



Association pour
la Défense de l'Environnement et
la Maîtrise de l'Urbanisation
à Brétigny-sur-Orge

Projet de modernisation ferroviaire du Val d'Orge (Nœud ferroviaire de Brétigny)

AVIS DE L'ASSOCIATION POUR LA DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT ET LA MAITRISE DEL'URBANISATION A BRETIGNY (ADEMUB)

Après des années d'atermoiements, la SNCF a décidé de lancer le projet de modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny-sur-Orge. Ce projet d'envergure, attendu des voyageurs de la ligne C du RER, aura pour effet, entre autres, de faire bénéficier les Brétignolais de 4 trains supplémentaires par heure de pointe en direction de Paris et retour.

Les travaux consisteront principalement à adapter et simplifier le plan des voies, à automatiser les postes d'aiguillage, à raccourcir les retournements en gare (trains BALI), à aménager une aire de garage au plus près des rames le matin et à renforcer le réseau en cas de perturbation.

L'ADEMUB donne un avis favorable à ces travaux dont l'utilité et l'urgence n'échapperont à personne.

La suppression du PN 23

Ces travaux très importants verront leur réalisation dans un second temps. Ils nécessitent en effet la suppression préalable du passage à niveau PN 23, situé dans le prolongement de l'avenue d'Essonville sur la voie qui dessert la gare de Brétigny en direction de Dourdan, ainsi que Châteaudun et Vendôme, en empruntant un saut de mouton.

Cette suppression aura pour effet de couper l'avenue d'Essonville qui relie l'Ouest et l'Est de la ville et représente de ce fait l'un des principaux points de franchissement des lignes SNCF. Cela demandera la réalisation d'importants travaux qui dureront plusieurs mois et entraîneront de ce fait l'interruption de la circulation automobile pendant toute cette période, à l'exception des modes actifs, piétons et cyclistes, qui disposeront d'un passage provisoire assurant la jonction entre les deux rives.

Durant cette période, les quelque 9000 véhicules empruntant quotidiennement cet itinéraire se verront contraints de passer ailleurs, c'est-à-dire essentiellement par le pont-rail du centre-ville, ce qui ne manquera pas de créer certains jours et à certaines heures de nouveaux problèmes de circulation.

Il a été évoqué, durant la concertation, la possibilité de remettre en service, pendant les travaux, le pont des Cochets qui relie, au Sud, la ville de Saint-Germain-lès-Arpajon à la zone industrielle de Brétigny, proche de la zone commerciale de Maison Neuve. Mais ce

pont à voie unique étroite, réservé aujourd'hui aux seuls modes actifs et très mal entretenu, y compris les abords, ne pourra fonctionner qu'en alternat, ce qui limitera le nombre de véhicules qui pourront l'emprunter.

Nous demandons aux communes de Saint-Germain-lès-Arpajon et de Brétigny-sur-Orge de planifier pour le futur la remise en état et en service définitive de cet ouvrage pour assurer un franchissement supplémentaire stratégique des lignes SNCF par les véhicules légers.

Pour l'ADEMUB, cette période de travaux importants devrait être l'occasion pour la ville de Brétigny de mener une campagne en faveur du développement des modes actifs, véritable alternative à une croissance excessive de la circulation automobile dans nos rues.

Le projet alternatif au PN23 se présente sous la forme d'une boucle routière de 160 m, sinueuse et en forte pente, qui longe d'abord la voie à l'Ouest pour, après passage sous le saut de mouton, rejoindre à l'Est un giratoire la reliant aux rues Leblanc et Rongière. Cette route est ouverte à la fois aux véhicules automobiles (au tonnage limité) et aux modes actifs (cycles et piétons). Les cotes seront grosso modo les mêmes que celles du pont d'Essonville. Pour répondre aux exigences en matière de confort et de sécurité des circulations des PMR et des fauteuils roulants, les normes en vigueur seront respectées comme cela est indiqué dans le dossier de concertation.

Néanmoins, cet aménagement comporte plusieurs inconvénients :

- Il comprend un trottoir unique, certes avec élargissement de la partie centrale de la boucle pour permettre le croisement des fauteuils roulants et des poussettes, mais contraint les piétons à une traversée supplémentaire en deux endroits.

- Il rallonge l'itinéraire de 140m pour les piétons souhaitant rejoindre la rue Jean Rongière à partir du pont d'Essonville.

- Les cyclistes emprunteront la chaussée à double voie en même temps que les véhicules automobiles, avec ligne blanche continue, ce qui représente pour eux a priori une sécurité. Mais ils risquent d'être victimes de tentatives intempestives de dépassement des automobilistes, car ils seront amenés à deux reprises à rouler sur une pente de 8%.

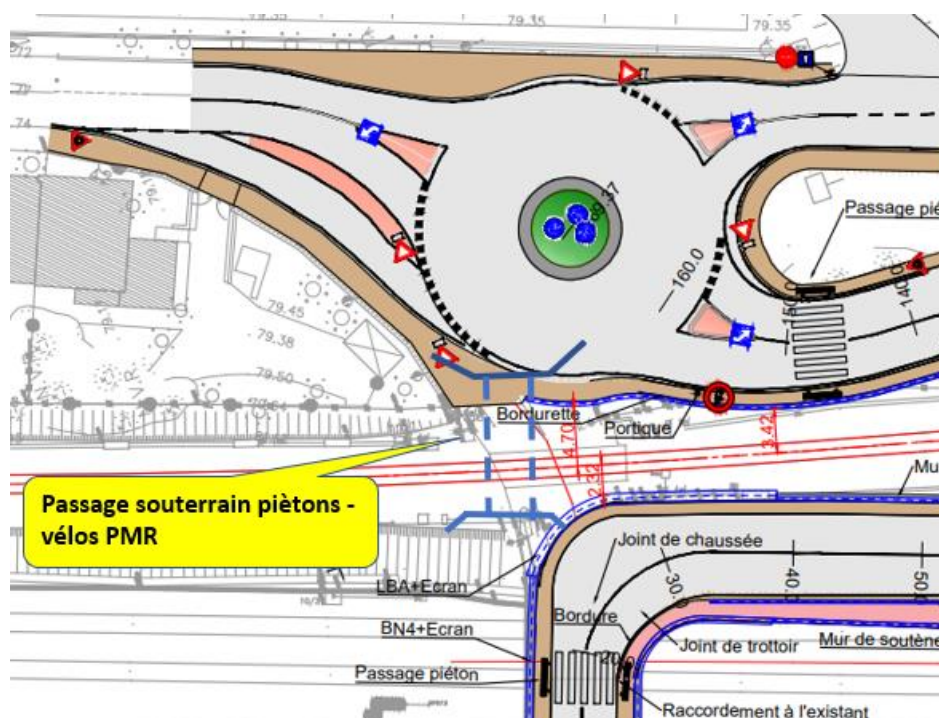
- Aussi, pour assurer aux cyclistes une meilleure sécurité, des mesures strictes d'apaisement de la circulation limitant la vitesse à 30, voire 20 km/h devront être appliquées. De même qu'un marquage réglementaire au sol par pictogrammes et doubles chevrons au milieu de chacune des deux voies.

Privilégier les modes actifs

Pour pallier les inconvénients de ce projet et assurer en tout point une priorité aux modes actifs, nous proposons de pérenniser la liaison directe entre le pont d'Essonville et les rues Leblanc et Rongière qui leur sera attribuée durant les travaux.

Ces travaux devraient d'ailleurs commencer par la réalisation de ce passage souterrain à double sens sous la voie, destiné à l'ensemble des modes actifs. Il est tout à fait envisageable de percer un passage dans le remblai sur une largeur de 3 à 4 m, avec un escalier pour les

piétons valides et une rampe destinée à la fois aux PMR, aux fauteuils roulants et aux cyclistes. Et nous demandons qu'une étude de faisabilité soit réalisée.



Côté Est, où devraient commencer les travaux, l'arasement de la butte qui avait été aménagée en son temps pour assurer l'accès au passage à niveau, devrait permettre à la fois d'aplanir la voirie et de faciliter ainsi la progression des usagers, soumis aujourd'hui au franchissement d'une déclivité pénalisante, particulièrement pour les cyclistes et les personnes handicapées. Cette opération permettrait en outre de faciliter le débouché du passage souterrain destiné aux modes actifs.

Reste le problème du choix de l'aménagement côté Est. Le projet de la SNCF propose un giratoire simple. On peut aussi envisager le maintien du système actuel avec priorité à droite. L'une et l'autre de ces options présente à la fois des avantages et des inconvénients au regard de la fluidité recherchée des flux.

Quelle que soit l'option qui sera finalement choisie, il faudra prévoir avec soin l'insertion des piétons, des PMR et cyclistes empruntant le passage souterrain. Pour les cyclistes, cela représentera une entrée et une sortie supplémentaire sur le giratoire.

Concernant les cyclistes, tous types de véhicules compris (vélos simples, vélos-cargos, vélos couchés, tricycles...), motorisés ou non, un aménagement spécifique doit être prévu pour assurer leur confort et leur sécurité sur l'ensemble de l'itinéraire, notamment par une application stricte des dispositions légales en matière de marquage au sol et de priorité aux intersections.

En conclusion,

Sous la réserve que des études approfondies soient poursuivies tenant compte, entre autres, des observations formulées dans cet avis, la priorité allant au confort et à la sécurité des modes actifs dont le développement demeure une priorité en matière de déplacements,

l'ADEMUB donne son accord au projet d'aménagement alternatif au PN 23. Sa suppression est une nécessité à la fois pour la sécurité des usagers et pour la réalisation de l'ensemble de travaux du nœud ferroviaire brétignolais.

Brétigny, le 10 janvier 2022