Réunion Publique du 13-09-2016

Forte participation et mobilisation dans une salle Jean Racine bien remplie.

Nous ne pouvons que nous féliciter que les personnes, ainsi que les associations concernées, soient venues en nombre ce soir-là pour s'informer sur l'avancement du projet et exprimer leurs points de vue et leurs questions.

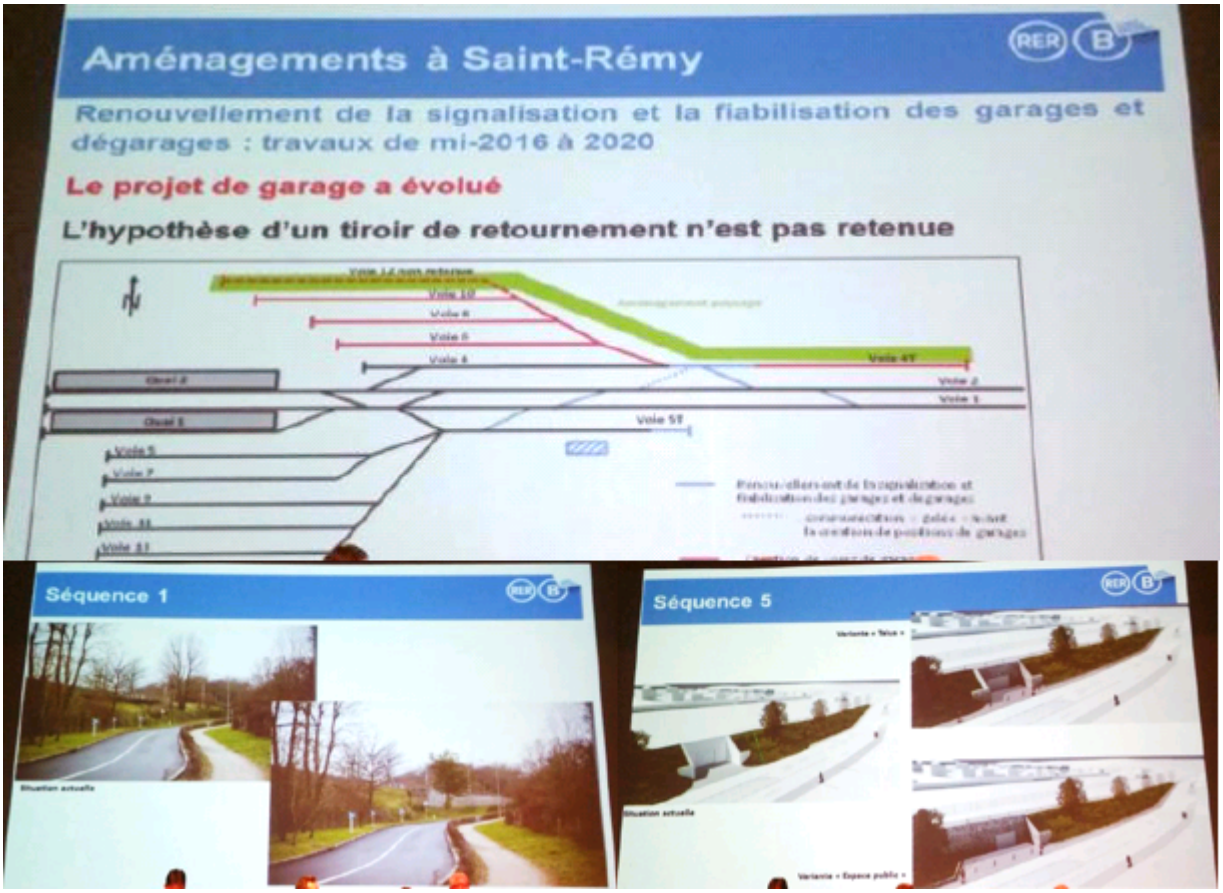
Au Collectif, nous n'avons pas été satisfaits des réponses de la RATP et du STIF sur l'inutilité des voies de garage toujours en trop (n°10 et n°4T), sur la limitation des nuisances actuelles déjà trop importantes et futures, sur les dégradations du centre-ville et l'insertion paysagère présentée du projet.
Nous avons été aussi très déçus par les explications concernant le site de MASSY.

Donc, la mobilisation doit continuer.

Contenu

1. Quelques points forts de cette Réunion Publique
2. [ps2id url='#des' offset= »]Désaccord sur les nouvelles voies[/ps2id]
3. Au sujet de Massy
4. Au sujet de l'insertion paysagère
5. Conclusion

6. [ps2id url=’#comp’ offset= »]Infos complémentaires [/ps2id] et liens vers la présentation, les « minutes » et articles parus



1. Quelques points forts de cette Réunion Publique :

1. **Phase 3 : abandonnée –** Enfin ! Ce tiroir de de retournement en arrière gare est définitivement abandonné. A ce sujet, l'EPAC a proposé que la RATP cède gratuitement ces terrains à la commune. En effet, cela permettrait au « Parc » de matérialiser la « porte d'entrée du Parc Naturel », avec une Maison d'écomobilité comme le rappelle l'Union des Amis du Parc (UAPNR). A suivre.
2. **Voie de garage 12 : abandonnée** – Enfin !
3. **Voie de garage 10 : TOUJOURS là**, mais subordonnée aux études du Comité de Pôle, notamment pour prendre en compte l'éventualité de la création d'un parking semi enterré face à l'espace Jean Racine. C'est une avancée, mais encore une fois, **ces voies en plus du côté de la rue Ditte ne sont là que pour garer les trains d'Orsay à Saint-Rémy au lieu de MASSY** (Cf. plus bas)**.**
4. **Voie de garage 4T : TOUJOURS là !** Soi-disant toujours essentielle pour l'exploitation de la gare et même de toute la ligne RER B. Personne n'a été convaincu (Cf. plus bas). Quant à l'insertion présentée par

l'architecte, nous sommes très sceptiques à la vue des sections 'dessinées' et des simulations « 3D » sans trains ! (Cf. plus bas)

5. Petite amélioration, la RATP s'engage à rouvrir l'accès dit « ouest » (côté route de Limours) pour les quartiers au sud de la gare. Ce n'est pas trop tôt ! Au passage, le quartier Sud-Est demande une passerelle au-dessus des voies pour raccorder les quartiers de Moc-Souris et de la Guiéterie au centre-ville.
6. Enfin, **beaucoup de plaintes** exprimées en direct par des riverains déjà gênés au quotidien et ENCORE plus depuis le début des travaux. On appréciera donc l'ironie de l'annonce par la RATP qu'après les quelques travaux de cet été, les vraies choses allaient pouvoir entrer dans une phase plus importante en Octobre !

2. [ps2id id='des' target='desacc'/]Désaccord sur les nouvelles voies :

Pour revenir sur la justification des nouvelles voies « en trop » pour nous, la RATP a prétexté que la gare de Saint-Rémy est capitale pour toute la ligne. Saint-Rémy cadencerait tout le trafic. Remettons les pendules à l'heure et ne renversons pas les choses:

- Saint-Rémy c'est ¼ des départs ! 1 train toutes les 12 min.
- actuellement c'est surtout le tunnel du Châtelet, saturé à 1 RER-B toutes les 3 min, qui impose la cadence.
- c'est le projet de la RATP qui transformera la gare du Parc Naturel en mini-Massy et en centre de pilotage de la ligne !
- Enfin, comme l'a rappelé le CoURB, depuis la mise en place du glissement de conducteur, avec une rame de réserve, les retards au départ sont très rares.

Retour en haut de page

massy

3. Au sujet de MASSY :

Rappelons encore que ces voies en plus du côté de la rue Ditte ne sont là que

pour garer les trains d'Orsay à Saint-Rémy au lieu de MASSY.
A la question du CoURB sur les études de réaménagement de Massy pour traiter le problème à sa racine, la RATP a prétexté un problème de temporalité. En gros, Saint-Rémy c'est possible maintenant, Massy c'est compliqué et donc c'est pour plus tard.

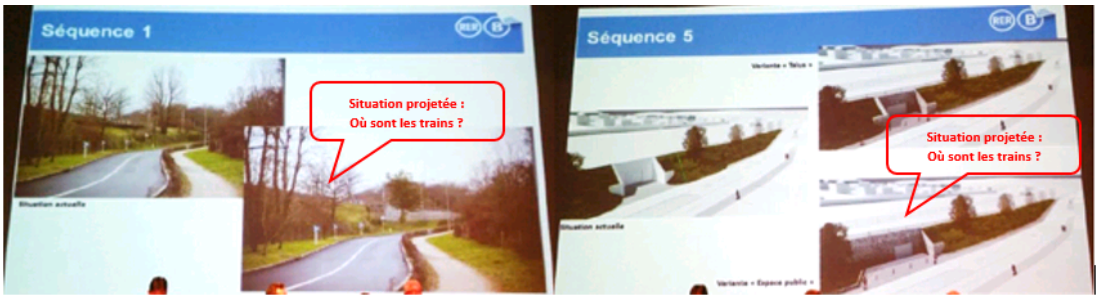
Aucune étude présentée sur l'optimisation de Massy, en réutilisant la zone de la CEMEX, et en tenant compte de tous les besoins (voies pour le Sud) et de toutes les données du problème (nouveau matériel).

Retour en haut de page

l'insertion

4. Au sujet de l'insertion paysagère

Les schémas d'insertion paysagère présentés sont-ils satisfaisants ? Nous avons vu des schémas bien présentés mais beaucoup de remarques ont été faites.



- Les simulations 3D ne montraient aucun train.
- Les croquis d'architecte ne montraient que des sections anodines de train, masquant l'effet de la vue du train dans sa longueur totale.
- De plus, sur ces croquis, les trains étaient de la génération actuelle, pas future à double étage.
- Les murs présentés n'arrêteront pas le bruit car pas assez hauts.

Voila quelques raisons, parmi d'autres, pour lesquelles cette présentation ne nous a pas rassurés.

Retour en haut de page

conclusion

5. En Conclusion,

La Ville de Saint-Rémy a payé une étude à Rail-Concept qui a démontré la contre-productivité de la phase 3 et imposé son abandon. L'UAPNR a même rappelé la convergence des conclusions de cette étude avec l'amendement proposé en 2015 par Mme Pécresse.

Aurait-il fallu que Saint-Rémy paye aussi **une étude sur le site de Massy pour que le travail soit fait de façon exhaustive et indépendante** et démontrer qu'on peut faire mieux que ce projet à Saint-Rémy ?

Retour en haut de page

---

6. [ps2id id='comp' target= »/]INFOS COMPLEMENTAIRES

Concernant les échéances

- Les décisions du STIF devraient intervenir en **Décembre 2016** et non plus en Octobre, sachant qu'il est acté depuis Juillet que les futurs trains de la ligne B seront à l'horizon 2025 à deux étages.
- Attention : une fois la décision prise, contrairement à ce qu'on pourrait penser, le schéma sera fixé. En effet, il y aura après une enquête publique, mais **rien à voir avec une enquête d'utilité publique**. C'est juste une enquête soumise au code de l'environnement qui est publiée.

C’est à dire que si le STIF décide de faire le projet, il se fera. Seuls quelques aménagements environnementaux supplémentaires pourraient être convenus suite à cette enquête.
- Les travaux de la phase 2 auraient lieu entre 2020 et 2022, la période 2017-2020 ayant pour but de réaliser les avant-projets puis de lancer les consultations auprès des entreprises de travaux.

Autres liens :

- Sur le site de la municipalité :
  - La Présentation avec ses annexes
  - Les Minutes de la réunion
- Articles dans la Presse : Le Parisien , Toutes les nouvelles 21/09/2016
- Pour rappel, l’avis du collectif publié le 18/06
- Synthèse finale du Collectif du 11/10/2016

Retour en haut de page

Un accident de RERB à Saint-Rémy

Un accident du RERB à Saint-Rémy a fait trembler hier soir toutes les maisons du quartier de la rue Ditte.
Nul doute qu’un tel incident ne rassure pas les voisins des voies actuelles et peut-être futures. Et quand on connait la proximité de la voie 4T avec les habitations, les voisins ne peuvent que craindre ce projet de rallongement et d’augmentation des manœuvres sur cette voie.

> *« Les fenêtres, le sol et les murs de ma maison ont tremblé quelques très longues fractions de seconde et les éclairs liés à la rupture d’un caténaire nous ont fait très peur »*

Selon l'article paru dans Le Parisien aujourd'hui, la cause serait un train sortit de voie vers 22h alors qu'il était en train de se garer.

On appréciera sur les photos prises par notre voisine la proximité avec l'habitation à gauche.
Et plus bas, on peut constater l'état du « heurtoir ». Heureusement la rame s'est déportée vers l'autre côté !

Pour compléter, le lien vers l'info donnée par la RATP : Le Blog RATP

Au 1/10, la RATP annonçait sur ce blog environ 6 semaines de travaux.

Amendement de Mme Pécresse en juillet-2015

L'amendement proposé par Mme Pécresse en juillet-2015 prenait clairement position sur les projets de la RATP à Saint-Rémy.

> *Il est également judicieux que le nombre de nouvelles voies de stockage soit* ***limité à 2 au plus*** *et initié seulement une fois que le gabarit des nouvelles rames sera connu lors de la décision de leur renouvellement.*

En tant que membre du STIF, mais à l'époque dans l'opposition, elle avait proposé l'amendement suivant :
Conseil-du-stif-8-juillet-2015-amdt-rer-b-sud

Cet amendement ne fut malheureusement pas retenu dans la décision du STIF de juillet-2015. Le Président de l'époque était Mr J.P.Huchon.

En juillet-2016, le collectif a de nouveau écrit à Mme V.Pécresse, désormais Présidente du STIF.
Lettre du Collectif 2016-07-13 à Mme Pécresse

Nous y soulignons notamment l'importance, plutôt que de réaliser des opérations à portée limitée, de **repenser l'aménagement des centres névralgiques comme Massy** pour coordonner les différents études (le tronçon Orsay / Massy qui nous concerne, le tronçon sud Paris / Massy, le « Grand-PAris » avec le développement du plateau de Saclay et l'interconnexion des lignes 15 et 18).

Mise-à-jour : La Réponse reçue le 07 Septembre 2016 ne nous rassure malheureusement pas complètement (cliquer sur le lien reponse-stif-20160907)

Nous continuons donc nos efforts pour tenter d'expliquer nos positions et les faire prendre en compte.

Alerte Réunion Publique le 13 Septembre

Projets RATP en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse

PÔLE GARE SAINT-RÉMY COLLECTIF

Dernière Réunion d'information
avant décision finale du STIF sur le nombre de voies de garage

Mardi 13 septembre
20h
Espace Jean Racine

Votre participation est importante

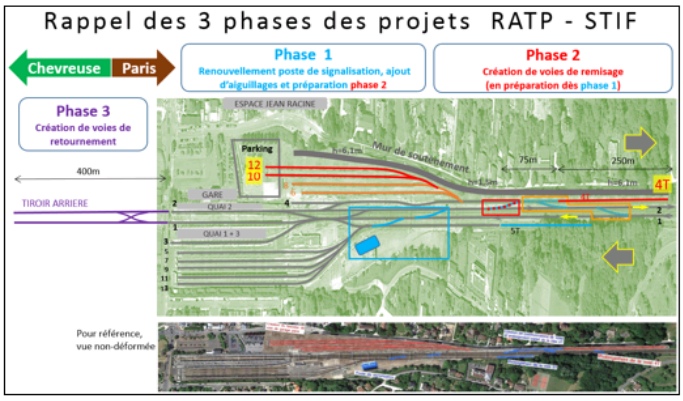
MOBILISONS NOUS !

PÔLE GARE SAINT-RÉMY COLLECTIF

[Lire l'alerte en format PDF]

Désaccord du COLLECTIF sur les projets RATP

à Saint-Rémy-lès-Chevreuse



Consolidé durant la réunion de juin organisée par le COLLECTIF, notre avis est :

Phase 1

- Accord pour le prolongement de la voie 5T et le renouvellement du poste de signalisation redimensionné au plus juste
- **Demande d'abandon de la prédisposition à la voie 4T**

Phase 2

- **Limiter l'ajout de nouvelles voies à 2** : voies 6 et 8
- **Refus des voies 10, 12 et 4T** qui limitent les possibilités d'aménagement de la gare et engendrent des impacts environnementaux lourds sans bénéfices pour le tronçon Orsay-sud
- **Etudier le réaménagement du site de Massy** comme préconisé dans le Schéma Directeur RERB-sud et en utilisant la réserve foncière de la SNCF occupée par la CEMEX
- **Geler les travaux en attendant les conclusions de l'étude de pôle** pour le réaménagement des alentours de la gare qui vient juste de débuter

Phase 3 (tiroir de retournement 'arrière-gare', à l'ouest de la RD938)

- **Demande d'abandon définitif et officiel par le STIF de cette phase 3**