



**PROJET RATP EN GARE DE SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE**  
**REUNION D'INFORMATION DU 13 SEPTEMBRE 2016**

-----

**1. Les bonnes nouvelles**

- ❖ Gel des travaux de la phase 1 préemptant la phase 2
- ❖ Abandon de la phase 3
- ❖ Abandon de la voie 12 avec son mur de soutènement
- ❖ Ajout d'un accès côté route de Limours
- ❖ Futur matériel roulant pour 2025 : trains à deux niveaux (+ 14 cm de hauteur par rapport aux rames existantes)
- ❖ Rééchelonnement du projet pour phasage avec le projet de réaménagement du Pôle Gare.

**2. Les mauvaises nouvelles**

- ❖ Maintien de la voie 10 (gel le temps de connaître la faisabilité d'un parking semi-enterré)
- ❖ Prolongement de la voie 4T avec mur de soutènement
- ❖ Les nuisances visuelles et sonores, ainsi que les risques de ruissellement des eaux seront traités de manière plus approfondies lors de l'enquête environnementale, après décision du plan de voies par le Conseil du STIF => Autant dire que l'on met la charrue avant les bœufs

**3. Les annonces non développées**

- ❖ Desserte supplémentaires de Saint-Rémy (quelques trains).
  - Aucune pertinence économique : faible fréquentation et arrivée prochaine des trains à 2 niveaux
  - Si fait depuis les nouvelles voies de garage (6/8/10/4T), nécessite des manœuvres en gare, ce qui est contraire aux objectifs du schéma directeur.
- ❖ Le réaménagement de la gare de Massy sera traité ultérieurement (problème de temporalité avec le schéma directeur RER B Sud et le grand Paris Express !)
  - Il vaut donc mieux sacrifier Saint-Rémy pour une histoire de temporalité entre deux projets ?
  - Le schéma directeur préconise des solutions pérennes, améliorant la performance globale de la ligne, notamment en réaménageant le site de Massy.
- ❖ Futur matériel roulant : trains à deux niveaux (prévoir 14 cm de plus par rapport aux rames existantes). Le Schéma directeur évoque bien le besoin d'adapter le site de maintenance de Massy.
- ❖ Coûts de ce nouveau projet ?

#### 4. Les points non contestés

- ❖ Prolongement de la voie 5T
- ❖ Adjonction d'aiguillages dans le cadre de la phase 1
- ❖ Nouveau poste de signalisation
- ❖ Ajout des voies 6 et 8

#### 5. Les points toujours contestés

- ❖ Maintien des futures voies 10 et 4T
- ❖ Les schémas d'insertion paysagère sont présentés :
  - sans trains ou sinon avec le calibrage des rames actuelles, sans les caténaies renforcées ni l'éclairage
  - avec un mur de soutènement design mais non représentatif de ce que sera le vrai mur de soutènement avec l'emprise en sous-sol.
  - Les murs présentés n'arrêteront pas le bruit car ne sont pas assez hauts
- ❖ L'insonorisation dans tout l'environnement est non traité (rue de la Terrasse, mais également sur toute la commune!)

#### 6. Les autres demandes émises en séance

- ❖ Accès depuis la rue de la Terrasse (passerelle ? A traiter dans le projet pôle gare ?)
- ❖ Cession des terrains situés au-delà de la départementale, à la municipalité (du fait de l'abandon de la phase 3)
- ❖ Insonoriser l'existant, la vétusté du matériel et de l'infrastructure générant des nuisances sonores et vibratoires qui ne sont plus supportables pour les riverains. Aucune prise en compte par la RATP.
- ❖ Lancer dès à présent l'étude de réaménagement du site de Massy (pour une optimisation de celui-ci et une fluidification du trafic entre les voies de garage et les deux côtés de la ligne : transfert, à l'occasion de l'arrivée des futures rames à deux niveaux, des ateliers de maintenance adaptés, sur la réserve foncière « RER B » occupée par la CEMEX, et remplacement des ateliers actuels par une douzaine de nouvelles voies de garage)

Cela aurait 3 avantages :

- Ateliers de maintenance restant en position centrale sur la ligne B sud
- Augmentation significative du nombre de garages à proximité des ateliers de maintenance (évite la circulation à vide)
- Situation centrale de ces nouvelles voies de garage, sur la ligne B sud (permet de réinjecter des trains très rapidement en cas de problème)
- Traite le problème actuel de difficulté à renvoyer des trains garés, en direction d'Orsay. Cela permettrait d'augmenter plus facilement l'offre sur ce tronçon qui longe le plateau de Saclay.

Quand le tiroir de retournement sera effectif à Orsay, il sera très facile de retourner des trains en provenance de Massy. Il serait donc logique de faciliter l'envoi de trains garés à Massy vers Orsay.

## 7. Les affirmations contestables

### ❖ « Ce sont les départs de mission de Saint-Rémy qui cadencent le trafic sur la ligne »

#### Avis du Collectif

⇒ Ce sont les départs des **7 gares terminus** de la ligne B qui cadencent la ligne (Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Orsay, Massy-Palaiseau, Robinson, Aéroport Charles-de-Gaulle, Mitry-Claye et Aulnay-sous-Bois). Le cadencement dépend également et surtout du **passage très problématique dans le tunnel de Chatelet / Gare-du-Nord** (mutualisé avec le RER D).

Depuis la mise en place du [glissement de conducteur](#) avec une rame de réserve au terminus de Saint-Rémy, les retards au départ se font très rares. Les nombreuses perturbations constatées sur la ligne proviennent essentiellement d'incidents rencontrés par les trains sur leur parcours et de la capacité de la RATP à les traiter.

### ❖ « L'intégration paysagère côté rue Ditte et la pause de d'appareils de voies insonorisés limiteront les nuisances à des niveaux acceptables »

#### Avis du Collectif

⇒ La situation actuelle est devenue inacceptable pour les riverains (cf témoignages lors de la RP), or elle ne peut qu'empirer avec **l'effet cumulatif** et le rapprochement des trains des habitations.

⇒ Ce sont 5 voies de garages supplémentaires (5T et 4T prolongées, 6, 8 et 10) qui vont s'ajouter aux 8 existantes, c'est-à-dire un **parc de stockage qui va s'agrandir de 62%** dans un parc naturel.

⇒ Les 5 nouvelles voies de garage ainsi prévues ne serviront que la nuit pour les missions au départ d'Orsay. Elles occasionneront donc **des nuisances sonores dans un environnement plongé dans le calme du parc naturel, en pleine nuit**, en début et fin de service avec :

- Une **mise sous tension des compresseurs dès 4h30 du matin l'hiver**, (voire sans arrêt lors des oublis par les conducteurs, ou d'hiver rude)
- Des **claquements à chaque passage d'essieux sur les appareils de voies anciens et nouveaux**

⇒ L'intégration paysagère telle que présentée par la RATP, ne traite pas l'aspect visuel depuis le quartier sud surplombant la gare.

### ❖ « La charte du Parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse sera respectée »

#### Avis du Collectif

⇒ La transformation de cette gare terminus en gare de stockage, va défigurer l'entrée du Parc naturel. Le site est inscrit avec comme objet de préservation la protection du paysage. L'ajout 4 voies de garage avec un mur de soutènement et des trains à 2 niveaux garés dégraderont inévitablement le paysage.

### ❖ « L'ajout de ces voies de garage permettra d'améliorer la régularité de la ligne »

#### Avis du Collectif

⇒ Ces voies de garage supplémentaires serviront uniquement d'annexe de stockage de la gare industrielle de Massy, en attendant que les autorités veuillent bien revoir l'aménagement de cette gare pour le rendre optimum, en utilisant la réserve foncière dédiée au RER B et occupée par la Cemex.

- ⇒ Le stockage des trains à Massy permet de les envoyer plus rapidement sur la ligne, ce qui est primordial en cas de perturbation. A l'inverse, envoyer des conducteurs chercher des trains garés à 30 km de Paris (à Saint-Rémy) prendra infiniment plus de temps.

## 8. Nouveau calendrier

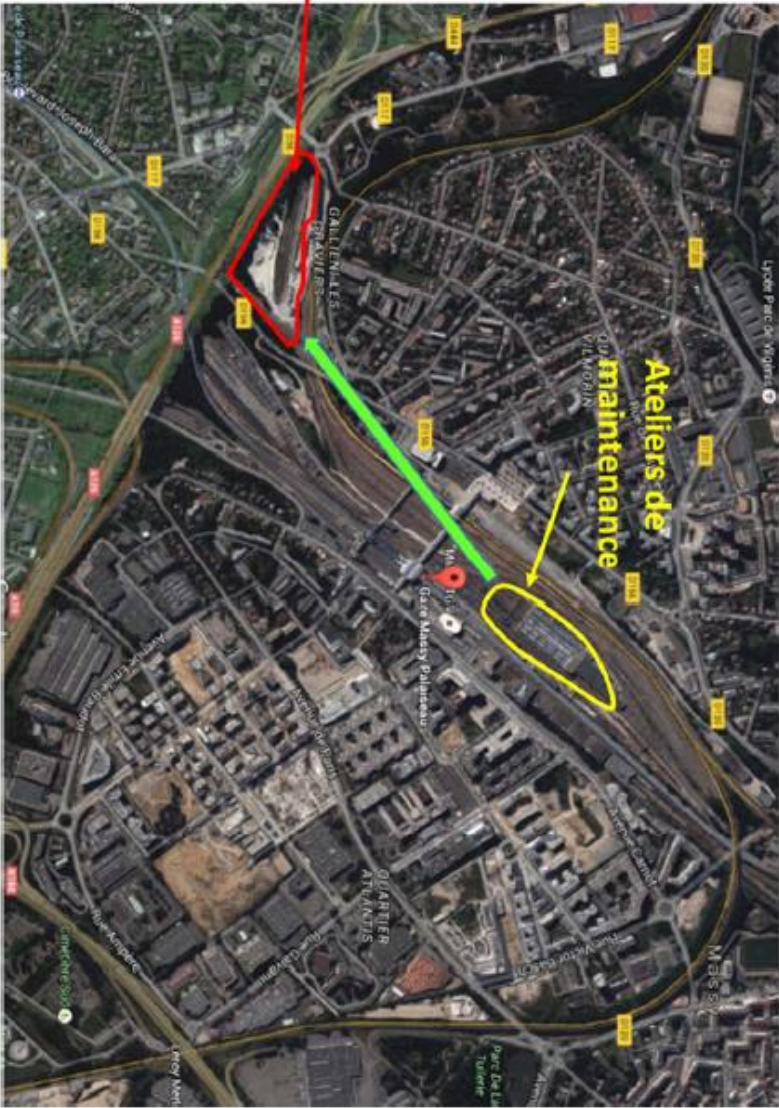
❖ Remise du schéma de principe au STIF pour instruction	Septembre 2016
❖ <b>Validation par le Conseil du STIF</b>	<b>Décembre 2016</b>
❖ Remise du dossier à l'autorité environnementale	Septembre 2016
❖ Enquête publique	Début 2017
❖ Avant-projet	Fin 2017
❖ Approbation de l'avant-projet par le Conseil du STIF	
❖ Travaux	De mi-2020 à 2022
❖ Mise en service	2022

Pour le Collectif Pôle Gare Saint-Rémy  
François LEBBE, Porte-parole  
Octobre 2016

Associations parmi les membres du Collectif :  
COMité des Usagers du RER B en Vallée de Chevreuse (COURB)  
Union des Amis du Parc naturel régional de la haute Vallée de Chevreuse (UAPNRHVC)  
Ensemble Pour un Autre Coeur de ville (EPAC)  
Association des Habitants du Quartier de Rhodon (AHQR)  
Association Les Habitants de Beauséjour  
Association Quartier Petit Chevincourt  
Vivre les Hauts de Saint-Rémy (VHSR)

**ANNEXE 1 : Vue aérienne du site de Massy**

Emprise SNCF  
en bail à la  
CEMEX,  
considérée  
comme réserve  
foncière 'long  
terme' pour le  
RER-B



## ANNEXE 2 : Extraits du schéma directeur

### Préambule

- « Il –le schéma directeur - permet d'achever une **restructuration complète et pérenne** d'une ligne de RER très complexe »
- Le Schéma Directeur RER B Sud (...) répond aux **trois grands enjeux** de la ligne B du RER, à savoir :
  - - **Satisfaire les attentes des usagers** en améliorant la situation existante (régularité, **qualité de service**) ;
  - - **Consolider de façon pérenne l'exploitation de la ligne** grâce à une logique de **performance globale de la ligne** et d'unicité de service, et en agissant sur les marges offertes par le système, la robustesse, la production, l'exploitation, la qualité de service... ;
  - - **Prévoir les demandes de développement de l'offre** en tenant compte des évolutions futures de la population, de l'emploi, des déplacements et des autres offres de transport, et l'impact de ces développements sur le système (matériel, infrastructures,...).

Ce Schéma Directeur apporte aussi les éclairages nécessaires à la poursuite des études pour mieux appréhender les besoins de la ligne à long terme.

### Offre de transport

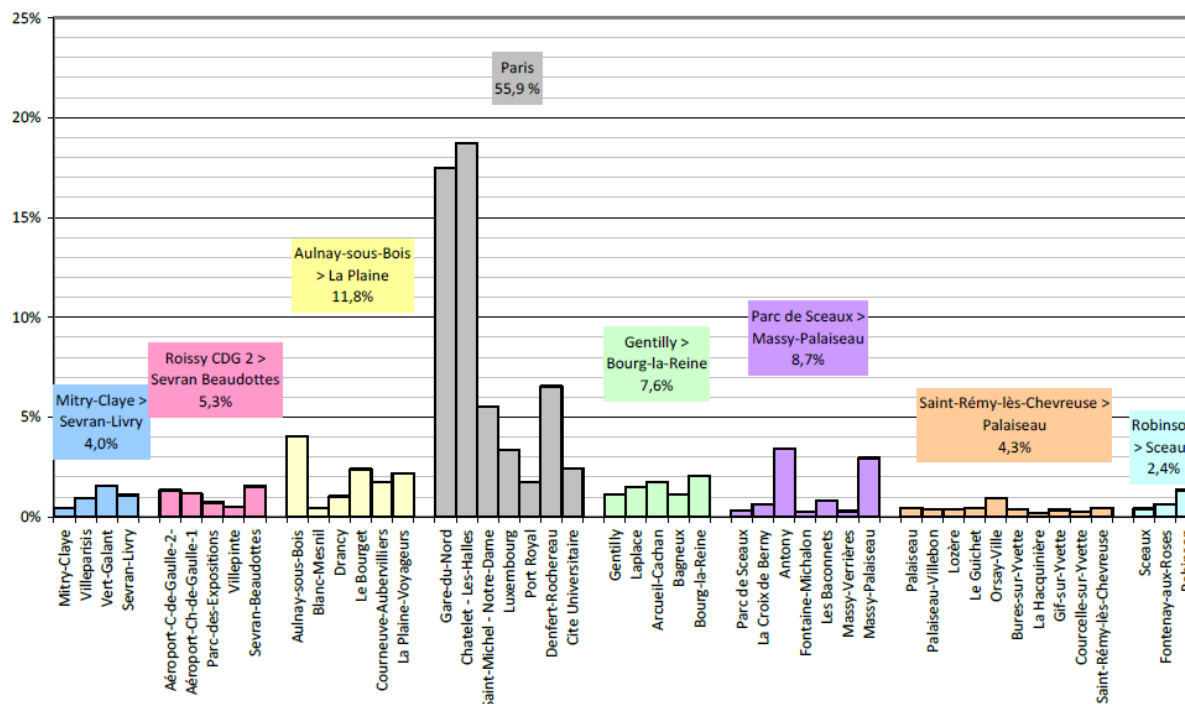


Figure 1 : Répartition des montants par jour dans les gares du RER B