Avis du CGEDD sur l'étude d'impact

Suite au dépôt de l'étude d'impacts par la RATP le 4 octobre dernier, l'avis délibéré par le collège de l'Autorité environnementale a été publié ce mercredi 21 décembre 2016 sur les projets de positions de stationnement sur Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Robinson, Sceaux et Fontenay-aux-Roses :

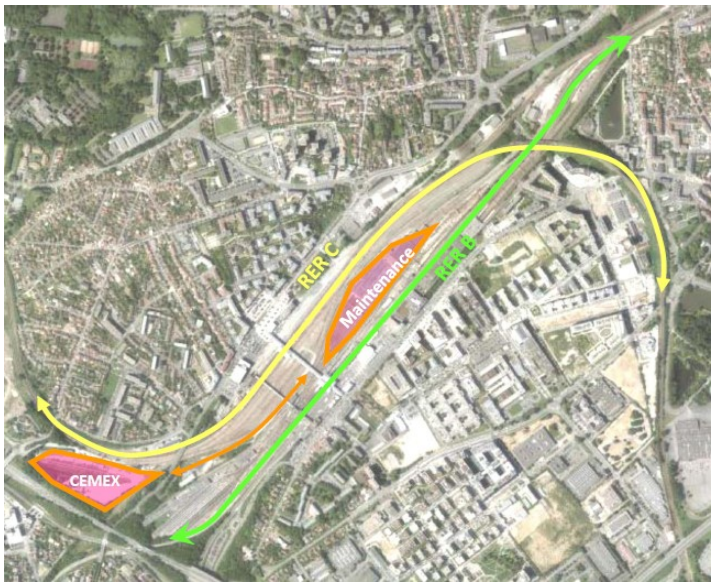
Prochaine étape : l'enquête publique à partir de janvier 2017…

A noter parmi les 26 pages :

- *Page 6 : « Les motivations des choix présentés restent néanmoins lacunaires, et l'absence de vision globale ne permet pas d'apprécier la pertinence des choix retenus pour les projets de Robinson et de Saint-Rémy, … La saturation du site de Massy est clairement expliquée, en revanche le dossier ne précise pas pourquoi une hypothèse de création de positions de garage sur ce site a été écartée pour y remédier.*
- *Page 13 : L'Ae relève également que l'analyse des impacts demeure sur plusieurs sujets uniquement qualitative, repose sur des postures de principe, et affirme certaines des conclusions plus qu'elle ne les démontre. »*

Consulter l'avis sur le site de l'AE -> N° dossier Ae : 2016-100 et 2016-109

Rationaliser Massy pour le futur



Pourquoi ne pas se pencher sur cette question de façon globale dès maintenant ?

Rationaliser Massy pour le futur, pourquoi est-ce nécessaire?

- La ligne au Nord de Massy est saturée et cela provoque un problème de charge notamment sur les missions Saint-Rémy.
- Les communications entre le faisceau de garage et le reste du site de Massy-Palaiseau (atelier, machine à laver et quais) sont très contraintes sur ce site. Il faut dire que ces zones « immobiles » se trouvent au milieu des flux des lignes RER B et RER C (Cf. image).
- Pour fiabiliser la ligne au Nord de Massy qui couvre le gros de la demande des voyageurs, il faut ajouter des voies de garages sur le sites. Cela renforcera la capacité à renvoyer des trains vers le Nord, Bourg-la-Reine étant appelée à devenir le métronome de la ligne vers Paris.
- Enfin, il faut tenir compte de l'arrivée d'Interconnexions :
    - A Massy : Grand Paris ligne 18, Tram-Train Versailles/Evry, en plus des RER B, RERC, TGV et TCSP/Bus;
    - Au nord, la ligne 15 sud à Arcueil-Cachan et le tramway T10 à Croix de Berny;
    - Au sud, à Orsay-le-Guichet avec le projet de liaison plateau / vallée.

Le déplacement sur la réserve foncière 'RER-B' occupée par la CEMEX du centre de maintenance, qu'il faut adapter aussi pour le futur matériel, permettrait à moyen-long terme de libérer cette enclave. Dès lors, cette ancienne enclave du site pourrait accueilli une forte réserve de trains (plus d'une dizaine) dédiés au flux, et ainsi répondre rapidement aux besoins vers le Nord et le Sud.

Avantages:

- Flux facilité pour le renvoi des trains vers le SUD
- Possibilités supplémentaires de renvois rapides vers le NORD
- Proximité du tronçon central facilitant la gestion des situations perturbée
- Proximité de la maintenance
- Lieu de prise de poste central

Rencontres des STIF et CGEDD

Décembre 2016, le Collectif rencontre les organismes STIF et CGEDD

STIF :

Le Collectif Pôle Gare Saint-Rémy, accompagné de la Municipalité de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, a rencontré, le 1er décembre dernier, Laurent Probst, le Directeur Général du STIF, Syndicat des Transport d'Ile-de-France valideur en dernier ressort des projets de la RATP.

Consulter le **Support présenté au STIF le 01/12/2016**

L'équipe du STIF s'est montrée très attentive aux arguments du Collectif, bien que défendant la position de la RATP sur la nécessité des voies 6, 8, 10 et 4T.
Le STIF a convenu que l'alternative proposée par le Collectif, sur le site de Massy en réutilisant la réserve occupée actuellement par la CEMEX, n'était pas sans fondement mais inenvisageable actuellement, pour des raisons de « temporalité ».
La priorité est en effet donnée à la SGP (« Grand-Paris ») pour la réalisation de la ligne 18 et la réserve occupée par la Cemex doit servir de base de vie au chantier.
Le COURB, quant à lui, a rappelé que les usagers doivent être au centre des décisions et que le RER B ne peut être traité avec une priorité moindre que celle de la ligne 18.

Sur les impacts, notamment pour les riverains, le STIF est resté très attentif, et a réaffirmé son souhait que la question soit bien traitée.

CGEDD et l'Autorité Environnementale

La RATP a déposé le 04 octobre son étude d'impact de ses projets auprès du CGEDD. Ce dernier doit en effet être saisi du dossier pour donner sous 3 mois un avis au regard du Code l'Environnement sur cette étude. Le temps était donc compté.

Le 15 décembre 2016, le Collectif a été reçu par le CGEDD et nous avons pu rappeler les possibilités d'éviter ces voies supplémentaires et leurs impacts sur le site et les riverains.

Il a été notamment rappelé que la situation actuelle est déjà très dégradée depuis le démarrage des travaux cet été, alors que les nouveaux aiguillages pour ces nouvelles voies ne sont même pas encore en place.

Effet des coupes d'arbres et terrassements ?

Synthèse de la réunion publique RATP-STIF 13-09-2016

Cliquer pour lire ou télécharger la: Synthèse de la réunion publique RATP-STIF du 13-09-2016

(Synthèse rédigée par le Comité du Collectif)

Autres liens :

- Sur le site de la municipalité :
  - La Présentation avec ses annexes
  - Les Minutes de la réunion
- Articles à l'issue de la réunion (voir aussi en bas de ce lien)

Réunion Publique du 13-09-2016

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

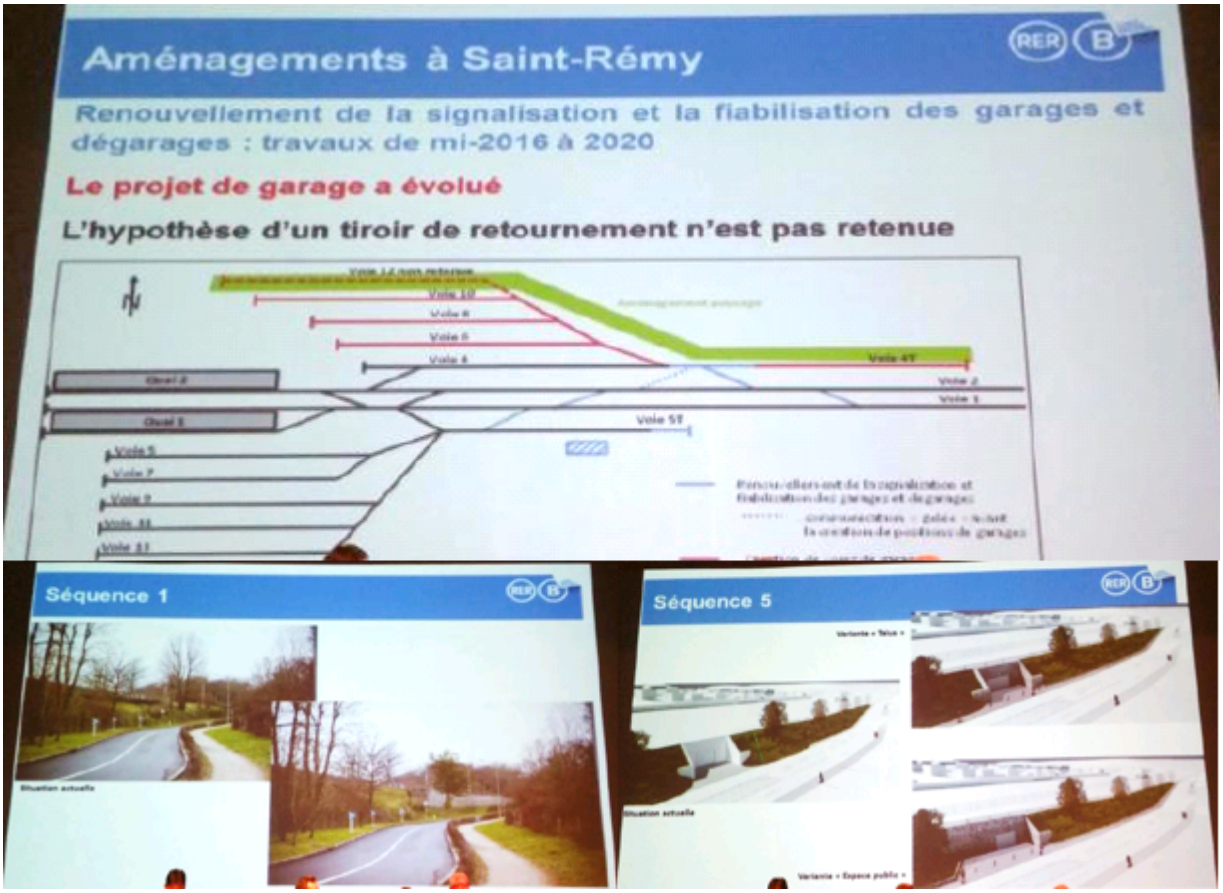
Nous ne pouvons que nous féliciter que les personnes, ainsi que les associations concernées, soient venues en nombre ce soir-là pour s'informer sur l'avancement du projet et exprimer leurs points de vue et leurs questions.

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.

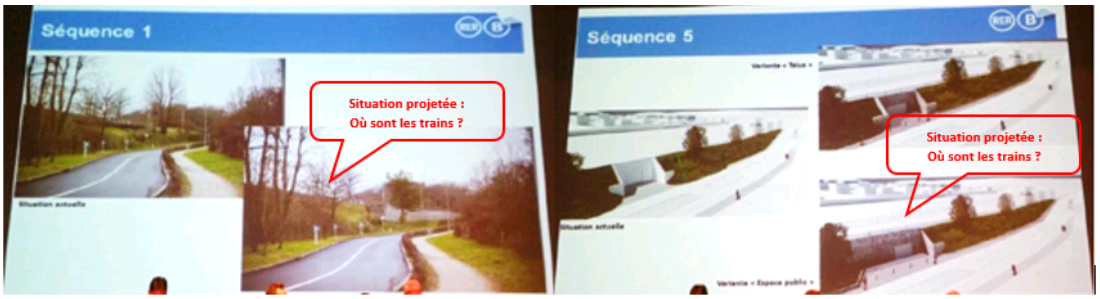
Aucune étude présentée sur l'optimisation de Massy, en réutilisant la zone de la CEMEX, et en tenant compte de tous les besoins (voies pour le Sud) et de toutes les données du problème (nouveau matériel).

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.

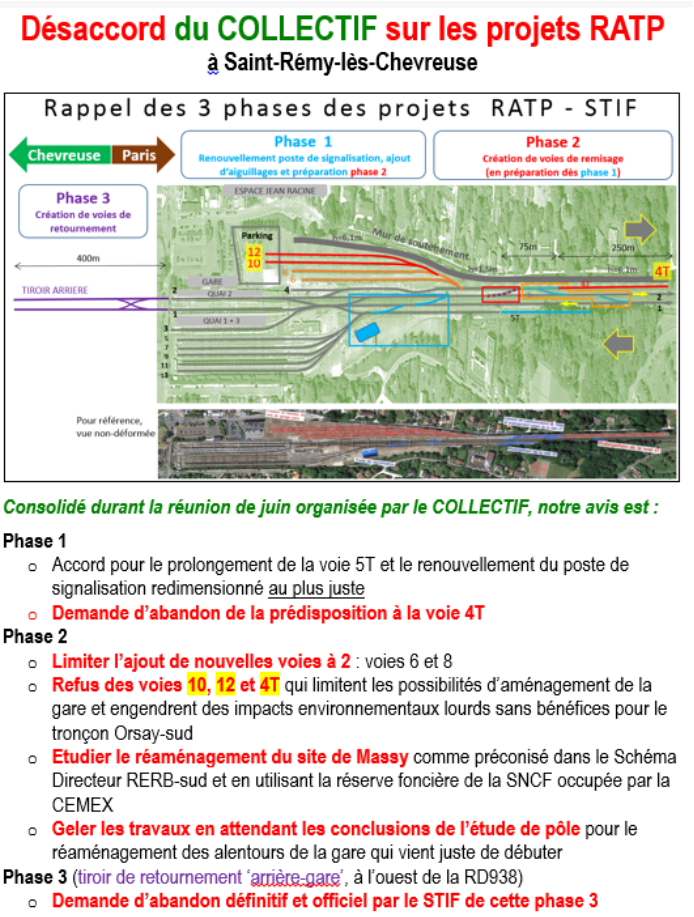
En juillet-2016, le collectif a de nouveau écrit à Mme V.Pécresse, désormais Présidente du STIF.
Lettre du Collectif 2016-07-13 à Mme Pécresse

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



Lire l'alerte en format PDF

78actu parle du projet

78actu parle du projet de la RATP pour Saint-Rémy-lès-Chevreuse.
78actu c'est « Toutes les Nouvelles », » Le courrier des Yvelines », « Le courrier de Mantes » et « Côté Yvelines »

Saint-Rémy-lès-Chevreuse

Source : *Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Le projet d'extension de la gare très contesté Article paru dans 78actu*

Cet article sur la Gare de Saint Rémy explique l'avancement du dossier.
A noter, que comme l'indique déjà l'analyse des riverains du RER B Robinson, le trafic de la ligne ne pourra pas être amélioré par aucune action en bout de ligne tant que la portion [Chatelet – Gare du Nord] sera saturée.
Le problème est le même à Robinson où la RATP impose également des projets d'extension très importants (Cf. Lettre-Ouverte du CARRRO)

Lettre ouverte du Collectif de

décembre 2015

Lettre ouverte au futur Président de la Région Ile de France et du STIF

HALTE AUX PROJETS PHARAONIQUES DE LA RATP

EN GARE DE SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE

Le Collectif Pôle Gare Saint-Rémy, composé de 7 associations et de plus de 200 habitants de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, attire votre attention sur le projet de réaménagement des infrastructures ferroviaires envisagé par la RATP en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse dans le cadre du Schéma Directeur RER B Sud.

Ce projet d'une centaine de millions d'euros au total, ne nous paraît absolument pas justifié sur le plan économique, et repose sur des hypothèses dont les éléments et les décisions ne seront connues qu'en 2016 (projection en termes de fréquentation, évolution de l'offre de transport, choix du futur matériel roulant).

Vous rappelez-vous que la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est la porte d'entrée privilégiée du Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse ?

Savez-vous :

- que le projet se situe dans un site inscrit, bordé de 2 sites classés qui constituent la partie « Vallée de Chevreuse » de Saint-Rémy,
- que le projet se situe à quelques dizaines de mètres de deux ZNIEFF et des périmètres « monuments historiques » des Châteaux de Coubertin et de Vaughien,
- que des nappes phréatiques circulent sous les emprises ferroviaires ?

Et néanmoins, à ce stade, la RATP :

- n'a aucunement l'intention de réaliser une étude d'impact sur le projet, pas plus que sur l'ensemble des aménagements du RER B Sud envisagés dans le Schéma Directeur, étude pourtant réclamée par le CGEDD depuis plus d'un an,
- ne prévoit aucun dispositif pour réduire les nuisances sonores et visuelles

des nouveaux aménagements et limiter l'impact sur l'espace urbain et le centre ville de la commune.

Le projet de la RATP présente de nombreuses incohérences qui vont entraîner un gaspillage financier conséquent, le tout sans améliorer efficacement le service aux usagers, puisque les nouvelles rames seront inaccessibles aux voyageurs et circuleront à vide, entre Orsay ou Massy et Saint-Rémy.

De plus, le stockage des rames à l'extrémité de ligne, située rappelons-le, à plus de 30 km de Paris, occasionnera nécessairement un allongement du délai de réacheminement des trains vers le tronçon central en cas de forte perturbation, délai d'autant plus dommageable que la ligne, empruntée par près d'un million de voyageurs par jour, est stratégique pour la région et ne peut souffrir d'intéruption de service prolongée, sans mise en danger des voyageurs .

Par ailleurs, circulation à vide et procédures non optimisées vont à l'encontre des objectifs de performance recherchés dans le Schéma Directeur.

L'urgence du moment (cf. recommandations du Cercle des transports) est le renouvellement des rames avec une augmentation significative de la capacité d'accueil (rames à deux niveaux). L'enjeu sur la régularité (avec une diminution du nombre de malaises voyageurs) et sur l'économie de la région est colossal (plateau de Saclay à desservir et perspectives 2024 et 2025 à intégrer pour les éventuels JO et Exposition universelle à Paris)

Vouloir faire de Saint-Rémy une gare plus importante que celle de Roissy n'a aucun sens, quand on sait que la fréquentation du tronçon « Orsay / Saint-Rémy » est une des plus basses de la ligne, et n'a pas vocation à se développer .. Le projet de la RATP, d'un budget global de 100M€, ne répond tout simplement pas aux urgences nécessaires pour la ligne B du RER et nécessite d'être remis à plat, dans le respect de la réglementation en vigueur, de l'environnement et des besoins des usagers.

Le collectif pole Gare St Rémy

Décembre 2015

- Le projet résumé en une image
- Sites d'information sur ce sujet

- Événements majeurs : passés et futurs
- Prochains rendez-vous du Collectif