Le Collectif ne désarme pas

Un avis dans la presse sur notre Assemblée Générale du 19 Septembre 2018:

Les Nouvelles_St Rémy19septembre

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 reste 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'expliciter les raisons pour lesquelles d'autres sites n'ont pas été retenu, notamment Massy,

- Etudes acoustiques : toujours insuffisant 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

Le Grand Paris – mise-au point

Comme les lignes du Grand PAris (notamment la L18) semble être l'élément perturbateur sur les grandes gares comme Massy, nous devons nous y intéresser.

Alors commençons par les nouvelles sur son financement :

Transports : la facture très salée du Grand Paris Express

Selon Mobilettre, lors de la réunion du 2 août, « le Premier ministre a évoqué explicitement les lignes 17 (Saint-Denis Pleyel – Le Mesnil-Amelot) et 18 (Orly – Versailles), susceptibles d'être reconsidérées dans leur calendrier et leur dimensionnement ». Ces deux lignes coûteraient environ 5 Mds€, pour un trafic voyageur relativement faible (seulement 15 000 voyageurs par heure sur la 17 et 50 000 à 100 000 sur la 18). Pas sûr, dans ces conditions, que ces lignes voient le jour dès 2024 comme cela est actuellement prévu…

Les JO c’est gagné,mais le Grand Paris Express ça coince très fort

S’il fallait ne retenir qu’un seul chiffre, le voilà: 35 milliards d’euros. Il fait d’autant plus mal que les ministres réunis le 2 août dernier par le Premier ministre l’ont mis en rapport avec une estimation initiale de 2010 à… 22 milliards!

De 22 à 35 milliards, alors que les travaux ne font que commencer: où s’arrêtera-t-on?

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.

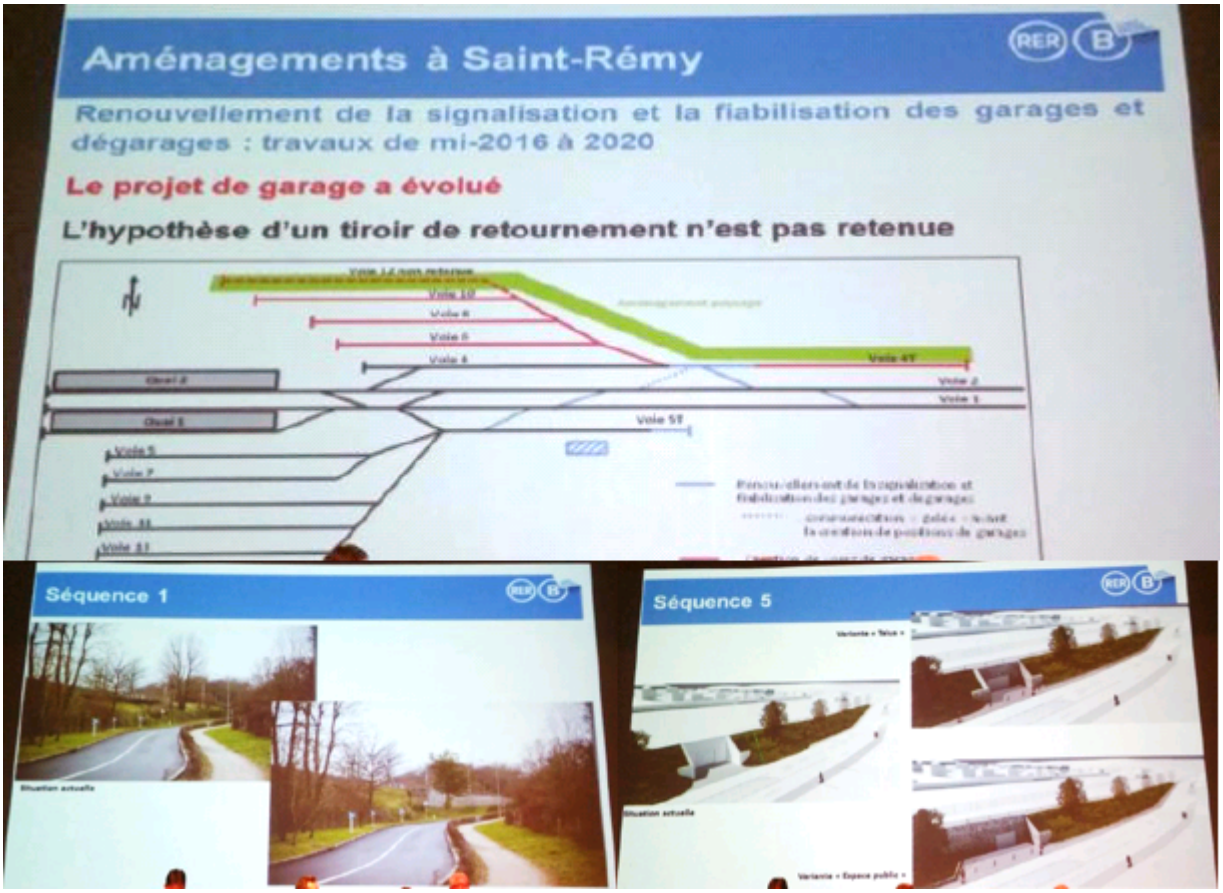
Au Collectif, nous n’avons pas été satisfaits des réponses de la RATP et du STIF sur l’inutilité des voies de garage toujours en trop (n°10 et n°4T), sur la limitation des nuisances actuelles déjà trop importantes et futures, sur les dégradations du

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.

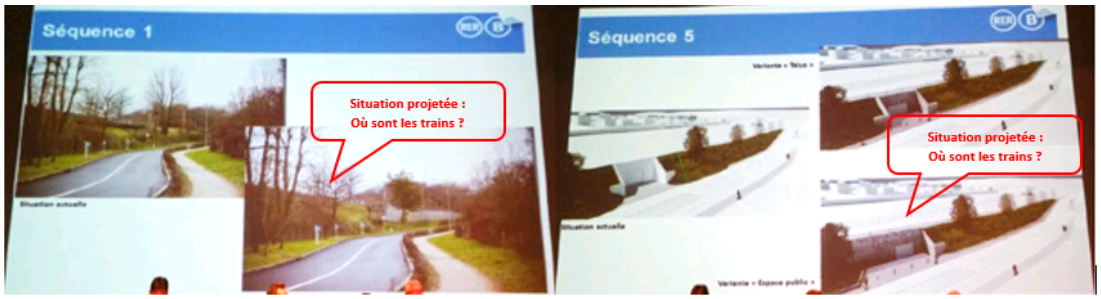
Aucune étude présentée sur l'optimisation de Massy, en réutilisant la zone de la CEMEX, et en tenant compte de tous les besoins (voies pour le Sud) et de toutes les données du problème (nouveau matériel).

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.

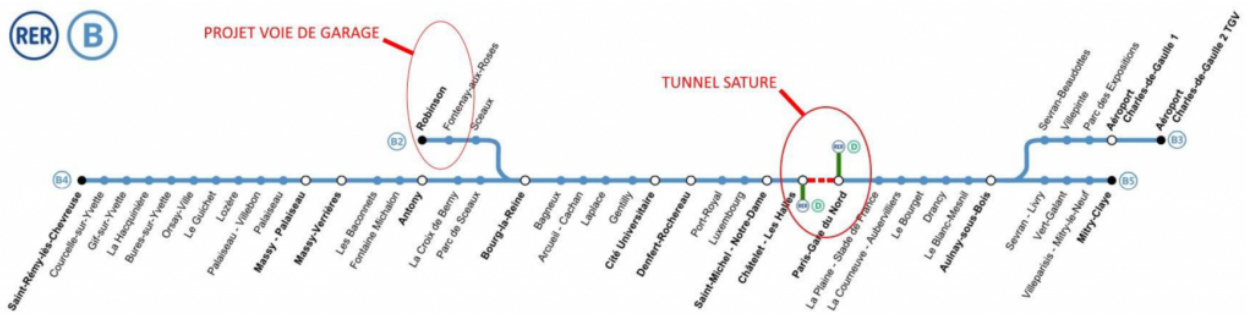
78actu parle du projet

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)



Le-Parisien parle de la RATP

Article paru le 8-décembre 2015 dans « Le Parisien »

Saint-Rémy-lès-Chevreuse : les élus contestent l'agrandissement de la gare RER

Laurent Mansart | 08 Déc. 2015, 19h00 | MAJ : 08 Déc. 2015, 20h08

Saint-Rémy-lès-Chevreuse, ce mardi. Les élus se sont réunis autour de la maire (DVD) Agathe Becker (au centre) afin de montrer leur désapprobation au projet d'agrandissement de la gare par la RATP. **(LP/L. Mt.)**

« Saint-Remy dit non au projet RATP ». Dépliée pour la première fois ce mardi par une dizaine d'élus de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, dont le maire (DVD) Agathe Becker, la banderole sera tendue au-dessus de la route passant non loin de la mairie.

Article dans Le-Parisien sur Saint-Rémy et la RATP

Le Parisien a publié un article sur la position de la municipalité de Saint-Rémy et le projet RATP actuel. L'avis de la RATP est aussi évoqué.

Des réactions se font déjà lire chez nos membres (voir notamment les remarques publiées par l'association 'Petit-Chevincourt').

L'élément le plus étonnant est l'avis annoncé de la **RATP qui** ***« ...espère avec ces voies de garages...doubler le trafic en passant de 5 trains à 10 trains par heures »*****.**

Cela surprend le Collectif et nous fait craindre que les lecteurs du Parisien se méprennent sur ce projet et ses objectifs. **Nous souhaitons connaitre l'origine de cette affirmation**.

Jusque là RATP n'a pas expliqué que ces voies serviront à doubler la fréquence du trafic. Et dans ce cas, sur quel tronçon, comment, pourquoi, quelles alternatives envisagées ?

Bien au contraire, jusqu'à présent, la RATP nous a présenté un besoin de garer 10 Rames(*) supplémentaires à Saint-Rémy dont 8 partiront **à vide** jusqu'à Orsay.
Nulle part la proposition de doublement de fréquence entre Saint-Rémy et Orsay n'a été exprimée par la RATP ni par le STIF.
Pourquoi la doubler quand le trafic enregistré est l'un des plus faibles (en 2014 la fréquentation sur le RER B sur le tronçon Saint-Rémy – Palaiseau reste inférieure

à 4%)? Quelle perspective d’augmentation dans la zone inscrite du Parc Naturel dont la densification de population et l’urbanisation est forcément limitée?

Le problème semble situé en aval vers Paris, ou la RATP a déjà du mal à tenir ses objectifs dans le tunnel du Châtelet.

Et pour cela, des trains à double étages permettraient de dé-saturer le réseau.

On parle d’un projet de plus de 100.000.000 Euros quand même !

(*) Les voies de garage accueillent des trains à double rame. 5 nouvelles voies pour 5 trains doubles et donc pour 10 rames supplémentaires.