

Avis du Collectif Pôle gare Saint Rémy sur le projet de création de voies de garage (phase 2)

JUSTIFICATION, FIABILITE, REGULARITE

- La justification pour la création des 4 voies paires (6, 8, 10, 4T) de garage à Saint-Rémy est discutable.
 - Dans son dossier, la RATP affirme un besoin de nouvelles voies de garage au terminus de Saint-Rémy, loin de la maintenance et des points critiques pour réinjecter des trains en cas de dysfonctionnement, créant ainsi plus de voies à ce terminus qu'aux autres comme celui de Roissy.
 - Pour justifier ce besoin elle présente un décompte de voies de garage 'flou' comme le montrent les analyses (Cf. avis déposé par Mr Robin et le rapport du cabinet d'études Rail-Concept)
 - En particulier le tableau de la RATP repris par l'AE dans son avis page 6/21, démontre son besoin en ne comptant plus des voies de garage existantes ou futures plus proches de ces points de maintenance et de flexibilité (Croix de Berny, Bourg-la-Reine, nouveau tiroir de retournement d'Orsay).

Le tableau suivant est la synthèse de l'occupation future des sites de garage :

Sites de garage	Nombre de positions pour des trains longs raisonnablement utilisables	Occupation actuelle des sites la nuit	Occupation à horizon 2020 des sites la nuit	Nombre de positions avec la création des garages à Saint-Rémy et à Robinson	Occupation
Mitry	25	24	25	25	25
CDG	5	5	5	5	5
Paris Nord	1	1	1	1	1
Denfert	4	3	4	4	4
Bourg-la-Reine	3	1	2	-	-
Robinson	5	5	5	6	6
Croix de Berny	3	2	3	-	-
Massy	19	21	21	19	20
Saint-Rémy	9	9	9	14	14
Total	74	71	75	74	75

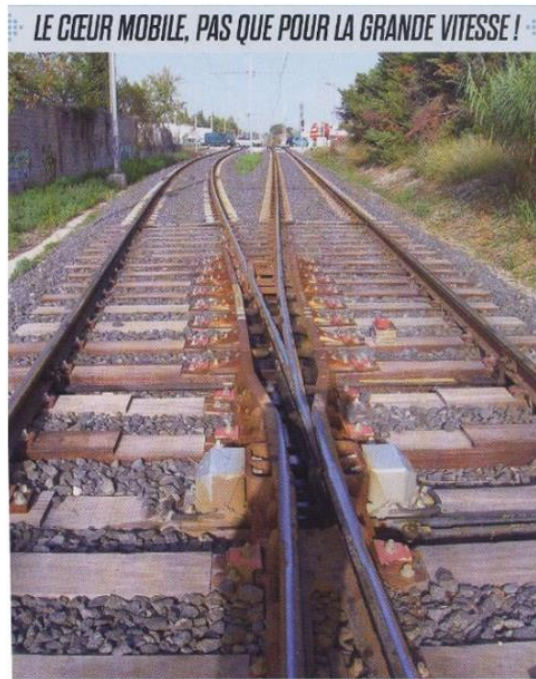
- Propriétaire de terrains pour améliorer ses infrastructures, la RATP choisit la solution de facilité de ses terrains sans valeur immobilière à Saint-Rémy. Les alternatives sur d'autres sites comme Massy sont éludées.
- Or **les trains supplémentaires circuleront à vide** jusqu'à Orsay (début de service commercial) ou Massy (maintenance ou lavage). Car, y compris aux heures de pointe, la fréquentation entre Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Orsay ne justifie pas de

départs supplémentaires de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Paradoxalement, cela contredit la réponse de la RATP à l'avis de l'AE (page 05/21) dans son mémoire (page 21) qui dit souhaiter ce projet pour réduire les circulations à vide.

- De plus, stocker des trains éloignés du tronçon central fragilise la capacité à réinjecter des trains de manière fiable au plus près du besoin, au nord de Massy. En cas d'avarie ou de fortes intempéries, le train ne parviendra pas jusqu'au tronçon central.
- Ainsi le dossier prétexte d'une amélioration pouvant leurrer tous un chacun qui ne peut que la souhaiter, mais en réalité la recherche des causes de dysfonctionnements et lenteurs du RERB Sud n'est pas présentée. Par exemple :
 - Ni la vétusté du matériel, ni sa capacité insuffisante n'est pas traitée dans ce projet 'phase 2'.
 - L'impossibilité de faire de vrais trains semi-direct en créant de vraies zones de doublement le long de la ligne du RERB-sud n'est pas évoquée dans le schéma directeur et non traitable sur le terminus.

IMPACT ACOUSTIQUE et VIBRATOIRE

- Les nuisances acoustiques et vibratoires, notamment provenant des aiguillages, sont insuffisamment traitées aujourd'hui. Elles ne pourraient qu'augmenter avec le nouveau projet.
- Les études acoustiques n'incluent pas toutes les sources : claquements, crissements, freinage, ronflements des trains « de réserve ». (cf <https://vimeo.com/254097840>)
- Le bruit apporté par les trains supplémentaires se répercuterait dans l'ensemble de la vallée, comme c'est déjà le cas aujourd'hui. La RATP dans son mémoire en réponse à l'Ae (page 29) indique que
 - « *Les solutions traditionnellement appliquées aux chocs et crissements sont le graissage des rails, la stabilisation des joints et zone de danse, le rechargement et le meulage des défauts de surface. Les gênes perçues par les riverains font l'objet d'un traitement complémentaire spécifique. À chaque signalment, **une expertise est diligentée, et si cela est nécessaire des travaux spécifiques sont planifiés.** Certaines actions nécessitent parfois des traitements patrimoniaux dont la planification est **quinquennale.*** »
 - Pourtant les riverains continuent de souffrir des nuisances malgré les plaintes régulières illustrées par les enregistrements. Visiblement la RATP, après chacune de ses expertises diligentées, n'a pas jugé nécessaire d'agir.
- L'aggravation du bruit causée par ce projet n'est ni traitée à la cause ni de façon exhaustive. Questionnée régulièrement sur la possibilité de traiter tous les aiguillages existants en plus des nouveaux, d'utiliser des technologies 'à cœur-mobile' comme sur les LGV ou sur le tram de Montpellier (cf image ci-dessous extraite de Ferroissime N° 86 du 17-01-2017), la RATP ne propose que des tapis antivibration sur 3 des nouveaux aiguillages, complété d'un mur antibruit d'au moins 1,85m de hauteur.



Même sans prendre en compte les bruits connexes (chocs, crissements...) le traitement proposé résultera en une augmentation tout juste sous le seuil légal des +2dB par rapport à une situation de départ mauvaise que la RATP a déjà laissé se dégrader ces 15 dernières années. + 2dB c'est loin d'être négligeable !

- Cela correspondrait à un accroissement de 60%,
- C'est d'ailleurs totalement contraire aux engagements de réduction de bruit de la RATP sur son site qui est contente de proposer ailleurs que dans ce projet un objectif de -2 à -3dB de réduction !

(<https://www.ratp.fr/groupe-ratp/pour-la-planete-et-la-ville/reduire-les-nuisances-sonores-et-vibratoires>).

- Le mur anti-bruit évoqué n'est efficace que pour les bruits des trains pris en compte dans l'étude vers les habitations de la rue Ditte. Il réverbérera les bruits des trains vers la zone sud et le bruit des voitures passant sur la rue Ditte vers les habitations.
- Pour couronner le tout, il faut aussi noter que les nouveaux trains seront à priori plus bruyants si en croit l'expérience du RER A (ronflements à l'arrêt à cause des compresseurs de clim). Cela n'est pas pris en compte dans les études acoustiques de la RATP.

ASPECT VISUEL

- De nombreuses incohérences existent dans le projet, **les schémas sont trompeurs !** (Cf. Fichiers pdf « 180129_RATP Anomalie Intégration séq 3 » et « 180129_RATP Anomalie Intégration séq 2 » stockés sur le site de l'enquête publique) :
 - les caténaires sont effacés des illustrations
 - les trains qui seront garés (pas seulement la nuit) n'y figurent pas,
 - le trottoir proposé n'est pas faisable sur tout le long de la rue Ditte,
 - le mur face aux n°33 à 39 rue Ditte, n'est pas réalisable en l'état.
 - les précautions faunistiques et floristiques sont inapplicables en l'état,
 - les talus et le mur anti-bruit (au-dessus du mur de soutènement) n'y figurent pas.

- Ce sont plus de 300 mètres de longueur de mur, allant jusqu'à 6 mètres de hauteur qui seraient nécessaires pour soutenir les voies le long de la rue Ditte. Ces 6 mètres ajoutés à la hauteur du mur anti-bruit produiraient sur cette route un effet de « paroi », visuel mais aussi acoustique créé par la circulation automobile, notoire et incongru dans ce site.
- Au total près de 50 arbres seraient abattus pour réaliser les nouvelles infrastructures. Ils ne seraient pas remplacés faute de place
- Ce projet correspondrait à un quasi doublement des voies uniquement dédiées au garage : au moins 1300m mètres de voies nouvelles créées.

ASPECT GESTION DE PROJET ET ECONOMIQUE

- Ce projet ne prend pas en compte une synchronisation nécessaire avec les aménagements futurs des abords de la gare.
- Le coût est estimé à plus de 30M€, pour une utilité non démontrée.
- DEUX VOIES (4T et 10) ruineuses avec un impact extraordinaire. Les chiffres ne sont pas détaillés, mais il est indiqué que le simple aménagement « espace public » devant la voie 10 est chiffré à 5,8 M€. Ceci laisse supposer que l'ensemble des voies 10 et 4T, avec leurs appareils les murs et les aménagements, représenteront environ les 2/3 des 30M€ de cette phase 2. Quelle est la rentabilité de ces deux voies, en comparaison à une implantation sur d'autres sites ? Ceci n'est pas abordé dans le dossier de la RATP.

QUELQUES ILLUSTRATIONS :

La rue Ditte reste verdoyante encore aujourd'hui.



Mais après le projet, de nombreux arbres seront enlevés comme cela a déjà commencé avec la phase 1 :



Cette verdure sera remplacée par des murs, qui de soutènement, qui de traitement acoustique, sans compter les appareils (portiques et luminaires) et surtout les trains stationnés au-dessus, alors qu'actuellement ils ne font que passer :



EN CONCLUSION,

L'avis du Collectif Pôle Gare Saint Rémy sur ce projet est le suivant :

- Phase 1 :
 - La voie 5T répond à un déficit de garage à S^t Rémy
 - Les nuisances sonores sur l'existant & le futur ne sont pas traitées.
- 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, ...)
 - Les voies 10 et 4T ont un impact environnemental incompréhensible au vu de la rentabilité du projet.

Ce projet, tel que présenté par la RATP, n'est donc pas acceptable en l'état.