

Document : Technique-Infra

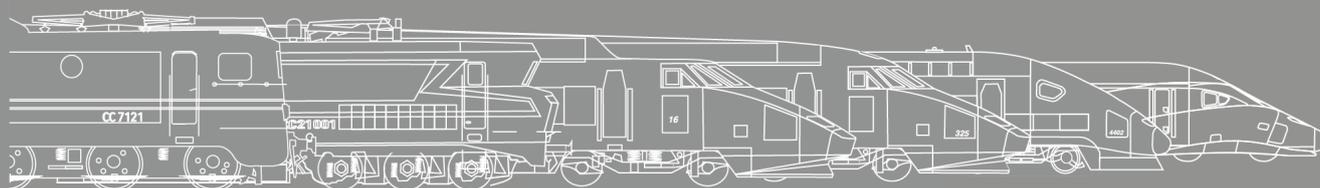
Un Chantier Exceptionnel

Remplacement des ponts centenaires

Partie 1 : Une histoire de pont : « Chartres » et « Gallardon »

Alain JEUNESSE.

Juillet 2023.



Une histoire de Pont : « Chartres » et « Gallardon »

Alain Jeunesse juillet 2023



« Chartres » et « Gallardon » : cette image est une illustration à destination du public montrant les ponts métalliques en 2023. Au premier plan les raccordements voie 1 et voie 2 de la LGV Atlantique à la ligne stratégique vers Orly et Valenton. (Cliché Alain Jeunesse 2023).

Les ponts centenaires de Massy Verrières ont terminé leur vie au cours de ce mois de juillet 2023. Ils seront remplacés début août par des ponts neufs d'une allure très élégante. Mais avant de donner un coup d'oeil sur ces travaux gigantesques, un bref regard dans le rétro permet de voir l'évolution continue du site. Pour illustrer cette démarche rétrospective nous nous référons à l'ouvrage de **Gaston JACOBS**, ancien cadre exploitation de la RATP, « **La ligne de Sceaux, 140 ans d'histoire** » édité par la Vie du Rail (référence 1) et quelques sites dont les adresses sont indiquées en référence.

Tout commence en 1919

Le réseau ETAT, toujours désireux de relier Paris à Bordeaux via Niort, Saumur, Château du Loir et Chartres entreprend la construction du maillon manquant à partir de Chartres vers Paris Ouest Ceinture via Gallardon. Un accord avec le Réseau OUEST lui permet d'accéder à la gare Montparnasse. Cette ligne nouvelle passe par le noeud ferroviaire de Massy Palaiseau où il est prévu qu'elle se connecte aux lignes du PO : Luxembourg-Limours (future ligne RATP), de la Grande Ceinture : Juvisy-Versailles Chantiers et de la ligne dite « stratégique » : Valenton-Massy Palaiseau. La photographie 2 extraite de la page 50 de l'ouvrage de Gaston Jacobs nous fait découvrir la gare PO de Massy-Verrières-le-Buisson. Il s'agit d'un joli bâtiment en meulière adoptant le style des habitations de cette banlieue sud de la région parisienne.

La construction de la ligne impose alors au PO d'une part d'inverser les plateformes entre ses voies et celles de la ligne « stratégique », comme l'indiquent les documents n°4 et 5. La plateforme PO est en trait gras. D'autre part la voie ETAT doit passer sous les voies existantes : une surélévation est alors nécessaire et complétée par deux ponts métalliques. Ces ouvrages sont construits entre 1921 et 1923. Ils permettent d'enjamber la « ligne nouvelle » de l'époque.



Photographie 2 : Gare PO de Massy Verrières avant les grands travaux de 1919. au premier plan les voies herbeuses de la ligne de ceinture stratégique Massy-Valenton.
(extrait de la page 50 du livre de Gaston JACOBS)



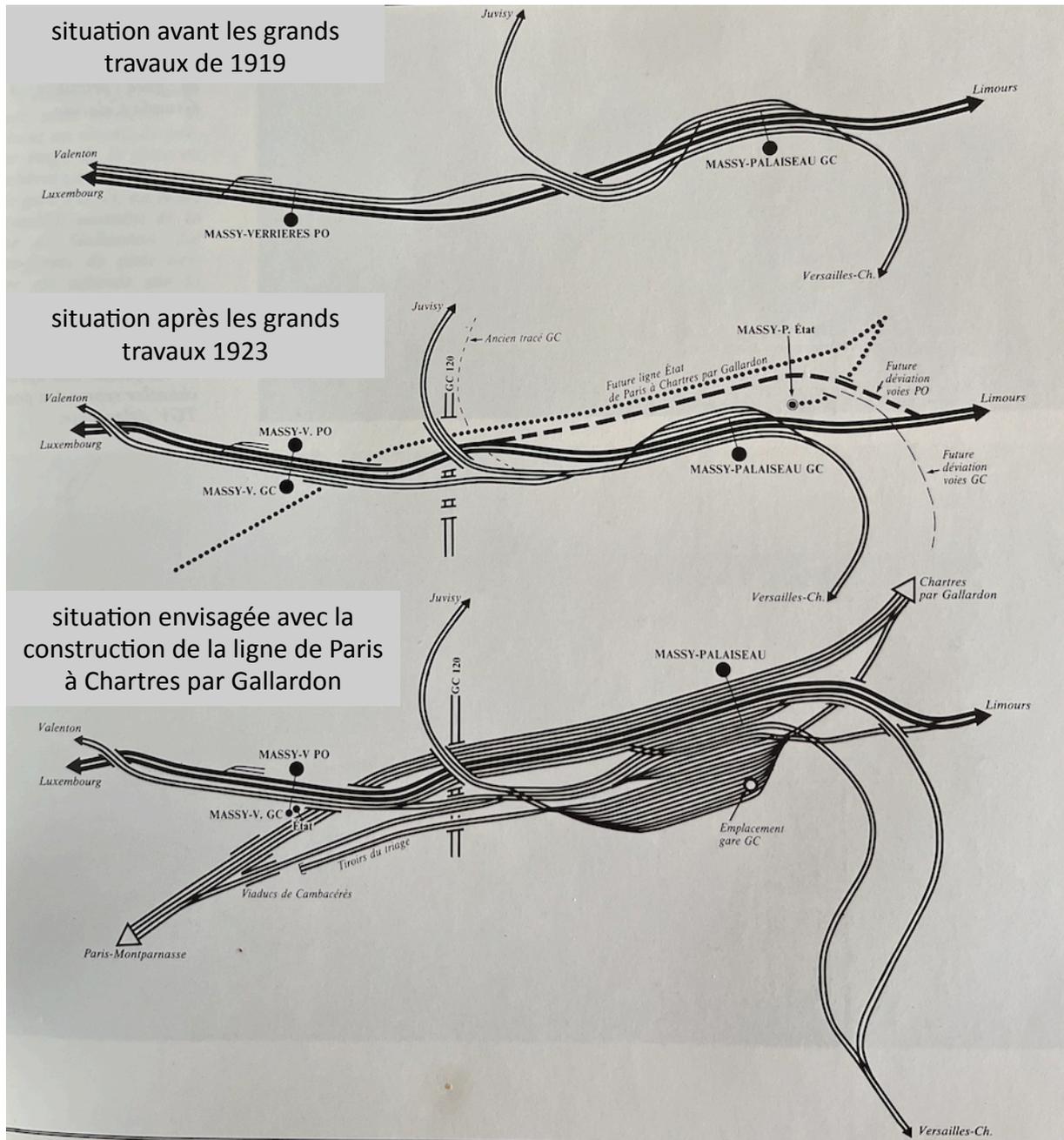
cliché n°3 gare de Massy Verrières ligne C
(cliché Alain Jeunesse 2012)

La surélévation des voies est illustrée par l'image n°3 de la gare de Massy-Verrières, où nous voyons que la plateforme de la ligne RER C se situe au niveau du premier étage du bâtiment. A comparer avec l'image n°2.

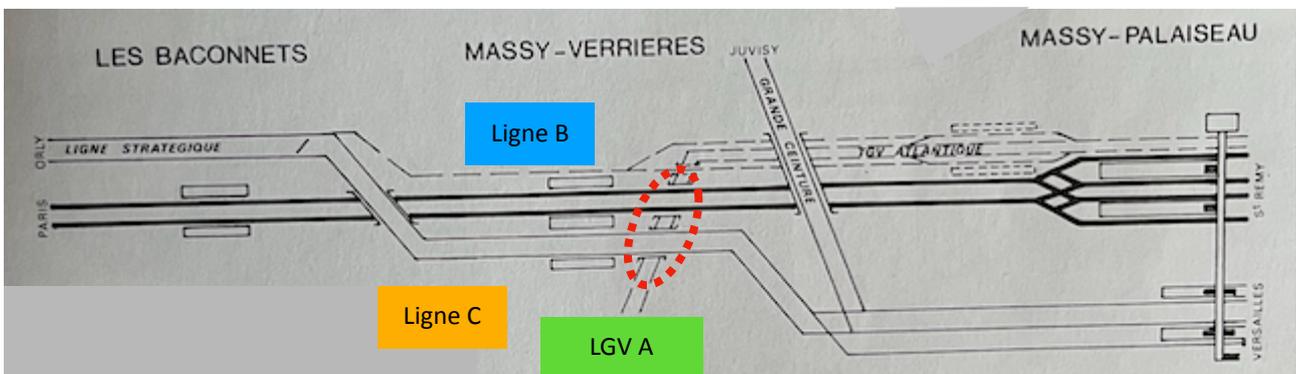
Une nouvelle gare PO est construite à Massy Verrières pour le service de la ligne Luxembourg-Limours (aujourd'hui la ligne B du RER). La gare historique contribuera au service voyageurs vers Orly jusqu'en 1939 et reprendra son

activité en 1977 en prolongement de la liaison « Orly Rail » depuis Paris gare d'Orsay vers Massy Palaiseau Grande Ceinture (GC). Les trains sont alors assurés par des Z5300 avant l'arrivée des Z2N et l'intégration au réseau RER de la ligne C.

Les ponts métalliques sont baptisés « Chartres » et « Gallardon » en relation avec le projet de l'ETAT. Leur portée est de 50 m en biais. Ils étaient conçus pour laisser passer les 4 voies prévues pour la ligne de Gallardon. Leur masse respective est de 480 t selon les informations données par l'entreprise mandataire du chantier actuel : Demathieu Bard Construction (référence 3). Ils ont pendant environ 60 ans surplombé un terrain vague. Aujourd'hui ils offrent le passage de l'actuelle Avenue du Général de Gaule construite en 1980 et celui de la galerie couverte de la LGV Atlantique.

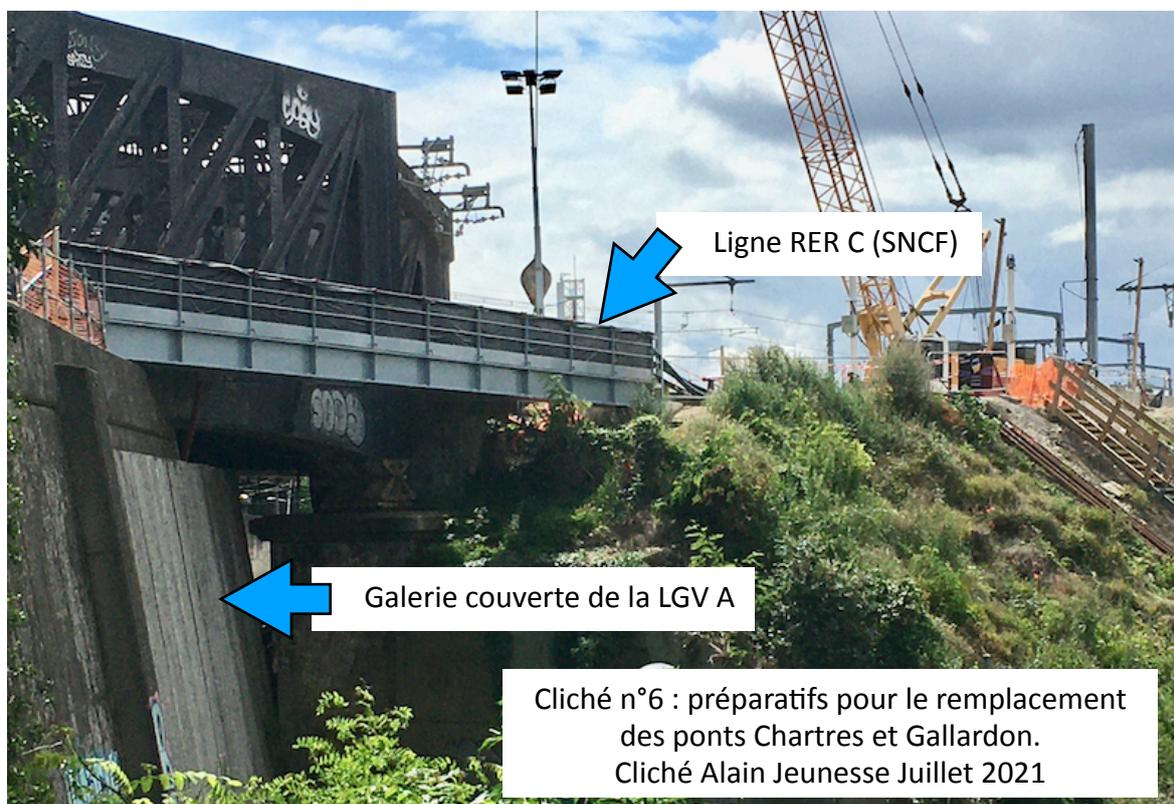


Document n°4 : page 51 : Massy Verrières évolution des tracés en fonction des années en haut : situation d'origine (page 51 de l'ouvrage de Gaston Jacobs)



Document n°5 : Massy Verrières : situation actuelle avec la localisation des ponts métalliques qui enjambent la LGV A à Massy Verrières. Sur la ligne B « Chartres », sur la ligne C « Gallardon ».

Le tronçon de ligne vers Paris ne sera jamais entièrement construit. Son emprise préservée, appartenant au Réseau ETAT puis à la SNCF, servira à partir de 1987 à la construction de la LGV Atlantique, depuis Châtillon jusqu'à Massy offrant ainsi une traversée de la banlieue Sud via Châtenay-Malabry, Sceaux jusqu'à Montparnasse relativement aisée et peu contraignante pour les riverains. Cette pénétration en région parisienne est principalement constituée des tunnels de Fontenay et de Sceaux et d'une tranchée couverte sur laquelle a pris place un espace de verdure d'une dizaine de kilomètres réservé aux piétons et aux cyclistes appelé : « la Coulée Verte du Sud Parisien ». Les ponts enjambent alors la galerie couverte de la LGVA visible sur l'image n°6.



Cliché n°7 :
les ouvrages

Le cliché n°7 nous offre une très belle image d'une rame MI79 se dirigeant vers Massy Palaiseau (ligne B du RER) et une rame TGV Paris Sud Est empruntant la ligne « stratégique », franchissant toutes deux les ponts métalliques de Massy Verrières. Le TGV assure la liaison Rouen-Lyon depuis 1986. Sur notre cliché le TGV vient de desservir la gare de Massy Palaiseau GC. Il se dirige vers Orly, et Valenton avant de prendre la LGV vers Lyon.



Cliché n°8 : Ponts métalliques de Massy Verrières. (cliché Alain Jeunesse 09/2021)

Ce regard sur l'histoire se poursuit avec l'**Opération « CHAGALL »** à travers un prochain épisode qui sera diffusé sur le site du Club de la Grande Vitesse Ferroviaire. Le Cliché n°8 donne un aperçu des ponts métalliques qui surmontent la tranchée couverte empruntée par les TGV provenant de Paris Montparnasse et se dirigeant vers la Bretagne et le Sud Ouest.

Références : Pour en savoir plus ...

La ligne de Sceaux 140 ans d'histoire Gaston Jacobs La Vie du Rail. Gaston Jacobs cadre exploitation de la RATP. retraité depuis 1985

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_d'Ouest-Ceinture_à_Chartres

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ponts_de_Chartres_et_de_Gallardon

<https://www.demathieu-bard.fr/actualites/chantier-de-remplacement-des-ponts-ferroviaires-de-chartres-et-gallardon-a-massy-91/>

La "Chagall" : mystérieuse ligne fantôme de l'Etat. Train Consultant Clive Lamming

L'histoire des chemins de fer avec un docteur en histoire – Railway history with a PHD historian.