

CONCERTATION PUBLIQUE REGLEMENTAIRE

**Avis et contributions déposés sur l'atelier n°2
sur l'insertion de la deuxième voie TGV à Antony**



AMÉNAGEMENTS ET PROTECTIONS
LIGNE MASSY-VALENTON
SECTEUR OUEST

CONTRIBUTIONS

12/12/2011 – Jean COLIN : [Contribution_JColin \(PDF, 130Ko\)](#)

AVIS

18/02/2012 – Bernard COULON

Je formalise ma proposition de variante du scénario 4 Celfi de raccordement au niveau de Massy TGV – Massy Verrières au lieu d'au niveau des Baconnets.

Au lieu de passer tout au dessus ou tout dessous des RER B et C, ma variante est de passer au dessous du RER B, au dessous d'une voie RER C, et arriver entre les 2 voies RER C, en partant juste après le pont sur la rue Victor Basch et se raccorder avant la gare de Massy Verrières, juste avant le pont avant l'avenue Charles de Gaulle. Voir mon croquis.

L'avantage est de ne pas toucher aux ponts, et en déplaçant la voie RER C d'avoir assez de place pour commencer la remontée assez tôt pour arriver sans faire un pont ou viaduc supplémentaire.

Dans cette variante aussi, les travaux et la voie se situent en zone industrielle non habitée, il n'y aura pas d'interruption de trafic des RER et TGV, sauf quelques WE pour raccorder les nouvelles voies.

Détails:

Au niveau de la rue Victor Basch, le RER B est déjà à 2-3m au dessus des voies TGV, donc on peut surélever un peu (ex. 1m) le RER B et n'avoir peu à faire descendre le TGV (ex 2m) avant que celui-ci bifurque sous le RER B avant d'aller rattraper le RER C.

Les voies du RER C sont déjà largement au dessus du TGV, mais en plus de décaler la voie Est, on peut aussi la surélever un peu (ex 1 ou 2m) pour que le TGV puisse remonter (ex -5m ou -4m) avant de passer sous le RER C et d'amorcer son virage et sa remontée au niveau du pont.

Pour visualiser le PDF accompagnant cet avis, cliquez sur le lien suivant : [MaVal-Variante-Coulon-Scénario-4-Celfi-2-vue-densemble-V5](#)

10/02/2012 – Joëlle DI LEONE

“Après avoir annoncé l'abandon du projet présenté aux Antoniens en 2003, et en attendant la réalisation de l'Interconnexion Sud des TGV, Réseau Ferré de France propose un nouveau plan d'aménagement des lignes des RER B et C entre les gares des Baconnets et de Massy-Verrières sans élargissement de la plate-forme. Une concertation est ouverte à son initiative pour débattre du projet.

La réunion publique de clôture aura lieu le mardi 14 février à 20 h, au complexe sportif Éric Tabarly.”

Il était donc bien question de l'abandon du projet dans un premier temps, puis d'un aménagement sans élargissement de la plate-forme

De quoi va t'on parler en fin de compte 14 février 2012 A mon arrivée en 2005, le quartier semblait bénéficier d'une certaine protection Le PLU prévoyait un réaménagement du quartier sans suppression du passage à niveau (qui aurait par trop bouleversé son environnement

Tout cela me paraît bien incohérent... et franchement inquiétant Imaginez donc l'impact sur plusieurs années...

28/01/2012 – F. Ramirez

Habitant au quartier des Baconnets à Antony, j'aimerais savoir si l'idée d'envisager la construction d'une gare RER C aux Baconnets est-elle possible ? En effet, je pense que ce serait utile pour beaucoup. Le fait de pouvoir se rendre directement aux Baconnets via la gare Chemin d'Antony ou tout simplement d'éviter les correspondances lorsqu'on emprunte la ligne C.

Cordialement.

20/12/2011 – Bruno EDOUARD

L'arrêté du 13 décembre 2011 détermine que c'est désormais le STIF qui est propriétaire de l'infrastructure de la ligne B du RER entre Luxembourg et Massy-Palaiseau.

- 1. Est-ce la raison pour laquelle la RATP se désintéresse du projet et est absente à toutes les réunions ?*
- 2. L'infrastructure du RER C va-t-elle faire l'objet d'un transfert de propriété analogue ?*
- 3. Ce transfert est-il de nature à modifier le projet ?*

02/12/2011 – Gérard MERTENS

Variante 3 Jonction directe Massy-Orly

Principe : Rendre à la ligne stratégique sa vocation initiale et créer une ligne nouvelle de 8 km env. à travers une zone non urbanisée.

Sans tunnel coûteux et sans impact sur les circulations existantes, il s'agit d'une variante aérienne ou en tranchée simple de l'Interconnexion future dont elle sera la première phase.

Au sortir de la gare de Massy TGV les voies nouvelles sont raccordées sur la plate-forme de la grande ceinture Massy-Juvisy qui sera mise si possible à 4 voies sur 1500 m env.(raccordement envisagé comme solution provisoire par l'étude CELFI § 3.2.1. pages

18 & 19 du rapport final de l'expertise de l'insertion environnementale à Antony) Par contre, après franchissement de la RN 188 les voies se séparent pour longer le A126 puis après avoir longé le A6 le coupent pour suivre les limites de l'aéroport d'Orly. la jonction avec la voie stratégique se faisant avant la gare de Rungis-La fraternelle où on se retrouve dans la configuration préconisée par RFF : tronç commun TGV RER C jusqu'aux Saules.

Phasage des travaux.

A part les aiguilles des voies de raccordement au sortir de Massy-TGV et à la Fraternelle, et deux sauts de moutons pour éviter le croisement des voies, tous les travaux envisagés peuvent se faire sans aucun impact dommageable sur les circulations tant routières que ferrovières, 2 ponts rails à élargir et 6 à 8 ponts rails ou routes sont à réaliser sur ou sous la voirie existante mais dans des zones où les chantiers ne seront pas limités par l'espace. On peut supposer que la durée des travaux sera inférieure à celle du projet actuel à travers la ville et sans nuisances.

Les travaux terminés, la ligne stratégique pourra reprendre ses circulations RER et Frêt, tous les TGV y compris les liaisons Lyon-Rouen (ce que ne permet pas le projet tunnel complet) passeront par cette ligne nouvelle . La suppression du PN 9 reprend une urgence normale et la création d'une gare avec deux quais latéraux aux Baconnets ne nécessitera plus de modification de voies. La réouverture d'une gare à Wissous et le cadencement au 1/4 h du RER C n'aura aucun impact sur les circulations TGV, la longueur du tronç commun étant réduit des 2/3. En cas de situation perturbée le recours à l'utilisation actuelle de la voie banalisée restant néanmoins possible.

Dans un deuxième temps une voie spécifique avec desserte des aérogares et liaison vers Melun sénart se débranchera au niveau du cimetière de Wissous, sans perturbation du trafic, c'est la phase 2 du projet Interconnexion horizon 2025. D'ici là le projet Grand Paris risque de rebattre les cartes ??

Voir le schéma au 1/25000 sur fond de carte IGN

[Cliquez ici pour voir le plan : variante-3](#)

Gérard MERTENS

02/12/2011 – Gérard MERTENS

Variante 2 Gare commune

Ci-joint plan zone est

[Cliquez ici pour voir le plan : Variante-2-Est](#)

02/12/2011 – Gérard MERTENS

Variante 2 Gare commune

Ci-joint plan secteur central

[Cliquez ici pour voir le plan : Variante-2-Centre](#)

02/12/2011 – Gérard MERTENS

Variante 2 gare commune

Ci-joint plan secteur ouest

[Cliquez ici pour voir le plan : Variante-2-Ouest2](#)

02/12/2011 – Gérard MERTENS

Suite de la variante 1 gare commune

Plan est

[Cliquez ici pour voir le plan : Variante-1-Est](#)

02/12/2011 – Gérard MERTENS

Suite de la variante 1

Plan central ci joint

[Cliquez ici pour voir le plan : Variante-1-Centre](#)

02/12/2011 – Gérard MERTENS

Gare commune Variante 1 :

Principe : conserver autant que faire se peut les deux ponts actuels, pont dit des Garennes sur le RER B, pont des Baconnets sur le RER C.

Passage à niveau de la rue Mirabeau (PN 9) remplacé par pont rail et souterrain piéton, les voies étant légèrement déportées vers le nord comme sur le projet RFF.

Dévier de la largeur d'un intervoie vers le nord les circulations sur la partie étudiée l'ancienne voie Z (banalisée) vient se brancher sur l'ancienne voie 1 pour devenir la nouvelle voie 3 (réservée TGV vers Massy) l'ancienne voie 1 vient se brancher sur l'ancienne voie 2 pour devenir la nouvelle voie 1 (RER C vers Massy) Abaisser légèrement la voie 2 (RER C vers Choisy) et la dévier de façon à passer en tranchée couverte sous la route devant le parking afin de permettre l'insertion d'un quai central de 225 m x 9 m, La voie 4 (TGV vers Valenton) reste dans la configuration du projet RFF (tranchée couverte sous le parking) ainsi que les voies RATP Les deux voies 3 et 4 sont raccordées aux voies 1 et 2 avant le pont rail Mirabeau par des aiguilles à coeur mobile permettant une circulation au maximum autorisé (110 km/h) sans bruit au passage et ce suffisamment loin des quais pour accélérer les insertions ou dépassements vers ou à partir du tronc commun.

Une passerelle couverte effectue la jonction entre bâtiment voyageur RATP et quai SNCF avec un accès direct pour les voyageurs RER C munis de billet ou leur permettre une sortie directe vers le grand ensemble.

Phasage des travaux:

Les voies 2 et 4 étant nouvelles elles peuvent être implantées sans interruption des circulations.

L'ancienne voie 1 sera déposée sur la partie non réutilisée seulement après mise en service du pont rail Mirabeau La circulation automobile sera impactée pendant les travaux des tranchées couvertes entre les deux ponts.

La surélévation des voies au niveau de la rue Mirabeau entrainera la fermeture anticipée du passage à niveau, alors que le passage sous les voies ne sera pas opérationnel, d'où une importante déviation par la D920 ou par la rue André Chenier et Massy-Verrières.

Voir les plans au 1/1000 : 3 feuilles A4 qui se raccordent ouest-centre-est

[Cliquez sur ce lien pour voir le plan : Variante-1-Ouest](#)

A suivre Variantes 2 et 3

G.MERTENS

02/12/2011 – Gérard MERTENS

Gare commune Variante 2 :

Principe : Profiter des travaux pour supprimer la voie unique sur le pont des Garennes par reconstruction des ponts datant de 1885 et 1920 sans interruption de la circulation automobile Enfouissement partiel des voies pour

permettre la pose d'un nouveau pont des Baconnets plus à l'Ouest en alignement avec le pont des Garennes élargi d'une 2ème voie automobile vers l'ouest Passage à niveau de la rue Mirabeau (PN9) remplacé par un pont route grâce à l'enfouissement partiel depuis les Baconnets jusqu'à la D920 (ancienne N20) et en tranchée couverte sur env 200 m La voie Z est prolongée coté rue de Massy sur 500 m environ avec un mur de retenue et une éventuelle casquette antibruit (nouvelle voie

3)

La voie 2 est déportée vers le nord pour permettre l'insertion du quai central RER C de 225m x 9m La voie 4 (TGV vers Valenton) reste dans la configuration du projet RFF (tranchée couverte sous le parking) Les deux voies 3 et 4 sont raccordées aux voies 1 et 2 à mi-chemin avant le pont-rail Mirabeau par des aiguilles à coeur mobile permettant une circulation au maximum autorisé (110 km/h) sans bruit au passage, le train de banlieue vers Paris reste à quai en attendant le passage TGV vers l'est. Le TGV allant vers l'ouest profite de l'arrêt du train de banlieue à quai pour emprunter la voie 3 et le dépasser.

Après suppression de l'ancien pont il sera aménagé une annexe du bâtiment voyageur enjambant les voies SNCF avec couloir de communication vers l'ancien BV RATP (40 ans déjà)

Phasage des travaux :

Prolongement partiel de la voie Z (sauf sous le pont) Encaissement des voies profitant de l'alternance grâce à cette voie supplémentaire entre baconnets et Mirabeau Pose d'un 1/2 pont des Garennes montant (ouest) et pose d'un nouveau pont des Baconnets (à 2 voies) Suppression ancien pont maçonnerie (Baconnet) et raccordement voie Z Dépose de l'ancien pont métallique (Garennes) voie unique provisoire sur 1/2 pont ouest et pose du 1/2 pont des Garennes descendant (est) La circulation automobile n'est pas interrompue aux Baconnets pendant les travaux Une voie provisoire aérienne pendant la réalisation de la tranchée couverte et du pont route Mirabeau, pendant ce temps la circulation automobile s'effectue au mieux à voie unique au pire par les nouveaux ponts et par la D920 La circulation des trains se fera sur voie banalisée pendant une partie des travaux

Voir les plans au 1/1000 : 3 feuilles A4 qui se raccordent ouest-centre-est

[Cliquez sur ce lien pour voir le plan : Variante-2-Ouest](#)

A suivre : Variante 3 interconnexion aérienne

24/11/2011 – Jean COLIN

J'ai participé à l'atelier n° 2 hier soir ou j'ai fait un certain nombre de commentaires.

Vous trouvez en pièce jointe un document qui présente les différentes variantes que j'estime réalisables, reste à RFF à enlever celles qui ne sont pas réalisables, et à chiffrer les autres, au moins à la louche

Cordialement

Jean COLIN

Comme il y a une limitation des pièces jointes à 2Mo, vous l'aurez en qualité d'image réduite

[Cliquez ici pour voir le document : CommentairesSurVariantes](#)

24/11/2011 – Patrick TREFLES

Je ne comprends pas pour quoi l'on recherche à inclure une voie TGV car le resserement se produira à nouveau du pont sur le quel passe la RN 20. Seul un enfouissement total des toutes les voies avec couverture par une coulée verte permettra une bonne circulation de trains, un respect de l'environnement et l'absence de nuisances pour tous les riverains dont j'ai l'impression que c'est le dernier souci de RFF. De plus en ces temps de crise, ne pourrai t on pas trouver d'autres endroits moins onéreux.

13/11/2011 – Bruno EDOUARD

Il est prévu de prendre à la RATP un emplacement de réserve pour une 3ème voie de RER-B : quelle destination avait la RATP pour la 3ème voie RER B ? Pourquoi la RATP n'est pas partie prenante à la concertation ? Quelles répercussions sur le trafic du RER-B aura la construction du nouveau pont-rail ?

12/11/2011 – Paulette TREFLES

Habitante sur ce quartier depuis 1953 , je l'ai vu devenir de plus en plus bruyant par l'augmentation de rames du rer B et maintenant de la circulation sur les voies du Rer C .Avez vous déjà vu des habitations encadrées par 2 voies de Rer : non et bien pensez à ceux qui y habitent : donc une seule solution enterrer la voir du rer c qui permettra d'y ajouter d'autres voies pour le TGV et cela satisfairatout le monde .

08/11/2011 – Patrick TREFLES

Est il prévu dans le projet RFF d'augmenter le nombre de voies actuelles qui passent au niveau du passage à niveau de Fontaine Michalon .Seul un enfouissement des voies permettra de protéger le cadre de vie des riverains et permettra un bon écoulement des flux de circulation des trains .