

Enquête publique sur la suppression du passage à niveau n° 23 à Brétigny-sur-Orge

Avis de l'ADEMUB sur le projet présenté par le dossier d'enquête préalable à la suppression du PN 23 (8 juin 2026)

Pour présenter le projet de modernisation ferroviaire du Val d'Orge, SNCF Réseau avait tenu une série de réunions en fin d'année 2021 et début 2022. Ce projet nécessite la suppression du passage à niveau n° 23 à l'extrémité du pont d'Essonville. Un avant-projet de l'aménagement envisagé pour réaliser cette suppression a été présenté par SNCF Réseau. Après étude de cet avant-projet, **l'ADEMUB avait demandé de sécuriser au maximum la circulation des piétons, cyclistes et PMR.**

Dans l'aménagement projeté aujourd'hui, SNCF Réseau prévoit la création d'un passage souterrain dédié à la circulation des véhicules légers, d'un passage souterrain pour les mobilités douces et d'un bassin de rétention et d'infiltration enterré.

A la sortie du pont d'Essonville, la chaussée tourne à droite pour être parallèle à la V1 Tours et descend en plan incliné pour ensuite passer sous la ligne de chemin de fer par un pont-rail et rejoindre la rue Jean Rongière par une intersection en T. La pente maximale de la voirie sera de 8% (dossier d'enquête publique page 21). Un trottoir adapté aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) d'une largeur de 1,90 m longera la chaussée. Delphine AUBERT (SNCF Réseau), lors de la réunion du 1^{er} juillet à Brétigny, a précisé que la pente maximale de ce trottoir sera de 5%. (cf CR réunion 1^{er} juillet page 10). **Quel sera le pourcentage exact de la pente ? Et compte tenu de la longueur de la montée, est-il prévu des aires de repos ?** Voir l'article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 sur le décret n°2006-555 du 17 mai 2006. Ce trottoir sera réservé pour la circulation des PMR ainsi que des fauteuils roulants et des poussettes enfants et des piétons.

L'ADEMUB préconisait un passage souterrain permettant la circulation en double sens pour l'ensemble des modes actifs et PMR avec un escalier pour les piétons valides et un plan incliné destiné à la fois aux PMR, aux fauteuils roulants, aux poussettes enfants et aux cyclistes vélo à la main.

Dans le projet présenté par SNCF réseau, les différents modes de circulations sont mélangés. Le passage souterrain pour mobilités douces est accessible **uniquement aux piétons et aux cyclistes poussant leur vélo à la main** puisqu'une goulotte accompagnera les escaliers. Ce passage débouche à la sortie du pont juste dans le virage sur le trottoir de service (0,90m voire 0,75m de large). **Que font les piétons ou les cyclistes avec leur vélo ?** Emprunter ce trottoir très étroit ? Traverser la chaussée pour rejoindre le trottoir PMR ? Pour la sécurité de chacun, **il n'est pas possible de mélanger la circulation des cyclistes à vélo avec les PMR et les poussettes enfants.**

Les cyclistes à vélo devront circuler sur la chaussée : le marquage réglementaire (double chevron et silhouette cycliste) devra être réalisé avec une limitation de vitesse (30 km/h) obligeant les voitures ou camionnettes à suivre les cyclistes. Cela reste néanmoins dangereux.

Pour l'intersection en T de la sortie du pont-rail et de la rue Jean Rongière et autres, quel système de régulation sera mis en place : feux, voie prioritaire... Il est nécessaire que la sortie du pont-rail soit fluide.

Pour la protection acoustique du bruit causé par l'augmentation du trafic, la seule isolation de façade des bâtiments obligera à garder les fenêtres fermées. **Une protection complémentaire et indépendante des bâtiments doit être prévue.**

Pour le traitement des eaux pluviales, SNCF Réseau prévoit un bassin de rétention et d'infiltration enterré. Le dossier d'enquête donne peu d'éléments chiffrés sur les dimensions de ce bassin. **L'ADEMUB demande que la conception de ce bassin prenne en compte des phénomènes météorologiques causés par le dérèglement climatique.**

Dans le dossier d'enquête, SNCF réseau prévoit des espaces verts et un aménagement paysager pour que le projet s'intègre au mieux dans l'environnement urbain. **Il faut souhaiter que l'entretien des espaces suive leur réalisation.**

L'ADEMUB apprécie que SNCF Réseau mette en place un système **pour** informer et écouter les riverains pendant la durée des travaux.

L'ADEMUB demande des garanties pour que le circuit des transports par camions au cours des travaux soit clairement spécifié et impacte le moins possible la circulation et les riverains. De quelle manière sera organisée la circulation normale des usagers et la circulation des camions ou engins de chantier ?

L'ADEMUB confirme son accord au projet d'aménagement pour la suppression du PN 23 sous réserve d'études approfondies pour améliorer davantage la sécurité et le confort des modes actifs dont le développement demeure une priorité en matière de déplacements.

8/10/2026
L'ADEMUB
Dinh NGUYEN, président