



Comité des Usagers du RER B



Union des Amis du Parc

**Riverains
RER B
Saint-Rémy**



Ensemble Pour un Autre
Cœur de ville

29/01/2018



PROJETS RATP EN GARE DE SAINT-RÉMY-LÈS-CHEVREUSE

ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE

QUELS SONT LES ENJEUX ?

RÉUNION PUBLIQUE LE 29 JANVIER 2017 A 20H30

ESPACE JEAN RACINE

Projets RATP en gare de Saint-Rémy
www.polegaresaintremy.fr

VHSR

Vivre les Hauts de Saint-Rémy



Petit Chevincourt



Saint-Rémy Environnement

Les Habitants de Beauséjour

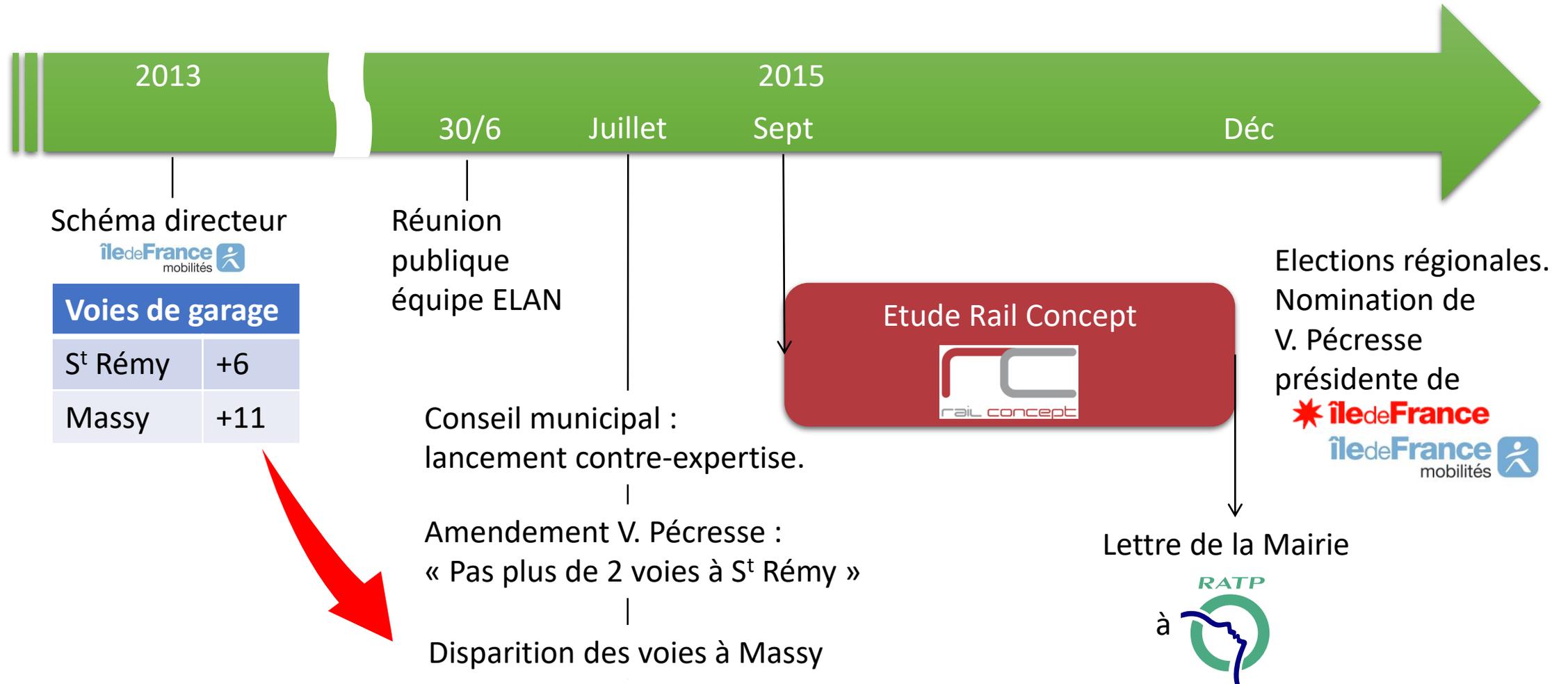


Mieux se
Déplacer à
Bicyclette

Déroulé de la réunion

- **Rappel chronologique**
- **Intervention Rail Concept**
- **Les actions du collectif**
- **Intervention Municipalité**
- **L'enquête publique en cours**
- **Les points clés**
- **Témoignage des Riverains RER B**
- **Questions / Réponses**

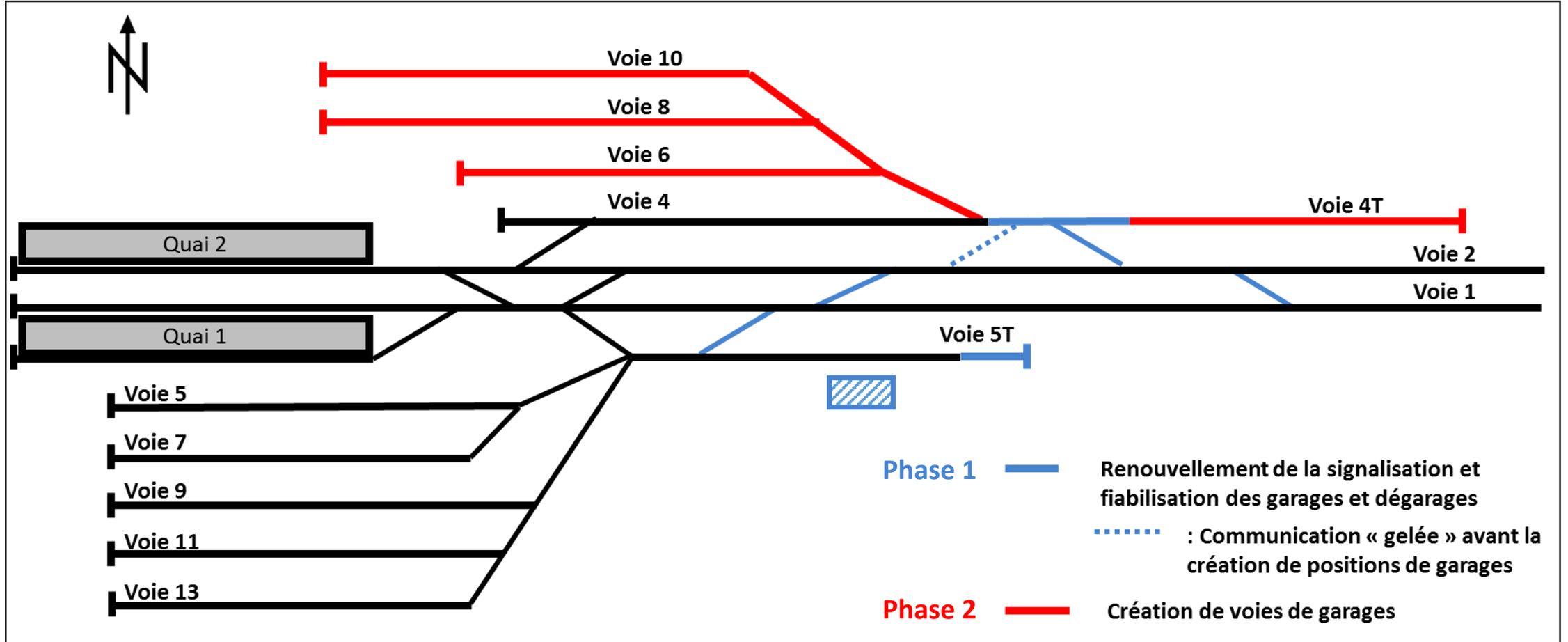
Rappel chronologique



Intervention de Mr Christophe ARNAUD, Chef de projet Rail Concept

Aménagement de la phase 2 de la gare RER de Saint Rémy-lès-Chevreuse

Présentation pour le réunion d'information au public du
29.01.18



- La **détermination du nombre de positions disponibles** dépend fortement de celles considérées comme « dérogatoires » et **il existe une incohérence sur le nombre de positions requises d'après le Schéma Directeur et les besoins exprimés**, aussi bien dans le Schéma Directeur que dans les projections actuelles.
- Toutefois, suite à une demande d'IDFM, les positions requises ont été clarifiées, ce qui laisse néanmoins ouverte la solution Massy.
- L'étude sur les besoins en position de garage à horizon 2022 ne devrait pouvoir se faire qu'avec le plan de transport envisagé à cette échéance. **La réflexion sur ce point n'étant pas murie, le besoin en garage ne peut être considéré comme finalisé et optimal.**
- Selon la RATP, les créations de garage envisagées à St Rémy constituent **une optimisation des mouvements mais ne sont pas strictement nécessaires à la réalisation de l'offre de transport.**
- Les voies nouvelles créées à St Rémy permettront un abaissement du parcours et une diminution des conflits de circulation mais **pas une suppression des mouvements à vide puisque la plupart des trains garés seront au départ d'Orsay.**
- Une proposition formulée lors de la concertation a été de garer un train dans le tiroir de retournement en cours de création à Orsay. Cette proposition a été refusée par la RATP, malgré son coût nul et l'absence de mouvement à vide.

- Le site de St Rémy est objectivement le plus performant et le plus facile vis-à-vis à des besoins exprimés par la RATP pour la partie Sud de la Ligne.
- Toutefois le site de Massy possède également des avantages indéniables :
 - proximité du site de maintenance des RER,
 - emplacement possible sur le Site de Cemex,
 - peu d'impact urbain et environnementaux.
- Il souffre d'inconvénients liés à la circulation en contresens pour rejoindre Orsay ainsi que d'un coût d'aménagement supérieur d'après les informations de la RATP.

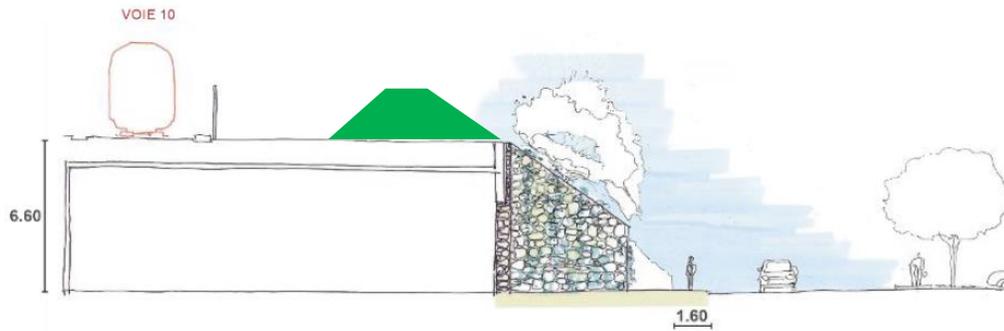
- Les voies de garage nouvelles envisagées sont destinées à des trains allant sur Orsay. La Voie 4T n'est pas strictement nécessaire en nominal dans ces conditions. Il peut être proposé les positions suivantes:

Situation sans le projet (les horaires des trains sont issus de la situation actuelle)	Situation avec le projet 5 trains garés Saint-Rémy-lès-Chevreuse	Situation alternative proposée
1 train garé à Massy assurant une offre commerciale au départ (5h42) et à destination (22h24) de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.	1 train garé à Saint-Rémy-lès-Chevreuse Suppression d'un aller-retour par jour sans voyageurs entre Massy et Saint-Rémy-lès-Chevreuse	➔ Voie 5T
3 trains garés à Massy assurant une offre commerciale au départ (7h08, 7h32, 7h56) et à destination (20h08, 20h20, 20h32) d'Orsay.	3 trains garés à Saint-Rémy-lès-Chevreuse assurant une offre commerciale au départ et à destination d'Orsay Suppression des conflits de circulations à la sortie de Massy en direction du Sud	➔ Voies 6, 8 (et 10)
1 train garé à Croix de Berny assurant une offre commerciale au départ (7h44) et à destination d'Orsay (19h46).	1 train garé à Saint-Rémy-lès-Chevreuse assurant une offre commerciale au départ et à destination d'Orsay. Diminution des circulations en zone dense : au cours de la période de sortie des trains du garage, 8 trains/h circulent en entre Croix de Berny et Massy, contre 4 trains/h entre Massy et Saint-Rémy-lès-Chevreuse	➔ Dans le tiroir d'Orsay ou à Massy

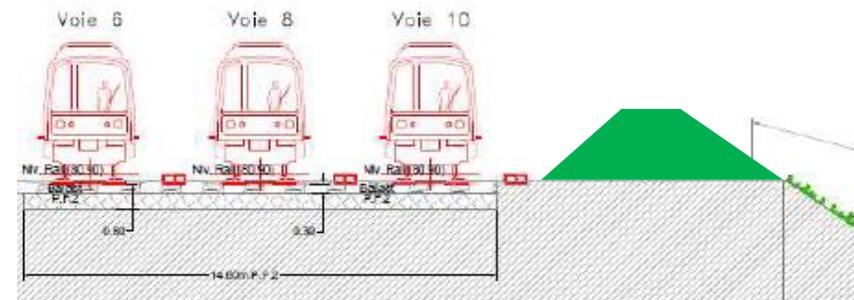
- Cela conduirait à une non - réalisation de la voie 4T et potentiellement de la V10 si on maintient 1 train à Massy et que l' autre est garé à Orsay.

Optimisation de l'insertion transversale des voies créées

- La fonctionnalité de cheminement avec 2 trains en marche est peu fréquente : Possibilité de Réduction d'entraxe à 4,50m – Comme sur les voies de garages 5 à 13 existantes – permettant de resserrer les voies 6, 8 et 10. Gain possible jusqu'à 1,5m en largeur.
- L'insertion des équipements ferroviaires à insérer (poteau caténaire, caniveau à câble, éclairage) est optimisable du fait du caractère voie de service. Il ne peuvent en tout cas générer de surlargeur.



ÉTAT PROJETÉ



PLAN DE LA SÉQUENCE 5

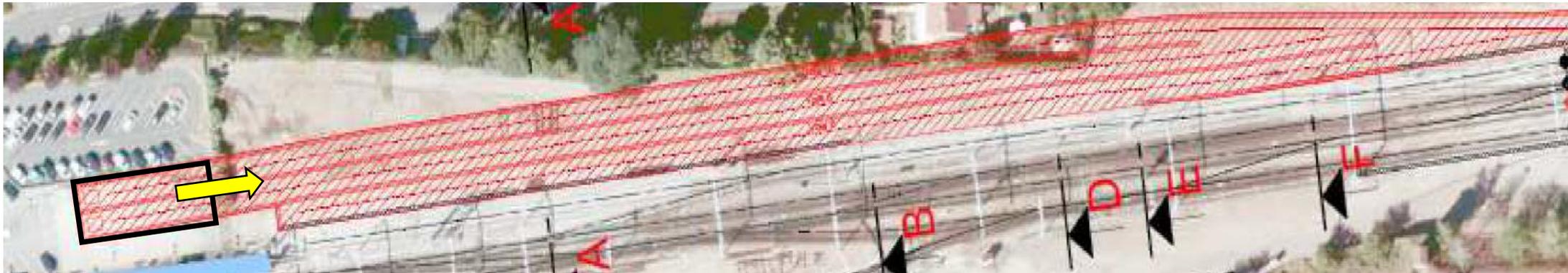
- Utilisation du délaissé là où il existe pour création d'un merlon paysager permettant de limiter la gêne acoustique et visuelle.
- Réutilisation possible de déblai → coût limité

Optimisation de l'insertion longitudinale des voies créées

- La longueur utile mesurée sur les plans RATP pour ces voies de remisage est d'approximativement 260m. Cela laisse une marge très confortable d'environ 36m, pour des trains de 224m. Une marge habituelle est de 20m dans ce genre de situation.

Il y a donc un gain potentiel de 16m.

- IDFM a retenu le scénario de nouveaux RER à 208m. Or les voies nouvelles sont conçues pour des trains de 224m. Il y a sur ce point un gain potentiel de 16m.
- ➔ **Le gain global potentiel monte à 32m.**



- **Ce sujet concerne également la voie 4T.**

Optimisation de l'insertion verticale de la Voie 4T (si elle est réalisée)

- Le décaissement de la voie 4T pour rechercher une tranchée ouverte conduirait à modifier son altimétrie par rapport à la Voie Principale existante (Voie 2).
 - Le décaissement ne pourrait être effectué qu'après les aiguillages reliant les voies 4 et 4T à la voie 2, c'est-à-dire après la maison du n° 43 de la rue Ditte.
 - Cela nécessiterait une surlargeur pour insérer un mur de soutènement entre les deux voies.
 - D'après les normes SNCF (à confirmer pour la RATP) une telle voie doit être posée à plat ou quasi à plat sur la zone où le train est garé. Il est donc nécessaire de rajouter une rampe, ce qui conduirait à augmenter la longueur de la voie.
- ➔ **En conclusion le décaissement de la voie 4T ne semble pas une solution envisageable.**

Insertion paysagère et mur de soutènement

- IDFM s'est engagée au financement de la variante « espace publique » qui propose une insertion plus soignée, notamment avec un mur en pierre meulière.
- Un mur de soutènement est envisagé au bout de la voie 4T. Ce mur de 130m, atteindrait jusqu'à 5 m de haut pour permettre la création de la voie 4T.
- L'insertion transversale de la voie 4T, et donc du mur, ne semble pas optimisable par rapport aux éléments présentés par la RATP.

NUISANCES SONORES LIEES AUX TRAINS

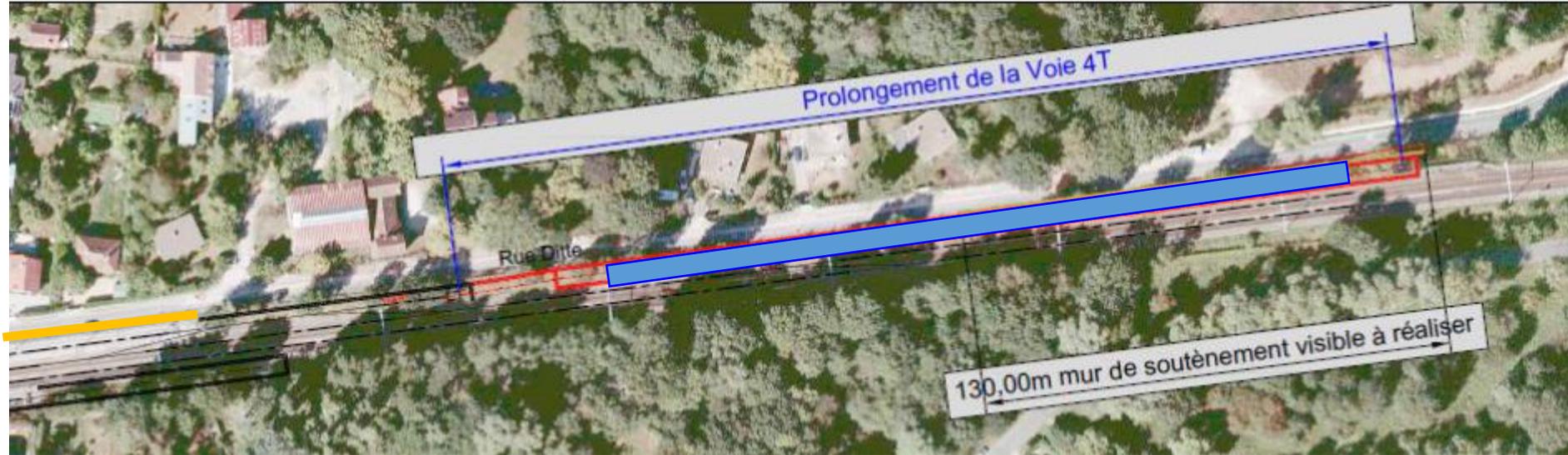
- Une modélisation acoustique a été réalisée par la RATP dans le cadre de l'étude d'impact. Celle-ci a conduit à proposer un écran antibruit de 250m de long lié à la circulation des trains.
- Les vibrations et le bruit de compresseurs qui doivent être préchauffés plusieurs heures avant leur départ matinal est issu de groupes de ventilation sur le toit des trains.
- Des trains nouvelles générations « MING » remplaceront les actuels à partir de 2025. Extrait de l' « Expression Fonctionnelle de Besoin » les concernant (Doc. IDFM).

c) Nuisances sonores

Le niveau sonore émis par le nouveau matériel sera défini conformément aux réglementations en vigueur et permettra de réduire les nuisances acoustiques pour les riverains.

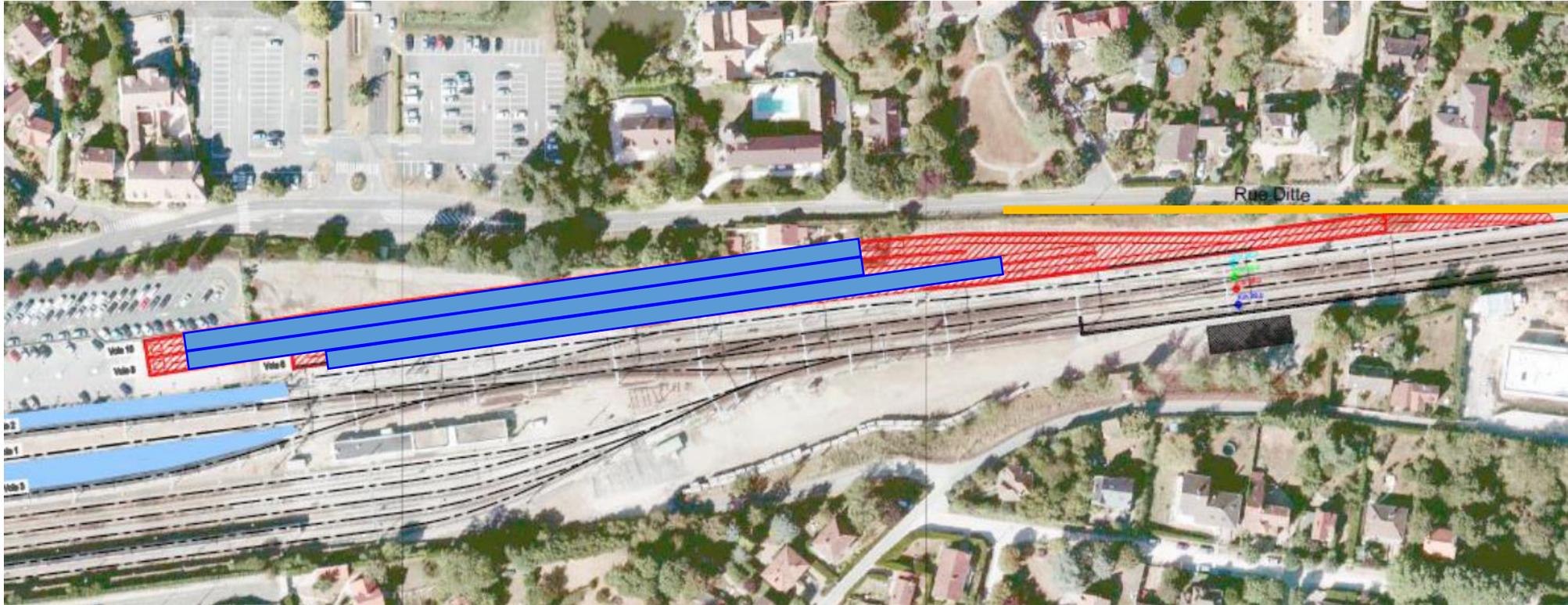
- Cependant Retour d'Expérience sur matériel RER A : nuisances sur matériel récent supérieur au Matériel précédent.

NUISANCES SONORES ET VISUELLES LIEES AUX TRAINS



- Le garage de train sur la voie 4T est effectué en bout de voie.
- D'après l'étude d'impact pas de dépassement des seuils avec les bruits de compresseur.
- Une des habitations n'est pas protégée par l'écran, pourtant devant un aiguillage.

NUISANCES SONORES ET VISUELLES LIEES AUX TRAINS



- Le garage de train sur les voies 6 à 10 est effectué en bout de voie. D'après l'étude d'impact pas de dépassement des seuils avec les bruits de compresseur.

NUISANCE SONORE AU PASSAGE DES AIGUILLAGES

Les départs des RER depuis la voie 2 se font aujourd'hui à pleine vitesse. → le passage sur les joints et les cœurs des aiguillages provoque des bruits de claquements importants.

- La phase 1 du projet amène 4 aiguillages supplémentaires sur la Voie 2.
- La modification de la technologie des aiguillages (cœur à pointe mobile) n'est pas envisageable ni appropriée sur ce site.
- La pose Anti Vibratile Proposée par la RATP apporte des éléments de réponse contre les vibrations qui semble satisfaisante pour 3 aiguillages.
- La pose d'un écran antibruit sur 250m réduira fortement ces nuisances au droit de celui-ci.
- La limitation de vitesse en ligne sur la Voie 2 ne sera pas acceptée par la RATP (perte de performance en cas de retard à rattraper). Une Consigne aux conducteurs leur indiquant un départ à faible vitesse lorsque le RER part à l'heure est possible. Toutefois la mise en application d'une telle consigne est difficile.

CONCLUSION

Propositions :

Le site de Saint Rémy présente objectivement des intérêts au garage de RER.

Toutefois, en raison de l'impact urbain et environnemental sur le site, le projet pourrait être amoindri, notamment par suppression de la voie 4T, non strictement nécessaire.

Par ailleurs le projet doit intégrer tout ce qui doit être mis en œuvre pour favoriser son intégration et la minimisation des nuisances qu'il génère.

→ Diminution des nuisances sonores.

→ Intégration paysagère soignée.

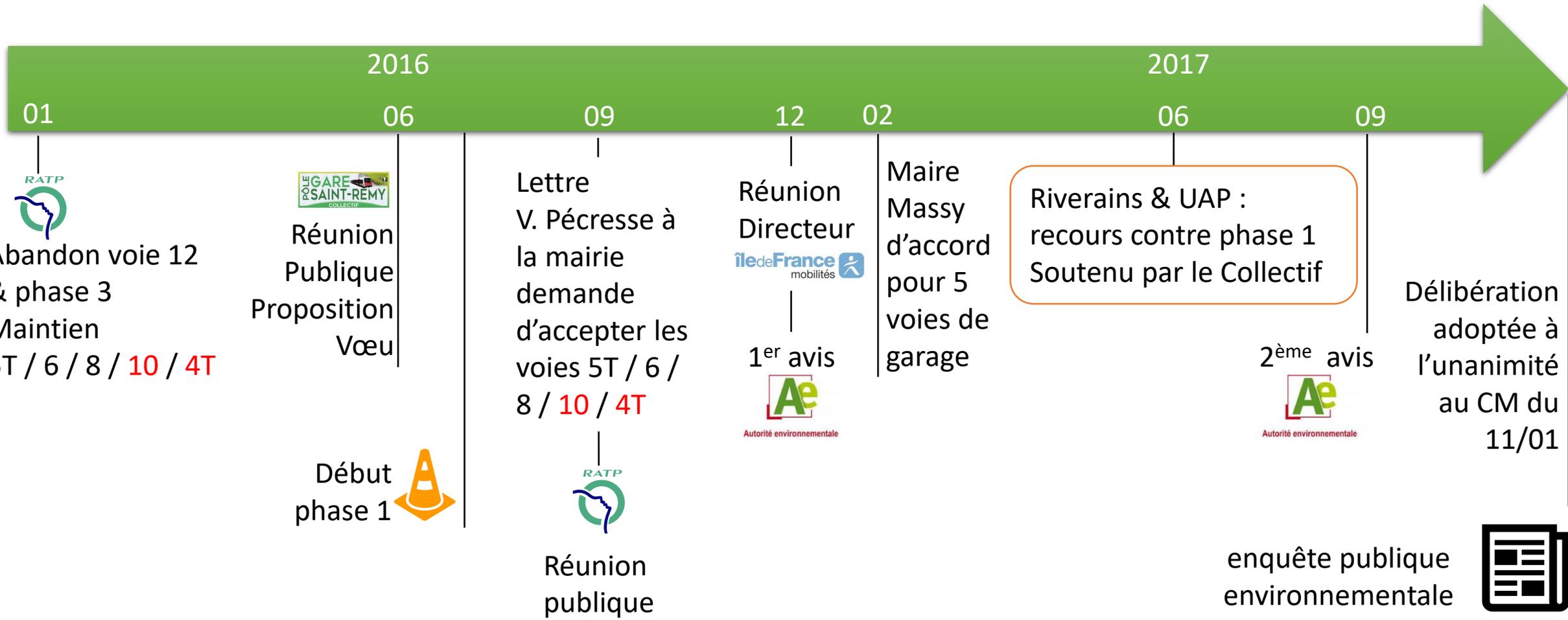
→ Optimisation possible de l'insertion des voies, transversale et longitudinale.

Une étude complémentaire sur le site de Massy devrait être réalisée et intégrée au dossier.

Merci de votre attention



Les actions du collectif





MASSY - PALAISEAU

Schéma Directeur RER B Sud

Plan du Site
Gares RER B, C et Grand Paris

3014	Prise en compte remarques BNOF du 13.03.12 (Déplacement voie d'essai)	M. VILLENEUVE	Ph. JAN
3015	Première émission	M. VILLENEUVE	Ph. JAN
16	Modifications	Chief de Projet	Préparé

MRF - IPM

BUREAU D'ETUDE

Constaté par Ph. JAN	DATE de la 1 ^{ère} éfession 26-06-2013
Validé par -	Signature
Chief de Projet M. VILLENEUVE	Planche AUTOCAD .DWG

Site propriété et ne peut
être communiqué
29/01/2018

FAMILLE	N° PLAN	N° FOLIO	INDICE
MM94	066	-	B
IDENTIFICATION DU PLAN			

LEGENDE

- ACCES ROUTIERS
- MODIFICATIONS DES INFRASTRUCTURES MRF
- IMPLANTATION DU POSTE REDRESSEMENT ATELIER
- DEPLACEMENT DE LA MACHINE A LAVER
- CONTOUR SITE RATP EXISTANT
- VOIE FORMATION CONVOIS LONG RAIL SOUDE
- MODIFICATION DU FAISCEAU DE VOIES
- CONTOUR ZONE A ACQUERIR (21000 m²)

5 voies !

Intervention de Jacques Caous

1er Adjoint délégué à la démocratie locale, à la vie associative,
aux sports et à l'animation

18. Vœu sur le projet RATP

Le Conseil municipal émet le vœu suivant :

- Que la phase 1 du projet se limite à la création d'un nouveau poste de signalisation, la mise en place des deux appareils de voie facilitant l'exploitation ferroviaire des voies de garage dites impaires et au prolongement de la voie 5T,
- Que la phase 2 se limite à la création de **deux voies de garage supplémentaires 6 et 8** et des deux appareils nécessaires pour y accéder,
- Que les **appareils de voie**, anciens et nouveaux, soient **insonorisés**,
- Que les **nuisances sonores et lumineuses** du projet (phases 1 et 2) soient réduites au maximum,
- Que la phase 3 du projet (tiroir de retournement en arrière gare) soit définitivement abandonnée,
- Que ces aménagements s'inscrivent en **cohérence avec le choix du futur matériel roulant** de la ligne B qui est intervenu au Printemps 2017 et la prise en compte des besoins des usagers qui seront identifiés dans le cadre des **études en cours du Comité de Pôle**.

Conseil Municipal – 11 janvier 2018

L'enquête publique et après ?

- Enquête publique **environnementale**.....un avis mais sur quoi ?

- ❌ Ne concerne pas : l'utilité publique, ni les impacts socio-économiques...
- ✓ Concerne : le respect des normes environnementales
- ✓ **Les atteintes à l'environnement au regard des avantages attendus**

Quelles mesures prises pour **EVITER – REDUIRE – COMPENSER** les impacts ?

- Pour cela, la RATP a réalisé une **étude d'impact sur l'environnement**,
 - L'Autorité **Environnementale** a rendu un avis avec des remarques
 - Intégré dans le dossier complet publié par la RATP pour cette enquête avec son 'Mémoire en réponse'
 - Consultable en mairie et en ligne : <http://www.ratp.fr/concertations>



- Le public est invité a donner son avis jusqu'au 16 février → **chaque avis compte**
- Et le Commissaire-enquêteur donnera ses conclusions sous 1 mois (favorables, favorables sous réserve, ou défavorables)

- Et après ?
 - la RATP fera une « Déclaration de projet » sur l'intérêt général des opérations de la phase 2.
 - **Cette DP est susceptible d'être contestée juridiquement**



Position du collectif

- Phase 1 :
 - La voie 5T répond à un déficit de garage à S^t Rémy
 - Nuisances sonores non traitées sur l'existant & le futur
- Phase 2 :
 - Le besoin de ce projet de plus de 30M€ n'est toujours pas justifié
 - Chaque voie de garage supplémentaire dégrade le site
 - Les impacts environnementaux ne sont pas acceptables en l'état (bruit, pollution lumineuse, visuel, nappe phréatique,...)
 - Les voies 10 et 4T sont particulièrement impactantes.



Les points clés (1/2)

- Ce projet transforme l'entrée du Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse en un site industriel, annexe de Massy.
- Le **choix de St Rémy** n'est pas justifié. Le décompte de voies de garages sur l'ensemble de la ligne n'est pas cohérent. Des voies de garage disparaissent sur d'autres site afin de parvenir à justifier le besoin sur Saint-Rémy-lès-Chevreuse.
- **L'alternative sur Massy** est éludée pour un problème de temporalité, or 5 voies pourraient y être créées.
- Les trains supplémentaires **circuleront à vide** jusqu'à Orsay (début de service commercial) / Massy (maintenance ou lavage)
- Y compris en heure de pointe, la fréquentation Saint-Rémy-lès-Chevreuse → Orsay ne justifie pas de départs commerciaux supplémentaires de Saint-Rémy-lès-Chevreuse
- Quasi **doublément de l'espace dédié au garage** en nombre, en largeur et en longueur (+1 600 m).
- Le traitement acoustique & vibratoire des aiguillages est très limité. L'existant n'est pas traité.
- Les études acoustiques n'incluent pas toutes les sources (claquements, crissements, ronflements, trains « de réserve »). Le bruit apporté par les trains supplémentaires se répercutera dans l'ensemble de la vallée comme c'est le cas déjà aujourd'hui. L'augmentation de bruit de la phase 2 **représente à minima +60%**, malgré les murs anti-bruit..

Les points clés (2/2)

- De nombreuses incohérences existent dans le projet, **les visuels sont trompeurs!** :
 - Le trottoir proposé est non faisable sur toute la rue Ditte,
 - Les caténaires et les trains garés sont effacés des visuels,
 - Le mur en face des n°33 à 39 rue Ditte est non faisable en l'état
 - Les précautions faunistiques & floristique sont inapplicables en l'état.
 - Le projet n'est pas adapté à la future longueur des trains (224m → 208m).
- Ce sont **plus de 300 m de mur** allant **jusqu'à 6 m de hauteur** qui seront nécessaires pour soutenir les voies le long de la rue Ditte formant un « tunnel » sur cette voie.
- Près de 50 arbres, non remplacés par défaut de place, seront abattus pour réaliser les nouvelles infrastructures.
- Ce projet ne prend pas en compte une synchronisation nécessaire avec les aménagements des abords de la gare.
- Pourquoi l'accès côté route de Limours, demandé depuis 15 par les usagers est-il conditionné par ce projet dont l'échéance est seulement en 2022 ?
- Ce projet est estimé à plus de 30M€, pour une utilité non démontrée. Le site de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, porte d'entrée du Parc Naturel Régional est un bien commun à défendre.

Et après



- **Donnez votre avis (voir prospectus)**
- Un recours est déjà lancé sur la phase 1
- La phase 2 est en débat
 - la RATP fera une « Déclaration de projet » sur l'intérêt général des opérations de la phase 2.
 - **Cette déclaration est contestable en justice**

→ AIDEZ-NOUS A FAIRE FACE AUX FRAIS DE JUSTICE

Un GRAND MERCI aux 60 premiers donateurs