

Réunion d'information à l'Espace Jean-Racine

VOTRE AVIS COMPTE

Cette réunion (cliquer sur le lien pour l'[invitation](#)) a rassemblé ce lundi 29 janvier plus de 250 personnes à l'Espace Jean-Racine venue s'informer sur l'[enquête publique](#) qui se terminera le 16 février au sujet du projet RATP en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Après plus de deux heures de réunion, de questions-réponses et d'avis partagés, le Collectif espère que chacun pourra mieux appréhender les enjeux de cette enquête.

Nous laissons d'ores et déjà à disposition sur le lien ci-dessous le prospectus qui était distribué avec les points-clefs présentés, en incitant chacun à **se demander comment et si la RATP a cherché à EVITER- REDUIRE et COMPENSER les impacts de son projet au regard des avantages réellement attendus.**

[Cliquer ici : la présentation de lundi 29/01 à l'espace Jean Racine](#)

[Cliquer ici : Prospectus n°3 enquête publique janvier 2018](#)

Encore une fois votre avis compte. N'oubliez pas de le faire connaître à l'enquêteur, en mairie ou même sur le lien du site d'enquête :

~~[Cliquer ici: lien vers le site d'enquête \(enquête terminée\)](#)~~

Source video : <http://www.saintremyenvironnement.fr/projetratp.html>

http://polegaresaintremy.fr/cms1/wp-content/uploads/2018/02/02_Projections.mp4

Les différents bruits du train en circulation :

Côté Nord (Rue Ditte) :

http://polegaresaintremy.fr/cms1/wp-content/uploads/2018/01/04_nuisance-rerB-côté-nord-circulation-de-trains.m4v

Côté Sud :

de nuit :

http://polegaresaintremy.fr/cms1/wp-content/uploads/2018/01/06_la-nuit-presentation-video.m4v



En plus d'exprimer à l'enquêteur vos remarques sur ce projet vous pouvez soutenir notre combat contre ce projet en l'état en signant sur notre appel à financement participatif sur le lien :

[10 € pour stopper le projet d'extension de voies de garage à Saint-Rémy](#)

[Lien vers les détails sur cette enquête](#)

L'Autorité environnementale rend un avis sur la 2ème étude d'impact de la RATP

En juin 2017, la RATP a redéposé une étude d'impact sur son projet à Saint-Rémy-lès-Chevreuse auprès du CGEDD.

L'**Ae** a donc rendu fin septembre son avis sur la 2ème étude d'impact de la RATP.

- [Les avis de l'Autorité environnementale](#)
- L'avis sur la 2ème étude d'impact de la RATP:
 - [lien sur notre site](#)
 - [Lien sur le site Ae](#)

Cet avis très détaillé est nécessaire à la RATP avant de lancer en 2018 l'enquête publique sur son projet et elle devra apporter des réponses aux remarques faites. Nos actions restent donc absolument pertinentes et nécessaires.

Car des remarques il y en a tout autant que pour son premier dépôt (Cf. [notre message ici sur le 1er avis](#)).

Par exemple :

- Phase 2 et 1 déjà lancée : les « deux ensembles de travaux appartiennent à un même projet » et le découpage nuit à la clarté du dossier.
- Solutions alternatives : demande d'explicitier les raisons pour lesquelles d'autres sites n'ont pas été retenus, notamment Massy,
- Etudes acoustiques : toujours insuffisantes malgré un renforcement du dossier par la RATP (qui prétend toujours qu'il n'y aura pas d'aggravation de nuisances), demande de clarifier et d'inclure toutes les sources (claquements et crissements).

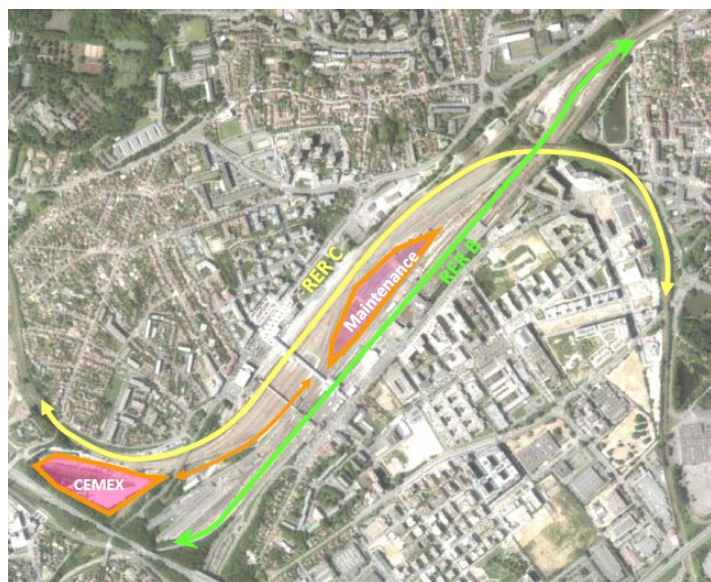
L'**Ae** rappelle que des législations différentes s'appliquent pour la circulation des trains et pour les trains garés (bruits de voisinage, moins permissive).

- Le parking relais : l'étude d'impact soit modifiée en conséquence si nécessaire

Nous regrettons de n'avoir toujours pas pu obtenir cette 2ème Etude d'Impact de la part de la RATP, contrairement à la première étude de fin 2016 que la RATP avait fournie (mais après que l'Ae ait rendu son avis). Nous n'avons donc pu essayer de déchiffrer nous-même les études acoustiques évoquées par l'**Ae**.

La presse en parle : [Toutes les Nouvelles 78](#)

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 GARE SAINT-REMY
COLLECTIF

Piste à explorer sur le site de MASSY

- Déplacement sur la réserve foncière 'RER-B' occupée par la CEMEX du centre de maintenance adapté au nouveau matériel
- Remplacement de la zone de maintenance actuelle par une zone de voies de garage (> 12 voies supplémentaires)

Avantages:

- Flux facilité pour le renvoi des trains vers le SUD
- Possibilités supplémentaires de renvois rapides vers le NORD
- Proximité de la maintenance
- Lieu de prise de poste central



- Proximité du tronçon central facilitant la gestion des situations perturbées

Projets RATP en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse
01/12/2016
6

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 accueillir 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

Rapport de Contre-Expertise du projet

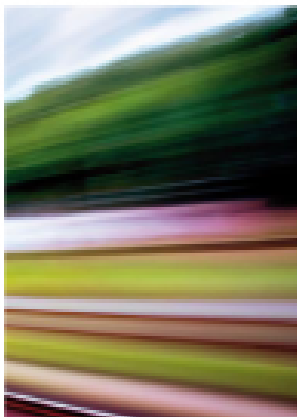
Le **rapport de contre-expertise** (Rapport Final de « **Rail-Concept** ») commandée par la Mairie est désormais publié sur le site de la municipalité (page sur le projet RATP).



Rapport d'étude
Ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse

Rapport d'étude

Mission d'accompagnement relative
au projet d'aménagement de la gare RER
de Saint-Rémy-lès-Chevreuse dans le cadre du
schéma directeur du RER B sud



**Saint-Rémy
lès-Chevreuse**
Commune de franc-montagnards
de la haute vallée de Chevreuse

CREATIVE SOLUTIONS

Comme nous le supposions, les analystes ont souligné les incertitudes dans les hypothèses de départ pour les Phases 1 & 2, et démontré la contre-productivité de la Phase 3.

Finalement, les résultats de cette contre-expertise de Rail-Concept confirment nos premiers ressentis et proposent de nouvelles pistes d'optimisation. C'est donc pour nous un point positif et ce rapport est un élément important pour toute demande relative à ce projet.

De plus, les **Conclusions de la Mairie sur l'étude** sont aussi publiées sur le même site et nous en retenons notamment **les points plus bas**.

Le Collectif se réjouit de la position que la Municipalité y affiche, sachant qu'il est d'autant plus important de geler la phase 1 pour pouvoir y intégrer les besoins d'aménagement des abords de gare (Comité de pôle) et les propositions mentionnées par Rail Concept dans sa contre-expertise.

MAIS... l'incertitude demeure sur le gel de cette phase 1 dans les temps car il semble que seule une décision rapide de la nouvelle Présidente du [STIF](#) (Valérie Pécresse) puisse stopper la « machine » et permettre une remise à plat du projet.

En attendant cette prise de conscience et décision par le STIF, seul le refus par la Mairie des « Arrêtés de Voiries » semble envisageable pour bloquer et freiner cette « machine ». La « machine » a en effet prévu de démarrer les travaux de cette [phase 1](#) au printemps 2016.

*Extrait des **Conclusions de la Mairie sur l'étude** :*

Au vu de l'étude réalisée par RAIL-CONCEPT, il est urgent de poser les problèmes dans le bon ordre et objectivement :

- déterminer quelle offre de transport est à développer pour couvrir quel besoin*
- décider si un éventuel renfort de cette offre doit être traité par une augmentation de la fréquence ou de la capacité de transport des rames, ce qui n'a pas du tout les mêmes conséquences : le gabarit des futurs matériels est déterminant pour les dimensions des quais et des voies ainsi que le positionnement des matériels de voies et de la signalisation*

– ne pas créer des infrastructures nouvelles dont la nécessité n'est pas avérée.

En d'autres termes, **ne pas mettre la charrue avant les bœufs et ne pas placer ainsi les décideurs devant des faits accomplis !**

Concrètement, il faut :

- **Geler les travaux de phase 1** qui empêcheraient de prendre en considération les recommandations d'optimisation de Rail Concept ou préempteraient le futur plan de voies à approuver en phase 2.
- **Remettre à plat le projet de phase 2** afin qu'il intègre à la fois les préconisations d'optimisation de Rail Concept, les résultats de l'étude concernant le renforcement de l'offre de transport et les décisions à prendre en 2016 sur le renouvellement du matériel roulant.
- **Définitivement abandonner la phase 3** et économiser ainsi 50 M€ tout en évitant les effets détestables sur l'environnement du tiroir de retournement.

Le budget correspondant devrait être ré-alloué à des travaux directement profitables aux usagers de la gare.