

## Projet de modernisation ferroviaire du Val d'Orge

# COMPTE-RENDU DE LA REUNION D'INFORMATION SUR LA SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N°23 A BRETIGNY SUR ORGE

MERCREDI 1<sup>ER</sup> JUILLET 2026

La réunion a duré 2h et s'est déroulée salle Maison Neuve à Brétigny-sur-Orge.  
Elle a accueilli près d'une centaine de participants.

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

\*\*\*

### INTERVENANTS

#### **SNCF Réseau, maître d'ouvrage**

- Delphine AUBERT, Maître d'ouvrage du projet de suppression du passage à niveau n°23
- Robin CAROLLO, Maître d'ouvrage du projet de Modernisation ferroviaire du Val d'Orge

#### **Île-de-France Mobilités**

- Julie KLEINHANS, chargée de projets Infrastructures et Systèmes ferroviaires

Avec la participation de :

- Nicolas MEARY, maire de Brétigny-sur-Orge
- Bernadette MARCHAL, maire adjointe de Brétigny-sur-Orge, déléguée aux Mobilités, à la Sécurité et à la Réserve Communale Citoyenne

### ANIMATION DE LA REUNION

- Hugo ROSSET, SYSTRA

### REDACTION DU COMPTE-RENDU

- Marine LE BIHAN, SYSTRA

### DEROULEMENT DE LA REUNION

- Introduction
- 1<sup>er</sup> partie : Rappel du projet de modernisation ferroviaire du Val d'Orge et temps d'échanges avec la salle
- 2<sup>e</sup> partie : Présentation du projet de suppression du passage à niveau n°23 et de l'organisation du chantier
- 3<sup>e</sup> partie : Présentation de l'enquête publique
- Conclusion

## 1. INTRODUCTION

**Nicolas MEARY, maire de Brétigny**, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et rappelle que trois projets structurants sont à venir sur la commune : la modernisation ferroviaire du Val d'Orge qui est l'objet de cette réunion, le projet de modernisation du Pôle-Gare visant à renforcer l'intermodalité et le projet de ligne Y visant à augmenter la régularité et la robustesse de la ligne. Il présente ensuite les intervenants présents en tribune et les remercie pour leur présence.

Il souligne l'importance de cette réunion pour s'informer sur le projet et qui prévoit également des temps d'échange pour répondre aux questions du public.

**Hugo ROSSET, Systra, animateur**, présente le déroulé de la réunion (*cf. diaporama diffusé en réunion et joint au compte-rendu*). Il procède à un rapide sondage à main levée auprès des participants pour identifier celles et ceux qui n'auraient jamais entendu parler du projet : une grande majorité d'entre eux a déjà connaissance du projet.

Il précise que tous les avis et questions recueillis seront consignés dans le compte-rendu de la réunion et que les questions posées sur les fiches avis recevront une réponse.

## 2. RAPPEL DU PROJET DE MODERNISATION DU NŒUD FERROVIAIRE DE BRÉTIGNY

*Voir diaporama projeté en pièce-jointe.*

### ❖ Temps d'échange

**Une habitante** regrette la suppression du passage à niveau permettant de relier Brétigny à Saint-Germain-Lès-Arpajon. Elle explique que les usagers, en particulier les collégiens et les automobilistes, seront obligés de repasser par le centre-ville.

**Une participante** indique que la suppression du passage à niveau ne sert qu'à augmenter le trafic des trains, et constitue un danger pour la population de Brétigny. Elle souligne les difficultés de circulation engendrées et rappelle que la suppression du passage à niveau ne limitera pas les dangers relatifs à la vitesse de circulation et au fort trafic sur la voie.

**Un participant** rappelle le conflit relatif au transport de marchandises. Il demande si SNCF envisage de définitivement tirer un trait sur la possibilité d'utiliser les capacités du triage pour développer le transport de marchandises.

Il demande par ailleurs si un nouveau site de maintenance est prévu, et le cas échéant, à quel endroit il se situera, ou s'il s'agit de moderniser le site actuel.

### Réponses de SNCF Réseau

#### • Sur les connexions pour les usagers et notamment les collégiens

**Robin CAROLLO, SNCF Réseau**, indique que la suppression du passage à niveau ne veut pas dire que la connexion routière sera supprimée. Le projet prévoit la création d'une route reliant le Pont d'Essonville à la rue Jean Rongière en passant sous la voie ferrée. Cette route sera à double sens.

#### • Sur la sécurité en lien avec le passage des trains

**Robin CAROLLO, SNCF Réseau**, explique qu'aujourd'hui, les voies de retournement se situent de l'autre côté de la plateforme ferroviaire. Les trains sont donc contraints d'emprunter le pont ferroviaire qui passe au-dessus des voies ferrées au Sud du passage à niveau pour accéder aux voies de retournement. Considérant que le nombre de trains circulant entre Paris et Brétigny va augmenter, le danger est d'autant plus important. Supprimer le passage à niveau permet de séparer les circulations sur la voie publique des circulations ferroviaires, et ainsi réduire à néant le risque pour l'ensemble des usagers.

- **Sur le fret**

**Robin CAROLLO, SNCF Réseau**, rappelle que le projet, commandité par Ile-de-France Mobilités, vise à améliorer les transports du quotidien. Il explique néanmoins que le projet est pensé de façon à préserver les capacités ferroviaires du site de Brétigny dans le cas où une industrie souhaite reprendre une desserte de fret ferroviaire.

**Julie KLEINHANS, Ile-de-France Mobilités**, ajoute que la préservation des capacités fret est une donnée qui a bien été prise en compte dans les réflexions.

- **Sur le site de maintenance**

**Julie KLEINHANS, Ile-de-France Mobilités**, explique qu'il s'agit bien d'un nouvel atelier de maintenance. Aujourd'hui, les rames du RER C dites « Z2N » sont principalement entretenues aux Ardoines, notamment pour la maintenance lourde. Avec l'arrivée de nouvelles rames Z2N-NG ainsi qu'avec l'augmentation du parc du RER C, qui pourrait passer d'environ 180 rames à 210 rames, de nouveaux besoins de sites de maintenance ont été identifiés. Ainsi, dans le cadre du déploiement du Z2N-NG, deux autres sites de maintenance ont été identifiés à Gennevilliers, au nord de Paris, et à Brétigny. Quatre voies seront alors totalement couvertes, avec un nouveau bâtiment de maintenance, et quatre voies extérieures seront dédiées au nettoyage et au remisage. Par ailleurs, des bâtiments logistiques et un poste d'aiguillage dédié au site de maintenance sont prévus.

Ce grand projet représente à lui seul presque 200 millions d'euros.

**Un participant** rappelle qu'il existe deux paires de voies sur l'axe Brétigny-Juvisy. Il demande si les deux voies centrales seront entièrement dédiées aux TER Intercités et s'inquiète de ne plus avoir de trains directs.

**Une participante** s'interroge sur les bénéfices que le projet pourrait engendrer concernant l'offre de services sur le Val d'Orge. Elle souligne que les usagers subissent régulièrement les suppressions de trains et le remplacement par des trains courts aux capacités insuffisantes en heures de pointe comme en heures creuses.

Elle demande pourquoi les trains ne sont pas rendus omnibus lorsque les précédents ont été supprimés.

**Un participant** indique avoir participé aux réunions de la concertation publique de 2021 et 2022. Il s'interroge sur la différence entre ces rencontres et la présente réunion. Il demande si le projet est déjà acté ou s'il existe encore des marges de manœuvre.

## Réponses de SNCF Réseau

- **Sur les voies dédiées aux TER Intercités**

**Robin CAROLLO, SNCF Réseau**, indique que les voies dédiées aux TER Intercités se situent uniquement au niveau des quais de la gare de Brétigny. Aujourd'hui, certains TER passent par les voies desservies par le RER C. Ainsi, lorsqu'un TER est en retard, le RER C est de fait retardé et inversement.

L'objectif poursuivi par le projet de modernisation ferroviaire du Val d'Orge est de mettre en place des changements de voies non plus au Nord mais au Sud de la gare de Brétigny pour permettre de faire circuler les TER Intercités sans interruption sur les voies centrales.

Au-delà de la gare de Brétigny, la répartition reste inchangée ; lorsque la circulation le permet, les RER C directs jusqu'à Juvisy puis Paris continueront de circuler sur les voies centrales afin d'éviter de se retrouver bloqués derrière un train Omnibus.

- **Sur les bénéfices en termes de desserte pour le Val d'Orge**

**Robin CAROLLO, SNCF Réseau**, explique que SNCF Réseau doit répondre à la demande des transporteurs et à l'offre qui leur est commandée. L'infrastructure doit donc être capable de répondre aux enjeux de fréquentation des trains et d'augmentation de la desserte.

Le projet permet d'ajouter quatre trains supplémentaires par heure entre Brétigny et Paris sur le RER C. SNCF Réseau se base alors sur la période de pointe car c'est la plus dimensionnante.

- **Sur l'objet de la réunion**

**Robin CAROLLO, SNCF Réseau**, indique que la présente réunion s'inscrit dans la continuité de la concertation organisée en 2021-2022. Par ailleurs, elle permet de présenter ce qui a été mené par SNCF Réseau depuis et les conclusions partagées avec Île-de-France Mobilités et la région Île-de-France.

**Un participant** précise que les quatre trains supplémentaires en heures de pointe seront probablement des trains qui auront pour terminus Austerlitz car le tunnel est saturé.

**Un participant** s'interroge concernant l'impact du projet sur la circulation des trains. Il souligne que depuis de nombreuses années, il y a déjà des coupures, des ralentissements, ainsi que des arrêts pendant certaines périodes.

**Un participant** demande si les travaux auront un impact sur les futures liaisons Sud-Essonne entre Brétigny, Dourdan et Étampes.

#### Réponses de SNCF Réseau

- **Sur le terminus à Austerlitz lié à la saturation du tunnel**

**Robin CAROLLO, SNCF Réseau**, indique que le tunnel central permettant de traverser Paris est en effet saturé. Le dernier schéma directeur du RER C, validé il y a deux ans, a bien pris ces éléments en compte. Les trains supplémentaires seraient traversants du fait du projet de création de ligne Y. Celle-ci permettra de décharger le tunnel et faire circuler dans le tunnel de nouveaux trains.

- **Sur les impacts sur la circulation des trains pendant les travaux**

**Robin CAROLLO, SNCF Réseau**, explique que les impacts seront inévitables durant les travaux. Toutefois, à l'issue de ces derniers, les composants de nouvelle génération seront plus fiables et plus performants. Cela permettra de diminuer le nombre d'incidents liés à l'infrastructure et d'augmenter sa robustesse afin d'améliorer la qualité de service du RER C.

- **Sur la circulation des trains pour les autres branches**

**Robin CAROLLO, SNCF Réseau**, explique que les passages à niveau sont complexes à gérer car il s'agit d'un croisement de deux flux qui ne sont à l'origine pas de nature à se croiser. La suppression du passage à niveau permettra donc de supprimer l'impact de ce PN sur la branche de Dourdan.

### 3. PRESENTATION DU PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N°23 ET DE L'ORGANISATION DU CHANTIER

*Voir diaporama projeté en pièce-jointe.*

- ❖ **Temps d'échange**

**Un participant** souhaite un éclaircissement sur la circulation des camions pendant les travaux. Il rappelle que la base chantier se situera entre les voies et les logements ICF-Habitat. Il demande si la rue Jean-Rongière sera mise en double-sens pour permettre aux camions d'accéder à la base chantier.

**Un habitant des quartiers sud-ouest de Brétigny**, indique emprunter régulièrement les passages à niveau. Il demande si des travaux sont prévus sur les passages à niveau 23 bis et 23 ter. Il précise que ces derniers sont extrêmement vieillissants, en particulier le passage à niveau 23 bis qui date des années 50 et impose des temps d'attente relativement longs.

Le passage à niveau 23 ter est quant à lui sur une voie de manœuvre, et a été élargi pour évacuer les wagons accidentés à la suite de la catastrophe ferroviaire de 2013. Ce passage à niveau extrêmement étroit a été reconstruit à l'identique une fois les wagons évacués. Aujourd'hui, les usagers doivent patienter extrêmement longtemps entre les deux passages à niveau car le n°23 ter ne permet de faire circuler qu'un seul véhicule à la fois. Il estime qu'un passage alternatif serait nécessaire pour éviter que la partie sous-ouest de Brétigny soit complètement coupée du reste de la ville.

Il rappelle que le pont des Cochets a été fermé il y a une vingtaine d'années et suggère de le remettre provisoirement en état pour permettre le passage des cyclistes, des piétons, et éventuellement des véhicules légers aussi.

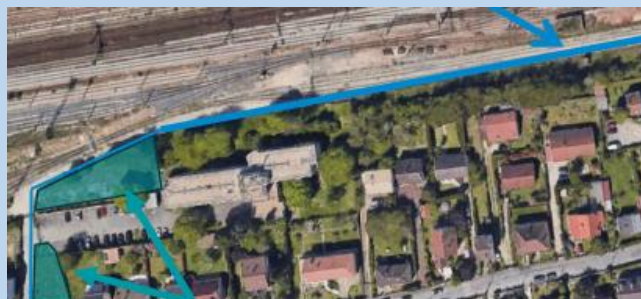
**Un participant** s'interroge sur la largeur des passages piétons et la hauteur du pont pour le passage des véhicules.

#### Réponses de SNCF Réseau

- **Sur le sens de circulation de la rue Jean-Rongière**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, explique que la base vie sera installée au niveau de l'impasse menant au foyer des jeunes travailleurs. Du matériel sensible sera également stocké et une zone de stationnement des compagnons de chantier y sera installée.

La circulation en double sens de la rue Jean-Rongière n'est à ce jour pas envisagée.



Propriété ICF Habitat louée pour  
base vie et stockage de matériels

- **Sur les travaux prévus sur les autres passages à niveau**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, explique qu'en 2027, les travaux concernent essentiellement la suppression des deux voies de services n°11 et 13.

Le projet ne prévoit pas de modification des passages à niveau 23 bis et 23 ter.

**Robin CAROLLO, SNCF Réseau**, ajoute qu'aujourd'hui, ces passages à niveau ne sont pas modifiables car les postes d'aiguillage utilisent une technologie ancienne.

La phase 2 du projet consistant à moderniser les postes d'aiguillage rendra possible ensuite des interventions sur les passages 23 bis, 23 ter. Des réflexions sont d'ores-et-déjà menées, notamment concernant l'automatisation de ces passages à niveau dans le but de les rendre plus fluides et diminuer les temps de fermeture dus au passage de trains.

- **Sur les dimensions du passage souterrain pour les piétons et du pont**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, indique qu'une réponse sera apportée dans le CR de la réunion. Les dimensions prévisionnelles du passage souterrain pour les véhicules légers sont :

Hauteur : 3,07m pour le gabarit routier

Largeur chaussée + 2 trottoirs ; 11,46m

Longueur du pont cadre ; 6,57m

- **Sur le devenir du pont des Cochets**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, explique qu'à l'issue de la concertation réalisée en 2021-2022, une étude a été menée pour la réouverture du pont des Cochets. L'étude a montré que la réouverture à la circulation du pont de Cochets nécessitait des travaux qui s'étendraient jusqu'à fin 2029, date à laquelle seront terminés les travaux de suppression du passage à niveau n°23. Elle précise que par conséquent la réouverture à la circulation du pont des Cochets ne répond pas à la problématique de suppression ponctuelle de la circulation sur le pont d'Essonville pendant les travaux de suppression du passage à niveau n°23.

**Bernadette MARCHAL, maire adjointe de la commune de Brétigny-sur-Orge**, ajoute que dans le premier projet présenté par SNCF Réseau, le pont d'Essonville devait être fermé en continu pendant un an. La ville a refusé cette fermeture, sauf en cas de réhabilitation du pont des Cochets. Toutefois, celle-ci représentait un coût trop important et n'a donc pas été envisagée.

Par ailleurs, bien qu'il soit principalement emprunté par les Brétignolais, le pont des Cochets se situe sur la commune de Saint-Germain-Lès-Arpajon.

Elle indique que la ville poursuit son objectif de rouvrir le pont mais se félicite tout de même d'avoir allégé l'impact des travaux sur la durée de fermeture du Pont d'Essonville par rapport à ce qui avait été présenté à l'origine. Elle conclut en reconnaissant que les contraintes liées aux travaux de suppression du PN23 sont fortes, mais rappelle la nécessité de réaliser le projet.

Delphine AUBERT précise que le Pont des Cochets est propriété de la Ville.

**Hugo ROSSET, Systra, animateur**, relaye une question posée sur une fiche avis : « Que fait-on des vélos pendant les chantiers ? »

**Un participant** s'interroge sur les dimensions envisagées pour le pont (hauteur et largeur).

Il demande si le réseau d'eau sera impacté.

Il souhaite savoir si SNCF Réseau envisage de réhausser la ligne existante. Il précise que le terrain n'est pas plat et se situe à 1,50 m en dessous de la voie actuelle. Il demande si des escaliers sont prévus pour sortir de la cité des Lucioles.

**Un participant** s'étonne que la phase d'appel d'offres soit concomitante à la phase de travaux. Il rappelle qu'en 2024, SNCF s'est aperçue que les trains, pour lesquels l'appel d'offre a été lancé en 2017, ne passaient finalement pas dans le tunnel. Il craint qu'une telle situation se reproduise.

Il demande si des études de sol ont été réalisées.

Il craint le risque d'interruption totale du service en cas de retards sur le chantier. Il demande si des alternatives sont prévues.

## Réponses de SNCF Réseau

- **Sur la gestion des vélos en phase de chantier**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, indique que la circulation des vélos pendant les travaux est prise en compte au même titre que la circulation des voitures et des piétons. A ce titre, pendant la phase travaux, les vélos emprunteront les mêmes itinéraires de circulation que les piétons et les véhicules.

- **Sur les dimensions du passage souterrain pour les piétons**



**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, explique que le pont mesurera un peu plus de 2m de haut et environ 6 mètres de large.

- **Sur le réseau d'eau**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, rappelle que SNCF Réseau n'interviendra pas sur le réseau d'eau communal existant mais viendra juste s'y raccorder. Un bassin de rétention et d'infiltration enterré avec une dimension relativement importante est prévu. Il respectera les prescriptions de la communauté d'agglomération en matière de gestion des eaux pluviales.

- **Sur le rehaussement de la voie ferrée**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, explique que le rehaussement de la voie ferrée n'est pas prévu.

- **Sur le planning des travaux**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, indique qu'il n'y aura pas d'entreprise unique de BTP chargée de réaliser l'ensemble des travaux car aucune n'est suffisamment spécialisée pour réaliser l'ensemble des travaux envisagés (génie civil, télécom, signalisation, terrassement...). La longue période de passation des marchés de travaux s'explique donc par l'existence de cinq marchés de travaux distincts.

Au troisième trimestre 2026, un appel d'offres sera lancé sur les installations de chantier. Une fois le marché de travaux signé, la phase travaux débutera. S'enchaîneront alors successivement les 4 autres appels d'offres.

Concernant la garantie sur le respect du planning des travaux, elle rappelle que certains événements, comme la Covid-19 ou les épisodes de canicules et de forte sécheresse susceptibles d'impacter le bon déroulement des travaux peuvent difficilement être anticipés. Toutefois, un certain nombre de dispositifs d'information et de communication – notamment une adresse électronique dédiée – sont prévus pour permettre aux usagers de s'informer sur le déroulement et l'avancement des travaux.

**Une participante** souhaite des précisions sur l'ampleur des premiers travaux et l'impact sur la fluidité du trafic aux abords du chantier.

**Une habitante de la rue Jean Rongière** s'inquiète du flux de camions généré le jour et la nuit à proximité de son domicile. Elle demande si des mesures sont prévues pour atténuer les nuisances pendant le chantier.

Elle souhaite s'assurer que la rue Jean Rongière ne sera pas mise en double-sens.

Elle demande si les véhicules de chantier traverseront la rue Jean Rongière ou s'ils devront tourner au niveau du pont d'Essonville.

**Un élève du collège Jeanne d'Arc** rappelle qu'une grande salle des fêtes est en cours de construction. Il s'inquiète des nuisances sonores supplémentaires générées par le projet et de la durée des travaux qui devraient s'étendre jusqu'à 2029. Il craint que ces derniers ne durent cependant beaucoup plus longtemps.

Par ailleurs, il se demande pourquoi SNCF souhaite supprimer le passage à niveau n°23 plutôt qu'un autre sachant que les mêmes problématiques en matière de sécurité existent sur les autres passages à niveau situés 300 m plus loin.

Il suggère de réaliser un sondage ou un référendum communal afin de recueillir l'avis des usagers et habitants sur le projet plutôt qu'il ne leur soit imposé.

## Réponses de SNCF Réseau

- **Sur la circulation des camions**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, indique que les camions ne circuleront pas dans la rue de la Saussaie. Le flux sera concentré sur la rue Jean Rongière et la rue Alfred Leblanc.

Par ailleurs, les camions ne circuleront pas 24/24h. En période de faible activité, notamment en 2027, 1 à 2 camions circuleront par jour, tandis qu'en période de grande activité, 5 à 10 camions circuleront par jour. Pour l'instant, l'arrêté municipal fixe la circulation des camions entre 8h et 19h.

- **Sur la gestion des nuisances**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, explique que les camions seront équipés du dispositif sonore dit « cri du lynx », jugé moins dérangeant que les traditionnels bips de recul.

Concernant la poussière, les camions qui transportent des terres seront systématiquement bâchés en sortant du chantier.

Un certain nombre de mesures sont inscrites dans les dossiers de consultation d'entreprises afin que tous les dispositifs de réduction des nuisances soient respectés par les entreprises du BTP qui seront sélectionnées.

- **Sur le choix de suppression du passage à niveau n°23**

**Robin CAROLLO, SNCF Réseau**, explique que l'augmentation du trafic ferroviaire concerne uniquement le passage à niveau n°23 car le trafic ne sera pas augmenté après la traversée de la plateforme. Une autre voie permet d'accéder aux voies de service pour effectuer les mouvements techniques. La majorité des trains qui emprunteront cette voie seront détournés avant de rejoindre le passage à niveau n°23 bis. Le nombre de passage des trains sur le reste de la ligne ne sera donc pas modifié.

Il ajoute que sur la branche Dourdan, aucun passage à niveau n'est considéré comme dangereux contrairement à d'autres, tel que le passage à niveau n°9 à Antony aujourd'hui supprimé.

- **Sur la proposition de référendum**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, explique que les usagers auront à nouveau la possibilité de s'exprimer lors de l'enquête publique qui se déroulera fin septembre. Elle ajoute qu'un commissaire enquêteur a été désigné et mettra en œuvre un dispositif pour permettre à tous de s'informer et de s'exprimer sur le projet de suppression du passage à niveau n°23.

Elle rappelle par ailleurs qu'une concertation s'est déroulée en 2021-2022.

**Un habitant de la rue Jean Rongière** rappelle qu'il y a souvent des travaux réalisés sur les emprises SNCF et que des camions circulent la nuit en marche arrière pour effectuer des livraisons. Il s'étonne que seuls deux camions soient prévus par jour et qu'il n'y ait pas de circulation de camions prévue la nuit.

**Un participant** s'interroge sur le coût des travaux.

Il demande si le sujet de la ligne Y va être abordée.

Il s'inquiète de la fermeture de la ligne C pendant les travaux. Il suggère de trouver des alternatives au projet présenté lors de la réunion.

**Une participante** rappelle que le pont est particulièrement étroit et que les véhicules sont de plus en plus larges. Elle demande s'il est prévu de l'élargir. Elle s'interroge sur les dimensions actuelles du pont afin de comparer avec les dimensions prévues pour le nouvel ouvrage.

## **Réponses de SNCF Réseau**

- **Sur la fiabilité des scénarios envisagés pour la circulation des camions**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, rappelle que les camions ne circuleront pas 24/24h pendant toute la durée des travaux. En période de faible activité, 1 à 2 camions circuleront en journée. Lors de certains



travaux, par exemple lors de la mise en place des ponts cadre, des camions devront circuler la nuit en complément de la journée.

Elle ajoute que les riverains seront informés au fur et à mesure du déroulement des travaux et que ces derniers pourront interroger SNCF Réseau via la boîte mail du projet sur les périodes spécifiques où la circulation des camions sera plus importante.

**Bernadette MARCHAL, maire adjointe de la commune de Brétigny-sur-Orge**, ajoute que la ville sera extrêmement vigilante pendant les travaux et qu'elle s'efforcera de faire intervenir la police municipale pour vérifier que les camions de chantier respectent les mesures de circulation pendant les travaux. La mairie maintiendra l'arrêté municipal avec l'autorisation de circulation de poids lourds 8h et 19h. S'il y a un besoin ponctuel exceptionnel pour une nuit, la ville recourra à un arrêté municipal dérogatoire spécifique.

- **Sur le coût du projet**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, indique que le coût du projet est de 24 millions d'euros. Le projet est financé par l'État et la Région à 100%. Elle rappelle que le dossier du projet sera mis à disposition dans le cadre de l'enquête publique et comportera toutes les informations importantes relatives au projet.

- **Sur l'élargissement du pont d'Essonville**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, explique que la ville est propriétaire du pont d'Essonville et en a délégué la gestion à la Communauté d'agglomération. SNCF Réseau n'a donc pas vocation à intervenir sur un ouvrage qui ne lui appartient pas.

**Un participant** rappelle que la mise à sens unique de la rue Jean Rongière s'est faite sans information préalable. Il est surpris que la municipalité ne se positionne pas sur le passage à double sens de cette rue et s'interroge sur cette décision.

Il demande qui prendra en charge la remise en état de la rue à l'issue du passage des camions.

Il s'interroge sur les solutions alternatives proposées pendant la période de fermeture du pont d'Essonville.

Il constate par ailleurs que les passages à niveau ferment au moment du passage des trains pendant 5-10 minutes et que cela a pour effet de générer un report de flux dans le centre-ville.

**Une participante** demande si les tunnels sont équipés de pompes de relevage en cas d'inondation.

**Un participant** souhaite savoir si les aménagements prévus seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

**Un participant** demande comment est géré le passage à niveau du 23 bis car le temps d'attente n'est pas toujours le même. Il demande s'il est automatique ou s'il est géré manuellement.

## Réponses de SNCF Réseau

- **Sur le sens de circulation de la rue Jean Rongière et sa remise en état**

**Bernadette MARCHAL, ville de Brétigny-sur-Orge**, indique qu'il n'est pas prévu de remettre la rue en double-sens. La mise en sens unique permet une grande sécurité du trafic. Elle rappelle que la rue était très accidentogène auparavant.

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, explique qu'un référé préventif permettra de faire un constat de l'état de la chaussée avant les travaux pour le cas échéant procéder à des travaux de remise en état si une détérioration due aux travaux était constatée. SNCF Réseau prévoit déjà de refaire une partie de la chaussée de la rue Jean Rongière, au niveau du bassin de rétention.

- **Sur l'alternative de franchissement lors de période de fermeture du pont d'Essonville**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, explique qu'il existe plusieurs moyens de traverser le faisceau ferroviaire : via la RD26 et la RD19 au sud de la gare de Brétigny, et via le tunnel au niveau du centre-ville, le tunnel rue de la mairie, le pont-avenue du 19 mars 1962 et le pont avenue Salvador Allende au nord de la gare.



- **Sur l'accessibilité des aménagements pour les PMR**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, explique que les escaliers depuis le pont d'Essonville pour atteindre le passage souterrain et ceux du côté de la rue Jean-Rongière sont inadaptés aux PMR. En revanche, le trottoir sur la route nouvellement créée aura une largeur conforme à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, avec une pente maximale de 5%.

- **Sur la pompe de relevage**

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, indique qu'une pompe de relevage est prévue pour pallier le risque d'inondation du passage souterrain.

- **Sur la gestion du passage à niveau n°23 bis**

**Robin CAROLLO** explique que le passage à niveau n°23 bis est géré manuellement. La technologie du poste d'aiguillage ne permet pas de l'automatiser. La phase 2 du projet permettra d'envisager son automatisation.

## 4. PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

*Voir diaporama projeté en pièce-jointe.*

## 5. CONCLUSION

**Delphine AUBERT, SNCF Réseau**, remercie l'ensemble des participants pour leur présence et la richesse des échanges sur le projet que SNCF Réseau a à cœur de mener à bien.

## 6. ANNEXES – FICHES AVIS

**Lors de la réunion publique, plusieurs contributions ont été formulées par les participants par écrit sur les fiches avis mises à leur disposition. La retranscription de ces fiches avis figure ci-dessous.**

### Fiche avis n°1 :

« Vous avez pris contact avec le centre scolaire Jeanne d'Arc mais avez-vous pris contact avec le collège Pablo Neruda (plus fréquenté que le lycée par les Brétignolais) ? »

- ➔ **Réponse de SNCF Réseau :** Nous allons prendre contact avec les responsables de l'établissement scolaire Pablo Neruda. Il existe actuellement le bus n°4532 qui dessert le collège depuis l'ouest de la gare, en empruntant la rue du Docteur Babin puis la rue Pierre Brossolette avant de rejoindre le centre-ville en passant sous la voie ferrée.

« Où les camions vont-ils se stopper pour travailler et déposer leur matériel quand ils seront réellement sur le pont ? »

- ➔ **Réponse de SNCF Réseau :** Les camions ne sont pas autorisés à prendre le pont car le tonnage sur celui-ci est limité. Les camions emprunteront la rue Jean Rongière pour accéder
- à la base travaux et à la zone de stockage située sur les emprises ferroviaires
  - à la zone de chantier clôturée située sur l'emplacement de l'actuel espace vert qui se trouve entre la rue Jean Rongière, la voie ferrée V1Tours et le passage à niveau.

« Quel impact y aura-t-il pour la circulation routière et piétonne dans la cité jardin ? »

- ➔ **Réponse de SNCF Réseau :** Les camions ne circuleront pas dans la cité jardin.

### Fiche avis n°2 :

« Après les travaux, il serait bon de refaire la rue Jean Rongière en enterrant les fils électriques. »

- ➔ **Réponse de SNCF Réseau :** La maîtrise d'ouvrage du dévoiement et de l'enfouissement du réseau électrique relève d'ENEDIS et non de SNCF Réseau.

### Fiche avis n°3 :

« Quels impacts sur la circulation des RER ? »

- ➔ **Réponse de SNCF Réseau :** Les impacts seront similaires à ceux des travaux qui ont déjà lieu sur le RER C. Le projet s'inscrira dans le cadre des travaux de l'Axe Paris – Brétigny. Vous trouverez sur le site internet Ile-de-France Mobilités les dates d'interruption de circulation des RER ou de modifications des horaires de desserte de la ligne.

« Quel est le site internet du projet ? »

➔ **Réponse de SNCF Réseau :** <https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/ile-de-france/modernisation-ferroviaire-du-val-dorge>

**Fiche avis n°4 :**

« Est-il prévu un élargissement du pont d'Essonville ? »

➔ **Réponse de SNCF Réseau :** SNCF Réseau n'est pas propriétaire du pont d'Essonville. Il ne lui appartient donc pas de prendre position sur un éventuel élargissement du pont.

« La rue Jean Rongière va-t-elle revenir à double-sens ? »

➔ **Réponse de SNCF Réseau :** Lors de la réunion publique du 1<sup>er</sup> juillet, la Ville a réaffirmé sa décision de conserver la rue Jean Rongière à sens unique.

« Quelle est l'adresse du site internet du projet ? »

➔ **Réponse de SNCF Réseau :** <https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/ile-de-france/modernisation-ferroviaire-du-val-dorge>

**Fiche avis n°5 :**

« Je trouve curieux que SNCF organise la circulation routière dans la ville sans que la mairie n'intervienne. Je pense que la suppression du passage à niveau n'améliorera pas la circulation entre Brétigny et Paris. La solution de passer à 3 voies montantes et 3 voies descendantes suit les segments ou il y a 4 voies ? »

➔ **Réponse de SNCF Réseau :** La circulation des camions dans la ville va prochainement être discutée avec la Mairie qui prendra alors un ou des arrêtés de circulation. La suppression du passage à niveau permettra l'augmentation du trafic ferroviaire sur la V1 TOURS. Il est entendu que le projet ne concerne pas l'infrastructure ferroviaire entre Paris et Brétigny/Orge. Il ne peut donc améliorer la circulation sur ces segments.

**Fiche avis n°6 :**

« Habitant la résidence des Lucioles nous serons directement impactés par ces travaux. Et une fois les nuisances des travaux finies, nous devrons affronter un carrefour avec 3 STOP pour sortir de chez nous. Pourquoi avoir abandonné le rond-point moins dangereux que cette configuration ? »

➔ **Réponse de SNCF Réseau :** Il n'est prévu aucun passage ni stationnement de camions liés aux travaux dans la Cité des Lucioles. Le rond-point a été abandonné à la suite de la concertation menée sur le projet qui avait fait ressortir une préférence pour un carrefour en T.

« Comment comptez-vous empêcher les camions de passer ? Les panneaux le bon sens font qu'aujourd'hui des 35 Tonnes passent régulièrement ainsi que bon nombre de véhicules long gabarit. Important car cela sera bloquant vu la configuration. »

- ➔ **Réponse de SNCF Réseau** : Le projet prévoit l'installation d'un portique limitant la hauteur de passage sous la voie ferrée depuis la rue Jean Rongière. La Ville mettra en place une signalisation adaptée à l'entrée du Pont d'Essonville côté rue Jean Babin.

**Fiche avis n°7 :**

« Impact des septembre 2026. Lesquels ? Impact des travaux sur la circulation du RER ? »

- ➔ **Réponse de SNCF Réseau** : Le démarrage des travaux est prévu à partir de novembre 2026. Il commence par l'installation d'une base vie sur des propriétés du Groupe SNCF. Les circulations du RER ne sont pas impactées par les travaux de suppression du PN23 en 2026. Vous trouverez sur le site internet Ile-de-France Mobilités les dates d'interruption de circulation des RER ou de modifications des horaires de desserte de la ligne.

**Fiche avis n°8 :**

« Quels sont les conditions de circulation de vélos après achèvement ? »

- ➔ **Réponse de SNCF Réseau** : Les cyclistes pourront emprunter la nouvelle boucle routière créée entre le Pont d'Essonville et la rue Jean Rongière, soit sur la chaussée, soit sur le trottoir en mettant pied à terre et en poussant leur vélo. Ils pourront également emprunter la goulotte située le long des escaliers menant au passage souterrain dédié aux piétons et permettant de relier le Pont d'Essonville et la rue Jean Rongière.

**Fiche avis n°9 :**

« Que fait-on des vélos pendant les travaux ? »

- ➔ **Réponse de SNCF Réseau** : Les cyclistes pourront traverser le passage à niveau, au même titre que les piétons. Pendant les quelques jours de fermeture du passage à niveau à la circulation routière et à la circulation piétonne, les cyclistes seront amenés à emprunter les passages souterrains existants à côté de la gare de Brétigny/Orge.

**Fiche avis n°10 :**

« Vu que ce passage à niveau disparaît les trains passeront peut-être plus vite : nuisances sonores amplifiées. »

- ➔ **Réponse de SNCF Réseau** : La vitesse de circulation des trains ne sera pas modifiée pendant et après les travaux de suppression du PN23.

« Vu que la rue Jean Rongière est en sens unique les camions feront peut-être demi-tour dans la Cité des Lucioles. »

- ➔ **Réponse de SNCF Réseau** : Il n'est pas prévu par la Mairie que les camions fassent demi-tour dans la Cité des Lucioles.

**Fiche avis n°11 :**

« Le planning des coupures auto et piétons a été fourni mais quid des impacts sur le trafic ferroviaire vers Dourdan ? »

- ➔ **Réponse de SNCF Réseau** : Vous trouverez sur le site internet Ile de France Mobilités les dates d'interruption de circulation des RER ou de modifications des horaires de desserte de la ligne.