



VISITE DU CHANTIER DE LA RATP EN GARE DE SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE 17 mars 2017

COMPTE-RENDU DES ECHANGES

- **En présence de :**
- Pour la RATP :
 - Mme BELLANGER, Directrice de l'Agence de Développement territorial 91 – 78
 - M. TIXIER, Responsable de la maîtrise d'ouvrage
 - Mme RICOUR, Responsable communication
 - M. CAMUS, Chef de projet

 - Pour la Mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse :
 - Mme BECKER, Maire
 - Mme HODGES, Chargée de mission pôle gare

 - Pour les Associations Saint-Rémoises :
 - M. CALINAUD, Association « Ensemble Pour un Autre Cœur de ville »
 - Mme MICHEL, Association « Vivre les Hauts de Saint-Rémy »
 - Mme WILLAUME, Association du Quartier du Petit Chevincourt
 - M. MOUTON SMIT, Conseil Syndical de la Résidence de la Guièterie
 - M. ROMEUF, Association des Habitants du Quartier de Beauséjour
 - Mme BARDE MOUTERDE, Association de la Butte à Monseigneur
 - Mme WITTERSHEIM, Comité des Usagers du RER B
 - M. JURVILLER, Association « Mieux se Déplacer à Bicyclette »
 - M. BUGÉAT, Union des Amis du Parc
 - M. GENDREAU, Association Moc Souris
- **Objet :**
Visite du chantier de la RATP en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, travaux de la phase 1
- **Déroulé/Parcours de la visite :**
- - Traversée des rails
 - Puit de fonçage côté rue Pierre Curie
 - Arrêt au niveau de l'emplacement du futur poste de signalisation
 - Chantier du prolongement de la voie 5T
 - Chantier du prolongement de la voie 4 (vue depuis la voie 5T)

Le format de ce temps d'échanges ne permettant pas de prendre des notes précises des échanges, notamment au regard des différentes discussions qui pouvaient avoir lieu simultanément, ce compte-rendu a pour objectif de rappeler les principales questions posées et réponses apportées.

En introduction, il est rappelé que la visite du jour a pour objectif de présenter les travaux en cours. Les chantiers d'aujourd'hui comprennent les travaux de génie civil du prolongement de la voie 4 pour permettre l'installation d'un nouvel aiguillage, et du prolongement de la voie 5T. Prochainement (juin 2017) débiteront les travaux de construction du poste de signalisation. La pose des caténaires n'interviendra pas avant 2018.

- **Questions sur les puits de fonçage :**

Deux puits de fonçage (ou chambres de tirage) ont été creusés de part et d'autre du faisceau ferré. Ces derniers ont permis de creuser un tunnel sous les voies afin de permettre le passage de câbles, et de connecter le futur poste de signalisation aux aiguillages existants et à venir.

- **Les participants s'interrogent sur le poste de signalisation qui sera construit prochainement :**

- **dimension ? localisation ? aspect extérieur ? insertion ?**

Le document d'avant-projet prévoyait la construction d'un local de signalisation (200 m²) semi-enterré dans le talus près de l'entrée de service rue Pierre Curie, et la création d'un centre de campagne (40 m²) en direction de Courcelles.

Le projet définitif consiste en la création d'un unique local de signalisation, de 200 m² et d'environ 4 m de haut, avec un revêtement en meulière et une toiture végétalisée. Celui-ci sera implanté le long des voies dans un renforcement. La nouvelle implantation est justifiée par des distances d'installations à respecter. Le local n'est pas encastré dans le talus, afin de conserver les arbres derrière le local de signalisation et de pouvoir circuler autour de ce dernier.

La RATP présente un visuel de l'insertion du poste de signalisation. Un participant souligne que ce local a finalement un impact visuel moindre par rapport à l'ensemble de la gare avec le faisceau, les caténaires...



Il est précisé que ce local n'accueillera que des installations techniques. Ce local n'a pas à vocation d'accueillir du personnel, seules les interventions ponctuelles de maintenance nécessiteront la présence d'agent RATP. Les travaux de Signalisation seront effectués par la société ALSTOM.

- **La construction de ce poste de signalisation ne nécessite-t-elle pas le dépôt d'un permis de construire ? Etant donné que Saint-Rémy est en site inscrit, l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) devrait donner son avis sur le projet ?**

La RATP précise que le poste de signalisation ne nécessite pas de permis de construire, dans la mesure où il s'agit d'un local technique implanté à proximité des voies actuelles et directement lié au fonctionnement du RER B (exploitation et maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire).

L'exception stipulée au R421-3 Cde Urb :

«Sont dispensés de toute formalité au titre du présent code, en raison de leur nature, sauf lorsqu'ils sont implantés dans un secteur sauvegardé dont le périmètre a été délimité :

a) Les murs de soutènement ;

b) Tous les ouvrages d'infrastructure terrestre, maritime, fluviale, portuaire ou aéroportuaire ainsi que les outillages, les équipements ou les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation maritime, fluviale, ferroviaire, routière ou aérienne.

L'ABF a par ailleurs été informé au titre du code de l'environnement, dans la mesure où les travaux sont situés en site inscrit.

Les travaux du poste de signalisation sont envisagés pour juin 2017, après finalisation du chantier de la voie 5T, afin de laisser la place aux véhicules de chantier de circuler.

- **Nuisances liées aux circulations et stationnements des trains :**

- Les participants rapportent que les riverains se plaignent des nuisances liées à la gare, qui auraient augmentées ces dernières années.

Il est indiqué que de plus en plus, les trains comportent des équipements en toiture, pouvant générer des nuisances sonores (chauffage, climatisation...). Pour les nouvelles générations de trains, il sera demandé (stipulé dans le cahier des charges) des niveaux sonores peu élevés, de manière à réduire les gênes sonores pour les riverains.

En complément, la RATP et la commune indiquent qu'une réunion a été organisée avec des représentants des riverains (Association des riverains RER B Saint-Rémy) afin d'aborder les gênes occasionnées par la circulation et le stationnement des trains. Les représentants des riverains ont fait part des différentes nuisances subies au quotidien : nuisances associées à l'arrivée et au départ de la gare des trains (directement liées à la vitesse des trains), nuisances générées par le maintien des trains allumés en soirée et les weekends, nuisances liées aux garages et manœuvres dans la gare en soirée.

La RATP a indiqué que des rappels seront fait auprès des agents en gare, concernant le respect strict des procédures de maintien des trains allumés (liées aux mesures hivernales, prenant en compte la température et l'humidité), ceci afin de réduire au maximum les nuisances.

Par ailleurs, la RATP s'est engagée auprès des riverains à étudier certaines demandes, concernant notamment la possibilité de réduire la vitesse des trains au départ de la gare ; mais cela semble difficile d'absorber 30 sec/1 min de retard si on décide de les ralentir au départ. En effet, les vitesses de départ actuelles (différentes selon le quai 1 et 3 ou 2) sont prises en compte dans les horaires. Changer les vitesses de départ nécessiterait de reprendre la grille horaire, ce qui est compliqué.

Un participant rappelle que suite à l'incident de septembre 2016 en gare de Saint-Rémy, les trains circulaient à vitesse réduite, réduisant alors fortement les nuisances sonores. Sans pour autant circuler à 30 km/h jusqu'à Gif-sur-Yvette, il pourrait être envisagé de réduire la vitesse de tous les trains au départ, jusqu'à la fin des aiguillages...

- Est-il envisagé l'installation de mur anti-bruit ? Notamment suite à l'abattage d'arbres côté sud ?

Les arbres qui ont été abattus dernièrement le long des habitations au sud appartenaient au Foyer jeunes travailleurs. La RATP a abattu des arbres, uniquement côté rue Ditte, pour réaliser le prolongement de la voie 4.

Une étude acoustique et vibratoire permettra de déterminer les installations qui nécessitent une protection sonore. Les nuisances principales sont générées par le contact rail/roue, et la hauteur d'un écran acoustique est de l'ordre de 1,8 m. Dans ce cadre il n'est pas prévu de mur anti-bruit côté sud. Certains des nouveaux appareils de voies seront munis d'un dispositif anti-vibratile.

La RATP note la demande d'étudier, en lien avec la Ville, la possibilité de reconstituer un front végétal le long de la rue Pierre CURIE.

- Afin d'éviter le bruit lié au passage des trains sur les joints mécaniques, la RATP a-t-elle envisagé la pose de raccordement à 45 ° ?

Nota post réunion : A la connaissance de la RATP il n'existe pas de raccordement à 45° en France comme à l'étranger pour des joints mécaniques et de l'avis de ses experts le gain sonore serait négligeable, la lacune entre les deux rails n'étant pas éliminée.

Dans le cas des joints isolants, l'isolement électrique s'en trouverait plus compliqué et donc source de dérangements supplémentaires sur le système de localisation des trains

Dans le cadre de ses travaux neufs ou de renouvellements la RATP s'emploie à chaque fois que possible à réduire le nombre des joints mécaniques par l'emploi de long rail soudé par exemple. Pour les joints isolants la mise en œuvre de joints isolants collés (vs joints isolants « simple ») limite drastiquement l'effet de martelage et donc de bruits.

- L'utilisation de la technologie des aiguilles à « cœur mobile », réduisant à priori les nuisances sonores, est-elle envisageable sur le faisceau de Saint-Rémy ?

Ce sujet a déjà été évoqué avec les riverains. C'est un dispositif qui est surtout utilisé par la SNCF et sur des lignes accueillant une fréquence passage moindre que celle du RER. A priori, ce dispositif aurait été arrêté par la RATP pour des questions de sécurité. La RATP se renseignera auprès des services compétents pour apporter une réponse complète.

Nota post réunion : Les appareils de voies à pointes mobiles sont utilisés pour des franchissements supérieurs à 100 km/h en voies déviées. Les RER étant limités à 110km/h cette caractéristique est inutile sur le réseau RER. De plus ces appareils de voies sont beaucoup plus longs (doublement de la longueur), ils nécessitent des infrastructures plus importantes (allongements de voies...).

Dans un contexte urbain et contraint, l'objectif de la RATP est de rationaliser ses installations techniques en limitant l'impact de ses infrastructures sur son environnement.

Cette technologie a équipé un appareil de voie près de Denfert Rochereau mais n'apportant pas de gains sensibles sur les niveaux de bruits et de vibrations. Au regard de sa complexité, celui-ci a été déposé et cette technologie abandonnée pour le moment.

- L'éclairage du faisceau ferré la nuit constitue une nuisance visuelle supplémentaire pour les riverains. Quel éclairage est envisagé pour les prolongements de voie ?

La RATP prévoit un éclairage bas sur les voies prolongées pour les cheminements de conducteurs. Des candélabres seront ajoutés en 2019 pour éclairer les aiguillages, nécessaires à la sécurité lors de circulation ou manœuvre de nuit.

- **Interrogations sur le chantier du prolongement de la voie 4 :**

Les travaux de prolongement de la voie 4 s'étendent sur environ 75 m, et nécessitent la mise en circulation alternée de la rue Ditte jusqu'au début du mois de mai 2017. Ce chantier consiste notamment à installer une paroi de fondation, côté faisceau ferré (donc non visible depuis la rue Ditte), en limite du foncier de la RATP.

Comme présenté au cours de la réunion d'information du 13 septembre 2016, l'étroitesse de la rue Ditte à cet emplacement ne permet pas la réalisation d'un trottoir sur ce tronçon (face au 41 et 43 rue Ditte). En effet, l'aménagement de circulations douces, le long du foncier RATP, pourra être envisagé aux abords de l'espace Jean Racine grâce à une emprise plus généreuse entre la rue Ditte et le faisceau ferré.

Au regard du peu d'habitations présentes sur ce tronçon de la rue Ditte (entre le 39 et 47 rue Ditte), le trottoir au nord, desservant les habitations, semble suffisant pour répondre au besoin de déplacement piéton.

Un participant conteste cette information, et considère qu'un trottoir a été annoncé tout le long des voies 4 et 4T. La commune l'invite à aller consulter la présentation de la réunion d'information du 13/09/2016, disponible sur le site internet de la commune (cf séquence 2, p. 37 à 39).

- **CONCLUSION**

La RATP conclue la visite en indiquant la date du Conseil d'Administration du STIF du 22 mars 2017, à l'ordre du jour duquel figurera le Schéma de Principe du projet de création de voies de garage, dans lequel il est précisé que l'hypothèse d'un tiroir de retournement n'a pas été retenue.

A partir d'avril-mai 2017, des ateliers participatifs seront organisés pour travailler sur les aménagements et l'insertion paysagère de la rue Ditte avec les saint-rémois.

Un participant indique que le tiroir de retournement étant abandonnée, il serait intéressant que la RATP rétrocède à la commune le foncier de l'ancienne voie ferrée, de manière à pouvoir y développer un projet de piste cyclable par exemple...