport qui souffre le plus de la saturation. L'objectif de la ville de Paris est bien de faciliter leur circulation.

Ginette TRETON souhaite poser le problème en d'autres termes. Elle part du triple constat de la suppression des voies sur berges, de l'aménagement d'une voie entrante sur les quais hauts et de la conservation du buffet de la gare qui est souhaitée par la majorité des associations. Elle demande ensuite que soit évalué le nombre de véhicules pouvant circuler dans un tel contexte, afin de réguler le trafic en fonction.

Ioannis VALOUGEORGIS renvoie Madame Treton à l'étude présentée en avril 2005 par M. Baupin. Cette étude dressait un constat largement défavorable, avec la saturation du carrefour Valhubert au bout de 12 minutes et la faible fluidité de la circulation des bus obtenus, dès lors que les voies sur berges étaient supprimées et qu'une voie entrante était créée sur le quai d'Austerlitz. C'est pourquoi la mairie a été d'accord d'étudier la possible mise à double sens de la circulation sur les ponts comme alternative pour gérer les différents flux. Or l'étude de MVA montre qu'une telle initiative, sans apporter d'améliorations sur la rive gauche, créerait en plus des problèmes sur la rive droite.

Monsieur PIAULT indique que le calcul des augmentations de flux tel qu'il est pratiqué aurait sûrement dissuadé certains aménagements décidés par le passé. En effet, le mode de calcul ne prend pas en compte les modifications comportementales des automobilistes, qui contribuent pourtant à la diminution du trafic et à son adaptation aux aménagements urbanistiques.

Monsieur STAMBOULI rappelle que le trafic entrant par le sud-est pose problème. Il propose donc, compte tenu des possibilités offertes par l'extension du tramway et par les lignes de bus 89 et 24, de créer des parcs relais de stationnement afin d'offrir des alternatives à l'entrée de véhicules particuliers dans Paris.

Mireille BARGE précise que les diverses études sur cette question préconisent d'installer d'éventuels parcs relais dans des sites plus éloignés. En effet, les automobilistes arrivant aux portes de Paris ont déjà effectué la quasi totalité de leur trajet dans leur véhicule. Dès lors, entraver l'achèvement de celui-ci constitue une politique discutable.

Ioannis VALOUGEORGIS ajoute que l'étude de la faisabilité des parcs relais dépasse le secteur géographique concerné et ne répond pas au caractère urgent des problèmes étudiés, étant donné l'avancement rapide de l'opération de requalification des magasins généraux et le projet d'aménagement de la gare d'Austerlitz.

Madame LAURENT constate que le mouvement de tourne-à-gauche sur le pont Charles-de-Gaulle selon le scénario de l'étude de MVA apparaît problématique, tout comme la question des capacités de stockage. Elle propose donc de considérer la circulation aux carrefours selon le modèle du sens giratoire afin de répondre à ces problèmes. Enfin, elle donne l'exemple de Budapest où seul le mouvement de tourne-à-droite est permis.

Ioannis VALOUGEORGIS rappelle la nécessité de maintenir une entrée de trafic sur la rive gauche de la Seine. Inversement, l'idée d'instaurer un sens giratoire sur le carrefour reviendrait à transférer les automobilistes entrant depuis Ivry sur la rive droite, ce qui est exclu par la Préfecture.

Le représentant d'une association estime que l'étude de MVA ne permet pas de se décider sur la conservation du buffet de la gare car elle n'intègre que quatre carrefours.

Annie BAGLAND lui répond que la situation étant déjà problématique à ces quatre carrefours selon l'analyse, il devenait inutile d'étendre le secteur étudié.

Monsieur CATELAN évoque la possibilité de faire circuler le bus n°89 sur la voie sur berge. Il pense que cette mesure répondrait aux besoins des usagers. En outre, il expose la possibilité que cette ligne desserve les magasins généraux en aménageant un ascenseur permettant la liaison entre quais haut et bas.

Ioannis VALOUGEORGIS, par principe, n'exclut pas d'emblée l'étude de cette mesure même si, conformément aux engagements que la ville a pris par rapport à l'opérateur Tertial Icade, cette voie doit perdre à terme son statut public. En revanche, il indique qu'elle ne constitue ni une réponse aux questions posées par la création d'une voie entrante sur le quai haut ni une solution aux problèmes rencontrés sur la tête du pont Charles-de-Gaulle.

Monsieur PIAULT pense que cette mesure permettrait pourtant d'annihiler le problème majeur du tourne-à-gauche du bus n°89 au carrefour. Par ailleurs, il s'étonne que la diminution de 13 % du trafic à Paris, brandie par la ville, ne soit pas intégrée dans les études. Monsieur PIAULT se demande si le buffet de la gare ne risque pas d'être sacrifié trop rapidement.

Michel LEBARS rappelle que le chiffre de 1 % pris en compte par l'étude est l'objectif de diminution annuelle du trafic fixé dans le PDU.

Mireille BARGE précise que le trafic en Ile-de-France ne suit pas la même tendance de diminution que le trafic parisien. Elle ajoute que la maîtrise des flux entrant dans Paris s'avère particulièrement difficile. L'impact de la situation hors de Paris doit être pris en compte. De fait, les questions d'organisation du trafic entre Paris et les collectivités locales franciliennes constituent un sujet épineux qui sera débattu dans le cadre du SDRIF.

Monsieur PIAULT souhaite, en tout état de cause, que les choix opérés soient durables.

Jérôme COUMET estime que cette question du chiffre exact de la diminution du trafic n'est pas fondamentale : selon lui, le nouvel itinéraire plus direct du bus 89 et les aménagements qu'il implique sur les voies piétonnières et cyclables, tout comme la création d'une voie entrante sur le quai haut, supposent un aménagement du buffet de la gare.

Ginette TRETON préfère qu'à long terme, les flux entrant de la banlieue vers Paris soient réduits afin que la ville inscrive sa politique dans la durabilité.

Monsieur COMBROUZE rappelle que la question du buffet ne doit pas occulter le problème majeur de la gestion du stockage et des phases sur le carrefour sud de la gare d'Austerlitz, soit l'un des carrefours les plus importants de l'ensemble du 13^{ème} arrondissement en termes de trafic.

Monsieur STAMBOULI réitère sa proposition de parcs relais à l'entrée de Paris, notamment pour les personnes venant effectuer leurs achats.

Jérôme COUMET souligne que le parking de la place d'Italie, soit l'un des moins onéreux de Paris, est sous-utilisé car les personnes en provenance de banlieue qui arrivent jusqu'aux portes de Paris préfèrent achever leurs trajets dans leur véhicule.

Emmanuel LEGUY remet les transports collectifs au centre des priorités. Dans cette optique, il pense que les deux parties de l'Université Jussieu doivent être reliées plus directement, grâce à l'utilisation des quais bas par les bus.

Ioannis VALOUGEORGIS rappelle que les transports en communs confrontés aux difficultés principales sont ceux qui empruntent le pont d'Austerlitz pour se rendre sur la rive droite. A ce stade du débat, il demande aux personnes qualifiées de s'exprimer.

Francis BEAUCIRE note que si des détournements de trajectoires et des reports modaux (soit des changements de comportements) sont évoqués, à aucun moment la question de l'impact de la congestion chronique de la voirie sur l'activité économique – *via* d'éventuelles délocalisations d'activités- ou les relations sociales n'est soulevée. Francis BEAUCIRE se demande qui est compétent pour répondre à cette question.

Par ailleurs, si l'implantation de parcs relais à la source en grande banlieue est importante, afin d'obtenir une économie optimale en termes d'énergie et de distance parcourue, il convient de mentionner que la « banlieue intérieure » souffre d'un manque de transports collectifs colossal. Elle est bien desservie sur des trajectoires strictement radiales mais pas sur des trajectoires ni strictement radiales ni strictement tangentielles. Or ces lignes prennent de l'importance en raison du développement démographique et économique connu par la première couronne de banlieue. Dès lors, les parcs relais de proximité implantés aux portes de Paris peuvent acquérir une utilité dans 10 ou 20 ans.

Monsieur BIDOU refuse que les solutions sur un territoire donné constituent des problèmes pour les territoires voisins. C'est pourquoi il prône une réflexion globale sur l'aménagement du territoire et les questions de voirie, qui intègre les effets à long terme. Il ajoute que les choix en matière de circulation ne sont pas que techniques mais également politiques.

Madame KORBER pense que l'aménagement du buffet de la gare ne changera rien aux problèmes globaux de circulation. Le modifier constituerait donc une erreur grossière.

Mireille BARGE lui répond qu'une recoupe partielle du buffet permettrait pourtant de réorganiser le stockage et les mouvements tournants sur le carrefour d'accès à la gare.

Michel DRESCH estime que la suppression des voies sur berge crée des problèmes nouveaux à l'échelle locale, auxquels il convient d'apporter des solutions rapides. La solution de ces problèmes n'est donc pas à rechercher à l'échelle de l'Île-de-France mais bien dans l'aménagement du buffet.

Ioannis VALOUGEORGIS ajoute que la municipalité s'est engagée devant la préfecture sur la création d'une voie entrante sur le quai d'Austerlitz comme contrepartie à la suppression des 2 voies sur berge. Cet engagement suppose que des mesures soient prises rapidement.

Ginette TRETON regrette l'amélioration de la situation par la destruction du buffet.

Mireille BARGE rappelle que l'explication de l'amélioration a déjà été effectuée. Remodeler le buffet permettrait de dilater l'espace et d'ouvrir des possibilités d'aménagement garantissant la sécurité de la circulation des piétons ainsi que la réinstallation des vélos sur la chaussée.

Ioannis VALOUGEORGIS confirme que remodeler le buffet permettrait un aménagement du carrefour d'accès de la gare dans le respect de la commodité et de la sûreté de la circulation des piétons et des vélos. Il ajoute que la création d'une voie entrante sur le quai d'Austerlitz, à la demande de la Préfecture, s'avère déterminante. Elle crée de nouveaux flux qu'il convient de gérer. De fait, la mise à double sens de la circulation sur les ponts était une piste envisagée pour répondre à ce nouvel impératif tout en conservant le buffet de la gare en l'état. Or les conclusions de l'étude de MVA confirment les pressentiments quant à l'inadéquation de cette solution.

Monsieur PIAULT demande 10 jours de délai avant de se prononcer sur ce constat. En outre, il prend note de l'accord de principe des services municipaux quant à la réalisation d'une étude de faisabilité de la mise à disposition de la voie sur berge à la circulation du bus 89, quand bien même un tel aménagement demeurerait d'importance secondaire.

Ioannis VALOUGEORGIS rappelle que le mouvement de tourne-à-gauche dans le carrefour d'accès à la gare d'Austerlitz est difficile pour les bus, principalement le soir.

Il ajoute que la possibilité de consacrer la voie sur berge à la circulation des bus sera examinée au regard des engagements de la Ville. dans le cas où ces derniers pourraient évoluer et si cette solution apporte des améliorations il n'est pas opposé.

La Ville attendra les réactions des membres du groupe de travail sur les conclusions de l'étude de MVA quant aux difficultés que soulève la mise à double sens de la circulation sur les ponts.

Ioannis VALOUGEORGIS souhaite que toutes les parties travaillent ensemble pour faciliter la circulation de tous les modes de transport sur le carrefour de la tête du pont Charles-de-Gaulle.

Il rappelle en outre que, dans le cadre du marché de définition, sur la base d'un nouveau cahier des charges, les architectes seront invités à proposer des solutions tenant compte de tous les aspects (circulatoire, patrimonial, social, etc.).

En l'état, il apparaît à Ioannis VALOUGEORGIS qu'il est indispensable de toucher au buffet de la gare pour garantir la sécurité des cyclistes et des piétons et pour garantir la bonne marche des transports en commun.

La séance est levée à 20 heures 35.