

Saint-Rémy-lès-Chevreuse (Yvelines)
Gif-sur-Yvette (Essonne)

RATP
Création de voies de garage et d'un poste
de redressement

enquête publique du 15 janvier au 16 février 2018 inclus

RAPPORT DU COMMISSAIRE
ENQUÊTEUR

Commissaire enquêteur : Georges-Michel Brunier

avril 2017

SOMMAIRE

1	OBJET DE L'ENQUETE	5
1.1	situation	5
1.2	objet de l'enquête.....	5
1.3	principales caractéristiques techniques du projet	5
1.4	cadre juridique de l'enquête publique	6
1.5	principaux sigles et abréviations.....	7
2	ORGANISATION DE L'ENQUETE	8
2.1	autorité organisatrice	8
2.2	désignation du commissaire enquêteur	8
2.3	modalité de l'enquête	8
2.4	publicité de l'enquête	9
2.5	documents mis à la disposition du public	10
2.6	consultation du public.....	14
2.7	incidence des élections municipales	14
2.8	réunion publique d'information et d'échange	15
2.9	prolongation de l'enquête.....	15
2.10	report du délai de dépôt du rapport.....	15
3	DEROULEMENT DE L'ENQUETE	16
3.1	réunions préliminaires ou en cours d'enquête.....	16
3.2	visites des lieux.....	16
3.3	consultation des élus	17
3.4	avis des collectivités ou organismes institutionnels	18
3.5	examen du dossier	22
3.6	concertation préalable.....	25
3.7	avis de l'Autorité environnementale.....	25
3.8	contribution des associations	30
3.9	pétitions ou actions collectives	34
3.10	consultation de la maîtrise d'ouvrage	34
4	OBSERVATIONS DU PUBLIC	36
4.1	registres d'enquête	36
4.2	courriers	36
4.3	permanences du commissaire enquêteur	36
4.4	pétition	36
5	ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	37
5.1	généralités	37
5.2	observations à caractère général	38
5.3	observations concernant le projet de voies de garage.....	42
5.4	observations concernant le projet de création d'un poste de redressement.....	74
5.5	observations concernant un accès à la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse à partir de la route de Limours	74
6	CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	79
7	LISTE DES ANNEXES ET PIECES JOINTES	91

1 OBJET DE L'ENQUETE

1.1 situation

Le projet à l'origine de l'enquête publique est situé sur les communes de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (Yvelines) et Gif-sur-Yvette, quartier de Courcelles-sur-Yvette (Essonne).

1.2 objet de l'enquête

Le projet a pour objet la réalisation d'aménagements destinés à pallier le déficit de voies de garages du RER B, nécessaires à l'amélioration de son exploitation ; ils permettront également de proposer quelques circulations commerciales supplémentaires entre Orsay et Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Ces aménagements seront entièrement situés sur le domaine de la RATP

1.3 principales caractéristiques techniques du projet

1.3.1 - création de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse :

- création de 3 nouvelles voies de garage afin d'accueillir trois trains longs supplémentaires ;
- allongement de la voie 4T existante sur une longueur de 250 mètres pour permettre aux trains d'effectuer les manœuvres nécessaires pour accéder ou sortir des voies de garage, et offrir la possibilité de garer un train long supplémentaire ;
- démolition d'une habitation, propriété de la RATP, le long de la rue Ditte ;
- création d'un mur de soutènement le long d'une partie de la voie 4T afin d'élargir la surface ferroviaire utilisable ;
- création d'un mur de soutènement le long de la rue Ditte pour une des deux variantes d'insertion ;
- adaptation des équipements ferroviaires (cheminement, téléphonie, contrôle de vitesse,...) et des équipements de protection du site (clôtures,...) ;

Le projet comportait initialement la création d'une voie de garage supplémentaire (voie n° 12) et de tiroirs de retournement en arrière-gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Ces équipements ont été abandonnés.

1.3.2 - renforcement de l'alimentation électrique :

- électrification des nouvelles voies créées ;
- renforcement du poste de redressement situé en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ;
- création d'un poste de redressement en gare de Courcelles-sur-Yvette à Gif-sur-Yvette.

1.3.3 - le projet prévoit également la création d'un accès supplémentaire aux quais de la gare de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse, à partir de la route de Limours.

1.3.4 - variantes d'insertion le long de la rue Ditte

La plateforme ferroviaire qui doit recevoir le projet est situé au sud de la rue Ditte ; au nord de cette voie se trouve un ensemble de propriétés privées (la seule maison existante au sud de la rue coté projet a été acquise par la RATP et doit être démolie).

La rue Ditte est relativement étroite et reçoit une circulation à double sens.

Au stade du dossier d'enquête publique la RATP a proposé deux variantes :

- variante « talus » : lorsque les voies à construire se trouvent à une altitude supérieure de la rue, réalisation d'un talus planté sans modifier l'emprise de la rue.
- variante « espace public » : mise en place d'un mur de soutènement pour élargir la plateforme de la rue avec création d'un espace de circulations douces (bande verte plantée d'arbres et trottoir de promenade).

1.3.5 - coût du projet

Le coût d'investissement s'établit aux conditions économiques 2016 à environ :

- 24,5 M€ pour le projet avec variante « talus » ;
- 29,3 M€ pour le projet avec variante « espaces publics ».
-

Ce coût intègre des provisions pour risques, permettant en particulier de sécuriser le projet au vu des incertitudes techniques et des mesures d'accompagnement environnementales.

1.4 cadre juridique de l'enquête publique

Article L122-1 du code de l'urbanisme (extrait) :

« ...

II.-Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale.

... »

Article R122-2 du code de l'urbanisme (extrait) :

« I. – Les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation environnementale, de façon systématique ou après un examen au cas par cas, en application du II de l'article L122-1 en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau.

... »

Dans le tableau figurent les projets répondant aux caractéristiques suivantes :

« 5. Infrastructures ferroviaires
a) Construction de voies ferroviaires principales non mentionnées à la colonne précédente de plus de 500 mètres et de voies de services de plus de 1 000 m. »
sont soumis à un examen au cas par cas.

Article L123-2 du code de l'urbanisme (extrait) :

« I. - Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :
1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 ... »

Commentaire du commissaire enquêteur :

1 - Le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale et à ce titre nécessite une enquête publique.

2 - En 2016 la RATP, maître d'ouvrage, a adressé à la formation d'Autorité environnementale (Ae) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), un premier dossier comportant une étude d'impact ; l'Autorité environnementale a formulé un avis sur cette étude.

Compte tenu des remarques de l'Ae et de l'évolution réglementaire survenue depuis, la RATP a actualisé son dossier et soumis à l'Ae une nouvelle étude d'impact.

L'Ae adopté lors de la séance du 27 septembre 2017 un nouvel avis (n°2017-55), qui a fait l'objet d'un mémoire en réponse de la RATP.

Ces deux documents ont été intégrés au dossier d'enquête (pièce E).

1.5 principaux sigles et abréviations

Ae	Autorité environnementale
AUT	Association des Usagers des Transports
CCHVC	Communauté de Communes de la Haute Vallée de Chevreuse
CCU	Centre de Commande Unique
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
IDFM	Ile-de-France Mobilités
MING	Matériel Interconnecté de Nouvelle Génération
PCC	Poste de Commande et de Contrôle
PDUIF	Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France
PNR	Parc Naturel Régional
SDLB	Schéma Directeur de la Ligne B
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
TRI	Taux de Rentabilité Interne
VAN	Valeur Actualisée Nette

2 ORGANISATION DE L'ENQUETE

2.1 autorité organisatrice

2.1.1 - l'autorité organisatrice de l'enquête est Ile-de-France Mobilité (nouveau nom du STIF), qui, aux termes d'une délibération du 22 mars 2017, a demandé à la RATP d'engager en qualité de maître d'ouvrage la phase d'enquête publique et les études d'avant projet (voir ci-après chapitre 3.4).

2.1.2 - maîtrise d'ouvrage

Le maître d'ouvrage du projet d'aménagement est : le Maître d'ouvrage des systèmes ferroviaires et matériels roulants RER RATP.

2.2 désignation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur a été désigné par l'ordonnance n° E17000092/78 du 10 juillet 2017 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles .

Cette décision figure en annexe n° 1.

2.3 modalité de l'enquête

Par une décision du 26 octobre 2017 Monsieur Serge Gryz, agissant en qualité de maître d'ouvrage des systèmes ferroviaires et matériels roulants RER RATP a prescrit une enquête publique du lundi 15 janvier au vendredi 16 février 2018 inclus.

Ce document figure en annexe n° 2.

Ses principales dispositions sont les suivantes :

- durée de l'enquête : 32 jours, du lundi 15 janvier au vendredi 16 février 2018 inclus.
- siège de l'enquête : mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ;
- lieux de consultation du dossier : mairies de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Gif-sur-Yvette, aux jours et heures habituels d'ouverture ;
- mise à disposition du public d'un registre dématérialisé via le site internet www.ratp.fr/concertations ;

- le commissaire enquêteur sera à la disposition du public aux adresses indiquées ci-dessus aux dates et heures suivantes :

en mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse :

samedi 3 février 2018 de 9 h 30 à 12 h 00

jeudi 8 février 2018 de 14 h 00 à 17 h 00

vendredi 16 février 2018 de 14 h 00 à 17 h 00

en mairie de Gif-sur-Yvette :

mercredi 24 janvier 2018 de 15 h 00 à 18 h 00

2.4 publicité de l'enquête

2.4.1 – parutions dans la presse

Un avis est paru dans les journaux suivants :

- première parution :

Le Parisien (édition de l'Essonne)	jeudi 21 décembre 2017
Le Parisien (édition des Yvelines)	jeudi 21 décembre 2017
Le Républicain	jeudi 21 décembre 2017
Le Courrier des Yvelines	mercredi 27 décembre 2017
- deuxième parution :

Le Parisien (édition de l'Essonne)	mercredi 17 janvier 2018
Le Parisien (édition des Yvelines)	jeudi 18 janvier 2018
Le Républicain	jeudi 18 janvier 2018
Le Courrier des Yvelines	mercredi 17 janvier 2018

Les copies des insertions dans la presse figurent en annexe n° 3.

2.4.2 - Affichage

Des affiches établies conformément à l'arrêté du 24 avril 2012 ont été apposées en mairies de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Gif-sur-Yvette et dans les gares RER de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Courcelles-sur-Yvette.

2.4.3 – Autres communications

L'enquête était signalée sur le site internet de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (ville-st-remy-chevreuse.fr) .

La RATP a fait distribuer des « flyers » (tracts) aux usagers entre Orsay et Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

La mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et le Collectif Pôle Gare, réunion d'associations locales, ont contribué à une large publicité de l'enquête par l'apposition d'affiches, des tracts et l'organisation d'une réunion publique.

2.5 documents mis à la disposition du public

2.5.1 - dossier d'enquête

Le dossier d'enquête, présenté en six volumes au format A3, était composé des pièces suivantes :

2.5.1.1 - Volume 1 (13 pages)

- sommaire du dossier d'enquête publique
- guide de lecture

2.5.1.2 - Volume 2 (37 pages)

- Pièce A : désignation du demandeur
- Pièce B : informations juridiques et administratives
 - Préambule
 - I - Projet soumis à l'enquête
 - II - Objet de l'enquête
 - III - Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative au projet
 - IV - Décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et autorités compétentes pour prendre les décisions
 - V - Mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet
 - VI - Mention des textes régissant l'enquête
- Pièce C : plan de situation
 - Préambule
 - 1 - Localisation du projet au sein de la région Ile-de-France
 - 2 - Localisation du projet au niveau communal

2.5.1.3 - Volume 3 (273 pages)

- Pièce D0 : Sommaire de l'étude d'impact
- Pièce D1 : Résumé non technique
 - I - Préambule
 - II - Présentation du projet soumis à l'enquête
 - III - Appréciation des impacts du projet global
 - IV - Analyse de l'état initial de l'environnement
 - V - Esquisse des principales solutions de substitution et raisons pour lesquelles le projet a été retenu

- VI - analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme et mesures pour éviter, réduire et/ou compenser
 - VIII - Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables ainsi que son articulation avec les plans, schémas et programmes
 - VIII - Evaluation des incidences Natura 2000
 - IX - Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus
 - X - Synthèse des mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement
 - XI - Chapitre spécifique aux infrastructures de transport
 - XII - Méthodes utilisées, difficultés rencontrées et auteurs de l'étude
 - XIII - Annexes
- Pièce D 2 : Description du projet
 - I - Préambule
 - II - Contexte général du projet
 - III - Présentation de l'aire d'étude
 - IV - Objectifs et enjeux du projet
 - V - Présentation du projet
 - VI - Appréciation sommaire des dépenses d'investissement
 - VII - Conditions d'exécution des travaux
 - VIII - Calendrier prévisionnel et interfaces
 - Pièce D3 : Appréciation des impacts du programme
 - I - La notion de projet global
 - II - Application au projet
 - Pièce D4 : Analyse de l'état initial de l'environnement
 - I - Préambule
 - II - Milieu physique
 - III - Ressource en eau
 - IV - Risques naturels et technologiques
 - V - Milieu naturel
 - VI - Milieu humain et contexte socio-économique
 - VII - Gouvernance et documents de planification
 - VIII - Réseaux techniques et servitudes d'utilité publique
 - IX - Réseaux de transport et déplacements
 - X - Contexte urbain et paysager
 - XI - Patrimoine culturel
 - XII - Santé publique
 - XIII - Synthèse de l'état initial
 - XIV - Interrelations entre les éléments de l'état initial
 - XV - Aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet
 - Pièce D5 : Esquisses des principales solutions de substitution et raisons pour lesquelles le projet a été retenu

I - Préambule

II - Description des différentes solutions envisagées

2.5.1.4 - Volume 4 (255 pages)

▪ Pièce D6 : Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures

I - Préambule

II - Analyse des effets positifs et négatifs du projet sur l'environnement en phase travaux et mesures associées

III - Analyse des effets positifs et négatifs du projet sur l'environnement en phase exploitation et mesures associées

▪ Pièce D7 : Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables ainsi que son articulation avec les plans, schémas et programmes

I - Préambule

II - Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)

III - Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

IV - Schéma régional des infrastructures de transport (SRIT) d'Ile-de-France

V - Plan des déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

VI - Plan local de déplacement

VII - Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

VIII - Schéma de développement territorial Paris-Saclay Territoire Sud

IX - Schéma régional du climat de l'aire et de l'énergie (SRCAE), plan de protection de l'atmosphère (PPA)

X - Plan climat énergie territorial

XI - Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques

XII - Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France

XIII - Charte du parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse

XIV - Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands

XV - Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)

XVI - Plan national de prévention des déchets (PNPD) et plans régionaux d'élimination des déchets

XVII - Plan de gestion du risque d'inondation du bassin Seine-Normandie

XVIII - Plan de prévention des risques naturels d'inondation

XIX - Schéma de cohérence territoriale

XX - Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France

XXI - Contrat de plan Etat-Région d'Ile-de-France

XXII - Plan local d'urbanisme

▪ Pièce D8 : Evaluation des incidences Natura 2000

I - Contexte réglementaire

II - Présentation du projet

III - Identification des sites Natura 2000

IV - Evaluation des incidences

V - Conclusion

- Pièce D9 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus
 - I - Notion d'effets cumulés
 - II - Contexte juridique
 - III - Méthodologie d'analyse des effets cumulés
 - IV - Présentation du projet
 - V - Identification des opérations et sites concernés

- Pièce D10 : Synthèse des mesures
 - I - Préambule
 - II - Mesures intégrées à la conception du projet
 - III - Mesures intégrées aux travaux
 - IV - Estimation du coût des mesures
 - V - Modalités de suivi des mesures et de leurs effets
 - VI - Synthèse et suivi des mesures

- Pièce D11 : Chapitre spécifique aux infrastructures de transport
 - I - Préambule
 - II - Analyse des conséquences du projet sur l'urbanisation
 - III - Analyse ses enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers
 - IV - Analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances, et des avantages induits par le projet
 - V - Bilan carbone
 - VI - Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet
 - VII - Principe des mesures de protection contre les nuisances sonores

- Pièce D12 : Méthodes utilisées, difficultés rencontrées et auteurs de l'étude
 - I - Préambule
 - II - Cadre méthodologique et réglementaire
 - III - Analyse des méthodes utilisées
 - IV - Description des difficultés rencontrées
 - V - Noms et qualités des auteurs de l'étude d'impact

2.5.1.5 - Volume 5 (218 pages)

- Pièce D13 : Annexes
 - 1 - Préambule
 - 2 - Résultats bruts des inventaires faunistiques et floristiques
 - 3 - Etude acoustique et vibratoire à Saint-Rémy-lès-Chevreuse
 - 4 - Etude acoustique et vibratoire à Gif-sur-Yvette
 - 5 - Etude acoustique entre Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Orsay
 - 6 - Note d'information des services de protection du patrimoine concernant les travaux RATP à Saint-Rémy-lès-Chevreuse
 - 7 - Etude d'insertion paysagère
 - 8 - Courrier du service régional de l'archéologie

2.5.1.6 - Volume 6 (218 pages)

- Pièce E : Décisions et avis émis sur le projet (96 pages)
 - I - Préambule
 - II - Bilan de la concertation
 - III - Délibération du syndicat des transports d'Ile-de-France
 - VI - Avis de l'Autorité environnementale n° 2017-55 sur l'étude d'impact du projet de juin 2017
 - V - Mémoire en réponse suite à l'avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact de juin 2017
 - VI - Avis du service régional de l'archéologie

2.5.2 - autres documents

- plan d'ensemble des installations à Saint-Rémy-lès-Chevreuse à l'échelle de 1 mm par m, sur fond de photo aérienne.
- décision du 26 octobre 2017 Monsieur Serge Gryz, agissant en qualité de maître d'ouvrage des systèmes ferroviaires et matériels roulants RER RATP prescrivant l'enquête publique
- copie des avis parus dans la presse

2.6 consultation du public

2.6.1 - Le dossier était à la disposition du public :

- en mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, siège de l'enquête, aux heures d'ouverture,
- en mairie de Gif-sur-Yvette aux heures d'ouverture.

Les observations pouvaient être portées sur un registre à feuillet numérotés déposé dans chacune des mairies, ou par courrier au commissaire enquêteur au siège de l'enquête.

2.6.2 - consultation à distance

Le dossier pouvait être consulté sur le site de la RATP : <https://www.ratp.fr/concertations/>.

Le public avait la possibilité de déposer des observations par courrier électronique à cette adresse, ou sur un registre électronique.

La consultation du dossier et le dépôt d'observations était également possible à partir du site du groupement d'associations : www.polegaresaintremy.fr

2.7 incidence des élections municipales

Suite à la démission de plusieurs membres du Conseil municipal, des élections municipales ont été organisées à Saint-Rémy-lès-Chevreuse : premier tour le 3 décembre, second tour le 10 décembre 2017.

Pour tenir compte de ces circonstances, il a été décidé de reporter l'enquête publique, prévue initialement au quatrième trimestre 2017, au début de l'année 2018.

2.8 réunion publique d'information et d'échange

2.8.1 - Il n'a pas été organisé de réunion publique d'information et d'échange dans le cadre de l'enquête.

2.8.2 - Le commissaire enquêteur a été informé de l'organisation d'une réunion publique le 29 janvier 2018 à l'initiative du Collectif Pôle Gare, collectif d'associations locales, et de la ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, signalée par des affiches et par un tract déposé dans les boîtes aux lettres.

En l'absence de la Maîtrise d'ouvrage, il a estimé ne pas devoir y assister.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Le document déposé dans les boîtes aux lettres, clairement opposé au projet, comportait des approximations et des inexactitudes ; le commissaire enquêteur n'a pas été informé des débats échangés au cours de la réunion ; en revanche, il a constaté lors des permanences que beaucoup de personnes s'étaient forgée une opinion sur la base de ce seul tract et, peut être, du bouche à oreille, sans consulter le dossier, pour déposer leur contribution.

2.9 prolongation de l'enquête

L'enquête publique a fait l'objet d'une large communication ; la fréquentation et les observations du public ont été importants ; dans ces conditions le commissaire enquêteur a estimé qu'il n'était pas nécessaire de prolonger la durée de l'enquête.

2.10 report du délai de dépôt du rapport

Compte tenu du nombre et de la nature des observations, le Maître d'ouvrage et le commissaire enquêteur ont convenu de décaler la date de production du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse ; en conséquence, en application de l'article L 123-15 du Code de l'environnement le commissaire enquêteur a obtenu un report du délai du dépôt du rapport d'enquête.

Le Tribunal administratif a été informé de cet accord par courrier en date du 14 mars 2018.

3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3.1 réunions préliminaires ou en cours d'enquête

3.1.1 - le 29 aout 2017, réunion dans les bureaux de chantier de la RATP, situés sur le site ; étaient présents :

- Monsieur Ivan Tixier, représentant la Maîtrise d'ouvrage ;
- Monsieur Olivier Camus, chef de projet ;
- Monsieur Arnaud Bertin, assistant conduite de projet ;
- le commissaire enquêteur.

Cette réunion avait pour objet une prise de connaissance du projet et la visite du site.

3.1.2 - le 19 septembre 2017, réunion dans les bureaux de chantier de la RATP ; étaient présents :

- Monsieur Ivan Tixier ;
- Madame Clémentine Ricour, responsable de la communication ;
- Monsieur Olivier Camus ;
- Madame Virginie Bastier, assistante conduite de projet
- Monsieur Arnaud Bertin ;
- le commissaire enquêteur.

Cette réunion avait pour objet l'organisation de l'enquête :

- dates d'ouverture et de clôture de l'enquête ;
- lieux et dates des permanences ;
- visa des registres et des dossiers ;
- modalités de la dématérialisation : mise en place d'une adresse internet et d'un registre dématérialisé ;
- affichage en mairie et en gares de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Courcelles-sur-Yvette ;
- parutions d'annonces dans 3 journaux : le Parisien, le Républicain, le Courrier des Yvelines ;
- communication : panneaux en gares de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Courcelles-sur-Yvette et distribution de « flyers » jusqu'à Orsay.

3.1.3 - le 23 février 2018, réunion dans les bureaux de la RATP à Massy pour la remise commentée du procès-verbal de synthèse (Voir ci-dessous chapitre 3.10)

3.2 visites des lieux

Une visite du site de Saint-Rémy-lès-Chevreuse avec les représentants de la RATP a été organisée après la réunion du 29 aout 2017.

Le commissaire enquêteur s'est rendu sur le site d'implantation du poste de redressement au voisinage de la gare de Courcelles-sur-Yvette le 24 janvier 2017, avant la permanence à Gif-sur-Yvette.

Il s'est également rendu rue Ditte pour évaluer les dispositions proposées pour l'insertion du projet.

3.3 consultation des élus

3.3.1 - Ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse

3.3.1.1 - délibération du Conseil municipal

Le Conseil municipal de Saint-Rémy-lès-Chevreuse a pris le 11 janvier 2018 la délibération suivante :

« le Conseil municipal propose :

- que la phase 1 du projet se limite à la création d'un nouveau poste de signalisation, la mise en place de 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 à la prise en compte des besoins des usagers qui seront identifiés dans le cadre des études en cours du comité de pôle. »

3.3.1.2 - entretien avec Monsieur Bavoil, maire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, le 3 février 2018.

Monsieur Bavoil rappelle qu'il vient d'être élu, le 19 décembre 2017, mais précise qu'il a été élu de la commune en 2001 et maire-adjoint à l'urbanisme de 2008 à 2014. Il a pu suivre l'évolution du projet de la RATP et en fait un rapide historique, mais regrette que l'enquête ait été organisée aussi rapidement après les élections.

Il remet au commissaire enquêteur la délibération du 11 janvier 2018 et expose la position de la ville :

- rappel de l'existence d'un collectif d'associations (Collectif Pole Gare) ;
- en ce qui concerne la phase 1, en cours de réalisation, la RATP doit tenir ses engagements ;
- une étude complémentaire a été effectuée par Rail Concept ;

- la phase 2 du projet est inacceptable en l'état : impact négatif sur le paysage, nuisances pour les riverains,... ; il faut reconsidérer le nombre de voie de garage, remettre en cause la voie 4T ;
- il est nécessaire de se remettre autour de la table et faire évoluer le projet, en tenant compte du pôle gare, en cours de définition.

3.3.1.3 - pétition

Les élus du Conseil municipal de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ont fait circuler une pétition qui a recueilli 481 signatures (voir chapitre 3.9 ci-après)

3.3.2 - Ville de Gif-sur-Yvette

Le 16 février 2018, le commissaire enquêteur a eu un entretien avec Madame Brigitte Bale, maire adjoint en charge de l'urbanisme et de l'environnement.

Madame Bale fait état des fréquents incidents de fonctionnement du RER B, affectant la vie quotidienne de ses nombreux usagers de Gif-sur-Yvette.

Elle estime que la ville de Gif-sur-Yvette est peu impactée par le projet, et n'a pas de raison de s'y opposer ; elle reconnaît toutefois qu'il pourra être à l'origine de nuisances pour Saint-Rémy-lès-Chevreuse, et notamment les riverains de la rue Ditte.

S'agissant de la création d'un poste de redressement en gare de Courcelles-sur-Yvette, elle considère qu'il s'intègre sans impact sur le site et qu'il est conforme aux dispositions du PLU : la ville n'a pas d'observation à formuler.

3.4 avis des collectivités ou organismes institutionnels

3.4.1 - Ile de France Mobilité (ex STIF)

3.4.1.1 - Entretien le 2 février 2018 avec Monsieur Christophe Deniau d'Ile-de-France Mobilités, en présence de Madame Hortense Naquet-Radiguet.

Monsieur Deniau rappelle l'origine du projet :

Le rôle d'Ile-de-France Mobilités consiste dans la coordination et les prises de décision concernant les transports ; il valide les projets et leur financement.

Le STIF a pris la décision d'entreprendre les ouvrages à réaliser pour l'amélioration du fonctionnement du RER B ; il a confié, sur la base de leurs propositions techniques, la maîtrise d'ouvrage respectivement à la SNCF et à la RATP.

Toutes ces propositions n'étaient pas du même niveau d'urgence, certaines nécessitant des études complémentaires ; s'agissant du site de Saint-Rémy-lès-Chevreuse trois projets successifs ont été envisagés :

- phase 1, en cours de réalisation ;

- phase 2 : création de 4 voies de garage et d'une voie de retournement, objet de l'enquête publique, la voie la plus proche de la ville (voie 12) ayant depuis été abandonnée ;
- phase 3 : créations de voies tiroirs d'arrière gare ; ce projet a été abandonné, mais il est à l'origine de la cristallisation des Saint-Rémois.

Des installations supplémentaires sont déjà engagées : création à Mitry d'un site de maintenance en plus de celui de Massy, et reconfiguration du site de Massy. En ce qui concerne le stationnement, la RATP subit une tension qui va s'aggraver en 2022 ; l'aménagement du tiroir d'Orsay correspond à la mise en place d'un train supplémentaire.

Deux sites ont été envisagés pour les voies de garage : Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Massy.

- Saint-Rémy-lès-Chevreuse a été retenu dans un premier temps : la plateforme existe, et la proximité d'un terminus est un avantage pour la souplesse.
- Massy est un site multifonction, moins performant ; il est en réserve en vue de travaux liés à l'arrivée de nouveaux matériels roulant et du Grand Paris Express (ligne 18)

Le schéma de principe de la ligne B a été validé en 2014 ; après l'enquête publique l'avant projet sera soumis à une deuxième évaluation, dans l'intérêt des usagers et le respect de l'intégration dans le site. A ce propos Monsieur Deniau rappelle qu'il appartient à la RATP d'adapter ses méthodes d'exploitation, par exemple en évitant, la nuit, le préchauffage et le maintien de l'éclairage des rames.

Monsieur Deniau remet au commissaire enquêteur un exemplaire du schéma de principe du projet de création de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse (version du 24 février 2017).

3.4.1.2 - Délibération du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) du 22 mars 2017

« Le conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

...

Article 1 : approuve le schéma de principe de l'opération RER B de création de voies de garage de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, pour un montant de 29,3 M€ (aux conditions économiques de janvier 2016), en considérant par ailleurs la non utilité d'un tiroir de retournement d'arrière-gare à Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Demande au maître d'ouvrage, RATP, d'engager la phase d'enquête publique et les études d'avant-projet en veillant à garantir une intégration de qualité du projet dans l'environnement Saint-Rémois.

Article 2 ; autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

Article 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du STIF. »

3.4.2 - Parc Naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse

Le 16 février 2018 le commissaire enquêteur a rencontré à la Maison du Parc à Chevreuse pour un entretien Monsieur Yves Vandewalle, Conseiller départemental des Yvelines,

Président du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse ; était également présente Madame Anne Le Lagadec directrice du parc.

Monsieur Vandewalle a exposé le point de vue du parc sur le projet de la RATP objet de l'enquête.

1 - sur le projet

Il estime que le parc n'a pas la compétence pour prendre parti sur le bien fondé du projet ni sur l'opportunité du stationnement de rames du RER à Saint-Rémy-lès-Chevreuse ; ce n'est pas dans sa mission.

Il ne voit pas de contre-indication, dans la mesure où les installations projetées restent dans l'emprise de la RATP et qu'il n'y a pas d'ouvrages en élévation ; il rappelle à ce propos qu'il y a une quinzaine d'années le parc s'était opposé à la création d'une station de lavage sur ce site.

Mais il reconnaît que le projet présenté pose des questions :

- nuisances sonores du fait du matériel et du mode d'exploitation ; sur ce point la RATP n'apporte pas de réponse claire ;
- pollution lumineuse ;
- intégration paysagère ; s'agissant plus particulièrement du mur de la rue Ditte il pense que le chargé de mission paysagère du parc aurait pu apporter son concours mais n'a pas été sollicité.

2 - sur le pôle gare

Concernant les accès au Parc Naturel Régional, il rappelle que celui-ci est financé par le Conseil régional et qu'on lui demande de favoriser les modes de déplacement actifs ; le pôle gare doit prendre en compte la mobilité durable : on ne peut pas dissocier la gare et la maison de l'éco-mobilité en cours d'aménagement.

3 - Monsieur Vandewalle regrette que la ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse n'ait pas associé le parc de manière plus étroite au suivi de ce dossier.

3.4.3 - Communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse

Monsieur Jacques Pelletier, Président du Conseil communautaire de la Communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse a déposé dans le registre une motion votée par ce conseil le mardi 13 février 2018. Le texte en est le suivant :

« Le Conseil communautaire de la Haute Vallée de Chevreuse (CCHVC), dont les villes et villages constituent le berceau historique du Parc naturel régional PNR), avec St-Rémy-lès-Chevreuse comme porte d'entrée et de sortie de notre territoire, soutient la délibération (annexée à la présente motion), prise à l'unanimité par le Conseil municipal de St-Rémy-lès-Chevreuse le 11 janvier 2018.

La CCHVC disposant de la compétence transport souhaite être directement impliquée dans les négociations avec la RATP dans le cadre notamment de la phase 2 du schéma directeur du

RER B sud avec la participation des EPCI limitrophes de notre territoire (SQY, VGP, et CPL et CPS).

La CCHVS souhaite également que le projet RATP ne soit pas dissocié du projet « pôle gare » piloté par IDF Mobilité et qu'une enquête publique globale soit effectuée à cet effet, puisqu'à l'évidence, ce projet aura un impact, non seulement sur l'évolution du transport dans l'ensemble de son territoire (train, bus, covoiturage, écomobilité), mais aussi sur l'environnement de la ville de St-Rémy-lès-Chevreuse dans le site inscrit de la vallée de Chevreuse, donc sur le territoire de la CCHVC. »

3.4.4 - Département de l'Essonne

Le 29 janvier 2018, le Conseil départemental de l'Essonne a voté à l'unanimité une motion en faveur du projet de la RATP. Elle a fait l'objet d'un courrier au commissaire enquêteur en date du 12 février 2018 arrivé au siège de l'enquête le 16 février 2018.

Le texte de cette motion est le suivant :

« Le Conseil départemental de l'Essonne

AFFIRME que l'amélioration du fonctionnement du RER B mérite des investissements importants inscrits dans le schéma directeur du RER B,

AFFIRME que le schéma de principe relatif à la création de garages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse voté au conseil d'administration d'IDFM du 22 mars 2017 va améliorer la qualité de service du RER B et permettre le déploiement du nouveau matériel roulant,

AFFIRME que des efforts importants ont été consentis par le maître d'ouvrage pour l'intégration paysagère et les équipements acoustiques du projet afin de limiter les impacts environnementaux aux Saint-Rémois,

DONNE un avis favorable à la réalisation de l'enquête publique environnementale pour la phase 2 du projet, qui doit avoir lieu du 15 janvier au 16 février 2018,

DEMANDE qu'une réunion de concertation puisse avoir lieu entre la ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, la RATP et IDFM. »

3.4.5 - Ville de Massy

Le conseil municipal de la ville de Massy a délibéré le 1er février 2018 sur le projet. Le vote a été précédé d'un exposé de Monsieur Nicolas Samsoen, Maire de Massy (extraits) :

« l'amélioration de la fiabilité et de la régularité de la ligne oblige à accroître le parc de matériel roulant et notamment à créer des voies de garage supplémentaires pour 11 trains (4 au Nord et 7 au Sud).

Le site de Massy-Palaiseau est essentiel au fonctionnement du tronçon sud de la ligne B mais est désormais saturé et connaît de nombreuses perturbations suite aux manœuvres de « dégarage » des trains vers l'extrémité sud de la ligne qui génèrent des phénomènes de cisaillements. Ceci engendre régulièrement des retards.

...

Massy et les usagers de la ligne B sont directement intéressés par la réalisation de ces 4 voies de garage à Saint-Rémy-Lès-Chevreuse, permettant ainsi d'offrir plus de régularité et de fiabilité dans l'exploitation du RER B. »

Suite à cet exposé le Conseil municipal a pris la délibération suivante :

« le Conseil municipal,

...

émet un avis favorable au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration de projet relative au projet de création de voies de garage en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. »

Cette délibération a été inscrite au registre électronique.

3.4.6 - Service Régional d'Archéologie

Lettre du 26 octobre 2015 du Conservateur général du patrimoine : pas de prescription d'archéologie préventive dans le cadre de l'instruction de ce dossier.

3.5 examen du dossier

3.5.1 - généralités

La composition du dossier figure au chapitre 2.5 ci-dessus.

Il était constitué de plusieurs volumes au format A3, très illustrés et d'une présentation claire ; mais son importance (un millier de pages environ) était de nature à décourager les personnes souhaitant le consulter, aussi bien en version papier qu'en version électronique. Le maître d'ouvrage avait établi un guide de lecture : table des matières, glossaire, table des acronymes et abréviations, qui s'est révélé à l'usage d'une manipulation peu pratique

3.5.2 - étude d'impact

3.5.2.1 - Généralités

L'étude d'impact, réalisée conformément aux prescriptions de l'article R 122.5 du code de l'environnement, constituait le document essentiel du dossier d'enquête publique (environ 750 pages avec les annexes).

Compte tenu de ce volume beaucoup d'intervenants ont hésité à se plonger dans sa lecture, se reportant de préférence aux documents de communication de la RATP, aux tracts délivrés par les associations et à l'avis de l'Autorité environnementale.

3.5.2.2 - Résumé non technique (pièce D1)

Cette introduction à l'étude d'impact constitue l'accès « grand public » à l'étude d'impact. Elle est complète, bien présentée.

Elle comporte, sous forme de tableaux synthétiques, une présentation des impacts et mesures à prendre en phase travaux et en phase d'exploitation en détaillant, pour chaque thématique environnementale :

- l'impact sur l'environnement
- le type d'impact : direct ou indirect, à court, moyen ou long terme
- les mesures mises en œuvre
- les types de mesure : évitement, réduction, compensation
- l'existence ou non d'un impact résiduel

Commentaire du commissaire enquêteur :

On peut regretter dans certains chapitres l'utilisation d'acronymes non renseignés (BASOL, BASIAL ZICO,...ou d'un vocabulaire de spécialiste (mégaphorbiaie mésotrophe, rhopalocères,...).

3.5.2.3 - Description du projet (pièces D2)

En amont de la description technique se trouve une justification du choix Saint-Rémy-lès-Chevreuse, dont l'objet est l'amélioration du service rendu et l'augmentation de l'offre aux voyageurs.

La description des travaux projetés : terrassements et soutènements, pose des voies et appareils, sont décrits de manière didactique et illustrée.

3.5.2.4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement (pièce D6)

Le dossier fait état :

- en phase travaux :
 - d'impacts limités et maîtrisables sur le milieu physique et sur le milieu naturel ;
 - d'impacts relativement importants mais temporaires pour les habitants de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, et plus particulièrement les riverains de la rue Ditte :, encombrements, difficultés d'accès... ;
 - d'impacts limités et temporaires sur la patrimoine et les paysages ;
 - d'impacts significatifs sur la santé publique : bruits, poussières, pollution

Commentaire du commissaire enquêteur :

Compte tenu des difficultés d'accès, limités à la gare et à la rue Ditte, et de l'exigence de travaux d'infrastructure relativement lourds : terrassements avec transport de déblais et remblais, parois berlinoises, murs de soutènement,..., le chantier pourrait être à l'origine de nuisances pour les riverains de la rue Ditte et le centre ville. Ces nuisances, au demeurant temporaire, resteront acceptable s'il s'agit d'un chantier « bien tenu », autrement dit si la maîtrise d'œuvre tient les engagement de la maîtrise d'ouvrage ; il conviendra à celle-ci, comme aux autorités municipales, d'y veiller, et d'organiser une concertation permanente avec les habitants concernés.

▪ en phase d'exploitation :

- d'impacts sur le milieu physique limités à la gestion des eaux pluviales ;
- d'impacts négligeables sur la faune et la flore ;
- d'impacts positifs pour les usagers de la ligne ;
- d'impacts limités sur le patrimoine et les paysages, mais très important pour les riverains ou usagers de la rue Ditte ;
- en ce qui concerne la santé publique, le dossier estime que la création de nouvelles voies de garage n'aura pas d'effet significatif sur l'impact acoustique et vibratoire ; il prévoit toutefois des dispositifs de nature à réduire cet impact : mur antibruit, systèmes antivibratiles.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Les impacts acoustiques et vibratoires constituent à l'évidence une source d'inquiétude pour les riverains de la rue Ditte. Ils sont analysés dans une étude technique en annexe (pièce D13 du dossier) et ont fait l'objet d'observations et de demande de précision dans l'avis de l'Autorité environnementale (voir chapitre 3.6.3.3 ci après) suivi d'une réponse détaillée de la maîtrise d'ouvrage. Il est également abordé dans le chapitre spécifique aux infrastructures de transport (pièce D11) Mais la technicité de ces documents et de leurs conclusions sont de nature à laisser un doute sur l'absence de nuisances après réalisation du projet, alors même que certains riverains déclarent subir une gêne en l'état actuel.

3.5.3 - principales annexes

3.5.3.1 - Etudes acoustiques et vibratoires

Ces études détaillées concernent :

- l'étude acoustique et vibratoire à Saint-Rémy-lès-Chevreuse
cette étude a été effectuée en prenant en considération 3 états successifs :
 - état initial
 - état de référence, correspondant aux travaux en cours à leur achèvement
 - état final
- l'étude acoustique et vibratoire à Gif-sur-Yvette, pour tenir compte du projet de poste de redressement
- l'étude acoustique entre Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Orsay

Commentaires du commissaire enquêteur :

Dans son avis sur l'étude d'impact l'Autorité environnementale a attiré l'attention sur les dispositions de protection acoustique ; elle a formulé des observations sur l'étude acoustique et vibratoire, qui ont rendu nécessaire des compléments dans le mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage (voir 3.6 ci-après).

3.5.3.2 - Note d'information des services de protection du patrimoine concernant les travaux RATP à Saint-Rémy-lès-Chevreuse

Cette note établie par le service de l'architecture et du patrimoine des Yvelines situe le projet dans le contexte urbain de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et les ensembles paysagers au périmètre.

Elle énumère les protections réglementaires concernant le site : zones naturelles, sites et monuments inscrits et classés, parc régional, zones humide, trame verte et bleue...

Elle développe une proposition d'insertion urbaine et paysagère détaillée et très illustrée et conclut par l'appréciation des incidences sur le château de Vosgien et le site inscrit de la vallée de Chevreuse.

3.5.3.3 - Etude d'insertion paysagère

En parallèle à la note citée ci-dessus, cette étude présente de manière didactique et très illustrée l'aménagement de la rue Ditte, à l'état initial et à l'état futur, avec plusieurs variantes : murs de soutènement ou talus végétalisés.

3.5.4 - autres pièces du dossier

Le plan d'ensemble à l'échelle 1/1000 s'est révélé utile pour les personnes habitant Saint-Rémy-lès-Chevreuse en leur permettant de visualiser le projet pour son insertion au centre ville.

3.6 concertation préalable

La RATP a organisé la concertation avec les habitants, les usagers et la mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse au cours de l'année 2014, par une campagne d'affichage, une annonce sur son site internet, une publication dans le magazine municipal, un dépliant d'information et une exposition en gare.

La concertation s'est déroulée du 8 décembre 2014 au 11 janvier 2015, avec une réunion publique le 15 décembre 2014. Le bilan de la concertation figure dans la pièce E du dossier d'enquête. Il met en évidence les réticences, voire l'opposition de nombreux participants, que l'on retrouvera dans les contributions à l'enquête publique.

Le principal résultat de cette démarche pour la mise au point du projet, tel qu'il est présenté dans le dossier d'enquête publique, a été la suppression de la voie 12, située au plus près de la zone habitée.

3.7 avis de l'Autorité environnementale

3.7.1 - En 2016 la RATP, maître d'ouvrage, a adressé à la formation d'Autorité environnementale (Ae) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), un premier dossier comportant une étude d'impact ; l'Autorité environnementale a formulé un avis sur cette étude.

Compte tenu des remarques de l'Ae et de l'évolution réglementaire survenue depuis, la RATP a actualisé son dossier et soumis à l'Ae une nouvelle étude d'impact.

L'Ae adopté lors de la séance du 27 septembre 2017 un nouvel avis (n°2017-55), qui a fait l'objet d'un mémoire en réponse de la RATP.

Ces deux documents ont été intégrés au dossier d'enquête.

L'Ae rappelle dans son préambule : « cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. »

Les principales questions ou recommandations formulées par l'Ae sont rappelées ci-dessous, avec un extrait des commentaires du mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage.

3.7.2 - synthèse de l'avis

Dans la synthèse de l'avis, qui précède l'avis détaillé, l'Ae fait état de deux points qui ont particulièrement attiré son attention (ils font l'objet d'un développement dans l'avis détaillé) :

- « Elle recommande néanmoins de développer les raisons techniques et financières qui ont conduit à ne pas retenir les autres sites potentiels évoqués au dossier pour l'accueil de nouvelles voies de garage sur la ligne B et notamment celui de Massy. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- l'opportunité de créer des positions de remisage supplémentaires sur le site de Massy n'est pas avérée à moyen terme ;
 - le site de Massy constitue une réserve éventuelle pour le long terme.
- « L'analyse des impacts acoustiques porte de manière vertueuse sur la totalité des aménagements. En dépit de reprises assez conséquentes, elle ne permet cependant pas de répondre à toutes les précédentes recommandations de l'Ae. Aussi l'Ae recommande-t-elle à nouveau de revoir en particulier l'étude acoustique pour certaines des hypothèses qui président à la détermination du caractère significatif de la modification apportée par le projet pour l'état futur. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- L'étude acoustique a été complétée sur la base de la recommandation de l'Autorité Environnementale CGEDD.
- ...
- Ces compléments attestent que les seuils réglementaires de 63 dB(A) de jour et 58 dB(A) de nuit sont respectés.

3.7.3 - avis détaillé

3.7.3.1 - L'Ae aborde successivement plusieurs sujets qui font l'objet de commentaires de la maîtrise d'ouvrage ; les principaux sont rappelés ci-dessous.

3.7.3.2 - Contexte, présentation des projets et enjeux environnementaux

▪ longueur des trains

« L'Ae recommande de confirmer que la décision du STIF du 22 mars 2017 valide l'arrivée d'un nouveau matériel de grande capacité sans augmentation de la longueur des trains, et de toiletter le dossier de ses incohérences sur ce point. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- Dans la mesure où le maintien de la longueur actuelle de 208 mètres a été retenu, le projet sera adapté en conséquence dans les études d'avant-projet. En particulier, la longueur des voies de garages sera réduite pour tenir compte d'une longueur de matériel roulant moins importante.

▪ parking relais

« L'Ae recommande de fournir toutes les informations disponibles sur la création du parc relais de la gare et, si nécessaire, de modifier l'étude d'impact en conséquence. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- Le dossier d'enquête indique que la Ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse a lancé en lien avec Île-de-France Mobilités une étude du pôle gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.
...
Des informations complémentaires pourraient le cas échéant être disponible à l'issue de cette étude de pôle, dont l'achèvement est prévu pour fin-2017.

3.7.3.3 - Analyse de l'étude d'impact

▪ recherche de variantes à l'échelle de la ligne

« L'Ae recommande de développer les raisons qui ont conduit à ne pas retenir les autres sites potentiels évoqués au dossier pour l'accueil de nouvelles voies de garage sur la ligne B et notamment sur celui de Massy. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

Le Maître d'ouvrage a rédigé un long développement dans son mémoire en réponse, concernant les possibilités offertes par les deux sites alternatifs :

- le passage à 2 positions de remisage du site du Plessis-Robinson a été abandonné pour des raisons de nature du sol, de coût et d'exploitation
- l'emprise foncière du site de Massy est d'accès difficile, donc coûteux ; elle constitue une réserve pour le long terme.

▪ acoustique

« L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact pour présenter sous forme didactique les niveaux acoustiques de chaque situation (initiale, de référence et future), par habitation et par étage. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- Des tableaux représentant les niveaux acoustiques en valeurs absolues pour chaque situation (initiale, de référence et future), par habitation et par étage, ont été ajoutés à l'étude acoustique

impacts en situation de référence :

« L'Ae recommande de préciser les modalités prévues pour le rehaussement et le prolongement du merlon existant, de manière à assurer la protection acoustique des riverains durant la période transitoire correspondant à la situation de référence. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- L'étude acoustique indique, qu'en situation de référence, la butte de terre existante, côté rue Ditte, sera rehaussée de 60 cm à l'ouest et de 40 cm à l'est.

« L'Ae recommande d'envisager la faisabilité de traitement des bruits connexes tels que les crissements et claquements. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- 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.

impacts en situation future :

« L'Ae recommande de représenter précisément sur un même document, en plan et en coupe, le mur de soutènement et le mur anti-bruit, pour chacune des deux variantes. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- Les plans et coupes demandés figurent dans le mémoire en réponse

« L'Ae recommande :

- de reprendre l'étude acoustique en présentant les niveaux sonores de l'état futur sans mur anti-bruit et avec la protection actuellement assurée par le merlon,
- de revoir en conséquence l'analyse du caractère significatif de la modification de l'infrastructure,
- puis de définir les mesures de protection sonores adaptées au respect des seuils réglementaires de 63 dB(A) de jour et 58 dB(A) de nuit. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- L'étude acoustique a été complétée sur la base de la recommandation de l'Ae
Des tableaux précédemment représentant les niveaux acoustiques en valeurs absolues pour chaque situation par habitation et par étage, ont été ajoutée à l'étude acoustique :

Ces tableaux attestent que les seuils réglementaires de 63 dB(A) de jour et 58 dB(A) de nuit sont respectés.

« L'Ae recommande de compléter le dossier par une présentation de la prise en compte des effets additionnels des différentes sources de bruit. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- Les sources de bruit sont étudiées au regard de la réglementation à laquelle elles correspondent :
 - le bruit lié aux circulations ferroviaires est réglementé par la loi « bruit » du 31 décembre 1992 et ses textes d'application ;
 - les autres sources de bruit sont réglementées par le décret n°2006-1099 du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage : circulations sur le faisceau de remisage, préparation des rames, effet de réflexion routière de l'écran antibruit.
- Les effets de ces sources de bruit ne s'additionnent pas au sens de la réglementation, et ces sources ne correspondent nécessairement des périodes communes : la préparation des rames par périodes de grand froid a lieu en dehors de l'amplitude horaire de circulation des trains.

« Pour la complète information du public, l'Ae recommande de préciser les modalités de mise à disposition du public de la cartographie acoustique du RER B. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- La cartographie acoustique du RER B est transmise par la RATP aux autorités compétentes (Etat et préfecture des Yvelines) ainsi qu'à l'association Bruitparif pour la consolidation de la cartographie en Ile-de-France.
Des cartographies sont mises à disposition du public par la préfecture des Yvelines.
Telle que mentionné dans la directive 2002/49/CE et ses décrets/arrêtés d'application, les Cartographies du Bruit Stratégiques (CBS) du RER B sont remises à jour tous les 5 ans et transmises conformément par la RATP aux autorités compétentes (Etat et préfectures concernées dont les Yvelines) ainsi qu'à l'association Bruitparif pour la consolidation de la cartographie pour toute Ile-de-France.

« L'Ae recommande de mieux justifier l'analyse sur les appareils de voie 2, 3, 12 et 13 pour lesquels il n'est pas prévu de travaux d'atténuation des vibrations au regard des habitations. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- Des compléments d'explications ont été apportés à l'étude vibratoire, sur la base de la reformulation ci-après.

Dans le mémoire en réponse cette affirmation est suivie d'une note de calcul justificative détaillée

« L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager à vérifier les conclusions de la présente étude d'impact en termes d'impacts sonores, après intégration de la signature acoustique du matériel de plus grande capacité prévu à terme. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- La RATP s'engage à vérifier les conclusions de la présente étude d'impact en termes d'impacts sonores, après intégration de la signature acoustique du matériel de plus grande capacité prévu à terme

« L'Ae recommande de confirmer l'impossibilité d'une modélisation plus précise des impacts acoustiques prévus pour les habitations 5 et 33 et de préciser les échéances et modalités des mesures de suivi spécifiques devant permettre de vérifier l'absence de dépassement des seuils admissibles. »

Commentaire du Maître d'ouvrage :

- L'impossibilité d'une modélisation plus précise expliquée dans l'étude acoustique concerne l'impact sonore des rames préparées pour les habitations n°5 et n°33. Nous confirmons cette impossibilité, car ces habitations sont relativement éloignées des voies de garage et présentent une différence d'altimétrie relativement importante avec ces dernières.

A la mise en service du projet, nous effectueront des mesures sur place (précisément à 2 mètres des façades), pour vérifier que l'impact sonore des rames préparées soit conforme à la réglementation du bruit de voisinage

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur constate que l'Autorité environnementale a estimé correcte et satisfaisante l'étude d'impact, document constituant l'épine dorsale du dossier d'enquête ; elle attire toutefois l'attention en formulant des observations et recommandations sur deux thèmes majeurs :

- *la justification du choix du site, dans le mesure où d'autres sites de remisage ont été identifiés : le Plessis-Robinson et Massy ;*
- *la protection acoustique (bruits et vibrations) des habitations situées au voisinage du projet.*

La maîtrise d'ouvrage a répondu à ces observations dans son mémoire de manière détaillée ; le commissaire enquêteur remarque toutefois que ces réponses sont parfois évasives, ou encore d'une technicité hors de portée d'un public non spécialiste.

3.8 contribution des associations

3.8.1 - Collectif Pôle-Gare

Un ensemble d'associations d'intérêt local ou régional s'est constitué en « Collectif Pôle-Gare » ; cet organisme s'est révélé très actif dans l'opposition au projet, notamment à l'occasion des élections municipales de décembre 2017. Il possède un site internet : www.polegaresaintremy.fr.

Lors de la permanence du 21 janvier 2018 Madame Marie-Louise Cariou, également présidente de l'Association des riverains du RER B s'est présentée au commissaire enquêteur

pour l'informer que le collectif avait l'intention d'organiser une réunion publique et demander un rendez vous.

Le 8 février 2017 le collectif a rencontré le commissaire enquêteur, avant la permanence en mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ; étaient présents :

- Madame Cariou
- Monsieur Guedeney
- Monsieur Pétillon
- le commissaire enquêteur

Madame Cariou déclare que le collectif a l'intention de déposer une contribution dans le registre.

Les représentants du collectif attirent l'attention sur les points suivants :

- depuis 2013 des opportunités de réaliser des voies de garage ailleurs qu'à Saint-Rémy-lès-Chevreuse ont été abandonnées (Arcueil ,...) ;
- impacts : les nuisances acoustiques et vibratoires, notamment provenant des aiguillages, sont insuffisamment corrigées 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...
- le projet de tient pas compte d'une coordination avec le « pôle gare » ;
- suppression de la végétation (abattage d'arbres).

Le collectif demande d'envisager la solution intermédiaire soutenue par la mairie : ne réaliser que les voies n° 8 et 10.

3.8.2 - Association des riverains du RER B

Madame Cariou, présidente de l'association, membre du Collectif Pôle Gare a rencontré le commissaire enquêteur à deux reprises et déposé dans le registre une note de 5 pages ; les thèmes abordés sont les suivants :

- Aucun élément factuel ne montre l'apport positif à l'amélioration du service du RER B : la RATP ne justifie pas les effets bénéfiques du projet sur l'amélioration du service. Pourquoi 5 voies de garage à Roissy et 14 à Saint-Rémy ? Pourquoi écarter le site de Massy ?
- Impact environnemental sévère pour Saint-Rémy-lès -Chevreuse : modification du paysage naturel et urbain, travaux de longue durée, impact sonore et vibratoire, multiplication d'éclairages puissants.

3.8.3 - Union des amis de la Vallée de Chevreuse

Madame Catherine Giobellina, Présidente de l'Union des Amis du Parc et Vice-présidente de France Nature Environnement Ile-de-France, a rencontré le commissaire enquêteur lors de la permanence du 3 février 2018, en présence de Monsieur Daniel Colinaud.

Elle a formulé des observations, qui sont reprises dans une contribution déposée le 16 février dans le registre de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Elle estime que le choix de Saint-Rémy-lès-Chevreuse n'est pas justifié, en comparaison avec le site de Massy-Palaiseau, compte tenu de la capacité de celui-ci et du dérapage des travaux du Grand Paris Express. Sa conclusion est la suivante :

« L'aggiornamento probable du calendrier de la ligne 18 et le fait que l'étude « Pôle Gare », prévoyant la construction d'un parking semi-enterré de 380 places n'ait pas pu être menée à son terme à l'échéance prévue (fin 2017) nécessite que le projet soit revu. »

3.8.4 - Association EPAC (Ensemble Pour un Autre Cœur de ville)

Monsieur Daniel Colinaud est intervenu aux cotés de Madame Giobellina auprès du commissaire enquêteur lors de la permanence du 3 février 2018. Il a remis un dossier très détaillé accompagné d'annexes. Ce dossier a également été inséré dans les registres de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Gif-sur-Yvette.

Il se montre très critique du projet sur de nombreux points ; en particulier :

- « le choix de Saint-Rémy n'est pas justifié ; l'alternative sur Massy est érudée pour un problème de temporalité, alors que la ligne 18 est reportée ;
- les traitements acoustiques et vibratoires des aiguillages sont réduits au minimum ; l'existant n'est pas traité ; les études acoustiques n'incluent pas toutes les sources (claquements, crissements, ronflements, trains « de réserve » ;
- un mur de plus de 300 m allant jusqu'à 6 m de hauteur sera nécessaire pour soutenir les voies le long de la rue Ditte ;
- près de 50 arbres seront abattus ;
- le projet est estimé à plus de 30 M€ pour une utilité non démontrée ;
- ... »

3.8.5 - Association Gif environnement

Monsieur André Lelièvre, Président de l'association, a déposé dans le registre de Saint-Rémy-lès-Chevreuse une note dans laquelle il met en doute l'opportunité de l'aménagement prévu, recommande le recours au site de Massy et sollicite l'abandon du projet.

3.8.6 - Association COURB (Comité des usagers du RER B Sud)

Madame Marie-Hélène Wittersheim, Présidente du COURB, a remis le 16 février 2018 au commissaire enquêteur un dossier de 21 pages, avec 15 pages d'annexes, qui a également été déposé dans le registre électronique.

Le comité des usagers du RER B Sud attend beaucoup de la modernisation de la ligne B du RER, et n'a de cesse de rappeler l'urgence de la situation, tant les conditions de transport se sont dégradées sur cette ligne.

Le dossier contient une étude des dispositions envisageables pour améliorer l'exploitation de la ligne, sans recours au site de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

La conclusion de cette étude très détaillée remise par l'association est la suivante :

« Le Comité des Usagers du RER B Sud souhaite que ce projet ne soit pas engagé en l'état et que des études de solutions alternatives soient menées pour :

- La création de voies de garage à proximité des ateliers de maintenance de Massy et si possible sur les gares terminus directement concernées par les missions commerciales au départ de ces gares afin d'éviter toute circulation à vide sur la ligne (Massy /Palaiseau et Orsay).
- La création d'une bretelle de sortie du site de Massy vers le sud de la ligne, depuis le stockage de Palaiseau,
- Le maintien des zones de garage/stockage intermédiaires actuelles (Arcueil, Bourg-la-Reine, Croix Berny, ...) d'autant plus nécessaires pour les retournements de trains sur la petite couronne ou le stockage complémentaire de trains pendant la phase intermédiaire d'arrivée des nouvelles rames.bv
- La revégétalisation et le réhaussement des talus bordant le site ferroviaire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse afin de respecter les décrets de protection de ce site inscrit, partie intégrante du Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse.

Ces études doivent être menées en toute impartialité, sans considération visant à prioriser les travaux du Grand Paris Express, et ce, dans un souci d'améliorer réellement les marges d'exploitation de la ligne et de préserver le précieux et fragile équilibre environnemental que nous connaissons en Vallée de Chevreuse. »

3.8.7 - Association Vivre les Hauts de Saint-Rémy

Madame Martine Michel, Présidente de l'association, a déposé dans le registre de Saint-Rémy-lès-Chevreuse une note de 8 pages dans laquelle elle exprime son opposition au projet pour les raisons suivantes :

- impact environnemental : création de murs de soutènement, insertion dans le Parc Naturel Régional,... ;
- impact sonore : la situation actuelle est déjà inacceptable pour les riverains, elle ne peut qu'empirer ;
- impact visuel ;
- impact sur les milieux naturels : présence de zones humides, de sols argileux, d'étangs au niveau de Vosgien ;
- équilibre avantages/services rendus aux usagers de la gare de St-Rémy non démontré ;
- pertinence du projet : le site d'Arcueil Cachan n'est pas évoqué, le site de Massy est écarté.

3.8.8 - Association des Usagers des Transports (AUT Ile-deFrance)

Monsieur Marc Pélissier a déposé l'AUT Ile-de-France, a déposé sur le registre électronique une déclaration favorable au projet (extrait) :

« L'AUT Ile-de-France donne un avis favorable la réalisation de ces voies de garage pour 4 trains longs (un cinquième utilisera la voie 5T en cours de travaux).

L'AUT Ile-de-France approuve également la création d'un accès supplémentaire rue de Limours et d'un poste de redressement près de la gare de Courcelle à Gif.

L'AUT Ile-de-France demande que soient préservés les terrains permettant de réaliser ultérieurement, si nécessaire, des voies de garage sur les sites de Massy et Arcueil.

L'AUT Ile-de-France ne se prononce pas sur la variante d'insertion le long de la rue Ditte. Ce choix devra être fait en lien avec la ville de Saint-Rémy.

L'AUT Ile-de-France prend acte de la position défavorable du comité d'usagers du RER B en vallée de Chevreuse (COURB) qui considère les impacts locaux trop importants.

En conclusion, ce projet est nécessaire mais, à lui seul, aura un effet limité sur la régularité de la ligne B. L'AUT Ile-de-France incite donc les opérateurs, IDFM et les financeurs à accélérer les autres investissements, notamment ceux liés au renouvellement du matériel roulant. »

3.9 pétitions ou actions collectives

Le 16 février 2018, à la clôture de l'enquête, Monsieur Bavoil, maire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse a remis au commissaire enquêteur un dossier comprenant :

- la copie de la délibération du 11 janvier 2018 du Conseil municipal ;
- la copie de la motion du 13 février 2018 du Conseil communautaire de la Communauté de Communes de la haute Vallée de Chevreuse ;
- une étude acoustique du 14 février 2018 de la Société Impédance Environnement ;
- les formulaires originaux d'une pétition.

Cette pétition a obtenu 481 signatures, « recueillies entre le 10 février et le 16 février 2016 par les élus de l'ensemble du Conseil municipal directement en interpellant les Saint-Rémois et les usagers du RER B sud ou bien par le biais du site internet de la ville ».

Le texte de la pétition avec les commentaires de Monsieur Bavoil figure en annexe n° 4.

3.10 consultation de la maîtrise d'ouvrage

3.10.1 - procès-verbal de synthèse

En application de l'article R123-18 du code de l'environnement, le commissaire enquêteur a rencontré le 23 février 2017 dans les bureaux de RATP à Massy la Maîtrise d'ouvrage pour lui remettre et commenter le procès-verbal de synthèse comportant en annexe un tableau d'analyse des observations du public ; étaient présents :

- Monsieur Ivan Tixier ;
- Madame Sylvie Cassanis ;
- Madame Clémentine Ricour, responsable de la communication ;
- le commissaire enquêteur.

Le procès-verbal de synthèse et le tableau d'analyse figurent en annexe n° 5.

3.10.2 - mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage a communiqué au commissaire enquêteur un projet de mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse par courrier électronique le 15 mars 2018.

Le 16 mars 2018 une réunion a été organisée dans les bureaux de RATP à Massy ; étaient présents :

- Monsieur Ivan Tixier ;
- Madame Sylvie Cassanis ;
- Madame Clémentine Ricour ;
- le commissaire enquêteur.

Cette réunion avait pour objet de présenter et commenter les réponses de la RATP aux différents thèmes abordés par le public.

Le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage figure en annexe n° 6.

Une nouvelle réunion a été organisée le 5 avril 2018 dans les bureaux de RATP à Massy pour compléter les informations de la RATP ; étaient présents :

- Monsieur Ivan Tixier ;
- Madame Clémentine Ricour ;
- le commissaire enquêteur.

4 OBSERVATIONS DU PUBLIC

4.1 registres d'enquête

Le registre déposé en Mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse a reçu 127 observations, numérotées de S1 à S127.

Le registre déposé en Mairie de Gif-sur-Yvette a reçu 3 observations, numérotées de G1 et G3.

Le registre dématérialisé déposé sur le site de la RATP a reçu 242 observations, numérotées de 1 à 242.

4.2 courriers

Les courriers adressés au commissaire enquêteur ou déposés au siège de l'enquête ont été insérés et décomptés dans le registre de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

4.3 permanences du commissaire enquêteur

Conformément à la décision prescrivant l'enquête publique, quatre permanences ont été organisées :

- à Gif-sur-Yvette le mercredi 24 janvier 2018 ;
- à Saint-Rémy-lès-Chevreuse les samedi 3 février 2018, jeudi 8 février 2018 et vendredi 16 février 2018.

Lors de la première permanence à Gif-sur-Yvette, 4 personnes se sont présentées, dont 2 ont inscrit une observation sur le registre. Au cours des trois permanences à Saint-Rémy-lès-Chevreuse il n'a pas été possible de compter les personnes présentes, car l'affluence a été considérable, les nombreux visiteurs discutant entre eux ou se succédant pour un entretien avec le commissaire enquêteur avant de déposer leur contribution dans le registre.

4.4 pétition

Une pétition de 481 signatures a été remise au commissaire enquêteur par Monsieur le maire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

5 ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

5.1 généralités

5.1.1 - organisation de l'enquête

L'enquête a largement mobilisé le public, principalement des habitants de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ; sur 372 contributions enregistrées, près de 90 % avaient pour auteur des Saint-Rémois.

Leurs auteurs se répartissent comme suit :

- associations : 20
- particuliers ou anonymes : 346
- collectivités publiques : 6

L'ensemble de ces contributions sont résumées dans le tableau d'analyse annexé au procès-verbal de synthèse. 328 ont été analysées, les autres concernant des observations étrangères au sujet, illisibles, ou des doublons.

L'affluence au cours des permanences n'a pas permis au commissaire enquêteur de prendre note de toutes les observations verbales, qui le plus souvent, il est vrai, ont été confirmées par écrit par les intervenants.

5.1.2 - observations du public

Les personnes qui se sont manifestées au cours de l'enquête ont, dans une très forte majorité (90 %), affirmé, quelquefois dans des termes assez vifs, leur opposition au projet de création de voies de garage. A quelques exceptions près, les intervenants s'étant déclarés favorables n'étaient pas des habitants de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, mais des usagers du RER B sud.

La quasi-totalité des intervenants déplore la dégradation du service du RER B, reconnue par Ile-de-France Mobilité et la RATP, mais les opposants refusent d'admettre que des voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse pourraient apporter une amélioration.

Ces opposants ont fait état, pour justifier leur position, d'arguments très divers : certains à caractère général, comme la préservation du paysage, la présence du Parc Naturel Régional, ou l'absence d'utilité de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse ; d'autres, plus spécifiques : nuisances apportées par le projet (bruit, lumière...), enlaidissement du centre ville, absence d'intérêt pour les usagers Saint-Rémois, ou possibilités de garage sur d'autres sites, le plus cité étant Massy.

Les participants à l'enquête, en dehors des associations, ont été peu nombreux à consulter le dossier : la plupart se sont forgé une opinion à l'occasion de la réunion organisée par la ville et les associations, les tracts, ou simplement le bouche-à-oreille.

5.1.3 - analyse des observations.

Les observations du public ont été regroupées par thèmes qui ont fait l'objet d'un procès-verbal, communiqué à la RATP maître d'ouvrage du projet, qui a répondu par dans un mémoire.

Ces thèmes ont été repris ci-après ; pour chacun d'entre eux, après sa description on trouvera les questions posées au maître d'ouvrage, ses réponses ainsi que le commentaire du commissaire enquêteur.

o O o

5.2 observations à caractère général

5.2.1 - fiabilité des déplacements avec le RER B

Ces observations sont le plus souvent assorties d'un avis défavorable, sous-entendu ou clairement exprimé.

Les participants étrangers à Saint-Rémy-lès-Chevreuse, usagers du RER, et sensibles à la promesse « pour un RER B plus fiable », se sont déclarés favorables au projet sans avoir consulté le dossier et sans prendre en considération les éventuelles nuisances pour les riverains.

Tous, opposants ou non, espèrent une amélioration des conditions de transport sur cette ligne : rames plus confortables, régularité, propreté, accueil,...

Question n° 1 : En dehors des installations objets de l'enquête publique (voies de garage et poste de redressement), quelles sont les dispositions prévues par la RATP et/ou Ile-de-France Mobilités pour améliorer le fonctionnement du RER B ?

Question n° 2 : dans quels délais ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Les dispositions prévues pour améliorer le fonctionnement du RER B figurent dans le Schéma Directeur du RER B Sud, qui a été approuvé par le Conseil du STIF le 10 juillet 2013, pour répondre aux enjeux suivants :

- 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 et d'unicité de service, et en agissant sur les marges offertes par le système, la robustesse, la production, l'exploitation et 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, des autres offres de transport et l'impact de ces développements sur le système (matériel, infrastructures...).

Depuis 2013, l'État, la Région Île-de-France et la Société du Grand Paris (SGP) ont financé les études et premiers travaux du SDLB. Sa mise en œuvre par la RATP et la SNCF, sous l'autorité d'Île-de-France Mobilités, est largement engagée avec notamment :

- la mise en service :
 - du Centre de commandement unique (CCU) au Poste de commandes et de contrôles (PCC) de Denfert-Rochereau en novembre 2013 ;
 - du quai de secours de Denfert-Rochereau en 2014 ;
 - des mesures de renforcement de l'activité de dépannage des trains à Mitry-Claye : adaptation des installations sur les voies 25 et 27 pour réaliser le nettoyage des rames et sur la voie 17 pour permettre d'intervenir sur les organes situés en toiture et sous caisses ;
 - des ouvrants en façade de la gare de Port-Royal en 2016 ;
- le lancement en 2015 et 2016 des travaux des 4 projets suivants, pour une mise en service à l'horizon 2020 :
 - le renouvellement de la signalisation et la fiabilisation des garages et dé-garages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse,
 - l'adaptation de la signalisation de la ligne B Sud ;
 - la création d'un tiroir en arrière-gare d'Orsay-Ville ;
 - la modernisation et la mise en accessibilité de la gare de La Croix-de-Berny.

En 2017, ces actions se sont poursuivies avec l'approbation des projets suivants pour une mise en service entre 2021 et 2025 :

- la validation par le Conseil du STIF des dossiers suivants :
 - avant-projet de la création d'un atelier de maintenance des trains à Mitry-Claye ;
 - avant-projet de la création d'un hall d'entretien des Véhicules de maintenance de l'infrastructure (VMI) sur le secteur Villaine à Massy ;
 - avant-projet du renouvellement de la signalisation et l'amélioration de la gestion des situations perturbées à Bourg-la-Reine ;
 - l'expression fonctionnelle des besoins du nouveau train qui équipera la ligne B à partir de 2025, le Matériel Interconnecté Nouvelle Génération (MING) ;
 - le programme d'adaptations des infrastructures du RER B nécessaires au déploiement du MING ;
 - schéma de principe de la création des voies de garages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse ;
 - schéma de principe de la fiabilisation et l'optimisation du site de Massy-Palaiseau ;
 - schéma de principe du prolongement de la voie 4T au terminus de Robinson.
- l'obtention des financements de la part de la SGP et l'engagement des premiers travaux pour les projets suivants :
 - création d'un atelier de maintenance des trains à Mitry-Claye ;
 - la création d'un hall d'entretien des VMI sur le secteur Villaine à Massy.

Ces actions vont continuer à se poursuivre jusqu'à la mise en service des projets.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Les dysfonctionnements du RER B sud ont fait l'objet de très nombreuses observations, et en particulier de personnes n'habitant pas Saint-Rémy-lès-Chevreuse ; ils sont connus d'Ile-de-France Mobilité et de la RATP, ce qui explique le nombre et la diversité des projets énumérés par la Maîtrise d'ouvrage pour améliorer cette situation.

Le RER B est la deuxième des lignes de transport en commun la plus fréquentée d'Europe (derrière le RER A) : il transporte environ 870 000 voyageurs par jour, dans des conditions de confort et de régularité défectueuses ; le commissaire enquêteur estime que toutes les dispositions ayant pour objet l'amélioration du service doivent être mises en œuvre ; la création de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse n'est qu'une, parmi d'autres, de ces dispositions.

Cet avis est partagé par l'Association des Usagers des Transports (AUT) d'Ile-de-France, qui estime toutefois que si le projet est nécessaire, il aura à lui seul un effet limité sur la régularité de la ligne B et engage les opérateurs à accélérer l'ensemble des investissements prévus.

5.2.2 - le Parc Naturel Régional de la haute vallée de Chevreuse

Un nombre important d'intervenants (37 %) ont justifié leur opposition au projet par le fait que Saint-Rémy-lès-Chevreuse est située dans un site naturel exceptionnel à l'intérieur du périmètre du Parc Naturel Régional (PNR) de la haute vallée de Chevreuse ; à ce titre, aucun équipement de type industriel ne serait acceptable.

Les représentants du Parc Naturel Régional (PNR) de la haute vallée de Chevreuse ne sont pas intervenus en qualité d'institution dans le cadre de l'enquête publique.

Le commissaire enquêteur a rencontré le président du PNR qui lui a communiqué l'avis de cet établissement : il ne remet pas en cause le projet et souligne l'importance du terminal de Saint-Rémy-lès-Chevreuse pour l'accueil des visiteurs du parc ; il n'est pas favorable aux aménagements prévus pour la rue Ditte et regrette les nuisances pour les riverains.

Commentaires du Maître d'Ouvrage

La situation du projet au sein du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse nous a amené à consulter les représentants du PNR lors de l'élaboration de l'étude d'impact et des études de Schéma de Principe.

La RATP poursuivra naturellement ce travail collaboratif dans le cadre des études d'avant-projet au cours de l'année 2018.

La RATP a par ailleurs missionné un prestataire en vue d'améliorer l'insertion locale, architecturale et paysagère du projet sur la rue Ditte, au stade préliminaire des études, consciente des enjeux environnementaux et du caractère remarquable liés au PNR.

Commentaires du commissaire enquêteur :

La gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse existe depuis 150 ans ; elle était là bien avant la construction des maisons riveraines, la création du parc naturel régional ou l'autoroute A10 : elle fait partie du paysage.

L'ancienne « ligne de Sceaux » a contribué à la notoriété et au développement de Saint-Rémy-lès-Chevreuse : de nombreux Saint-Rémois ont choisi d'y vivre pour la qualité du site, mais aussi pour la facilité d'accès à Paris, malgré un relatif éloignement.

La modification très localisée du plateau ferroviaire n'aura pas d'impact sur la faune et la flore.

La présence de la gare n'est pas considérée comme un inconvénient par les représentants du parc naturel ; au contraire, elle constitue une des « portes d'accès » au parc, et, située au terminus de la ligne, elle ne peut qu'attirer des visiteurs pratiquant les déplacements actifs : randonneurs ou cyclistes, à qui le parc offre de nombreux circuits. Une « maison de la mobilité » est en cours d'aménagement au voisinage immédiat de la gare.

Toutefois les responsables du parc restent attentif à la qualité du projet et demandent à être associés aux études paysagères ; à propos de la rue Ditte le Président du parc a déclaré au commissaire enquêteur que le chargé de mission paysagère du parc aurait pu apporter son concours mais n'a pas été sollicité.

5.2.3 - le « pôle gare » de Saint Rémy-lès-Chevreuse

Certains intervenants ont souligné les difficultés de stationnement aux abords de la gare ; certains, et en particulier des associations (COURB, riverains du RER B,...), ainsi que Monsieur le maire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, ont fait état d'un projet « de pôle gare », comprenant divers aménagements et notamment un parking semi enterré. Ils estiment que le projet de création de voies de garage devrait tenir compte de ce « pôle gare ».

Question n° 3: Le dossier d'enquête ne tient pas compte du projet de pôle Gare. Il est demandé à la maîtrise d'ouvrage de compléter ce dossier, et notamment les plans d'ensemble du projet, pour faire apparaître les interactions entre les deux projets.

Réponse du Maître d'Ouvrage

Le dossier d'enquête publique (Etude d'impact, chapitre 2 : Description de projet, partie VIII Calendrier prévisionnel et interfaces) indique que :

- « la Ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse a lancé en lien avec Île-de-France Mobilités une étude du « pôle gare » de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.
- Cette étude préliminaire permettra notamment d'apprécier l'opportunité et les modalités de financement d'un parking relais en ouvrage dans le secteur nord de la gare RER existante. »

Au cours de cette étude, qui s'est déroulée de septembre 2016 à septembre 2017, la RATP a été associée par la Ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse à l'ensemble des réunions techniques et de pilotage.

Ce travail collaboratif a notamment permis de garantir la compatibilité entre le projet de création de voies de garage en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et l'éventualité d'un parking relais en ouvrage, sous réserve des conclusions de l'étude de « pôle gare » et des suites qui y seraient données ensuite.

L'étude de « pôle gare » n'étant pas finalisée lors de l'élaboration du présent dossier d'enquête publique, la précédente équipe municipale de Saint-Rémy-lès-Chevreuse n'avait logiquement pas souhaité que l'éventualité d'un parking relais en ouvrage y soit évoquée plus en détail.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Une étude préliminaire concernant le pôle gare a été remise aux élus de Saint-Rémy-lès-Chevreuse mais n'a pas été communiquée au commissaire enquêteur.

Cet équipement ne relève pas du périmètre de l'enquête publique ; il appartiendra aux promoteurs de cet éventuel équipement de se rapprocher de la RATP en vue de la coordination des deux projets.

o O o

5.3 observations concernant le projet de voies de garage

5.3.1 - opportunité du projet

293 observations, soit près de 90 % des contributions prises en compte, se déclarent opposées au projet, tout en soulignant pour nombre d'entre elles les défauts de fonctionnement du RER B. Elles émanent dans leur quasi-totalité d'habitants de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Question n° 4 : Quelles seraient les conséquences pour le fonctionnement du RER B si la situation actuelle devait être maintenue c'est à dire en cas d'abandon total du projet de création de 4 voies de garage ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Pour mémoire les bénéfices attendus par le projet, qui sont les suivants, ne seraient pas atteints en l'absence de réalisation du projet :

- **Fiabilité et régularité pour la ligne**

Les nouvelles voies de garage permettront de :

- désengorger le site de garage de Massy – Palaiseau, qui est saturé et constitue un point noir pouvant nuire à la régularité de la ligne ;
- supprimer les positions de garage isolées à La Croix-de-Berny, entraînant des circulations à vide qui ne sont pas pleinement au service des voyageurs et constituent une fragilité supplémentaire pour la ligne B.

- **Confort pour les voyageurs**

Les voies de garage permettront d'envisager la desserte supplémentaire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse par quelques trains et sont également très importantes pour accueillir les futurs trains du RER B.

L'évaluation socio-économique du projet qui a été réalisée dans le cadre du Schéma de Principe approuvé par le Conseil du STIF du 22 mars 2017 permet d'illustrer quantitativement ces gains, qui permettent par ailleurs de compenser le coût du projet.

L'intérêt socio-économique se mesure au regard du Taux de Rentabilité Interne (TRI) et de la Valeur Actualisée Nette (VAN).

D'après la méthode de calcul préconisée par Île-de-France Mobilités, c'est-à-dire calculée sur une période de 30 ans après la mise en service avec un taux d'actualisation de 8%, le TRI est d'environ 8%.

La VAN traduit un projet équilibré, dont la valorisation des gains se répartit comme suit :

- 4,3 M€ d'économies de maintenance et d'exploitation, liés à l'optimisation de la localisation des places de remisage au plus près des attachements conducteurs ;
- 1,5 M€ d'économie de gardiennage liée à la suppression du site de Croix-de-Berny ;
- 15,5 M€ de gains de temps de parcours pour les missions de la branche Saint-Rémy-lès-Chevreuse (issus d'une analyse globale des projets du SDLB au Sud) ;
- 23,5 M€ de gains d'attente et de confort pour les voyageurs :
 - 8 M€ du fait des quelques circulations supplémentaires au sud d'Orsay durant les périodes de dégarages-garages ;
 - 15,5 M€ du fait de l'augmentation de la disponibilité de la réserve d'exploitation ;
- 1,3 M€ de valeur résiduelle de l'investissement sur la base des coûts d'investissement par durée de vie.

Par ailleurs, le montant de l'investissement du projet sera moins élevé avec un matériel roulant de 208 m, ce qui aura une influence positive sur la VAN et le TRI.

Par-delà ces avantages, le projet de garages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse :

- **participera à l'amélioration du fonctionnement sur la ligne B du RER qui se dégraderait en l'absence du projet, compte tenu de l'augmentation des contraintes d'ici 2022 ;**
- **est fondamental dans la perspective de l'arrivée du nouveau matériel roulant MING :**
 - au cours de la phase de déploiement de ce matériel roulant, il sera nécessaire de garer davantage de trains sur la ligne B au Sud pour respecter un rythme soutenu de livraisons du MING afin de faire bénéficier aux voyageurs d'un parc totalement renouvelé au plus tôt et permettre en parallèle la certification des trains et la formation des conducteurs ;
 - **ces garages ne pourront s'effectuer en l'absence du projet de création de positions de garage de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.**

Commentaires du commissaire enquêteur :

Il n'est pas certain que l'évaluation socio-économique soit de nature à répondre aux observations d'opposants qui affirment que la réalisation des voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse est totalement inutile.

En revanche, les usagers du RER, qui attendent de la RATP qu'elle assure un meilleur service, devraient être sensibles à des arguments plus concrets en faveur du projet :

- amélioration du fonctionnement de la ligne, qui à défaut continuerait à se dégrader ;*
- accueil des nouveaux trains « MING », qui devront cohabiter avec les anciennes rames pendant la période de leur mise en service ;*
- possibilité, si la demande s'en fait sentir, d'augmenter le nombre de trains au départ de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.*

Certains ont fait remarquer que le coût du projet (24,5 M€ ou 29,3 m€, suivant la variante d'insertion retenue) était excessif au regard de ses objectifs ; le commissaire enquêteur constate que c'est le budget de 29,3 M€ qui a été retenu dans la délibération du STIF approuvant le projet.

Parmi les arguments des opposants au projet, il est fait état que des trains garés à Saint-Rémy-lès-Chevreuse seraient à la demande déplacés à vide vers Orsay ou Massy, sans apporter de service supplémentaire aux Saint-Rémois. En cas d'incident sur la partie sud de la ligne ils seraient empêchés de rejoindre leur destination de prise de service.

Question n° 5 : La situation en bout de ligne du garage des rames pendant la pause nocturne ou en réserve ne constitue-t-elle pas un handicap pour l'exploitation des trains ayant vocation à desservir les sections situées plus au nord.

Réponse du Maître d'Ouvrage

Les garages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse constituent la meilleure solution pour les raisons évoquées dans le dossier d'enquête publique :

- des contraintes du site de Massy ;*
- de la nécessité de s'affranchir des cisaillements vers le Sud en sortie de Massy pour une meilleure performance et régularité de la ligne ;*
- de la disponibilité « rapide » des parcelles nécessaires : l'espace foncier est disponible à proximité immédiate de la gare, notamment depuis l'acquisition par la RATP d'un pavillon en mai 2014 qui jusqu'alors aurait imposé une procédure d'expropriation pour développer de manière optimale un faisceau de garage ;*
- de la présence d'un terminus commercial et d'un attachement de conduite en extrémité de ligne.*

Avec le projet de création de position de garage, certains des trains garés à Saint-Rémy-lès-Chevreuse assureront des missions commerciales origine/destination Orsay. Sans le projet, ces trains seraient garés à Massy et à Croix-de-Berny.

Pour mémoire l'emplacement d'un site de garage a d'abord vocation à améliorer la situation nominale.

Nous considérons ci-après le cas d'un incident au Sud de la ligne. Celui-ci se traduit par une interruption temporaire d'un sens de circulation du RER B au lieu de l'incident (l'interruption dans les deux sens de circulation étant très peu fréquente).

En cas d'incident sur la partie Sud de la ligne après les départs commerciaux d'Orsay le matin, soit à partir de 8h00, l'emplacement des garages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse n'a pas d'impact pour les voyageurs.

En cas d'incident sur la partie Sud de la ligne avant les départs commerciaux d'Orsay le matin, soit avant 8h00, (ce qui se produit très rarement), l'impact sur l'exploitation de la ligne dépend du lieu de l'incident :

1. L'incident a lieu au Sud d'Orsay ;

Dans ce premier cas, des trains venant du Nord se retournent à Orsay.

Des trains peuvent sortir des garages de Saint-Rémy-lès-Chevreuse au moyen d'installations de circulation à contre-sens existantes. L'emplacement des garages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse aurait un impact très limité pour les voyageurs.

2. L'incident a lieu au Nord d'Orsay : entre Orsay et Massy.

Dans le second cas, des trains venant du Nord se retournent à Massy. Les trains garés à Saint-Rémy peuvent assurer tous leurs départs à Orsay, et tous les trains peuvent circuler entre Massy et Orsay au moyen d'installations de circulation à contre-sens existantes pour desservir le reste de la ligne. L'emplacement des garages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse n'a donc pas d'impact pour les voyageurs.

L'emplacement des garages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse permet donc d'améliorer quotidiennement les performances du RER B tout en conservant les possibilités d'intervention en cas d'incident sur la partie Sud de la ligne.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Pas de commentaire

5.3.2 - contre-propositions ou variantes

5.3.2.1 - Site de Massy

Les intervenants opposés au projet ont fait valoir qu'il existait des possibilités de garage de rames sur d'autres sites que Saint-Rémy-lès-Chevreuse, ou encore ont proposé des variantes au projet.

Une centaine d'opposants estiment que la situation idéale pour le garage des rames est à Massy, sur les terrains de l'entreprise Cemex : « le site de Massy est industriel, il n'y a pas de nuisances car les habitations sont très éloignées, le Maire était d'accord (n° 21) », « Pourquoi stocker des trains à St Rémy alors qu'il y a toutes ces voies inutilisées à Massy ? (n° 36),

« Massy possède déjà une gare de triage pleine de trains que l'on ne voit jamais bouger », « Que la gare de Massy Palaiseau qui est équipée soit optimisée », « Il y a suffisamment de place à MASSY pour implanter ces voies de garage », « l'alternative Massy où la place existe n'est pas étudiée », « un emplacement idoine existe à Massy, près des ateliers et dans une zone déjà industrielle, projet déjà accepté par la municipalité de Massy » « La solution de créer ces voies à Massy n'a pas été étudiée et semble néanmoins une alternative possible (n° 51) », « L'alternative sur Massy ou ailleurs est érudée (n° 109), « La création de voies de garage à Massy Palaiseau (en arrière gare) serait donc plus performante que la solution proposée sur Saint-Rémy (n° 151) », « la gare de Massy peut servir de gare de triage sur sa surface en friche (n° S33) », etc...

Les associations émettent la même observation.

Remarque : le Conseil municipal de Massy a pris le 1er février 2018 la délibération suivante :
« le Conseil municipal,

...

émet un avis favorable au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration de projet relative au projet de création de voies de garage en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ».

Question n° 6 : *Quelles sont les possibilités de garage de rames sur le site de Massy pour le RER B :*

- *actuellement*
- *à moyen terme*

5.3.2.2 - Autres sites

Certains ont proposé que soient utilisés différentes voies de garage ou de retournement qui seraient disponibles tout au long de la ligne : « Il faut répartir ces voies de garage sur les sites concernés par le besoin c'est à dire Massy, Orsay, Gif et Saint Rémy (n° 56) », « cette création n'aurait pour but que de transférer sur St Rémy des voies déjà existantes (Arcueil Croix de Berny Bourg la Reine et plus particulièrement Massy qui dispose déjà de 6 voies disponibles)(n°81) », « Pourquoi ne pas utiliser le tiroir de retournement en construction à Orsay pour permettre de supprimer au moins une voie à Saint Rémy (n° 121) », « la RATP dispose d'autres emprises utilisables (Gif, Orsay, Massy et plus au nord)(n° 234), etc...

Question n° 7 : *Rappeler l'ensemble des sites de garages recensés dans le dossier pour le RER B avec leur capacité*

Question n° 8 : *Autres sites de garage envisageables pour les rames de la ligne B :*

- *actuellement*
- *à moyen terme*

Réponses du Maître d'Ouvrage

Le faisceau de Massy est complexe en termes d'exploitation en raison de la présence de l'atelier de maintenance des trains (RER B et trains de travaux de nuit), des zones de lavage des trains et de la base travaux de la voie.

24 heures sur 24, les trains sont manœuvrés sur ce faisceau pour alimenter l'atelier, recomposer des trains longs avec les trains restants, composer les trains de travaux, nettoyer les rames...

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, le site de Massy dispose de 19 positions de garage pour des trains longs raisonnablement utilisables et 21 trains longs y sont garés, ce qui sature le site.

Le tableau suivant, issu du dossier d'enquête publique, rappelle l'ensemble des sites de garages recensés pour le RER B avec leur capacité 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

Synthèse de l'occupation future des sites de garage de la ligne B du RER (Source : Dossier d'enquête publique)

Garage disponible
Pas de garage disponible
Site dérogatoire et isolé
Site en limite de saturation
Site saturé

Afin de pallier au déficit de garage au Sud de la ligne, le Schéma Directeur de la Ligne B du RER envisageait la création de positions de garage, partant des opportunités offertes par les sites de garage de Robinson et de Massy, outre le site de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Les études réalisées en 2014 et 2015, visant à optimiser et rationaliser les investissements en matière de création des positions de garage à l'échelle de la ligne B, permettent d'envisager 1 position contre 2 prévues à Robinson, l'éventualité de la création de positions de garage à Massy se situant à un horizon à long terme.

Le Schéma de Principe **du prolongement de la voie 4T du terminus de Robinson**, qui a été approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 28 juin 2017, précise notamment les raisons du passage de 2 positions à 1 position de garage pour train long au terminus de Robinson.

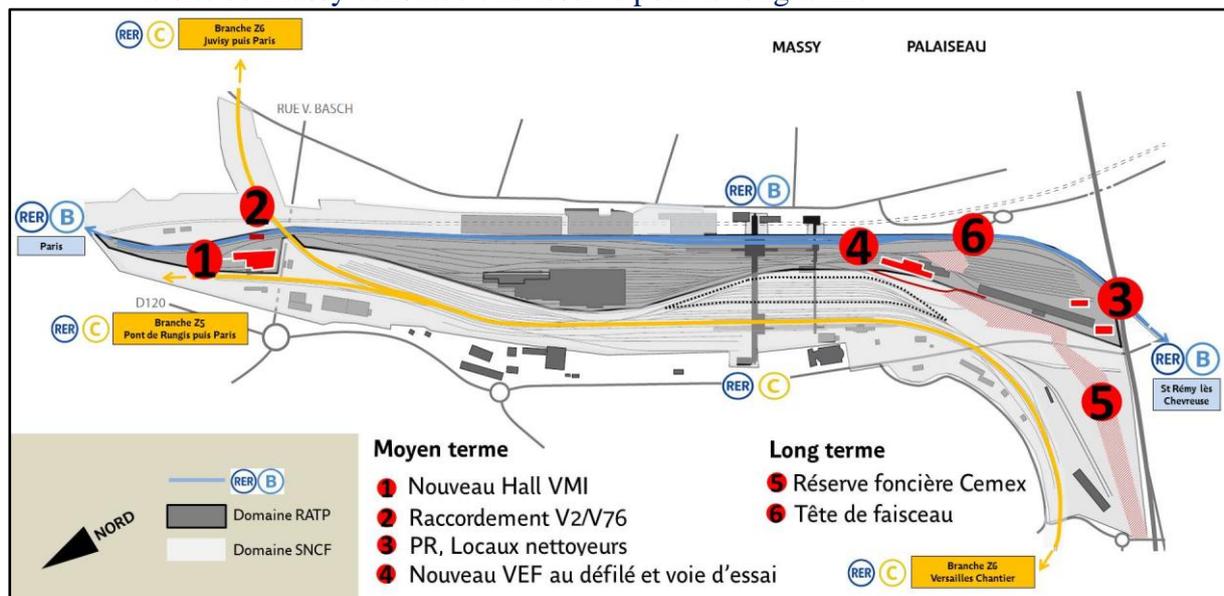
En particulier, les études géotechniques réalisées en 2015 ont mis en évidence une nature de sol peu propice aux travaux envisagés pour la seconde position, qui aurait conduit à un surcoût de l'ordre de 8 M€ par rapport aux prévisions du SDLB.

En outre, les études d'exploitation conduisent à optimiser la solution envisagée lors de la concertation préalable. Il est en effet possible de combiner 2 fonctionnalités sur une unique position de garage :

- possibilité de réaliser des manœuvres de garage/dégarage sur voie de service ;
- disponibilité d'un train de réserve en terminus.

Le Schéma de Principe **de l'opération de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau**, qui a été approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 22 mars 2017, précise les raisons pour lesquelles :

- l'opportunité de créer des positions de remisage supplémentaires sur le site de Massy n'est pas avérée à moyen terme ;
- le site de Massy constitue une réserve pour le long terme.



Extrait du Schéma de Principe de l'opération de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau (Source : RATP)

Le Schéma de Principe identifie un horizon à long terme permettant :

- de réserver des emprises foncières (secteur Cemex : terrain propriété de la SNCF, actuellement occupé par la cimenterie CEMEX) pour satisfaire des besoins à long terme pour la ligne B du RER ;
- de modifier la tête du faisceau des garages des trains.

Des études de faisabilité ont identifié les conditions à satisfaire pour implanter des activités ferroviaires sur ce secteur Cemex et les mesures conservatoires permettant d'envisager de raccorder ce secteur au site de Massy.

L'implantation d'activités ferroviaires sur le secteur Cemex n'a pas fait l'objet d'une estimation financière, néanmoins les éléments suivants permettent d'affirmer que son coût serait très élevé :

- la création d'une voie d'aménée reliant les voies principales de la ligne B à cette emprise foncière nécessite la reprise de la tête du faisceau de garage des trains : cette reprise est estimée à 18,1 M€ dans le Schéma de Principe ;
- la voie d'aménée reliant les voies principales de la ligne B à cette emprise foncière nécessite un passage sous voie routière (RD 156).

Le Schéma de Principe précise que l'opportunité de créer des positions de remisage supplémentaires sur l'emprise Cemex n'est pas avérée à moyen terme.

En effet, l'arrivée d'un nouveau matériel roulant plus capacitaire permet de répondre aux évolutions de la demande de transport. D'autre part, le nombre de circulations supplémentaires liées au garage et dégarage de trains qui y seraient remisés, atténuerait les effets de ce projet de rationalisation des circulations ferroviaires au sein du site de Massy-Palaiseau. Enfin l'occupation provisoire du site par la base travaux de la ligne 18 du Réseau de Transport du Grand Paris créera une contrainte temporelle forte.

Au-delà des raisons techniques et financières, le site de Massy est difficilement exploitable pour engager des trains en direction du sud, avec sortie à contresens de 700 mètres et deux cisaillements, qui fragilisent l'exploitation du RER B. Le site de Massy constitue ainsi une réserve foncière éventuelle mais à long terme.

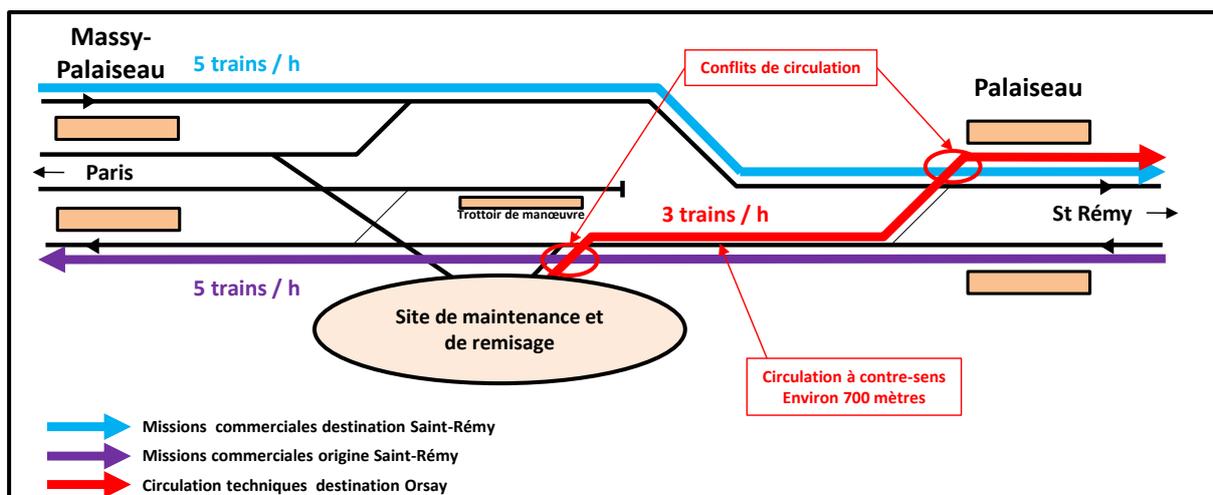


Illustration des conflits de sortie de Massy vers le sud avant la pointe du matin (Source : Dossier d'enquête publique)

Enfin, le tiroir d'Orsay, qui est cité dans les observations du public, n'a pas été conçu comme une position de garage et ne saurait en constituer une pour les raisons suivantes :

- le site de garage à Orsay serait éloigné des attachements de conduite, ce qui diminuerait les performances du RER B (cf. les sites de Croix de Berny et Bourg-la-Reine dont les projets du SDLB visent à s'affranchir) ;
- en cas de non-démarrage du train garé, l'investissement pour le tiroir, dont la vocation est d'améliorer les performances du retournement à Orsay, serait inutile ;
- il nécessiterait la mise en place d'une sécurisation et d'un gardiennage pour un seul train garé.

Commentaires du commissaire enquêteur :

C'est une démarche assez habituelle, lorsqu'on admet la nécessité d'un équipement, quelle qu'en soit la nature, que d'expliquer qu'il serait avantageusement situé « chez le voisin ».

Dans la mesure où le site de Massy n'est pas disponible à court terme, le tableau ci dessus met en évidence que, sans les voies de garage créés par le projet, les possibilités de stationnement en 2020 seront saturées. Ces voies sont nécessaires pour libérer les sites de Bourg-la-Reine et Croix-de-Berny, en situation dérogatoire.

Question n° 9 : La longueur des voies supplémentaires projetées tient-elle compte des dimensions des futures rames prévues pour le RER B (208 m au lieu de 224 m) ou peut-elle être réduite ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique :

- « La longueur actuelle du matériel roulant du RER B est de 208 mètres.
- Les infrastructures du présent Schéma de Principe ont été dimensionnées de manière à être capables d'accueillir un matériel roulant d'une longueur de 224 mètres.
- La longueur du futur matériel roulant du RER B a été arrêtée dans le cadre de l'Expression Fonctionnelle du Besoin relative à l'acquisition d'un matériel interconnecté de nouvelle génération (MING) pour l'ensemble de la ligne B qui a été validée par le Conseil du STIF du 22 mars 2017.
- Dans la mesure où le maintien de la longueur actuelle de 208 mètres a été retenu, le projet sera adapté en conséquence dans les études d'Avant-Projet.
- En particulier, la longueur des voies de garages sera réduite pour tenir compte d'une longueur de matériel roulant moins importante ».

Commentaires du commissaire enquêteur :

La décision de mettre en service de nouvelles rames dites « MING » (matériel interconnecté de nouvelle génération) est l'une des dispositions adoptées par le conseil du STIF en vue de l'amélioration du fonctionnement de la ligne B. Elle sera une des plus visibles, et sans doute des plus attendues, des usagers.

La longueur des rames prise en compte pour l'élaboration du dossier d'enquête est de 224 m, alors que les rames actuellement en service, comme les futures rames « MING », ont une longueur de 208 m, soit une différence de 16 m.

Il est regrettable que cette donnée n'ait pas été mise en évidence, même si elle figurait dans le dossier d'enquête ; elle a en effet, si on la rapproche des observations du public, des conséquences positives :

- *réduction de la longueur des voies à construire, donc économie budgétaire ;*
- *en particulier, réduction de la longueur de la voie 4T, donc de la longueur du mur de soutènement objet de nombreuses critiques ;*
- *en ce qui concerne les voies 8 et 10, réduction de l'emprise pouvant faciliter l'insertion du futur pôle gare.*

5.3.2.3 - Réduction du programme

Le Conseil municipal de Saint-Rémy-lès-Chevreuse a pris le 11 janvier 2018 la délibération suivante :

« le Conseil municipal propose :

- que la phase 1 du projet se limite à la création d'un nouveau poste de signalisation, la mise en place de 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 à la prise en compte des besoins des usagers qui seront identifiés dans le cadre des études en cours du comité de pôle. »

Cette délibération propose l'abandon des voies 10 et 4T du projet. Elle a fait l'objet d'une pétition qui a recueilli 481 signatures, remise au commissaire enquêteur par Monsieur le maire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, et d'une motion de soutien de la Communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse.

Question n° 10 : Quelles seraient les conséquences pour l'exploitation de la ligne B de la suppression des voies 10 et 4T (les voies 6 et 8 étant conservées ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

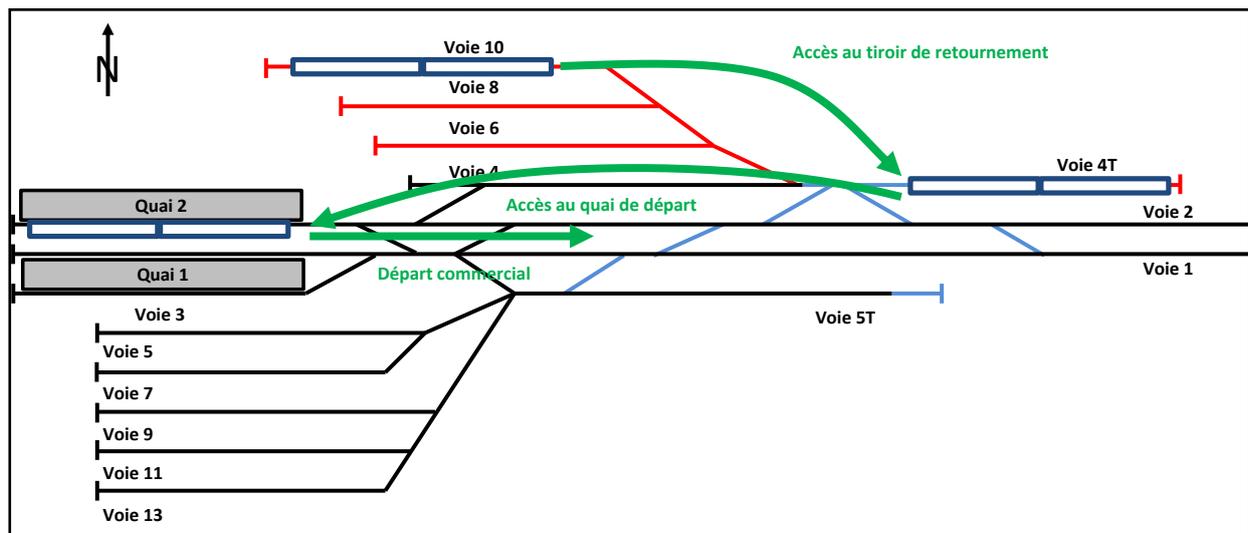
Les voies 4T et 10 sont indispensables.

Les bénéfices attendus par le projet, et rappelés ci-avant, ne seraient pas atteints en l'absence de leur réalisation.

La voie 4T a par ailleurs un double rôle :

- permettre, comme la voie 10, le garage d'un train en réponse au déficit de voies de garage au Sud de la ligne depuis la mise en service du « RER B Nord+ » ;
- permettre un fonctionnement efficace du futur faisceau de garage composé des voies 6, 8, et 10 ;

Lors du dégarage d'un train du futur faisceau, pour assurer une desserte des quais de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, la voie 4T permettra de réaliser la manœuvre de retournement du train (dite manœuvre en tiroir) sur les voies de service et non sur les voies principales, supprimant ainsi l'impact potentiel de cette manœuvre sur les autres trains en exploitation commerciale.



Principe d'utilisation de la voie 4T en tant que tiroir (Source : Dossier d'enquête publique)

Cette manœuvre interviendra :

- de manière quotidienne pour permettre la desserte de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse pour un des trains déjà nécessaires à l'offre en « Jours Ouverts » actuelle (aujourd'hui garé à Massy) et par quelques trains supplémentaires à prévoir dans une offre future qui sera mise en place à l'horizon de la mise en service du nouveau faisceau de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ;
- en situation perturbée : en cas d'avarie d'un train garé sur le faisceau de garage existant, pour bénéficier de l'acheminement d'un train garé sur le nouveau faisceau et éviter de supprimer un train au départ de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

De même, pour faire suite aux avis recueillis lors de la concertation de Janvier 2015, aux échanges avec la Ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et aux analyses complémentaires, la réalisation de la voie 12 n'a pas été retenue afin d'améliorer l'insertion du projet et d'éviter de réduire de quelques places la capacité du parking communal. Cet abandon a entraîné le garage d'un train sur la future voie 4T, en dérogeant à la règle générale de ne pas garer sur les positions tiroir en terminus et en ne laissant plus aucune position de libre dans tout le terminus.

Par conséquent, la voie 4T est indispensable pour améliorer :

- la fiabilité du RER B ;

- le confort des voyageurs entre Orsay et Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

L'abandon de la voie 4T et de la voie 10 ne permettrait pas à l'exploitant d'aboutir totalement à la situation cible du SDLB qui visait à recréer les positions de garages de trains au plus près des terminus qu'ils desservent.

L'abandon de la voie 4T ne permettrait pas en outre la desserte directe des quais de Saint-Rémy-lès-Chevreuse depuis le nouveau faisceau.

Commentaires du commissaire enquêteur :

La voie 4T est indispensable au fonctionnement de l'ensemble des voies de garage.

La suppression de la seule voie 10 n'a pas été envisagée ; elle réduirait la capacité du projet sans apporter de proposition sensible pour son insertion :

- *la voie 12, prévue initialement, a été supprimée ;*
- *la voie 10 est située à environ 30 m de la rue Ditte ;*
- *sa longueur sera réduite pour tenir compte de celle des futures rames.*

5.3.3 - impact sur la rue Ditte

5.3.3.1 - mur de soutènement

L'aménagement de la rue Ditte, avec notamment la construction d'un mur de soutènement, a fait l'objet de nombreuses observations, qui n'émanent pas uniquement des riverains de cette rue.

Le mur de soutènement est considéré comme trop haut, créant une nuisance visuelle et aussi acoustique par réverbération des bruits des automobiles ; d'autre part, il constituerait un barrage à l'écoulement naturel de la nappe phréatique

Question n° 11 : peut-on réduire la hauteur du mur de soutènement en agissant sur la géométrie de la voie 4T : réduction de la longueur, voie en pente vers l'est, ... ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

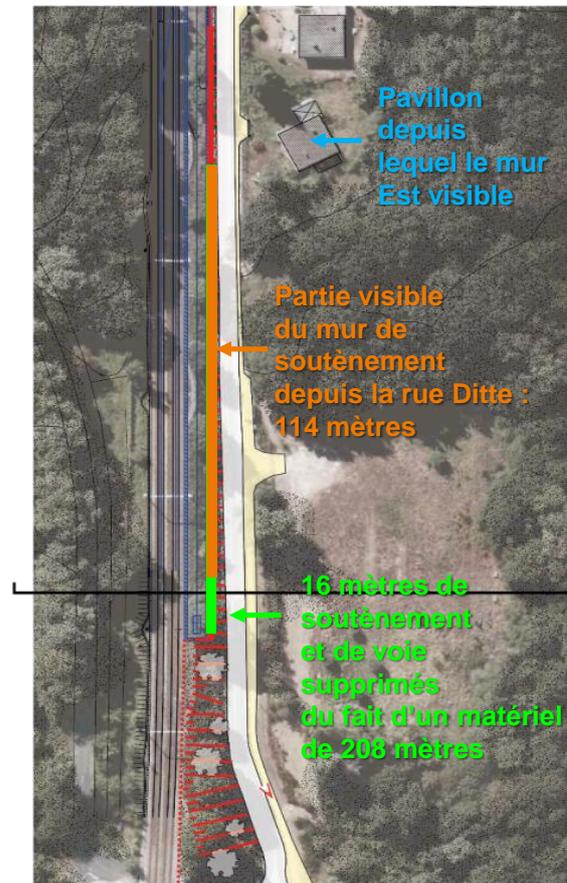
Un mur de soutènement est nécessaire le long de la voie 4T. La hauteur visible de ce mur depuis la rue Ditte varie progressivement entre 0 et 5 mètres. Un seul pavillon est situé en face de la partie visible de ce mur, qui possède à cet endroit une hauteur inférieure à 1 mètre. Hormis ce pavillon, le mur de soutènement n'est visible d'aucun riverain. Le mur est par ailleurs situé en face d'une zone où les constructions de logements ne sont pas autorisées.

Comme indiqué précédemment, la longueur des voies de garage sera réduite de 16 mètres (224 mètres – 208 mètres) dans les études d'avant-projet.

Par ailleurs, l'impact des 5 mètres correspond au tout début de la séquence à l'emplacement précis où nous disposons juste assez d'espace pour restituer un talus planté au pied du mur de soutènement, ce qui atténuerait son impact visuel.

Le graphique ci-contre illustre cette réduction de longueur, en prenant l'exemple de la partie visible du mur de soutènement de la voie 4T.

La longueur de la partie visible du mur de soutènement depuis la rue Ditte passe ainsi de 130 mètres à 114 mètres (130-16).



Graphique élaboré sur la base de l'étude d'insertion figurant dans le dossier d'enquête publique (Source : RATP / Véra BROËZ)

La hauteur maximale du mur sera également réduite, ce qu'illustrent les photomontages ci-après, grâce d'une part à la réduction du linéaire du mur (208 mètres au lieu de 224 mètres). D'autre part son implantation au plus près des voies permettra de libérer un espace suffisant pour restituer un talus planté au pied du mur qui atténuera visuellement son impact.



**Extrait du dossier d'enquête publique :
Situation actuelle à gauche et projetée à droite (à titre indicatif) à l'est de la rue Ditte**



Illustration de la réduction de l'impact visuel du mur de soutènement de la voie 4T : situation actuelle à gauche et projetée à droite (à titre indicatif) à l'est de la rue Ditte (Source : RATP / Véra BROËZ)

En outre, la pente de la voie 4T vers l'Est est déjà au maximum autorisé par la réglementation de la RATP, par conséquent elle ne peut être augmentée. A noter que cette augmentation aurait généré un mur de soutènement supplémentaire entre la voie 4T et les voies principales et, en conséquence, une réduction de la largeur dévolue à l'aménagement paysager.

Enfin, compte tenu de la fonction de tiroir de la voie 4T, un train garé voie 4T ne devrait être présent que tôt le matin (avant 6h) et tard le soir (après 22h30), y compris le week-end. Les études horaires ultérieures permettront de préciser ces plages horaires.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Ce mur a été l'un des points de fixation lors de l'enquête publique : il y a eu confusion entre le soutènement, obligatoire pour la voie 4T, et le mur proposé dans l'option « espace public » d'aménagement paysager entre les voies et la rue Ditte.

La convocation à la réunion organisée par le collectif Pôle-Gare le 29 janvier comportait notamment un croquis faisant apparaître un « mur de soutènement le long de la rue Ditte » sur toute la longueur du projet (soit environ 800 m) avec le commentaire suivant « construction d'un mur de soutènement allant jusqu'à 6 mètres de hauteur le long de la rue Ditte, ayant un impact non seulement pour les riverains mais aussi pour tous les quartiers proches ».

Le commissaire enquêteur a constaté que de nombreuses personnes se sont présentées aux permanences pour déposer une contribution en faisant référence à ce seul document, sans avoir consulté le dossier. Il regrette que les opposants au projet aient cru utile de diffuser de fausses informations.

Pour revenir au mur de soutènement de la voie 4T :

- *l'ouvrage aura une longueur visible d'environ 130 m ;*
- *sa hauteur variera de 0 à un peu moins de 5 m ; la partie visible, depuis une seule propriété, est dans la partie la moins haute (moins de 1 m) ; au delà il est situé en face d'une zone boisée non constructible et n'est visible d'aucune propriété privée*

- *l'espace disponible entre le mur et la limite de l'espace public est suffisant pour permettre la plantation d'arbres (se reporter à l'illustration n° 1 page 35 du mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage).*
- *la RATP est disposée à réaliser le parement visible du mur (par exemple en meulière, pierre locale), en concertation avec la mairie, le PNR et, s'ils le souhaitent, les riverains de la rue Ditte*

Le commissaire enquêteur s'est rendu sur place : la rue Ditte est à cet endroit encaissée entre la talus du site de la RATP, partiellement planté d'arbustes et de quelques arbres, et une zone boisée dense ; il estime que la présence du mur ne modifiera pas la perception visuelle du site.

En ce qui concerne le « mur de soutènement » rue Ditte, en entrée de ville, séquence 4 de l'étude paysagère (voir l'illustration n° 1 page 35 du mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage) :

- *la distance entre le bord de la voie la plus au nord (voie 10) et la rue est d'environ 30m ;*
- *la différence de hauteur entre la plateforme ferroviaire et la rue est d'environ 6 m (autrement dit, le niveau des rails est 6 m au dessus de celui de la rue, à 30 m de celle-ci) ;*
- *la RATP à l'intention d'aménager cet espace en proposant deux variantes :*
 - *variante « talus », en pente relativement importante (20 %, soit environ 12 deg.), pouvant recevoir des plantations avec des cheminements piétonniers et une aire de repos en léger surplomb de la rue ; cette solution ne nécessite aucun soutènement : seul un mur antibruit en haut du talus sera nécessaire ;*
 - *variante « espace public » : pour supprimer ou réduire la pente de la parcelle, un mur de soutènement doit être réalisé ; sa hauteur visible au point le plus élevé sera d'environ 6 m pour réaliser une plateforme strictement horizontale au niveau de la rue, mais elle pourra être réduite si le terrain conserve une pente à définir.*
- *cet aménagement devra être précisé après une concertation entre le paysagiste de la RATP, la commune, le PNR et les associations, en tenant compte, le cas échéant, des aménagements du pôle gare ; il est ici rappelé que la variante « espace public » est nettement plus onéreuse que la variante « talus » : supprimer le mur, comme semblent le souhaiter les Saint-Rémois, irait dans le sens de l'économie.*

Dans la partie peri-urbaine (séquence 3 de l'étude paysagère), pour laquelle la différence de niveau, mais aussi la distance entre les voies et la rue Ditte, sont moins importantes qu'en entrée de ville, les mêmes options sont proposées : mur de soutènement ou talus, suivant que l'on veut ou non élargir l'espace public. En revanche, un mur antibruit est prévu, visible de la rue et des habitations.

En résumé, un mur de soutènement est nécessaire uniquement au niveau de la voie 4T le long de la rue Ditte, sans remettre en cause l'insertion paysagère de celle-ci ; des murs de soutènement sont proposés pour élargir le domaine public au niveau de la rue, sans tenir compte des limites de propriété de la RATP ; ils ne sont pas indispensables et peuvent, après concertation, être remplacés par des talus végétalisés.

Question n° 12 : Quelle sera l'incidence du mur de soutènement sur la circulation des eaux souterraines ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Le dossier d'enquête publique traite des impacts du projet sur les eaux souterraines.

« Pour rappel, le sous-sol du site d'implantation des aménagements est occupé par trois nappes principales appartenant à l'aquifère multicouche du Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix.

Etant suffisamment profondes et captives, les nappes sous-jacentes (appartenant au multicouche du Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix), ne devraient pas être impactées par les travaux.

Néanmoins, les piézomètres installés lors de la campagne de reconnaissance des sols par GEOTEC ont permis de préciser le niveau de la nappe superficielle au droit des aménagements à Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Selon cette campagne, la nappe est située entre 3 et 4 m sous le terrain naturel.

Les soutènements nécessaires en phase travaux le long des voies 4T et 10 (parois berlinoises) pourraient avoir un effet barrage vis-à-vis de la nappe superficielle présente.

A titre indicatif, des travaux très importants réalisés par la RATP à Gif-sur-Yvette, pour la suppression du passage à niveau n° 27, sont illustrés ci-après. Ces travaux ont nécessité un affouillement de plusieurs mètres au point le plus bas pour permettre le passage de la voie routière sous l'axe de la voie ferroviaire.



Photographies du chantier RATP de suppression du PN n°27 à Gif-sur-Yvette (Source : RATP)



Photographies de l'ouvrage routier inférieur définitif suite à la suppression du PN n°27 à Gif-sur-Yvette (Source : RATP)

Par ailleurs, cet aménagement a nécessité la réalisation de murs de soutènement de hauteur importante comme en atteste l'illustration suivante. Un effet de barrage à l'écoulement des eaux souterraines créé par les murs de soutènement a été compensé par un système de drainage.



Vue depuis la nouvelle route sur les murs de soutènement réalisés dans le cadre de la suppression du PN n°27 à Gif-sur-Yvette (Source : RATP)

Conscient que chaque cas et configuration de projet est unique, la RATP réalisera les études hydrogéologiques et hydrauliques nécessaires à la réalisation de l'ouvrage de soutènement le long de la rue Ditte en garantissant le moins d'impact sur les écoulements des eaux superficielles. Ces impacts éventuels pourraient être compensés par la mise en œuvre d'un système de drainage à l'image de ce qui a été mis en œuvre à Gif-sur-Yvette dans le cadre du projet de suppression du PN n°27 à Gif-sur-Yvette.

Il est à noter que ces travaux, situés à proximité du site de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, ont été beaucoup plus importants que le présent projet.

Par ailleurs, le dossier d'enquête publique précise que : « En l'état actuel des études, aucun rabattement de nappe n'est envisagé. Cependant, les travaux de construction des aménagements en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse pourraient potentiellement nécessiter des pompes en fond de fouille, notamment au niveau des zones déblayées, afin de permettre la réalisation des travaux hors d'eau. »

Plus loin le dossier indique que « Si le rabattement de la nappe d'eau souterraine s'avère nécessaire, des dispositions seront prises pour limiter dans le temps ces pompes. Le phasage des travaux pourra en effet être organisé de manière à échelonner le pompage, limiter le débit de rabattement et ainsi réduire les effets de la baisse du niveau piézométrique dans la zone d'influence du pompage. »

Commentaires du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur estime que la présence de la nappe d'eau dans les zones où doivent être réalisées des murs de soutènement est à prendre en considération :

- *en phase chantier, car il pourrait rendre nécessaire des pompes en fond de fouille et, le cas échéant, un rabattement de nappe ;*
- *en phase exploitation, en rendant nécessaire des ouvrages de recueil et d'évacuation des eaux (barbacanes, drainage en pied de mur,..).*

Tous ces ouvrages sont bien évidemment à la portée des spécialistes de la RATP, compte tenu de leur expérience reconnue en matière de travaux souterrains ou en tranchée.

5.3.3.2 - les aménagements prévus

Les variantes d'insertion proposées dans le dossier font l'objet de critique en ce qui concerne leur présentation : absence de rame sur les voies, disparition des ouvrages aériens,...

Le projet d'aménagement fait l'objet de critique quant à sa faisabilité : « le trottoir proposé est non faisable sur toute la rue Ditte et arrête au niveau de l'impasse de Sargis (Association EPAC, n° S37) », « le trottoir proposé est non faisable sur toute la rue Ditte (Mme Dupety, n° S 97) » et photos déposées par le Collectif Pôle Gare (n° 174 et 175).

Commentaires du commissaire enquêteur :

Question n° 13 : Justifier la faisabilité des aménagements proposés pour la rue Ditte, et ceci pour chacune des séquences envisagées.

Réponse du Maître d'Ouvrage

Les études d'insertion figurant dans le dossier d'enquête publique ont été réalisées à un niveau préliminaire sans disposer de toutes les données techniques. Les études d'avant-projet vont permettre de passer à un stade plus détaillé pour permettre d'affiner la faisabilité du projet et de préciser chaque séquence et sous-séquence.

Le trottoir piéton proposé s'arrête à l'impasse Sargis car il n'est pas possible de le prolonger plus à l'Est. Cette portion de la rue Ditte entre l'espace Jean Racine et l'impasse Sargis est d'ailleurs la plus fréquentée et la plus pertinente pour un élargissement des espaces dévolus aux piétons.

D'autres solutions sont envisageables, comme l'amélioration du trottoir piéton existant, côté riverains, plutôt que la création d'un trottoir du côté des voies ferrées, compte-tenu du gabarit étroit dont on dispose sur les autres séquences.

La RATP renouvelle à ce titre sa proposition d'organiser un atelier pour l'insertion rue Ditte, dont l'objectif est d'affiner l'insertion du projet RATP en associant l'ensemble des acteurs : Ville, associations, PNR, riverains,

Les photomontages sont une interprétation qui a pour objectif de traduire une ambiance projetée. Il faut se reporter aux coupes géométrales figurant dans le dossier d'enquête publique pour en vérifier l'exactitude géométrique. Par ailleurs, ces photomontage se sont

prioritairement concentrés sur l'interface du projet avec la rue Ditte et non sur l'existant des voies ferrées dont l'impact visuel ne serait pas modifié, pour des raisons pratiques d'exécution du dessin.

Le photomontage, où le support de la caténaire à l'intérieur du plateau de voies ferrées disparaît derrière le grillage, a pour objectif de visualiser la différence entre la version grillage et la version mur.

Le support caténaire a disparu de manière fortuite dans le cadre du travail de superposition d'un grillage à la maille fine et serrée. Ce travail précis est techniquement complexe à traduire en dessin, ce que nous regrettons bien entendu, sans que cela remette en cause l'esprit de l'aménagement proposé.



Situation actuelle

Situation projetée

Extrait du dossier d'enquête publique

Le photomontage où le trottoir est qualifié de « non faisable » est situé à un endroit comportant une marge de manœuvres très importante, qui offre de véritables possibilités d'améliorer à la fois l'usage des piétons et l'insertion paysagère de la limite ferroviaire



Extrait des photos déposées par le Collectif Pôle Gare (1) (Source : Collectif Pôle Gare)

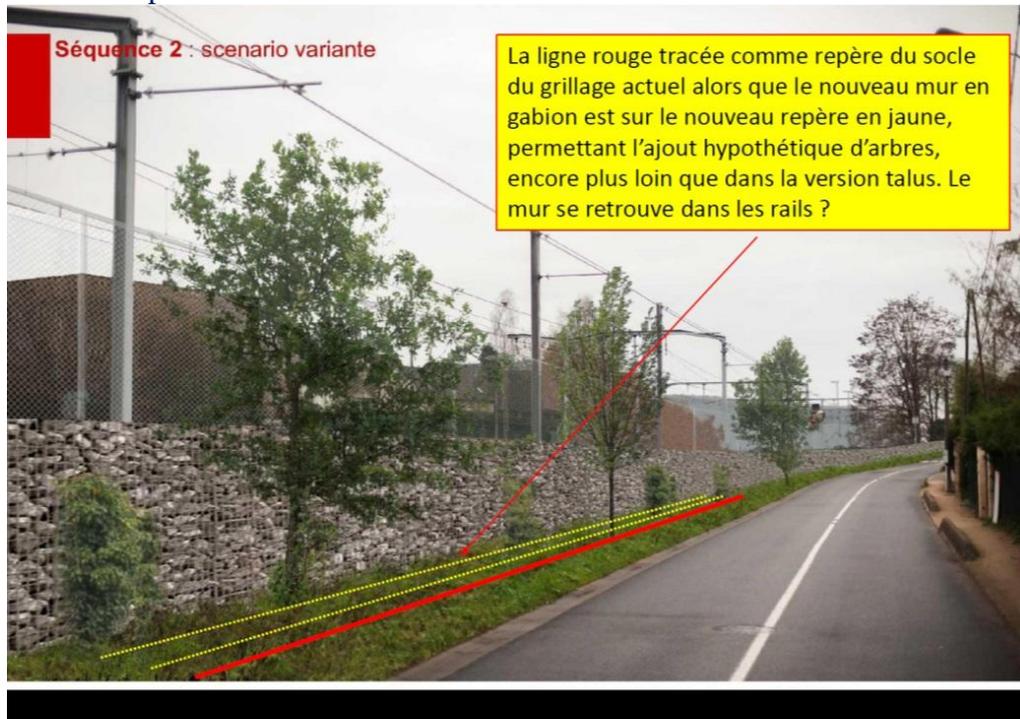
En effet, comme l'indique les coupes ci-dessous, la largeur de la chaussée n'est pas impactée, même si le photomontage peut donner cette impression, c'est juste un effet de perspective.

Par ailleurs, la distance de 7,70 mètres entre la chaussée et le mur constitue une marge de manœuvre très importante : il n'y a aucune raison de diminuer la largeur de la chaussée.



Extrait du dossier d'enquête publique (Source : RATP / Véra BROËZ)

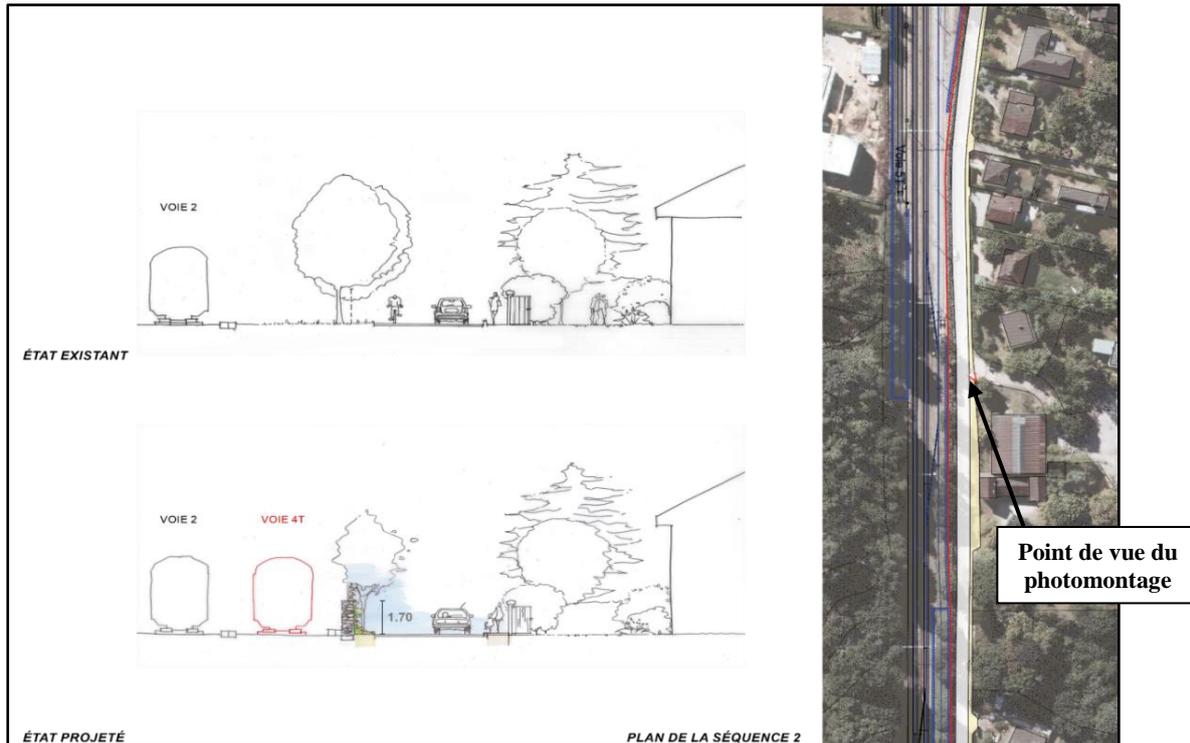
Le photomontage suivant, où l'ajout d'arbres est qualifié d'hypothétique, est lié à la précision des études préliminaires.



Extrait des photos déposées par le Collectif Pôle Gare (2) (Source : Collectif Pôle Gare)

En effet, comme l'indiquent les coupes et illustrations ci-dessous, l'épaisseur entre la chaussée et les voies pourrait potentiellement permettre l'implantation d'arbustes, tels que suggérés dans le photomontage, et non d'arbres qui nécessiteraient une largeur plus conséquente.

Toutefois, à ce stade des études ce n'est pas une certitude, et les études d'avant-projet permettront de vérifier si cette volonté peut être appliquée.



Extrait du dossier d'enquête publique

Commentaires du commissaire enquêteur :

L'incidence des murs de soutènement, nécessaire le long de la voie 4T et optionnels pour les autres séquences, a été analysé au paragraphe 5.3.3.1 ci-dessus.

La largeur de la rue Ditte et les trottoirs existants seront préservés ; coté sud de la rue est prévu sur une longueur d'environ 400 m un écran acoustique de 1,85 m de haut, dont le parement visible coté rue reste à définir.

Les aménagements de détail doivent être précisés dans le cadre du dossier d'avant-projet, en concertation avec la ville et les riverains.

5.3.4 - nuisances acoustiques et vibratoires

La crainte de voir augmenter les nuisances acoustiques déjà présentes a été le principal motif d'opposition au projet ; les études acoustiques figurant au dossier d'enquête ont été jugées peu crédibles pour des riverains : un dossier « examen de l'étude d'impact acoustique - campagne de mesures acoustiques », établi par la Société Impédance Environnement et daté du 14 février 2018, a été remis au commissaire enquêteur par Monsieur le maire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Ses conclusions sont les suivantes (extraits) :

« De nombreuses lacunes et imprécisions ont été relevées dans l'étude d'impact acoustique..
Vis-à-vis de la circulation des trains (infrastructure), le projet semble avoir un impact faible au sens réglementaire et les contributions sonores des RER resteront en principe inférieures aux seuils de 63 dB(A) le jour et 58 dB(A) la nuit...

Les impacts acoustiques des trains en stationnement seront potentiellement plus importants que ce qui est annoncé dans l'étude ... »

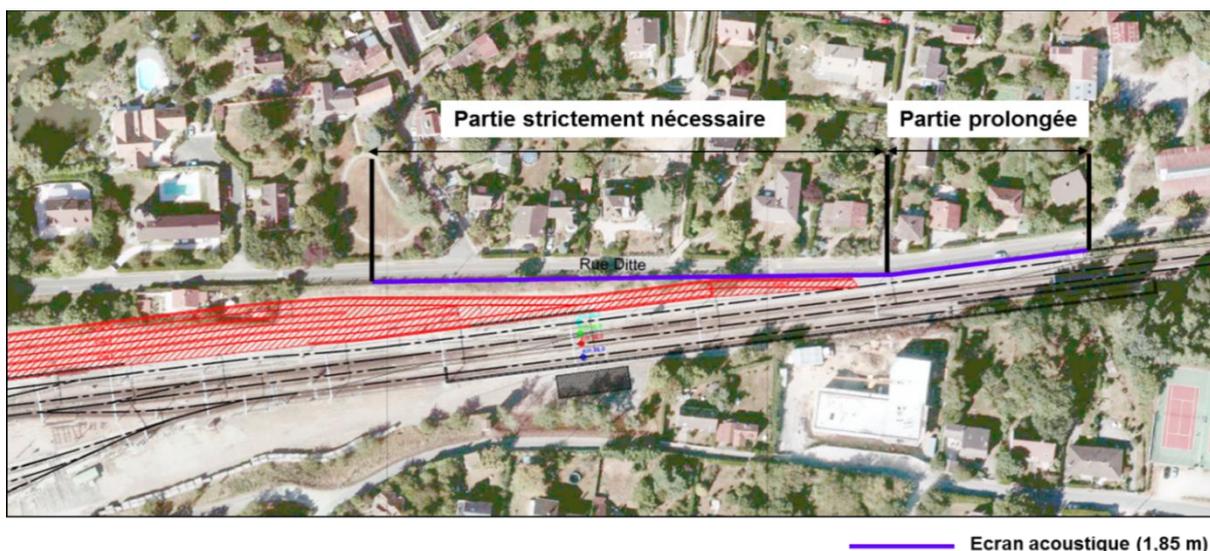
Le commissaire enquêteur, qui n'est pas acousticien, retient les commentaires qu'il a entendu au cours des permanences :

- pour les proches de la gare (rue Ditte, rue Pierre Curie), les bruits aériens, même s'ils sont inférieurs aux seuils réglementaires représentent dès à présent une gêne importante dans le cadre urbain qui devait être tranquille ; notamment ils sont soumis, pendant la nuit à l'impact sonore des équipements rames en stationnement : ils appréhendent donc à juste titre une majoration, même limitée, de ces bruits aériens ;
- les bruits mécaniques isolés des manœuvres : chocs, crissements,..., ainsi que des vibrations, sont mal supportés, y compris par des personnes déclarant habiter à plus de 300 mètres de la gare.

Question n° 14 : Quelles mesures sont envisagées dans le cadre du projet pour ne pas augmenter les niveaux de bruits ressentis actuellement ?

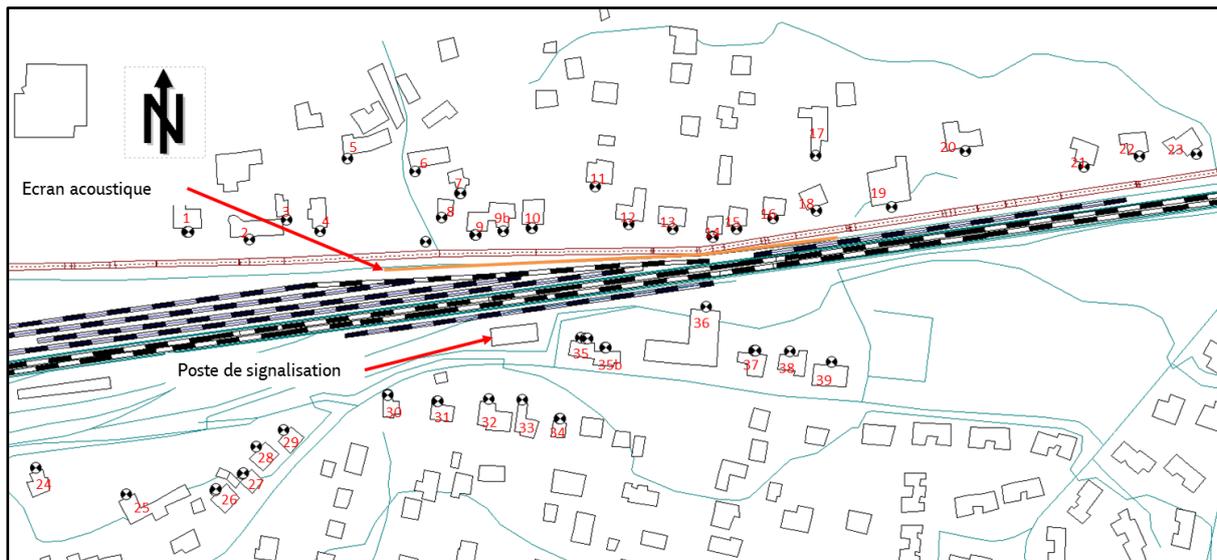
Réponse du Maître d'Ouvrage

L'écran acoustique a été prolongé au-delà de la stricte réponse à la réglementation.



L'étude d'impact indique par ailleurs une diminution des niveaux acoustiques liés à la circulation des trains pour de nombreux bâtiments avec l'écran acoustique par rapport à la situation actuelle.

Cette diminution atteint même à son maximum 5,5 dB(A).



Emplacement	Δ LAeq 6h-22h [dB(A)]	Δ LAeq 22h-6h [dB(A)]	Emplacement	Δ LAeq 6h-22h [dB(A)]	Δ LAeq 22h-6h [dB(A)]	Emplacement	Δ LAeq 6h-22h [dB(A)]	Δ LAeq 22h-6h [dB(A)]
BAT1 - RdC	-3,0	-2,9	BAT11 - RdC	-0,3	-1,0	BAT27 - R+1	0,2	0,2
BAT1 - R+1	-3,6	-3,6	BAT11 - R+1	-1,4	-2,3	BAT28 - RdC	0,3	0,3
BAT2 - RdC	-3,7	-3,7	BAT12 - RdC	-4,4	-4,8	BAT29 - RdC	0,2	0,2
BAT2 - R+1	-3,5	-3,7	BAT13 - RdC	-5,5	-5,5	BAT30 - RdC	0,8	0,6
BAT2 - R+2	0,7	0,6	BAT13 - R+1	-5,4	-5,6	BAT30 - R+1	1,0	0,7
BAT3 - RdC	-3,8	-4,0	BAT15 - RdC	-4,3	-4,4	BAT31 - RdC	0,7	0,3
BAT3 - R+1	-3,4	-3,6	BAT15 - R+1	-2,7	-2,7	BAT31 - R+1	0,7	0,3
BAT4 - RdC	-3,6	-3,7	BAT14 - R+1	-4,2	-4,1	BAT31 - R+2	0,7	0,2
BAT4 - R+1	0,0	-0,1	BAT16 - RdC	-3,7	-3,7	BAT32 - RdC	-0,2	-1,3
BAT5 - RdC	-2,9	-3,3	BAT16 - R+1	-2,6	-2,7	BAT32 - R+1	0,2	-0,6
BAT5 - R+1	0,4	0,2	BAT17 - RdC	-0,8	-0,8	BAT33 - RdC	-0,7	-1,5
BAT5 - R+2	-0,2	-0,4	BAT18 - RdC	-1,9	-1,8	BAT33 - R+1	-0,8	-1,5
BAT6 - RdC	-2,4	-2,7	BAT19 - RdC	1,3	1,3	BAT34 - RdC	0,0	-1,1
BAT6 - R+1	-1,6	-1,9	BAT19 - R+1	1,4	1,5	BAT34 - R+1	-0,9	-1,9
BAT7 - RdC	-4,0	-4,7	BAT20 - RdC	-0,1	0,0	BAT35 - R+1	0,5	0,0
BAT7 - R+1	-2,7	-3,6	BAT20 - R+1	-1,2	-1,2	BAT35 - RdC	0,3	0,1
BAT8 - RdC	-3,1	-3,8	BAT21 - RdC	0,4	0,4	BAT35b - RdC	0,0	0,0
BAT8 - R+1	-2,2	-2,9	BAT22 - RdC	1,3	1,3	BAT35b - R+1	0,1	-0,1
BAT9 - RdC	-1,3	-2,3	BAT23 - RdC	0,8	0,7	BAT36 - RdC	0,2	0,2
BAT9 - R+1	0,3	-0,9	BAT24 - RdC	0,1	0,8	BAT36 - R+1	0,2	0,2
BAT9b - R+1	1,6	0,3	BAT24 - R+1	0,0	0,9	BAT37 - RdC	0,8	0,8
BAT9b - RdC	1,0	-0,2	BAT25 - RdC	0,2	0,5	BAT37 - R+1	0,5	0,6
BAT9b - R+3	1,6	0,2	BAT25 - R+1	0,2	0,5	BAT38 - RdC	0,8	0,8
BAT10 - RdC	0,5	-0,5	BAT26 - RdC	0,4	0,4	BAT38 - R+1	0,7	0,8
BAT10 - R+1	0,5	-0,6	BAT26 - R+1	0,2	0,3	BAT39 - RdC	0,8	0,9
BAT10 - R+2	1,2	0,1	BAT27 - RdC	0,2	0,3			

Commentaires du commissaire enquêteur

D'une manière générale, de nombreux intervenants voisins de la gare ont déclaré que les nuisances acoustiques ont augmenté depuis plusieurs années.

Cette « impression » est difficilement mesurable ; mais il est certain que les mouvements de garage/dégarage des rames sont à l'origine de bruits qui, même lorsqu'ils sont en dessous des seuils réglementaires, constituent une gêne réelle pour les riverains.

L'objectif est donc, non seulement de ne pas aggraver la situation existante en matière d'acoustique, mais de réduire chaque fois que cela est techniquement possible les nuisances ressenties.

Même si la plupart des observations sur ce sujet manquent de précision, plusieurs sources de bruit sont évoquées :

- *le bruit de circulation des trains devrait, selon l'étude de la Société Impédance Environnement remise par la mairie, rester en deçà des seuils réglementaires : l'écran acoustique prévu pourrait même, localement, améliorer la situation ; à signaler, toutefois, des remarques formulées par des habitants de résidences situées au sud des voies : lorsqu'ils prennent de la vitesse, les trains se dirigeant vers Paris deviennent très bruyants ;*
- *les bruits mécaniques ayant pour origine les appareils de voie ; voir ci-dessous question n° 15 ;*
- *les bruits aériens produits par les appareils de climatisation des rames en stationnement ou en préparation ; voir ci-dessous question n° 17*

Question n° 15 : La ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse demande « que les appareils de voie, anciens et nouveaux, soient insonorisés » ; quelle est la réponse de la maîtrise d'ouvrage ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Pour les nouveaux appareils de voie, la RATP étudie des solutions pour limiter le bruit sur les joints mécaniques.

Pour les appareils de voie existants, les gênes perçues par les riverains font l'objet d'un traitement complémentaire spécifique. À chaque signalement, 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.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Les bruits mécaniques, chocs, crissements, vibrations, sont mal supportés par les riverains : il est difficile de les mesurer et d'évaluer leur niveau d'acceptabilité : il est donc nécessaire de les traiter à la source.

En ce qui concerne les appareils de voie existants, il est regrettable qu'ils soient traités au coup par coup : « À chaque signalement, une expertise est diligentée et, si cela est nécessaire, des travaux spécifiques sont planifiés » ; autrement dit, on met en place une procédure laborieuse de nature à irriter ou décourager les personnes concernées.

Bien que l'existant ne relève pas du périmètre de l'enquête, le commissaire enquêteur estime que, sur le site de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, dans le cadre d'un important chantier à gros budget et de longue durée, tous les appareils de voies, y compris ceux qui relèvent de « traitements patrimoniaux dont la planification est quinquennale », devraient recevoir un « traitement spécifique » de nature à réduire les bruits mécaniques.

Question n° 16 : Est-il prévu des dispositifs antivibratoires pour les appareils de voies ?

Réponse du Maître d’Ouvrage

Le dossier d’enquête publique précise les appareils de voie nécessitant un dispositif antivibratile.

La RATP étudie la possibilité de prolongation du dispositif anti-vibratile vers l’ouest, jusqu’à l’impasse Sargis.



Commentaires du commissaire enquêteur :

Les vibrations se propagent sur des distances relativement courtes ; mais, s’agissant de travaux neufs, il serait opportun de ne pas se limiter à trois emplacements et de mettre en place des dispositifs anti-vibratiles sous tous les appareils de voies à réaliser dans le cadre du projet.

Question n° 17 : Pourquoi les équipements de climatisation des rames en stationnement restent-ils allumés en permanence pendant la nuit ?

Réponse du Maître d’Ouvrage

En fonction des conditions hivernales, les procédures « grand froid » peuvent nécessiter le maintien des trains sous tension en permanence. Ces procédures ont dû notamment être appliquées quelques journées et nuits au mois de décembre dernier.

En début d’année 2017, la RATP n’a pas appliqué les mesures hivernales sur la voie 4, ce qui a conduit à une chute Caténaire.

Pour autant, comme suite aux remarques de riverains, nous sommes conscients qu'il peut y avoir des oublis de dé-préparation des trains hors période hivernale. Nous le regrettons et effectuons régulièrement un rappel des procédures réglementaires de garage en vigueur à la RATP afin de sensibiliser l'ensemble des acteurs du transport.

Dans le cahier des charges du nouveau matériel roulant du RER B, le MING, la RATP demandera de pouvoir préparer et dé-préparer un train à distance depuis le Poste de Commandes et de Contrôles (PCC) de la ligne. Ce type de dispositif existe actuellement pour les lignes de métro automatique.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Il s'agit d'une nuisance anormale, pouvant se produire pendant le stationnement, donc toute la nuit ; or ce préchauffage n'est nécessaire que pendant les périodes de grand froid : il n'y a pas de raison qu'il se produise en dehors de ces périodes.

En effet, si cette contrainte peut être supportée par les riverains par temps froid (« fenêtres fermées »), elle n'est pas acceptable le reste du temps (« fenêtres ouvertes »).

Elle a pour origine l'indiscipline du personnel de la RATP, dont les « oublis de dé-préparation » sont particulièrement regrettables.

Des remèdes peuvent être mis en œuvre :

- *rappel à l'ordre de « l'ensemble des acteurs du transport », avec possibilité pour les riverains, en cas d'oubli de ces obligations, de saisir un référent/médiateur de la RATP ;*
- *à terme, mise en service des nouvelles rames « MING » qui offrent la possibilité de commander à distance les équipements.*

Question n° 18 : Quelle action prévoit la RATP en faveur des habitants de propriétés pour lesquelles les niveaux de bruit réglementaires ne seraient pas respectés ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Si les niveaux de bruit réglementaires n'étaient pas respectés malgré les mesures compensatoires mises œuvre (réalisation d'un écran acoustique le long de la rue Ditte), alors la RATP réaliserait bien entendu des aménagements complémentaires à destination des riverains concernés. A titre indicatif, ces aménagements pourraient se traduire par une isolation de façade.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Il est souhaitable que l'écran acoustique prévu soit efficace, et permette de respecter les seuils réglementaires ; en effet, une isolation de façade ne permet pas de satisfaire au confort d'été : dormir fenêtres ouvertes, ou simplement passer la soirée à l'extérieur de sa maison.

5.3.5 - nuisances lumineuses

Il é été constaté que le site, et en particulier les rames en stationnement, restent éclairées la nuit, ce qui est à l'origine d'une pollution lumineuse pour les riverains et aussi pour la faune locale.

Question n° 19 : Pourquoi les rames en stationnement restent-elles éclairées la nuit ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

En lien avec la réponse à la question n° 17, nous sommes conscients qu'il peut y avoir des oublis de dé-préparation des trains hors période hivernale. Nous le regrettons et effectuons régulièrement un rappel des procédures réglementaires de garage en vigueur à la RATP afin de sensibiliser l'ensemble des acteurs du transport. Dans le cahier des charges du nouveau matériel roulant du RER B, le MING, la RATP demandera de pouvoir préparer et dé-préparer un train à distance depuis le Poste de Commandes et de Contrôles (PCC) de la ligne.

Par ailleurs, l'éclairage des nouvelles voies de garages s'effectuera au moyen de potelets ou équivalent, limitant ainsi la diffusion lumineuse. En outre, afin de limiter les émissions lumineuses, la RATP commandera un dispositif d'éclairage par détection de présence.

Commentaires du commissaire enquêteur :

En l'état actuel, les riverains se plaignent des nuisances lumineuses de la gare : éclairage permanent du site et maintien de l'éclairage des rames en stationnement.

Les propositions de la RATP sont les suivantes :

- *en ce qui concerne l'éclairage des nouvelles voies de garage les potelets bas ou équivalents commandés par détection de présence sont une solution satisfaisante ; bien que cela ne relève pas du cadre de l'enquête, le commissaire enquêteur considère qu'il serait souhaitable qu'elle soit généralisée à l'ensemble du site.*
- *en ce qui concerne les rames en stationnement, voir ci-dessus les commentaires à la question n° 17 : la solution réside dans un comportement responsable des personnels concernés, en attendant que, dans les futures rames « MING », l'éclairage, comme la climatisation, puissent être commandés à distance.*

5.3.6 - le chantier

L'impact du chantier n'a pas fait l'objet de nombreuses observations, alors que les travaux en centre ville devraient être à l'origine de nuisances importantes pendant de nombreux mois.

Le calendrier prévisionnel prévoit des travaux jusqu'en 2020 pour la phase 1 en cours, avec un impact limité à l'extérieur de l'emprise RATP et de 2020 à 2022 pour la phase 2 objet de l'enquête, plus contraignante pour la ville.

Question n° 20 : Où seront situées les bases provisoires pour les installations de chantier ?

Réponse du Maître d’Ouvrage

Le dossier d’enquête publique indique que la base travaux sera implantée au sud du faisceau ferroviaire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.



Emplacement envisagé pour la zone de chantier en arrière gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (à gauche) et aire de chantier RATP existante à Saint-Rémy-lès-Chevreuse en 2016 (à droite) (Source : Dossier d’enquête publique)

La vue aérienne ci-après localise précisément l’implantation de la future base travaux :



Vue en plan de l’emplacement envisagé pour la zone de chantier en arrière gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (Source : Dossier d’enquête publique)

Elle se présentera de la même manière que celle existante actuellement sur le site. Cette aire de chantier sera principalement composée de bungalows permettant l’organisation du chantier (bureaux, zone de repos, douches, sanitaires, ...) et le stockage temporaire de matériaux nécessaires à la réalisation des travaux.

Commentaires du commissaire enquêteur

On remarque que la base sera isolée du chantier proprement dit, situé de l'autre côté des voies. Cela devrait entraîner une circulation des véhicules de service par la rue Pierre Curie, la rue Henri Janin, la route de Limours et la rue Ditte, et une traversée des voies pour le personnel à pied.

Question n° 21 : Quels seront les horaires de chantier ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Les horaires de chantier seront très majoritairement classiques : de jour de 9h-17h. Ponctuellement, cette plage horaire pourrait être étendue de 6h à 22h ou de 7h à 21h, en fonction de la nature des travaux. Très exceptionnellement, des travaux pourraient avoir lieu de nuit.

Commentaires du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur rappelle que, chaque fois que la plage horaire « classique » devra être dépassée, le responsable du chantier devra prévenir la mairie et les riverains.

Question n° 22 : Quel est le circuit prévu pour la circulation des camions, et en particulier les camions de transport des terres (déblais et remblais) ; est-il envisagé un transport par voie ferrée ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Le transport par voie ferrée nécessiterait des trains de travaux, qui ne sont pas disponibles compte tenu de la saturation du site de Massy et de l'ensemble des nombreux travaux qui ont lieu au Sud de la ligne B du RER.

La circulation des camions sera identique à celle des travaux en cours, en utilisant la rue Ditte.

Commentaires du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend acte que les engins utilisés pour les travaux, notamment les camions transportant des terres de déblai ou de remblai, mais aussi les appareils de forage ou de battage, ou encore les toupies de béton, devront, compte tenu de l'emplacement de l'accès de chantier, transiter par la rue Ditte, y compris pendant des périodes où les travaux seront exécutés aux abords immédiats de celle-ci.

Or il n'existe pour cette rue que deux exutoires :

- vers la rue de Paris (RD 906) : cet itinéraire d'une longueur d'environ 800 m, est étroit, passe par un rond point de faible diamètre et comporte un virage sans visibilité ;*
- vers la route de Limours, avec possibilité d'emprunter la rue de la République (RD 938) et de rejoindre la RD 906 au rond point de la place du 14 juillet, souvent encombrée : la circulation des engins de chantier traverserait le centre ville.*

Il est regrettable que les transports les plus lourds ou encombrants ne puisse pas être réalisés par voie ferrée.

Il apparaît donc que des nuisances non négligeables devraient résulter de ce trafic :

- en ce qui concerne la rue Ditte, quel que soit l'exutoire retenu, mise en place de contraintes telles que sens unique, ou circulation alternée ;*
- dans tous les cas, circulation d'engins ou de camions en centre ville.*

Ces nuisances prévisibles devraient se produire pendant toute la durée du chantier (18 mois à 2 ans, estimation du commissaire enquêteur) à l'horizon 2020/2021

Question n° 23 : Impact des travaux sur la rue Ditte, la rue Pierre Curie et le centre ville : bruit, vibrations, poussières, pollution...

Réponse du Maître d'Ouvrage

Le dossier d'enquête publique précise les mesures pour limiter l'impact des travaux. Les principales mesures qui seront mises en œuvre afin de limiter l'impact sur les voiries publiques sont les suivantes :

Des règles seront respectées lors des travaux pour limiter les nuisances notamment :

- le travail de nuit, dimanche et jours fériés sera interdit, sans accord préalable du maître d'ouvrage et des administrations concernées : en cas de réalisation de travaux la nuit, les dispositifs d'éclairage choisis seront les moins impactant possible. L'éclairage sera ainsi disposé de façon très localisée sur la zone de chantier de sorte de ne pas éclairer les alentours ;*
- les entreprises devront mettre en œuvre des matériels et engins de chantier conformes à l'arrêté du 18 mars 2002, modifié par l'arrêté du 22 mai 2006, relatif aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments (possession des certificats de contrôle) ;*
- l'information, si nécessaire, des riverains.*

Afin de limiter la dégradation de la qualité de l'air :

- les véhicules de chantier verront leur vitesse limitée à 30 km/h sur site ;*
- les véhicules à moteur seront en conformité avec la réglementation en vigueur ;*
- les travaux de terrassement et ceux générant des poussières ne s'effectueront pas par vent fort ;*
- lors des phases de traitement des terrains et d'excavation, l'aspersion d'eau sur les sols sera effectuée si nécessaire afin de limiter les risques de rejets de particules dans l'air ambiant ;*
- les camions seront bâchés en sortie de chantier pour limiter l'envol de poussières ;*
- les opérations de brulage à l'air libre seront interdites sur l'ensemble des sites.*
- les rotations de camions seront limitées afin de privilégier le réemploi in-situ des déblais extrait du site ;*

Enfin, pour les travaux réalisés sur voirie, des dispositifs adaptés aux diverses contraintes permettront d'en limiter les effets :

- *communication via des panneaux d'affichage ;*
- *réduction maximale des emprises chantier sur voiries publiques ;*
- *délimitation et sécurisation des emprises chantier ;*
- *préservation des accès aux riverains et aux commerces en évitant le stationnement des engins de chantier ou le stockage de matériaux ou d'équipements ;*
- *interventions liées à des opérations impactant la voirie au maximum en dehors des périodes de pointe de la circulation,*
- *proposition d'itinéraires de substitution ou d'accès provisoires avec fléchage.*
- *mise en œuvre d'un plan de circulation et d'une circulation alternée rue Ditte à l'image de celui mis en œuvre par GRDF en septembre 2016 rue Ditte ;*
- *nettoyage des camions en sortie de chantier pour éviter la propagation de particules fines à l'extérieur du site ;*
- *nettoyage des voiries publiques le cas échéants.*

A ce stade des études, les itinéraires des camions alimentant la base travaux se concentrent sur les rues Ditte et Pierre Curie ainsi que l'avenue de Limours. Au regard des rotations de camions envisagées, l'impact sur le trafic routier sera très limité et ne devrait pas être perceptible au niveau du centre-ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Pour les transports de matériaux, des itinéraires de chantier seront définis en concertation avec les services de voirie et de police.

Pour la gestion des déchets, des bennes adaptées, une sécurisation du site (contre le vol), et du tri sélectif seront mis en place.

L'ensemble des mesures mises en œuvre afin de diminuer les nuisances induites par la phase travaux permettra de limiter l'impact additif sur les rues Ditte et Pierre Curie ainsi que l'avenue de Limours. Le centre-ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ne sera pas impacté. L'ensemble des mesures concernant la santé publique en phase travaux est développé dans le paragraphe II.8.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Les nuisances de chantier sont de deux nature :

- *les bruits, poussières, salissures, déchets, éclairage, en provenance du site proprement dit ; ils sont limités en surface, et peuvent être évités, ou réduits si les prescriptions énumérées ci-dessus sont respectées : c'est-à-dire dans le cadre d'un chantier « bien tenu » ; il appartiendra à la Maîtrise d'ouvrage et à la Maîtrise d'œuvre de prendre les dispositions nécessaires ;*
- *les nuisances ayant pour origine la circulation des véhicules de chantier dont on a vu (question précédente) qu'elle devrait de préférence passer par le centre ville.*

Question n° 22 : Est-il prévu :

- *un référé préventif pour les biens situés à proximité des travaux*
- *une concertation avec les riverains du chantier*
- *un référent chargé du contact avec les résidents*

Réponse du Maître d'Ouvrage

Un référé préventif est effectivement prévu.

Nous prévoyons également d'organiser des réunions d'information en amont du démarrage des travaux et pendant les travaux selon un calendrier pré-défini.

Compte-tenu du retour d'expérience des travaux en cours, l'opportunité d'un référent chargé du contact avec les résidents ne nous apparaît pas avérée. Nous sommes pour autant ouverts à la discussion à ce sujet.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur considère très souhaitable la présence d'un correspondant, ou référent, pouvant être joint facilement et interlocuteur privilégié des services de la ville, responsable non seulement de l'information mais aussi à même de gérer et d'arbitrer les incidents pouvant survenir pendant la durée du chantier.

o O o

5.4 observations concernant le projet de création d'un poste de redressement

Le projet de poste de redressement en gare de Courcelles-sur-Yvette, dans la commune de Gif-sur-Yvette, n'a fait l'objet d'aucune observation du public.

Commentaires du commissaire enquêteur

Il s'agit d'une construction discrète intégrée dans un talus à coté de la petite station de Courcelle-sur-Yvette, peu visible et sans impact sur son proche environnement.

Compte tenu de son importance limitée et d'une desserte routière satisfaisante, le chantier de construction de cet équipement ne devrait pas apporter de nuisances pour les propriétés voisines.

o O o

5.5 observations concernant un accès à la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse à partir de la route de Limours

La création d'un accès à la gare à partir de la route de Limours a été citée de manière positive par plusieurs participants : il est attendu depuis de nombreuses années ; des opposants aux voies de garage ont déclaré que sa réalisation était soumise à un accord sur les autres éléments du projet, parlant même de « chantage » de la part de la RATP.

Question n° 23 : Pour quelles raisons la réalisation de l'accès à la gare à partir de la route de Limours est-il subordonné à la création de voies de garage ? Qu'est-ce qui s'oppose à sa mise en œuvre indépendamment des autres projets de la RATP sur le site de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ?

Réponse du Maître d’Ouvrage

La demande de création d’un accès supplémentaire à la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse par la Route de Limours a émergé lors de la concertation préalable qui s’est déroulée du 8 décembre 2014 au 11 janvier 2015.

Les études n’avaient jusqu’alors pas démontré l’opportunité de réaliser cet accès. Cependant, suite à la concertation, le maître d’ouvrage a pris la décision de l’inclure à la réalisation de ce projet afin de répondre à une demande des voyageurs.

Commentaires du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur ne voit pas en quoi la création de l’accès par la route de Limours est liée au projet de voies de garage : il s’agit d’un aménagement simple qui peut être mis en œuvre sans délai ni procédure particulière.

à Versailles, le

Georges-Michel Brunier
commissaire enquêteur

Saint-Rémy-lès-Chevreuse (Yvelines)
Gif-sur-Yvette (Essonne)

RATP

**Création de voies de garage et d'un poste
de redressement**

enquête publique du 15 janvier au 16 février 2018 inclus

**CONCLUSIONS ET AVIS DU
COMMISSAIRE ENQUETEUR**

6 CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

objet de l'enquête publique

Le commissaire enquêteur rappelle au préalable les termes de la délibération n+ 2017/144 du 22 mars 2017 du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) :

« approuve le schéma de principe de l'opération RER B de création de voies de garage de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, pour un montant de 29,3 M€ (aux conditions économiques de janvier 2016), en considérant par ailleurs la non utilité d'un tiroir de retournement d'arrière-gare à Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Demande au maître d'ouvrage, RATP, d'engager la phase d'enquête publique et les études d'avant-projet en **veillant à garantir une intégration de qualité du projet dans l'environnement Saint-Rémois** ».

Le projet a pour objet la réalisation d'aménagements destinés de pallier le déficit de voies de garages du RER B, nécessaires à l'amélioration de son exploitation ; ils permettront également de proposer quelques circulations commerciales supplémentaires entre Orsay et Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Ces aménagements seront entièrement situés sur le domaine de la RATP à Saint Rémy-lès-Chevreuse et à Gif-sur-Yvette.

Ils consistent, sur le site de Saint-Rémy-lès-Chevreuse dans la création de 3 nouvelles voies de garage (voies 6, 8 et 10) afin d'accueillir trois trains longs supplémentaires et l'allongement de la voie 4T existante sur une longueur d'environ 230 mètres pour permettre aux trains d'effectuer les manœuvres nécessaires pour accéder aux voies de garage ou en sortir, en offrant la possibilité de garer un train long supplémentaire ; ils nécessitent un ensemble de travaux :

- démolition d'une habitation, propriété de la RATP, le long de la rue Ditte ;
- création d'un mur de soutènement le long d'une partie de la voie 4T afin d'élargir la surface ferroviaire utilisable ;
- création d'un mur de soutènement le long de la rue Ditte pour une des deux variantes d'insertion ;
- adaptation des équipements ferroviaires (cheminement, téléphonie, contrôle de vitesse,...) et des équipements de protection du site (clôtures,...).

Ces travaux comportent également le renforcement de l'alimentation électrique : construction d'un poste de redressement en gare de Courcelle-sur-Yvette sur la commune de Gif-sur-Yvette, renforcement du poste de redressement situé en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et électrification des nouvelles voies créées.

Le projet prévoit par ailleurs la création d'un accès supplémentaire aux quais de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, depuis la route de Limours.

En ce qui concerne l'insertion du projet le long de la rue Ditte, la RATP a proposé deux variantes au stade du dossier d'enquête publique :

- variante « talus » : réalisation d'un talus végétalisé sans modifier l'emprise au niveau de la voie ,
- variante « espace public » : mise en place d'un mur de soutènement pour élargir la plateforme de la rue avec possibilité de création d'espaces de circulations douces.

Ce projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale qui, complétée par l'avis de l'Autorité environnementale et le mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage, constituait la partie essentielle du dossier d'enquête

o O o

déroulement de l'enquête

L'organisation matérielle de l'enquête publique a été satisfaisante :

- la publicité de l'enquête a été largement assurée : au-delà des parutions et affichages réglementaires, les opérations de communication de la RATP, les diligences des associations locales et de la mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ont invité les Saint-Rémois à une importante participation à l'enquête ;
- le dossier était complet, disponible dans les mairies de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Gif-sur-Yvette, et surtout accessible sur un site internet dédié ;
- toutefois, le volume de ce dossier était dissuasif : de nombreux intervenants ont contribué à l'enquête sans l'avoir consulté, se forgeant une opinion sur les déclarations des associations ou le bouche à oreille ;
- de nombreuses contributions ont été recueillies : le registre électronique mis à la disposition du public a été largement utilisé.

o O o

observations du public

Sur 328 observations analysées, 90 % sont opposées au projet, le 10 % restants, favorables, formulées par des personnes ne résidant pas à Saint-Rémy-lès-Chevreuse qui sont dans l'attente d'une amélioration du service du RER B.

Les arguments motivant cette opposition sont de plusieurs nature :

- les voies de garage sont inutiles ;
- le projet porte atteinte au site de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et au Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse (PNR) ;
- des voies de garage existent ou peuvent être créées sur d'autres sites, notamment à Massy ;
- le stationnement des trains va aggraver les nuisances pour les riverains de la gare.

Ces différentes affirmations ont été portées à la connaissance de la RATP Maître d'ouvrage dans le procès-verbal de synthèse ; elle a établi un mémoire en réponse détaillé. L'ensemble de ces documents est analysé dans le titre V du rapport « Analyse des observations du public ».

o O o

les thèmes abordés au cours de l'enquête publique

▪ intérêt du projet de voies de garage

Il convient de rappeler que le RER B est la deuxième ligne de transports en commun la plus fréquentée en Europe, derrière le RER A ; il transporte quotidiennement 870 000 personnes, dans des conditions de confort et de régularité jugées particulièrement déficientes. Ile-de-France Mobilité (ex STIF), la RATP et la SNCF sont conscients de cet état de chose et ont décidé de mettre en œuvre un ensemble de mesures destinées à améliorer le service de cette ligne. La création de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse est l'une de ces mesures.

Les intervenants à l'enquête sont des usagers, habituels ou occasionnels, du RER B ; ils ont formulé un avis négatif sur le fonctionnement déficient de la ligne, souvent en contradiction avec une opposition au projet d'implantation des voies de garage.

Le projet a pour objet d'améliorer ce fonctionnement, notamment en matière de régularité et de confort ; il est nécessaire pour l'accueil de nouvelles rames de grande capacité et permettra, si la demande existe, d'augmenter les départs depuis Saint-Rémy-lès-Chevreuse

Le commissaire enquêteur considère que toute disposition de nature à améliorer le service du RER B a un caractère indispensable et que, dans ces conditions, la création de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse relève de l'intérêt général.

▪ le paysage et le parc naturel régional

Des intervenants à l'enquête ont affirmé que le projet de voies de garage porte atteinte à un paysage exceptionnel, protégé par la charte de Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

Le commissaire enquêteur prend en considération les faits suivants :

- il existe une gare à Saint-Rémy-lès-Chevreuse depuis 150 ans : l'emprise ferroviaire fait partie du paysage ; les personnes qui ont choisi de s'installer à Saint-Rémy-lès-Chevreuse ne pouvaient l'ignorer, et sa présence, qui facilite l'accès à l'agglomération parisienne, a souvent été un motif de leur choix ;
- la gare existait donc - depuis longtemps - lorsqu'a été défini le périmètre du PNR. Celui-ci n'est pas un jardin botanique ; c'est un espace habité qui protège un paysage et des espaces naturels, mais aussi abrite des témoins de l'activité humaine, y compris des voies rapides dont une autoroute. La présence d'une gare « historique » n'est pas anormale, et d'ailleurs, dans la mesure où elle constitue un accès privilégié au parc, elle a un impact positif sur la fréquentation de celui-ci.
- le projet qui se situe à l'intérieur du périmètre foncier du site et est conforme à la vocation d'exploitation ferroviaire de celui-ci.

La qualité du paysage et la présence du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse ne paraissent pas faire obstacle à la réalisation du projet.

▪ le report du projet sur d'autres sites

Beaucoup de personnes ont déclaré, au cours de l'enquête publique, qu'il était possible, voire avantageux, d'implanter les voies de garage nécessaires au bon fonctionnement de la ligne sur d'autres sites, et notamment à Massy.

Ces propositions se révèlent en contradiction avec les objectifs du projet, qui visent notamment à désengorger le site de Massy et supprimer les positions de garage isolées.

Le commissaire n'entend pas reproduire ici les explications développées par la Maîtrise d'ouvrage dans le dossier d'enquête et les mémoires en réponse à l'Autorité environnementale et au procès-verbal de synthèse ; il prend acte que, en vue de l'amélioration du service assuré par le RER B et pour l'accueil des futures rames de grande capacité, le Conseil du STIF a considéré que l'implantation de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse était nécessaire.

▪ la réduction du projet

Il s'agit d'une variante proposée notamment par les élus de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, qui consisterait à ne réaliser que deux voies de garage (n° 6 et 8), la troisième (n° 10) et la voie de retournement (n° 4T) étant supprimées.

Cette variante n'a pas été retenue par la RATP, qui a déjà accepté, lors de la définition du projet, la suppression d'une voie de garage (voie n° 12), et qui déclare que la voie 4T est indispensable pour le fonctionnement de l'ensemble.

▪ l'insertion le long de la rue Ditte

L'insertion du projet le long de la rue Ditte a fait l'objet de très nombreuses critiques, certaines fondées à tort sur des informations inexactes ayant pour origine des tracts ou le bouche-à-oreille.

- mur de la voie 4T

L'implantation de la voie 4T en limite de propriété de la RATP le long de la rue Ditte nécessite la construction d'un mur de soutènement, d'environ 150 m de long et d'une hauteur variant de 0 à 5 m, situé en face d'une zone boisée non habitée ; la longueur prévue sera réduite pour tenir compte du choix des futures rames.

La Maîtrise d'ouvrage n'a pas arrêté la définition du parement visible de ce mur qui devra faire l'objet d'une concertation auprès de la mairie et des riverains ; d'autre part les dispositions du site permettent de rétablir la végétation devant le mur.

- options pour la rue Ditte

Le long de la rue Ditte il existe une différence entre le niveau de la rue et celui de la plateforme RATP ; cette différence varie de 0 à 6 m, la plus grande hauteur étant située à l'entrée de ville, à un emplacement où la rue est éloignée de 30 m environ de la voie de garage la plus proche.

Le dossier d'enquête propose deux variantes pour l'insertion du projet le long de la rue Ditte :

- variante « talus », consistant à compenser le décalage de niveau par des talus végétalisés ;
 - variante « espace public », plus coûteuse consistant à élargir la plateforme de la rue par la mise en place le long des voies de murs de soutènement de hauteur adaptée.
- le pôle gare

Une étude préliminaire a été entreprise en vue de la définition d'un « pôle gare » qui comporterait notamment un parc de stationnement de plusieurs centaines de places ; le commissaire enquêteur n'a reçu aucune information concrète sur ce projet.

La réalisation des voies de garage ne devrait pas avoir d'incidence sur cet équipement qui intéresse plutôt la gare proprement dite, c'est à dire la partie ouverte au public du domaine de la RATP.

- concertation

Pour la définition des dispositions à prendre en vue de l'insertion du projet le long de la rue Ditte :

- définition des parties visibles du mur de la voie 4T ;
- choix entre les deux variantes « talus » et « espace public » ;
- prise en compte du projet de pôle gare ;

la Maîtrise d'ouvrage devra engager, au stade des études d'avant projet, une concertation à laquelle devraient être associés la commune, les riverains, les associations concernées et les services du Parc Naturel Régional.

▪ les nuisances acoustiques et vibratoires

Les riverains déclarent que la gare est une source de nuisances acoustiques, qui se seraient aggravées depuis quelques années ; ils se plaignent également de bruits mécanique, chocs, grincements, crissements, ..., provoqués par les appareils de voie, et craignent que la proximité des nouvelles voies soit à l'origine de vibrations.

- bruits aériens

La Maîtrise d'ouvrage a fait procéder à une étude acoustique ; il a prévu de mettre en place des mesures de protection contre les bruits aériens, notamment un écran acoustique ; il déclare que cet ouvrage sera de nature à améliorer la situation actuelle et s'engage à prendre des dispositions correctives dans l'hypothèse où des dépassements des limites réglementaires seraient constatés.

S'agissant du bruit de climatisation des trains restant garés pendant la nuit sur les voies de garage, et dans l'attente des futures rames « MING », les dispositions à prendre relèvent du respect des consignes données au personnel d'exploitation.

- bruits mécaniques

Pour les nouveaux appareils de voie, la RATP étudie des solutions pour limiter le bruit sur les joints mécaniques.

Il est indispensable que ces dispositifs soient mis en œuvre pour l'ensemble des appareils de voie prévus dans le projet.

Il est souhaitable, bien que cela ne relève pas du cadre de l'enquête, que l'ensemble des appareils de voie existants sur le site soient analysés en vue de la réduction des bruits mécaniques dans un proche délai.

- vibrations

La Maîtrise d'ouvrage a prévu des dispositifs antivibratiles pour trois appareils de voie.

Le commissaire enquêteur estime que l'ensemble des appareils de voie à mettre en œuvre dans le cadre du projet soient équipés de tels dispositifs.

- les nuisances lumineuses

La Maîtrise d'ouvrage propose un dispositif d'éclairage des nouvelles voies discret commandé par détection de présence. Il s'agit d'une solution satisfaisante qu'il serait opportun de mettre en œuvre pour l'ensemble des voies.

Les nuisances ayant pour origine les rames en stationnement restées éclairées peuvent être évitées par le respect des consignes par le personnel, et disparaîtront avec la mise en service des nouvelles rames.

- les travaux

Ce thème a été peu abordé au cours de l'enquête publique. Sans mettre en doute la compétence des techniciens de la RATP et leur capacité à conduite des travaux importants, le commissaire enquêteur attire l'attention sur les nuisances inévitables pour les riverains et le centre ville :

- bruits, poussières salissures, : sur ces points la Maîtrise d'ouvrage a pris dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des engagements qu'il conviendra de respecter ;
- nuisances ayant pour origine la circulation des camions qui, pour rejoindre les axes principaux, devront transiter par la rue Ditte et, pour certains trajets, par le centre ville

La Maîtrise d'ouvrage a prévu un ensemble de dispositions pour informer le public, et particulièrement les riverains, au fur et à mesure de l'avancement des travaux : une concertation avec la mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse sera indispensable : à côté des inévitables constats, réunions et échanges de courriers, la présence d'un correspondant ou référent présent sur le site, disponible pour informer les riverains et les usagers, et pour tenir des permanence en gare serait un moyen de pacifier les relations entre le chantier et les Saint-Rémois.

▪ l'accès à la gare depuis la route de Limours

La Maîtrise d'ouvrage a intégré au projet de construction des voies de garage la réalisation d'un accès à la gare à partir de la route de Limours. Sur le plan technique cet aménagement n'est pas lié aux voies de garage et n'a pas d'incidence sur le programme d'amélioration du fonctionnement du RER B ; il peut être détaché de la déclaration de travaux ; en revanche il est attendu par les habitants de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Rien ne s'oppose à ce que les travaux nécessaires à sa réalisation, qui sont de faible importance, soient entrepris le plus rapidement possible.

o O o

conclusions et avis du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur a pris en considération les éléments suivants :

▪ concernant l'intérêt du projet

Les caractéristiques du projet de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse sont les suivantes :

- il est conforme aux dispositions du schéma directeur du RER B, qui transporte 870 000 voyageurs par jour ;
- il a pour vocation d'améliorer le fonctionnement du RER B, notamment en matière de confort et de régularité ;
- il est nécessaire pour l'accueil des futures rames à grande capacité (matériel interconnecté de nouvelle génération, ou « MING ») ;
- il permettra, s'il existe une demande, d'augmenter la desserte à partir de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ;
- il est situé dans le périmètre d'un site appartenant à la RATP et ne nécessite aucune acquisition foncière ou empiètement sur le domaine public.

Le projet est d'intérêt général.

▪ concernant le paysage et le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse

Dans la mesure où les installations ferroviaires existent depuis de nombreuses années, il n'y a pas de modification, sauf aux abords immédiats du projet, du paysage et de l'insertion dans le Parc Naturel Régional.

▪ concernant l'insertion le long de la rue Ditte

Un mur de soutènement est nécessaire pour l'implantation de la voie 4T , sur environ 130 m en tenant compte de la longueur des futures rames ; sa hauteur sera de 0 à environ 5 m . Situé sur une section non habitée de la rue, le choix de son parement et une végétalisation devraient faciliter son insertion.

Sur le reste de la longueur de la rue Ditte, la différence de niveau de la rue et celui de la plateforme ferroviaire varie : elle est de 6 m maximum, à l'entrée de ville.

Dans le dossier d'enquête, la Maîtrise d'ouvrage a proposé deux variantes d'insertion : l'une fait appel à des murs de soutènement le long des voies, pour réserver une plateforme au niveau de la rue, l'autre à des talus végétalisés. La choix entre ces deux variantes n'a pas été arrêté, mais de très nombreux intervenants ont manifesté leur opposition au mur de soutènement.

Recommandation n° 1 : le commissaire enquêteur recommande au Maître d'ouvrage d'associer étroitement la ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, les associations, les services du PNR et les riverains aux décisions concernant :

- la partie visible du mur de soutènement le long de la voie 4T ;
- le choix entre deux variantes d'insertion : variante « espace public » (c'est à dire « mur ») et variante « talus ».

En ce qui le concerne il préfère la variante « talus », plus proche de l'état actuel du site, moins coûteuse et tenant compte des avis formulés au cours de l'enquête.

▪ concernant les nuisances acoustiques pour les riverains

La Maîtrise d'ouvrage a prévu un écran acoustique pour réduire les bruits aériens, et s'engage à apporter des mesures correctives si, en phase d'exploitation, les seuils réglementaires n'étaient pas respectés. Elle a également prévu d'équiper certains appareils de voie de dispositifs de réduction de bruits mécaniques.

Le commissaire enquêteur estime que, s'agissant de travaux neufs, ces dispositifs doivent être mis en œuvre sur l'ensemble des appareils de voies à réaliser dans le cadre du projet.

▪ concernant les nuisances lumineuses

La Maîtrise d'ouvrage a prévu, pour les voies à créer, un système d'éclairage de nature à ne pas créer de nuisances.

▪ concernant les travaux

La Maîtrise d'ouvrage a prévu les mesures nécessaires pour éviter ou réduire les nuisances occasionnées par les travaux ; le commissaire enquêteur estime que la circulation des véhicules de chantier sera à l'origine de nuisances pour la rue Ditte et le centre ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Recommandation n° 2 : en vue de faciliter la concertation nécessaire avec les services de la ville, les usagers du RER et les riverains, le commissaire enquêteur recommande au Maître d'ouvrage de désigner, pendant la durée des travaux, un collaborateur permanent à vocation de médiateur, disponible et pouvant être joint sans difficulté.

- concernant l'accès à la gare depuis la route de Limours

Le commissaire enquêteur estime qu'il n'y a aucune raison d'attendre les travaux de construction des voies de garage pour entreprendre l'aménagement de l'accès à la gare depuis la route de Limours.

o O o

Compte tenu de ce qui précède, et après avoir proposé deux **recommandations** exposées ci-avant, le commissaire enquêteur émet un **avis favorable** sur le projet de réalisation de trois voies de garage et de l'allongement d'une voie de retournement à Saint-Rémy-lès-Chevreuse (Yvelines), de création d'un poste de redressement en gare de Courcelles-Sur-Yvette, commune de Gif-sur-Yvette (Essonne) et d'aménagement d'un accès à la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse à partir de la route de Limours, tel qu'il est défini dans le dossier soumis à l'enquête publique du 15 janvier au 16 février 2018.

Cet avis est assorti des deux **réserves** suivantes :

Réserve n° 1 : tous les appareils de voie à réaliser dans le cadre du projet devront être équipés de dispositifs de nature à réduire les bruits mécaniques et les vibrations.

Réserve n° 2 : la réalisation de l'accès du public à la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est sans relation avec le projet de création de voies de garage et doit être entrepris au plus tôt.

à Versailles, le

Georges-Michel Brunier
commissaire enquêteur

Saint-Rémy-lès-Chevreuse (Yvelines)
Gif-sur-Yvette (Essonne)

RATP

**Création de voies de garage et d'un poste
de redressement**

enquête publique du 15 janvier au 16 février 2018 inclus

ANNEXES ET PIÈCES JOINTES

7 LISTE DES ANNEXES ET PIÈCES JOINTES

1. décision E17000092/78 du 10 juillet 2017 de Madame la Présidente du Tribunal administratif de Versailles
2. décision du 26 octobre 2017 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration de projet relative au projet de création de voies de garage en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse
3. insertions dans la presse
4. pétition commentée par M. le Maire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse
5. procès-verbal de synthèse
6. mémoire en réponse du maître d'ouvrage