

Saint-Rémy-lès-Chevreuse Gif-sur-Yvette

RER B

Création de voies de garage

Conclusions et avis du Commissaire Enquêteur

Enquête publique

du 28 Février au 29 mars 2024



Le 15 avril 2024

Sommaire

1.	CREATION DE VOIES DE GARAGE A SAINT-RÉMY-LÈS-CHEVREUSE.....	3
2.	ADEQUATION DU PROJET DE MODIFICATION AVEC L'OBJECTIF	5
3.	CONCLUSIONS MOTIVEES.....	6
4.	AVIS MOTIVE.....	10

1. CREATION DE VOIES DE GARAGE A SAINT-RÉMY-LÈS-CHEVREUSE

Le projet est issu du Schéma Directeur de la Ligne B (approuvé par Ile-de-France – Mobilités en 2013).

L'un des points saillants de ce document est le constat d'un déficit en positions de garage sur la ligne et en particulier dans sa partie sud, ce qui induit :

- diverses difficultés d'exploitation entraînant des retards des trains de voyageurs,
- une entrave aux activités de maintenance du matériel roulant,
- une entrave aux activités de maintenance des infrastructures,
- des surcoûts d'exploitation.

De plus de nouveaux trains ont été mis en service . Il est donc, selon la RATP, stratégique pour le bon fonctionnement de la ligne B de créer des positions de garage supplémentaires, notamment dans la partie sud de la ligne.

La création de positions de garage supplémentaires dans la partie sud de la ligne doit se faire :

- à proximité de terminus des missions commerciales (Denfert-Rochereau, Laplace, Robinson, Massy-Palaiseau, Orsay ou Saint-Rémy),
- là où existe un foncier disponible sans délai à proximité des installations ferroviaires existantes.

Seul le site de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, contigu à la gare éponyme, remplit ces 2 conditions.

La création de positions de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse implique un renforcement de l'alimentation électrique dans ce secteur, avec la création d'un poste de redressement supplémentaire à proximité de la gare précédente de Courcelles-sur-Yvette, sur le territoire de la commune de Gif-sur-Yvette-sur-Yvette.

L'ensemble des travaux associés doit être réalisé avec un impact écologique le plus limité possible compte tenu de l'implantation géographique des voies de garage. En effet, la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse fait partie du PNR (Parc Naturel Régional) de la haute vallée de Chevreuse, PNR le plus proche de Paris.

C'est la raison pour laquelle une étude d'impact détaillée a été faite par la RATP. Elle propose des mesures permettant de réduire, compenser ou éviter les conséquences de cette nouvelle implantation

2. ADEQUATION DU PROJET DE MODIFICATION AVEC L'OBJECTIF

Pour ce point, deux aspects doivent être examinés :

- L'aspect fonctionnel et technique, associé à la bonne marche de l'offre de transport et à la satisfaction des utilisateurs,
- L'aspect écologique, qui doit se traduire par une excellente insertion du projet dans son environnement.

Sur le plan fonctionnel et technique, le fait majeur est le transport, par la RATP, de plus d'un million de voyageurs par jour sur cette ligne. L'objectif primordial est que les voyages se déroulent sans heurts, de façon confortable avec des horaires fiabilisés. Ce n'est pas le cas aujourd'hui : Les utilisateurs se plaignent de nombreux retards, d'incidents ... mais qui ne sont pas tous dus à la RATP.

Cependant cette situation va à l'encontre des **objectifs citoyen prônés par les pouvoirs publics** : limiter les déplacements en automobile par l'utilisation des transports en commun.

La réalisation des 3 voies de garage supplémentaires doit permettre selon la RATP de fluidifier le trafic, de limiter les conséquences des incidents techniques s'il y en a et de proposer quelques trains supplémentaires.

L'aspect écologique a fait l'objet d'une étude d'impact : celle-ci a examiné l'ensemble des sujets concernant l'environnement , et notamment les parties impacts sur la santé humaine, hydraulique, risques naturels et technologiques, étude du milieu naturel et du contexte socio-économique. Pour chaque thème, une proposition a été faite pour réduire, compenser ou éviter les conséquences de la construction des voies nouvelles. L'étude propose en particulier une insertion paysagère, avec 2 variantes, qui permettra de retrouver une flore similaire à l'actuelle après les travaux.

3. CONCLUSIONS MOTIVEES

Au terme de cette enquête de 4 semaines, il a été analysé l'ensemble des facteurs favorables ou défavorables à la création de voies de garage en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Cette analyse s'est appuyée sur les travaux suivants :

- Une étude détaillée des dossiers mis à disposition,
- Plusieurs visites sur le site,
- Une réunion avec Monsieur le Maire ,
- La vérification du bon respect des conditions de l'enquête, au niveau de l'affichage, des avis de publicité dans les journaux, des sites internet et du registre dématérialisé,
- La vérification du respect des dispositions législatives,
- L'écoute attentive du public et des associations lors des permanences et l'analyse de l'ensemble de ses observations,
- Des échanges constants avec le représentant de la RATP, dont je remercie la disponibilité.

A leur issue, voici les éléments que l'on peut apporter à ce projet :

L'amélioration du fonctionnement du RER B Sud est une réelle priorité. Dès 2013, elle a été inscrite dans le Schéma Directeur de cette ligne. On rappelle que le RER B transporte jusqu'à **1 million d'usagers par jour** et que la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse voit transiter 1 million de voyageurs par an.

Malgré les travaux effectués depuis sur la ligne, de nombreuses difficultés subsistent, précisées dans les observations : retards, incidents ... (mais dont seulement 60% sont imputables à la RATP).

La RATP a identifié les mesures nécessaires au meilleur fonctionnement de la ligne et à la préparation des évolutions de l'offre de transport. La création de voies de garage en fait partie.

L'amélioration des conditions de transport, donc de vie, dans une région où de nombreux habitants font journalièrement de longs déplacements domicile/travail est une priorité . Tout ce qui peut y contribuer, même modestement, doit être réalisé car il s'agit bien de **l'intérêt général**.

Néanmoins le projet s'inscrit dans un environnement humain, écologique (Parc Naturel Régional) et urbain de qualité, qui doit être préservé. C'est la raison pour laquelle une étude d'impact très détaillée a été réalisée et les engagements qui y figurent, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation, devront être respectés par le Maitre d'Ouvrage.

Plusieurs associations locales, œuvrant notamment à la préservation de l'environnement, se sont manifestées. Elles ont émis des documents de proposition d'amélioration ou d'évolution du projet (dont la « note blanche » de juillet 2019), ainsi que, dans le cadre de la présente enquête, 6 mémoires faisant partie de la liste des observations. Ces mémoires proposent des améliorations ou des évolutions par rapport à la « note blanche ».

La RATP est Maitre d'Ouvrage de cette opération, et à ce titre a la responsabilité de la définition de l'opération. Mais cette définition doit être expliquée, comprise et acceptée par le public.

Or, à la date de fin d'enquête, aucune réponse écrite n'a été faite aux propositions des associations, selon elles, ce qui est pourtant nécessaire.

Malgré des actions certaines dans ce domaine, on note une réelle possibilité d'améliorations dans la communications de la RATP, tout au dans les relations avec les associations. Afin d'y pallier, un groupe de travail réunissant des représentants de la Mairie, des associations et de la RATP devrait être mis en place. Ce groupe de travail se réunirait à intervalle régulier dès la phase études pour que les informations projet puis chantier puissent être connues de tous et bien coordonnées. Il prendrait également en compte les projets connexes tel que le pôle gare et l'entrée ouest de la gare.

Il faut par ailleurs noter que **le contour de cette enquête est fort peu différent de celle menée en 2018**. En effet seule la voie 4T a été supprimée entre les deux définition de projet. Cela explique les observations récurrentes faites par le public. Il n'y a pas de remarques vraiment nouvelles par rapport à 2018.

Certaines observations recueillies auprès du public et dans une moindre mesure auprès des associations sont parfois à la limite du contour de cette enquête. Néanmoins, compte tenu de leur importance manifeste pour le public, nous avons choisi de les prendre en compte. En effet deux points ont été particulièrement soulignés, et un troisième soulevé par la Mairie :

- **Les émissions sonores, lumineuses et vibratoires**

Elles sont dues à l'utilisation et au stationnement des rames, surtout la nuit (85 observations/102) :

Certaines rames sont laissées stationnées sous tension, tout éclairage et équipements en fonction toute la nuit. **Cette situation n'est pas acceptable** et devra être corrigée maintenant, pendant et après les travaux,

Cette situation est très surprenante car le positionnement environnemental de la RATP sur ce thème est le suivant :

*Le groupe RATP est engagé de longue date en faveur de la réduction de l'empreinte carbone de ses activités. **Qu'il s'agisse de ses biens immobiliers, de ses matériels roulants ou de ses infrastructures ferroviaires, l'entreprise œuvre sans relâche pour réduire sa consommation d'énergie** et proposer aux villes des solutions toujours plus durables et respectueuses de l'environnement, grâce à des engagements concrets*

Et sa politique RSE :

La RATP s'engage chaque jour pour une meilleure qualité de ville

De plus les résultats l'étude des émissions sonores par le nouveau faisceau de remisage conclut à une amélioration de la situation (p.511).

Ce point est fortement contesté par les associations et il devra être revu avec elles.

La mise en place de solutions existantes (rails soudés pour éviter le choc roue/intervalle de dilatation, dispositifs de diminution de bruit sur les appareils de voie...) devra être étudiée.

La vitesse des rames est souvent excessive vis-à-vis de la génération d'émissions sonores : la limitation de vitesse associée au passage sur certains appareils de voie devra être réétudiée pour l'ensemble de la circulation en gare.

- **L'entrée Ouest de la gare par la route de Limours,**

Cette nouvelle entrée est demandée depuis plus de 20 ans selon les associations. Elle permet de gagner plusieurs minutes pour l'accès à la gare des habitants des quartiers sud. Les études ont été lancées , un plan apparait dans l'étude d'impact, cette petite opération est à finaliser au plus tôt, indépendamment de la réalisation des voies de garage.

- **L'interface avec le projet « pôle gare »**

Les deux projets sont actuellement conduits en parallèle, avec des calendriers différents. La cohérence des études/travaux avec le projet voies de garage devra être évoquée lors des réunions du groupe de travail.

4. AVIS MOTIVE

Compte tenu des éléments ci-dessus, je formule un **AVIS FAVORABLE** à la création de voies de garage dans la définition du dossier technique de l'enquête avec trois réserves et deux recommandations.

Je formule les **réserves** suivantes :

- Un groupe de travail RATP/Mairie/Associations devra être mis en place depuis le début des études et jusqu'à la mise en exploitation des voies, notamment pour l'analyse des propositions alternatives des associations,
- Les mesures **d'exploitation** permettant de limiter ou de supprimer, de jour comme de nuit, les émissions sonores associées au déplacement des rames et à leur maintien sous tension devront être mise en œuvre dès maintenant,
- Le résultat des **essais** et des **études** associées aux émissions sonores devra être conforté en concertation avec les associations. Les études détaillées devront rechercher la faisabilité de tout dispositif de limitation de bruit.

Je formule la **recommandation** suivante :

- Les travaux de réalisation d'un accès ouest de la gare devront être lancés au plus tôt, indépendamment de la création des voies de garage.

Le Chesnay, le 15 avril 2024

Yves Bourrut Lacouture
Commissaire Enquêteur

