

Projet RATP en gare RER B de Saint-Rémy-lès-Chevreuse

Conférence de presse du 12 avril 2017 à Saint-Rémy



Le Collectif

- [Ensemble pour un autre coeur de ville à Saint-Rémy](#)
- [Les Habitants de Beauséjour](#)
- [Habitants du Quartier du Rhodon](#)
- [Quartier du Petit Chevincourt](#)
- [Riverains RER B Saint Rémy](#)
- Saint-Rémy Environnement
- [Vivre les Hauts de Saint-Rémy](#)

- *Associations régionales:*
- [COURB \(association des usagers du RERB\)](#)
- [UAP \(Union des Amis du Parc Naturel Régional de Chevreuse\)](#)
- [Mieux se déplacer à bicyclette](#)

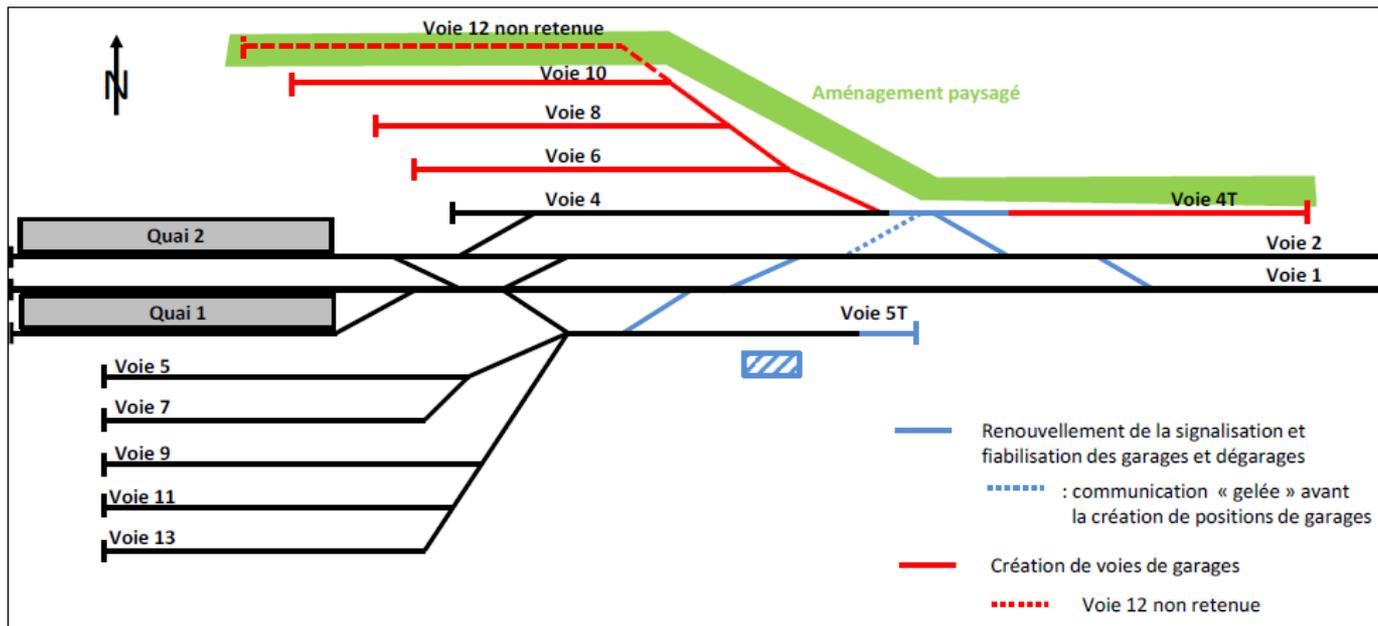
Décision du Conseil d'administration du STIF du 22 mars

- Le CA du STIF vient d'approuver officiellement la Phase 2 du projet RATP qui consiste à ajouter **5 nouvelles voies de garage à Saint-Rémy.**
- **Ces nouvelles voies de garage auront un impact environnemental désastreux pour la commune et transformeront la gare terminus située en site inscrit du parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse, en véritable annexe industrielle de Massy**
- Tandis que les Saint-Rémois subissent déjà les inconvénients d'une gare terminus ce projet d'agrandissement présenté par la RATP, sans alternative, résulte d'un problème de temporalité entre les différents travaux ligne 18 à Massy et modernisation de la ligne B,
- Ce projet ne sera accompagné d'**aucune nouvelle offre de transport pour les usagers** :
 - => Les trains circuleront à vide entre Saint-Rémy et Orsay afin de prendre, ou terminer, leur service commercial à Orsay, la faible fréquentation du tronçon terminus Orsay/Saint-Rémy ne nécessitant pas de dessertes supplémentaires,
 - => Les trains y seront stockés uniquement la nuit et les WE, avec toutes les nuisances associées (bruit, vibrations, éclairage, paysage sacrifié), bien que la gare se situe en plein cœur de commune, entourée de quartiers résidentiels extrêmement calmes la nuit, et à proximité d'une Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et de monuments historiques (Château de Vaugien, Château de Coubertin).

Projet RATP en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse

Projet d'extension de 62% du parc de stockage actuel situé en plein cœur de ville et à l'entrée du Parc naturel (+ 5 voies de garage en plus des 8 existantes)

=> Conséquence de la suppression des garages de nuit à Bourg-la-Reine et à Croix-de-Berny et du non aménagement du site de Massy



Extrait présentation RATP en Réunion Publique du 13-09-2016

L'amendement de V.Pécresse en 2015

Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France
Séance du 8 juillet 2015

Amendement déposé par Madame Valérie Pécresse,
*Administratrice – Présidente du groupe
Républicains, Ecologistes, Citoyens et Indépendants
du Conseil régional d'Ile-de-France*
Brigitte Kuster, Stéphanie von Eyw,
François Durovray et Julie Boillot,
Administrateurs

Report 2015/261 :
Schémas directeurs des RER A et B Sud
Schémas de principe et avant-projets des lignes A et B du RER

Les articles 9, 10 et 14 du projet de délibération sont modifiés afin de prendre en compte le

A ce stade, il est donc souhaitable que le projet d'allongement des voies 4T et 5T de même que le terrassement pour les nouvelles voies ne soient pas engagés.

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.

Pour ces raisons, cet amendement vise à ce que soit retiré de l'avant-projet soumis au vote la partie « création de communications de voie » et que ne soit maintenue que la partie « renouvellement de l'ensemble des équipements de signalisation de la zone » qui elle recueille l'accord de tous localement.



A ce stade, il est donc souhaitable que le projet d'allongement des voies 4T et 5T de même que le terrassement pour les nouvelles voies ne soient pas engagés.

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.

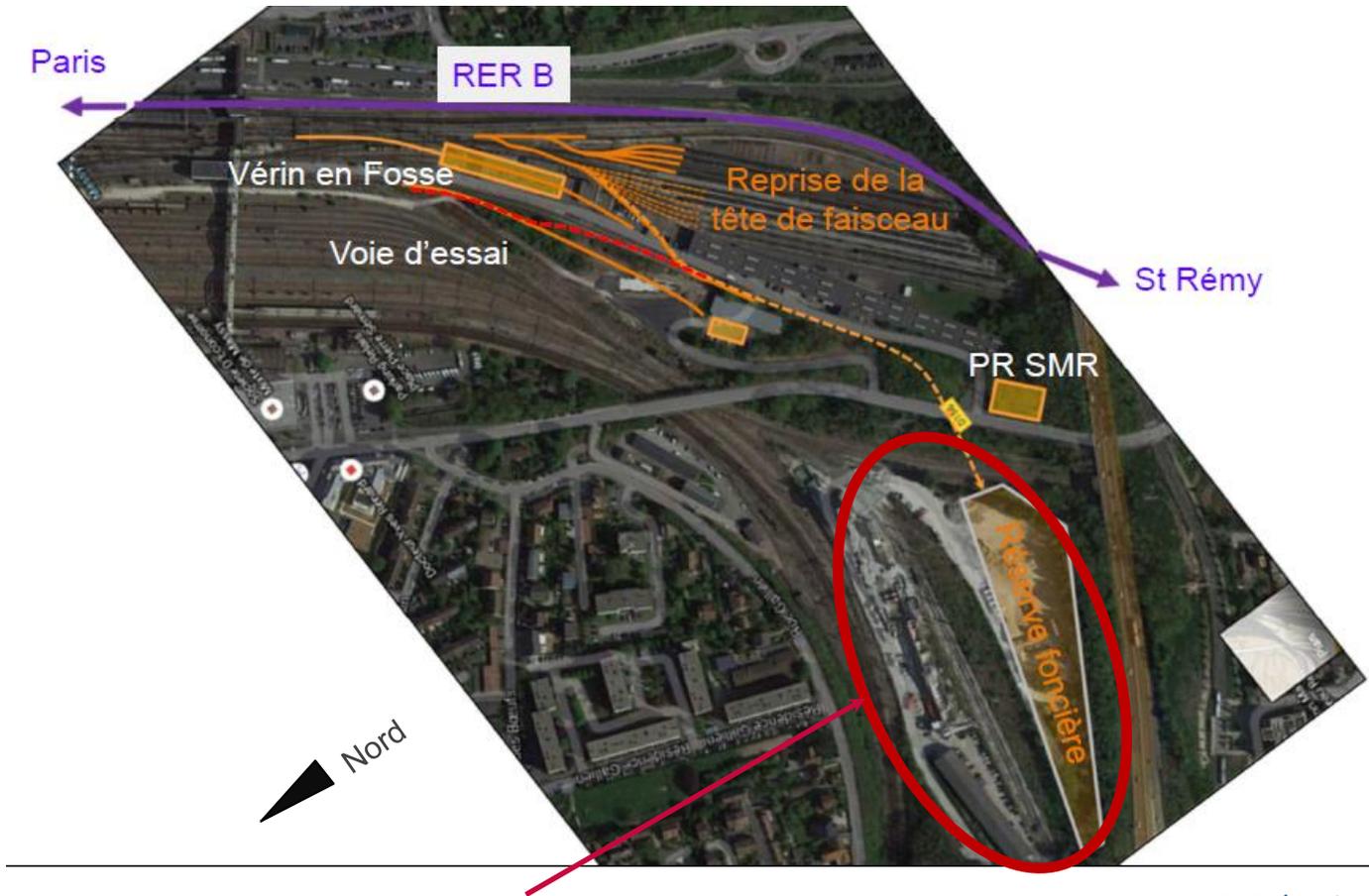
En substance, ce projet doit en effet :

- intégrer les contraintes environnementales des lieux concernés
- s'inscrire dans une cohérence globale du schéma directeur et pour ce faire attendre de connaître en 2016 le choix du futur matériel roulant ainsi que les besoins réels liés à la future offre de transport
- intégrer les besoins des usagers fréquentant la gare de Saint Rémy notamment en matière de réaménagement des abords de la gare.

Site de Massy

- Ces 5 voies auraient pu être placées plus judicieusement sur le site industriel de Massy Palaiseau, à proximité des ateliers de maintenance et du tronçon central de la ligne, comme prévu initialement en 2013 par la RATP et présenté à la municipalité de Massy (cf. plan ci-dessous).
La Mairie de Massy convient que ces voies n'ont pas leur place à Saint-Rémy, en plein centre-ville, dans un site inscrit du Parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse.
- **L'annexe du site industriel de Massy ne doit pas être mise dans un site inscrit, à 20 min de là, au bout de la ligne : au détriment du Parc, d'un centre-ville et des usagers.**

Site de Massy : Réserve foncière pour le long terme



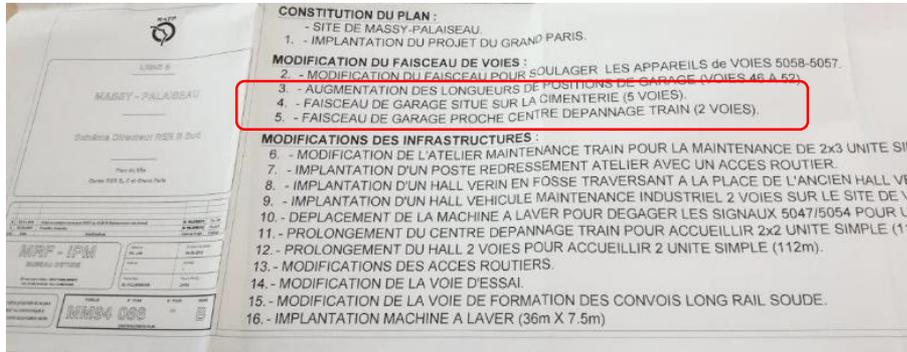
Source RATP (Janvier 2017)

Zone de réserves « RER B » actuellement occupée par la CEMEX

=> Pourquoi cette réserve n'est-elle pas utilisée comme alternative de garage de nuit ou d'ateliers de maintenance ?

Site de Massy : Réserve foncière pour le long terme

Le plan RATP à Massy datant de 2013

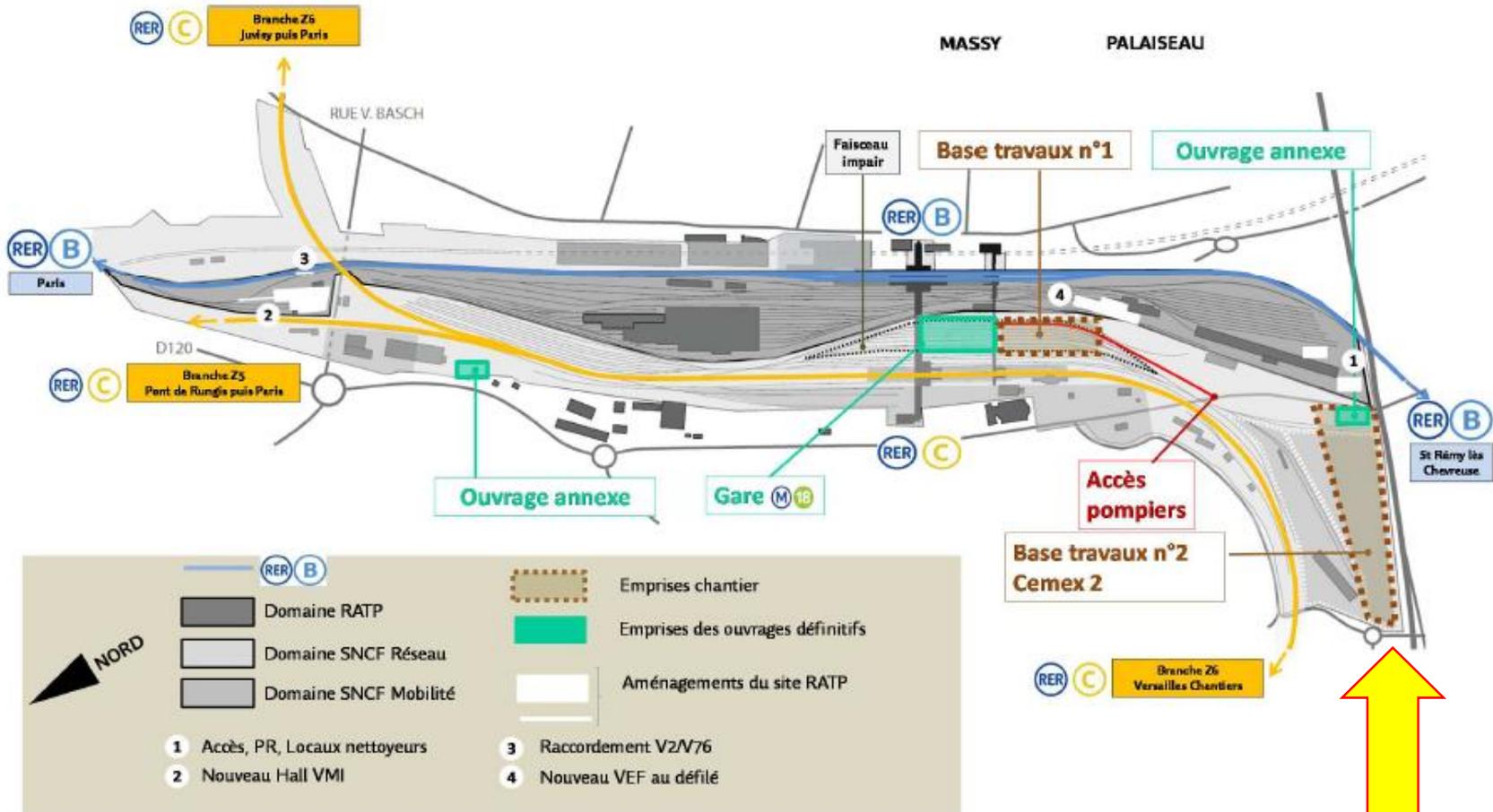


APPAREILS de VOIES 5058-5057.
 GARAGE (VOIES 46 A 52).
 (S).
 TRAIN (2 VOIES).

MAINTENANCE DE 2x3 UNITE SIMPLE (112m).
 UN ACCES ROUTIER.
 LA PLACE DE L'ANCIEN HALL VEHICULE MAINTENANCE INDUSTRIEL.
 IEL 2 VOIES SUR LE SITE DE VILLAINE.
 S SIGNAUX 5047/5054 POUR UNE UNITE MULTIPLE (<225m).
 EILLIR 2x2 UNITE SIMPLE (112m).
 SIMPLE (112m).

RAIL SOUDE.

Emprise de la ligne 18 sur Massy



Source RATP (Janvier 2017)

Le besoin de nouvelles voies – Rail-Concept extrait 1/2



2b Analyse et Propositions liées à la phase 2

Pertinence de l'aménagement de St Rémy

✓ Le site de Massy, abritant les installations de maintenance paraît tout autant approprié et n'est plus mentionné dans les besoins RATP. Il n'est plus du tout fait mention des **22 positions de garages** à Massy qui figuraient dans le Schéma Directeur (page 129 - § 5.4.1)

– besoins identifiés à Massy :

- 6 d'ici 2020 pour traiter la saturation et renforcer l'efficacité économique
- 2 à la mise en place des premiers renforts d'offre
- 10 à 12 d'ici 2025 avec le renouvellement du matériel s'il est plus long que l'actuel
- 4 positions de plus à horizon 2020 avec le déplacement du hall VMI du côté de Villaines

Cf. Annexe 2

✓ **10 positions supplémentaires de garages envisagées à Arcueil** à horizon 2022 ont également disparu des projections de la RATP.

✓ Enfin une réflexion à entreprendre pour pérenniser les sites de remisage actuellement utilisés ayant une taille suffisante en créant un attachement de conduite (cas de Bourg la Reine et de la Croix de Berny).



Le besoin de nouvelles voies – Rail-Concept extrait 2/2

Annexe 2- Schéma Directeur page 129 - § 541

5.4. Etudes à approfondir pour la création de positions de garage à Massy-Palaiseau, au Bourget et à Arcueil

5.4.1 *Création de positions de garage à Massy-Palaiseau*

Sur le site de Massy-Palaiseau, les besoins en garages identifiés à ce stade sont de :

- 6 positions de garage à moyen terme (d'ici à 2020), afin de **traiter la saturation et de renforcer l'efficacité économique** ;
- 2 positions supplémentaires estimées à l'horizon de mise en place des premiers **renforts d'offre** ;
- Une capacité de garage à déterminer (minimum 10-12), à l'horizon 2025 de **renouvellement du matériel roulant** si le futur matériel est plus long que le matériel actuel ;
- A l'horizon 2019-2020, le **déplacement du hall VMI du côté de Villaines**, à l'extrémité nord du site, pourrait permettre de créer entre 2 et 4 positions de garage dans l'emprise RATP. Des études de faisabilité concernant l'implantation des communications de voie sont en cours.

Retour



23.11.15 – Page 26

Site de Massy : Réserve foncière pour le long terme de la CEMEX



Avis de l'Autorité environnementale (1/2)

- « Les sites de Bourg-la-Reine et de Croix-de-Berny, sont qualifiés de "raisonnablement utilisables" pour 10 éléments. Leur abandon au motif de leur éloignement des centres d'attachement de conduite et des terminus des missions commerciales n'est pas expliqué, non plus que leur avenir.
=> « Les sites de Bourg-La-Reine et de Croix-de-Berny sont destinés à la gestion des situations perturbées, au garage de trains de travaux, au garage de jour (Bourg-la-Reine uniquement) et à des besoins ponctuels »
- « les motivations du transfert des garages de Bourg-la-Reine et de Croix-de-Berny vers Saint-Rémy restent plus difficiles à comprendre »
=> « Le site de Massy, initialement envisagé, a été écarté du fait d'une position peu adaptée aux besoins vers le sud (croisements et cisaillements) et de contraintes liées à d'autres projets structurants (Tram Train Massy Evry, ligne 18 du Grand Paris Express, adaptation des outils de maintenance pour permettre l'arrivée du nouveau matériel roulant) ce qui ne permettait pas (sous réserve de la disponibilité foncière) d'envisager la construction de garages avant 2030 ; le site de Massy constitue une réserve éventuelle pour le long terme ; »
- **L'Ae recommande de fournir, pour chacun des dossiers de Saint-Rémy et de Robinson, tous les éléments complémentaires issus de la consolidation du SDLB Sud nécessaires à la connaissance et à la compréhension des choix opérés, concernant notamment :**
 - les modalités prévues par le SDLB consolidé pour augmenter l'offre aux voyageurs,
 - les résultats des études d'optimisation des positions de garage, les motivations des alternatives non retenues, et l'utilisation future des sites correspondants,
 - l'historique récent de l'évolution du trafic de trains sur la ligne.

Avis de l'Autorité environnementale (2/2)

Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale du 21 décembre 2016 sur l'aménagement des voies de garage aux terminus de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et de Robinson (n°Ae 2016-100 / 2016-109):

« Les deux dossiers exposent que le déficit de positions de garage de la ligne B déjà constaté sera porté à un total de 11 positions de trains longs. »

Le tableau ci-dessous montre que les projets de Saint-Rémy et de Robinson visent à désaturer partiellement le site de Massy, et à ne plus utiliser les sites de Bourg-La-Reine et de Croix-de-Berny :

Sites de garage au Sud de Bourg-la-Reine	Occupation à horizon 2020 des sites la nuit	Occupation grâce à la création de 5 garages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse
Bourg-la-Reine	2	1 (*)
Croix de Berny	3	0
Massy	21	20
Saint-Rémy	9	14
Total	35	35

Pas de garage disponible
Site isolé sans attachement de conduite
Site saturé
Site en limite de saturation

Figure 2 : Utilisation modifiée des sites de garage après réalisation des projets de Saint-Rémy et de Robinson (Source : dossier de Saint-Rémy)

« 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, et si des solutions alternatives pouvaient être étudiées sur d'autres sites. »

La Délibération du STIF du 22/03/17

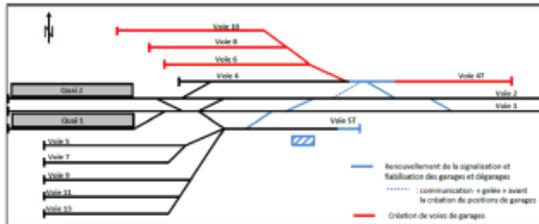
Page 15 du Schéma Directeur soumis au STIF par la RATP :

5. LA CREATION DE VOIES DE GARAGES A SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE

Le projet de création de voies de garages, objet du schéma de principe, consiste à créer 4 voies à Saint-Rémy-lès-Chevreuse :

- un faisceau de garage (voies 6, 8, 10) permettant de garer 3 trains longs ;
- une voie de retournement, permettant d'effectuer des manœuvres sans cisailer les voies principales, utilisées pour les garages et dégarages (voie 4T), permettant également de garer 1 train long ;
- à Gif-sur-Yvette : un poste de redressement pour l'alimentation traction du RER B.

Le projet de création de voies de garage (en rouge dans le schéma ci-après) s'articule avec le renouvellement de la signalisation et la fiabilisation des garages et dégarages (en bleu dans le schéma ci-après), dont les travaux de renouvellement du poste ont débuté mi-2016 pour une mise en service prévue en 2019 avec une fin des travaux en 2020.



Le déficit de positions de garages au sud de la ligne B, pour permettre son exploitation nominale est estimé à 11 positions pour trains longs à l'horizon 2021.

Sans nouvelles installations les garages du RER B arriveraient à un taux de saturation de 100%, ce qui rendrait la seconde ligne de RER du réseau difficilement exploitable avec le niveau de service requis.

De plus, l'arrivée de nouveaux matériels roulants sur le RER B à l'horizon 2025 nécessitera de disposer d'emplacements supplémentaires pour réceptionner les nouveaux matériels (les trains devant être réceptionnés et testés avant le retrait de la circulation des trains actuels), alors même que les adaptations d'infrastructures associées à MING seront en travaux et donc réduites en capacité (site de Massy).

Le site de Saint-Rémy constitue la meilleure solution d'implantation de garages au sud de la ligne, compte tenu :

- des contraintes et de la complexité du site de Massy, qui ne permettent pas de recevoir de nouvelles positions de garages d'ici à 2022 (le site ne pouvant admettre dans le même temps des travaux supplémentaires à ceux de finalisation et d'adaptation aux MING et les travaux connexes de la Ligne 18 immobilisant le seul foncier disponible) ;

Le site de Saint-Rémy constitue la meilleure solution d'implantation de garages au sud de la ligne compte tenu :

- des contraintes et de la complexité du site de Massy, qui ne permettent pas de recevoir de nouvelles positions de garage d'ici à 2022 (le site ne pouvant admettre dans le même temps des travaux supplémentaires à ceux de finalisation et d'adaptation aux MING et les travaux connexes de la ligne 18 immobilisant le seul foncier disponible);

La priorité de la région est clairement passée à la ligne 18 du Grand-Paris au detriment du RERB, de la renovation de son materiel, des usagers ...,

Et après

- **Ce Projet n'est pas accepté par les Saint Rémois**

=> Le Collectif et les associations ne participeront pas aux ateliers participatifs que la RATP veut organiser sur les aménagements paysagers

- **Les riverains souffrent déjà**
 - **de la vétusté des installations actuelles qui ne seront pas revues et du mode d'exploitation de la gare que la RATP est peu encline à modifier (vibrations et nuisances sonores amplifiées ces dernières années),**
 - **Des nuisances liées au garage de trains maintenus en fonctionnement jour et nuit (72h en continu),**
 - **Toutes ces nuisances seront aggravées si le projet est réalisé**
- **Les travaux de la phase 1, minimisés par la RATP, se révèlent d'une ampleur bien plus importante qu'annoncé**

Et après

- **Il n'y a pas eu de déclaration de travaux préalablement au démarrage des travaux de la phase 1 à l'été 2016.
Seule une déclaration pour "l'abattage de six arbres" (...aller voir!) a été faite.
Le Code de l'Environnement n'est pas respecté**
- ⇒ **Des actions en justice vont être lancées contre ce projet,**
- ⇒ **Le Collectif demande qu'une alternative soit étudiée sur le site de Massy : réserve foncière « RER B » à allouer dès à présent pour du stockage de trains, quitte à partager ce site avec les installations CEMEX, le temps des travaux de la ligne 18.**

Abattage de six arbres

