Approbation par le STIF du projet RATP

La RATP a présenté le 22 mars son projet pour la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse au Conseil d'Administration du STIF, donneur d'ordre de la RATP.

Le STIF a « Approuvé » le projet présenté par la RATP.

Nous regrettons cette décision et aurons l'occasion de revenir dessus dans les prochains jours.

lien vers le document sur site du STIF
20170322 – Délibération ph2 – n144d-stremy

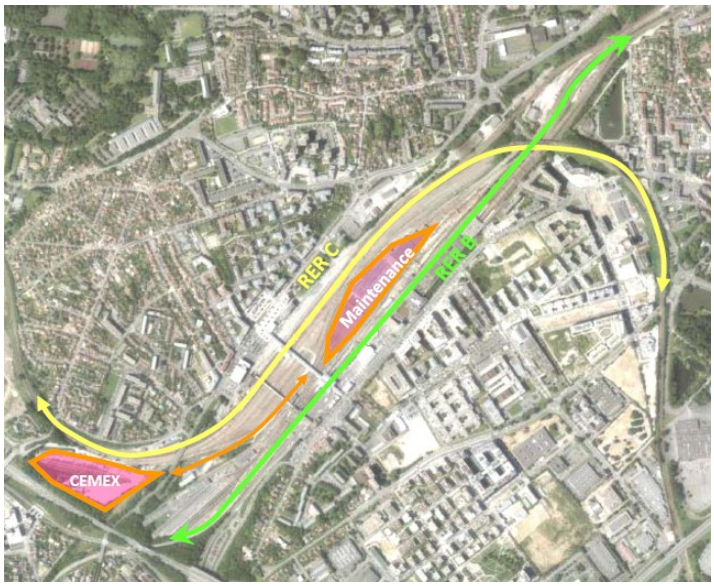
Elements dossier ainsi approuvés :

- ***Abandon de la phase 3 ,*** *c'est-à-dire l' « hypothèse d'un tiroir de retournement en arrière-gare (rue de Limours) »*
- ***Abandon de la voie 12*** *dans la phase 2,*

MAIS AUSSI, malheureusement,

- ***Approbation de tout le reste du schéma,*** *avec la création à Saint-Rémy des* ***nouvelles voies 6, 8, 10 et 4T*** *(prolongation) de la* ***phase 2.***

Rationaliser Massy pour le futur



Pourquoi ne pas se pencher sur cette question de façon globale dès maintenant ?

Rationaliser Massy pour le futur, pourquoi est-ce nécessaire?

- La ligne au Nord de Massy est saturée et cela provoque un problème de charge notamment sur les missions Saint-Rémy.
- Les communications entre le faisceau de garage et le reste du site de Massy-Palaiseau (atelier, machine à laver et quais) sont très contraintes sur ce site. Il faut dire que ces zones « immobiles » se trouvent au milieu des flux des lignes RER B et RER C (Cf. image).
- Pour fiabiliser la ligne au Nord de Massy qui couvre le gros de la demande des voyageurs, il faut ajouter des voies de garages sur le sites. Cela renforcera la capacité à renvoyer des trains vers le Nord, Bourg-la-Reine étant appelée à devenir le métronome de la ligne vers Paris.
- Enfin, il faut tenir compte de l'arrivée d'Interconnexions :
    - A Massy : Grand Paris ligne 18, Tram-Train Versailles/Evry, en plus des RER B, RERC, TGV et TCSP/Bus;
    - Au nord, la ligne 15 sud à Arcueil-Cachan et le tramway T10 à Croix de Berny;
    - Au sud, à Orsay-le-Guichet avec le projet de liaison plateau / vallée.

Le déplacement sur la réserve foncière 'RER-B' occupée par la CEMEX du centre de maintenance, qu'il faut adapter aussi pour le futur matériel, permettrait à moyen-long terme de libérer cette enclave. Dès lors, cette ancienne enclave du site pourrait accueilli une forte réserve de trains (plus d'une dizaine) dédiés au flux, et ainsi répondre rapidement aux besoins vers le Nord et le Sud.

Avantages:

- Flux facilité pour le renvoi des trains vers le SUD
- Possibilités supplémentaires de renvois rapides vers le NORD
- Proximité du tronçon central facilitant la gestion des situations perturbée
- Proximité de la maintenance
- Lieu de prise de poste central

Synthèse de la réunion publique RATP-STIF 13-09-2016

Cliquer pour lire ou télécharger la: Synthèse de la réunion publique RATP-STIF du 13-09-2016

(Synthèse rédigée par le Comité du Collectif)

Autres liens :

- Sur le site de la municipalité :
  - La Présentation avec ses annexes
  - Les Minutes de la réunion
- Articles à l'issue de la réunion (voir aussi en bas de ce lien)

Réunion Publique du 13-09-2016

Forte participation et mobilisation dans une salle Jean Racine bien remplie.



Nous ne pouvons que nous féliciter que les personnes, ainsi que les associations concernées, soient venues en nombre ce soir-là pour s'informer sur l'avancement du projet et exprimer leurs points de vue et leurs questions.

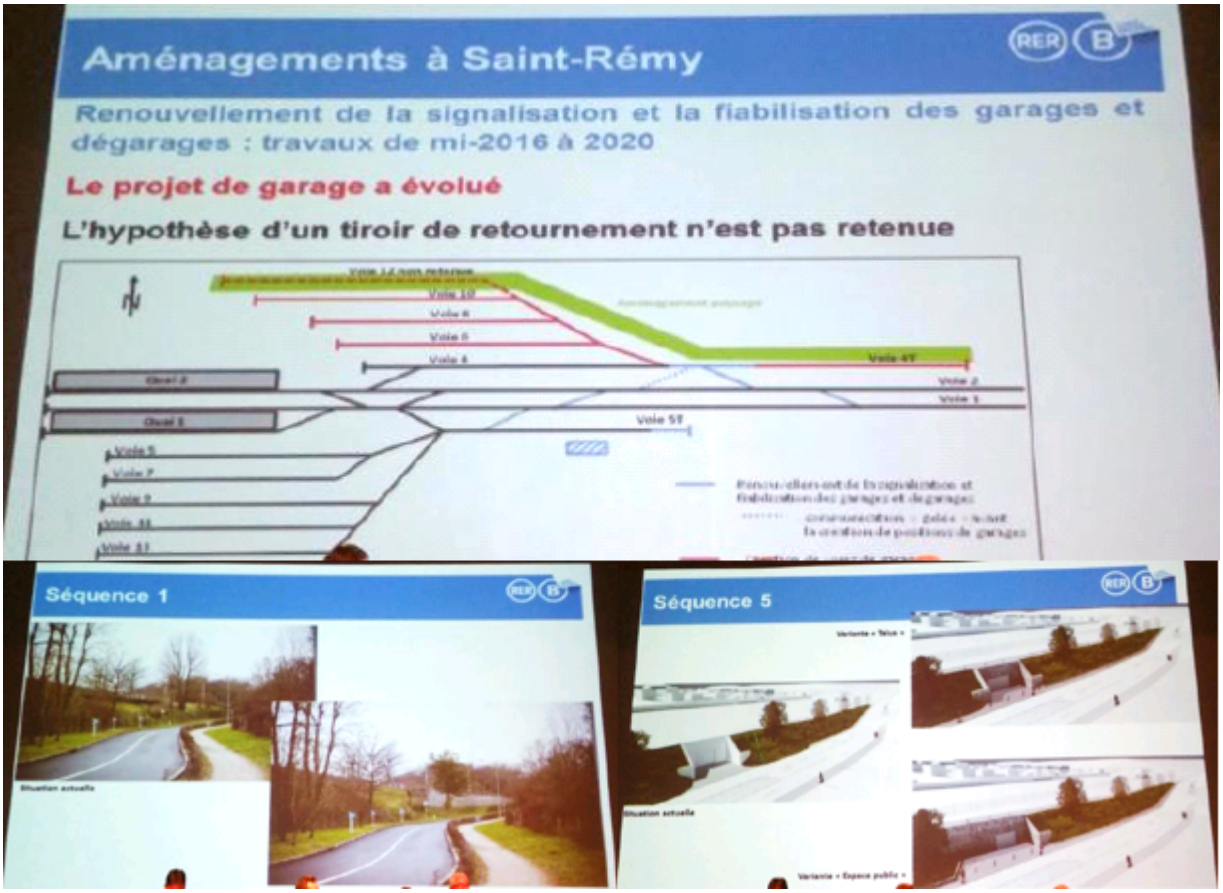
Au Collectif, nous n'avons pas été satisfaits des réponses de la RATP et du STIF sur l'inutilité des voies de garage toujours en trop (n°10 et n°4T), sur la limitation des nuisances actuelles déjà trop importantes et futures, sur les dégradations du centre-ville et l'insertion paysagère présentée du projet.
Nous avons été aussi très déçus par les explications concernant le site de MASSY.

Donc, la mobilisation doit continuer.

Contenu

1. Quelques points forts de cette Réunion Publique
2. [ps2id url='#des' offset= »]Désaccord sur les nouvelles voies[/ps2id]
3. Au sujet de Massy
4. Au sujet de l'insertion paysagère
5. Conclusion

6. [ps2id url=’#comp’ offset= »]Infos complémentaires [/ps2id] et liens vers la présentation, les « minutes » et articles parus



1. Quelques points forts de cette Réunion Publique :

1. **Phase 3 : abandonnée –** Enfin ! Ce tiroir de de retournement en arrière gare est définitivement abandonné. A ce sujet, l'EPAC a proposé que la RATP cède gratuitement ces terrains à la commune. En effet, cela permettrait au « Parc » de matérialiser la « porte d'entrée du Parc Naturel », avec une Maison d'écomobilité comme le rappelle l'Union des Amis du Parc (UAPNR). A suivre.
2. **Voie de garage 12 : abandonnée** – Enfin !
3. **Voie de garage 10 : TOUJOURS là**, mais subordonnée aux études du Comité de Pôle, notamment pour prendre en compte l'éventualité de la création d'un parking semi enterré face à l'espace Jean Racine. C'est une avancée, mais encore une fois, **ces voies en plus du côté de la rue Ditte ne sont là que pour garer les trains d'Orsay à Saint-Rémy au lieu de MASSY** (Cf. plus bas)**.**
4. **Voie de garage 4T : TOUJOURS là !** Soi-disant toujours essentielle pour l'exploitation de la gare et même de toute la ligne RER B. Personne n'a été convaincu (Cf. plus bas). Quant à l'insertion présentée par

l'architecte, nous sommes très sceptiques à la vue des sections 'dessinées' et des simulations « 3D » sans trains ! (Cf. plus bas)

5. Petite amélioration, la RATP s'engage à rouvrir l'accès dit « ouest » (côté route de Limours) pour les quartiers au sud de la gare. Ce n'est pas trop tôt ! Au passage, le quartier Sud-Est demande une passerelle au-dessus des voies pour raccorder les quartiers de Moc-Souris et de la Guiéterie au centre-ville.
6. Enfin, **beaucoup de plaintes** exprimées en direct par des riverains déjà gênés au quotidien et ENCORE plus depuis le début des travaux. On appréciera donc l'ironie de l'annonce par la RATP qu'après les quelques travaux de cet été, les vraies choses allaient pouvoir entrer dans une phase plus importante en Octobre !

2. [ps2id id='des' target='desacc'/]Désaccord sur les nouvelles voies :

Pour revenir sur la justification des nouvelles voies « en trop » pour nous, la RATP a prétexté que la gare de Saint-Rémy est capitale pour toute la ligne. Saint-Rémy cadencerait tout le trafic. Remettons les pendules à l'heure et ne renversons pas les choses:

- Saint-Rémy c'est ¼ des départs ! 1 train toutes les 12 min.
- actuellement c'est surtout le tunnel du Châtelet, saturé à 1 RER-B toutes les 3 min, qui impose la cadence.
- c'est le projet de la RATP qui transformera la gare du Parc Naturel en mini-Massy et en centre de pilotage de la ligne !
- Enfin, comme l'a rappelé le CoURB, depuis la mise en place du glissement de conducteur, avec une rame de réserve, les retards au départ sont très rares.

Retour en haut de page

massy

3. Au sujet de MASSY :

Rappelons encore que ces voies en plus du côté de la rue Ditte ne sont là que

pour garer les trains d'Orsay à Saint-Rémy au lieu de MASSY.
A la question du CoURB sur les études de réaménagement de Massy pour traiter le problème à sa racine, la RATP a prétexté un problème de temporalité. En gros, Saint-Rémy c'est possible maintenant, Massy c'est compliqué et donc c'est pour plus tard.

Aucune étude présentée sur l'optimisation de Massy, en réutilisant la zone de la CEMEX, et en tenant compte de tous les besoins (voies pour le Sud) et de toutes les données du problème (nouveau matériel).

Retour en haut de page

l'insertion

4. Au sujet de l'insertion paysagère

Les schémas d'insertion paysagère présentés sont-ils satisfaisants ? Nous avons vu des schémas bien présentés mais beaucoup de remarques ont été faites.

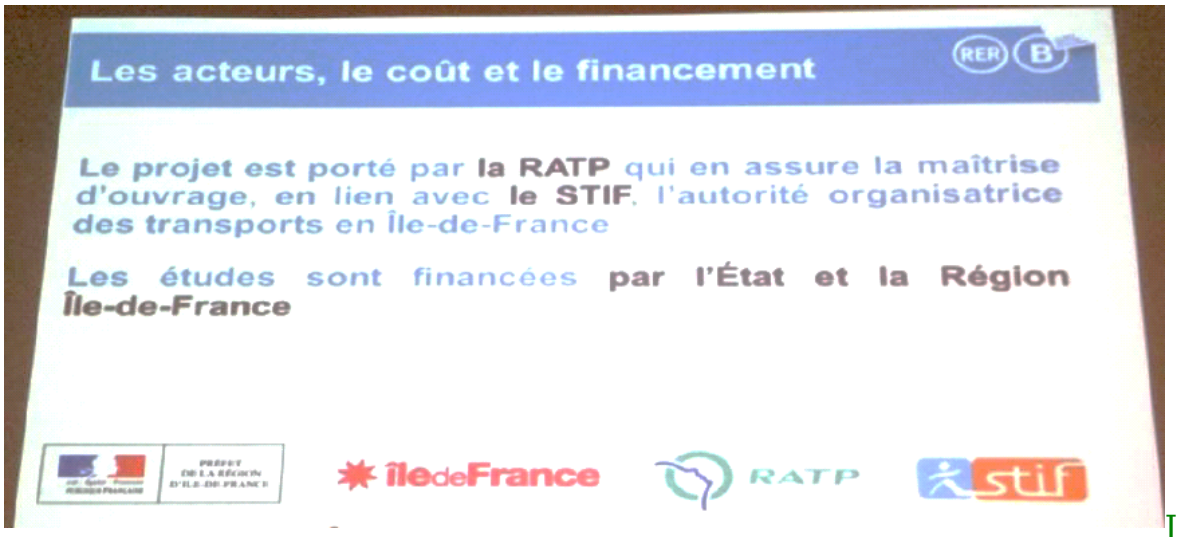
- Les simulations 3D ne montraient aucun train.
- Les croquis d'architecte ne montraient que des sections anodines de train, masquant l'effet de la vue du train dans sa longueur totale.
- De plus, sur ces croquis, les trains étaient de la génération actuelle, pas future à double étage.
- Les murs présentés n'arrêteront pas le bruit car pas assez hauts.

Voila quelques raisons, parmi d'autres, pour lesquelles cette présentation ne nous a pas rassurés.

Retour en haut de page

conclusion

5. En Conclusion,



La Ville de Saint-Rémy a payé une étude à Rail-Concept qui a démontré la contre-productivité de la phase 3 et imposé son abandon. L'UAPNR a même rappelé la convergence des conclusions de cette étude avec l'amendement proposé en 2015 par Mme Pécresse.

Aurait-il fallu que Saint-Rémy paye aussi **une étude sur le site de Massy pour que le travail soit fait de façon exhaustive et indépendante** et démontrer qu'on peut faire mieux que ce projet à Saint-Rémy ?

Retour en haut de page

---

6. [ps2id id='comp' target= »/]INFOS COMPLEMENTAIRES

Concernant les échéances

- Les décisions du STIF devraient intervenir en **Décembre 2016** et non plus en Octobre, sachant qu'il est acté depuis Juillet que les futurs trains de la ligne B seront à l'horizon 2025 à deux étages.
- Attention : une fois la décision prise, contrairement à ce qu'on pourrait penser, le schéma sera fixé. En effet, il y aura après une enquête publique, mais **rien à voir avec une enquête d'utilité publique**. C'est juste une enquête soumise au code de l'environnement qui est publiée. C'est à dire que si le STIF décide de faire le projet, il se fera. Seuls quelques aménagements environnementaux supplémentaires pourraient

être convenus suite à cette enquête.
- Les travaux de la phase 2 auraient lieu entre 2020 et 2022, la période 2017-2020 ayant pour but de réaliser les avant-projets puis de lancer les consultations auprès des entreprises de travaux.

Autres liens :

- Sur le site de la municipalité :
  - La Présentation avec ses annexes
  - Les Minutes de la réunion
- Articles dans la Presse : Le Parisien , Toutes les nouvelles 21/09/2016
- Pour rappel, l'avis du collectif publié le 18/06
- Synthèse finale du Collectif du 11/10/2016

Retour en haut de page

Amendement de Mme Pécresse en juillet-2015

L'amendement proposé par Mme Pécresse en juillet-2015 prenait clairement position sur les projets de la RATP à Saint-Rémy.

> *Il est également judicieux que le nombre de nouvelles voies de stockage soit **limité à 2 au plus** et initié seulement une fois que le gabarit des nouvelles rames sera connu lors de la décision de leur renouvellement.*

En tant que membre du STIF, mais à l'époque dans l'opposition, elle avait proposé l'amendement suivant :
Conseil-du-stif-8-juillet-2015-amdt-rer-b-sud

Cet amendement ne fut malheureusement pas retenu dans la décision du STIF de

juillet-2015. Le Président de l'époque était Mr J.P.Huchon.

En juillet-2016, le collectif a de nouveau écrit à Mme V.Pécresse, désormais Présidente du STIF.
Lettre du Collectif 2016-07-13 à Mme Pécresse

Nous y soulignons notamment l'importance, plutôt que de réaliser des opérations à portée limitée, de **repenser l'aménagement des centres névralgiques comme Massy** pour coordonner les différents études (le tronçon Orsay / Massy qui nous concerne, le tronçon sud Paris / Massy, le « Grand-PAris » avec le développement du plateau de Saclay et l'interconnexion des lignes 15 et 18).

Mise-à-jour : La Réponse reçue le 07 Septembre 2016 ne nous rassure malheureusement pas complètement (cliquer sur le lien reponse-stif-20160907)

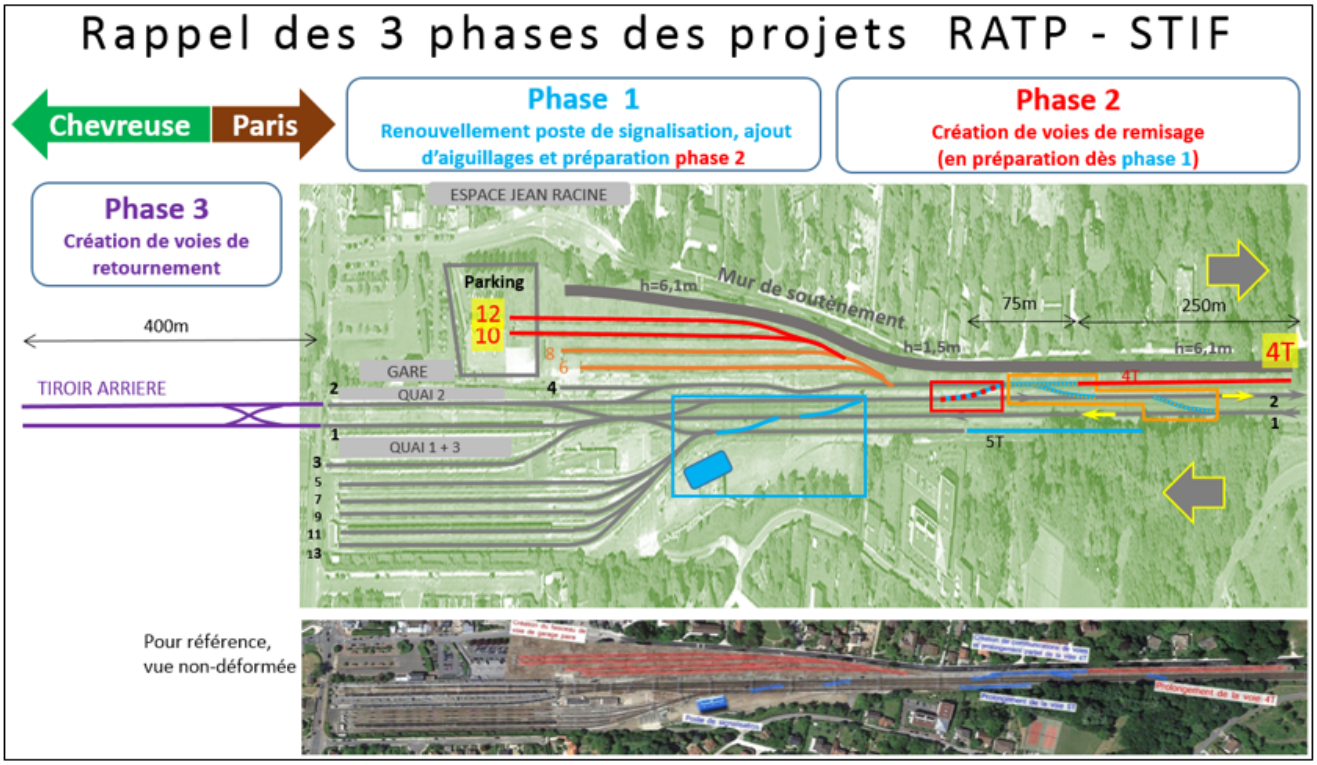
Nous continuons donc nos efforts pour tenter d'expliquer nos positions et les faire prendre en compte.

Réunion Publique organisée par le Collectif – 14-juin-2016

Le Collectif a tenu sa réunion publique le 14-juin pour revenir sur l'historique des 18 derniers mois et les détails des projets de la RATP.



Cette réunion a été l'occasion de consolider l'avis sur ces projets comme suit:



- **Phase 1**
  - Accord pour le prolongement de la voie 5T, le renouvellement du poste de signalisation redimensionné au plus juste
  - Demande d'abandon de la prédisposition à la voie 4T
- **Phase 2**
  - Limiter l'ajout de nouvelles voies à 2 : voies 6 et 8
  - Refus des voies **10**, **12** et **4T** qui limitent les possibilités d'aménagement de la gare et engendrent des impacts environnementaux lourds sans bénéfices pour le tronçon Orsay-sud
  - Etudier le réaménagement du site de Massy comme préconisé dans le Schéma Directeur RERB-sud et en utilisant la réserve foncière de la SNCF occupée par la CEMEX
  - Geler les travaux en attendant les conclusions de l'étude de pôle pour le réaménagement des alentours de la gare qui vient juste de débuter
- **Phase 3** (tiroir de retournement 'arrière-gare', à l'ouest de la RD938)

- Demande d'abandon définitif et officiel par le STIF de cette phase 3

Suite à cette réunion, le Collectif a proposé que ces positions soient débattues au prochain Conseil Municipal.

Notons enfin que la participation à cette réunion des Saint Rémois et des habitants des communes proches fut nombreuse (une centaine de personnes), montrant l'attention et la mobilisation des gens sur ce sujet.

Vous trouverez sous les liens suivants les présentations.

- Format PDF, sans animations : 20160614-RERB-Saint-Rémy-mp
- format Powerpoint avec animations : 20160614-RERB-Saint-Rémy-mr

---

Le Collectif remercie les associations membres, locales et régionales, et tous les membres individuels pour leur soutien,

et plus particulièrement les associations ci-dessous pour leur précieuse contribution à l'organisation de cette réunion :

- COURB (association des usagers du RERB)
- Ensemble pour un autre coeur de ville à Saint-Rémy
- Les Habitants de Beauséjour
- Mieux se déplacer à bicyclette
- Quartier du Petit Chevincourt
- UAP (Union des Amis du Parc Naturel Régional de Chevreuse)
- Vivre les Hauts de Saint-Rémy

Le Collectif remercie également tous les Experts qui nous ont permis de mieux comprendre ce projet, d'en identifier les impacts et les alternatives possibles aux parties les plus problématiques.

Combien de voies de garages à Saint-Rémy ?

A ce jour, la RATP travaille toujours sur son projet d'implanter des voies de garage supplémentaires sur la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Au total le projet prévoit toujours au moins 5 nouvelles voies.
En effet, même dans des hypothèses réduites,…

- sans phase 3 derrière la route de Limours
- sans voie de garage n°12 amenant un énorme mur de soutènement
- mais avec la voie 4T de retournement allant jusqu'au n°49 de la rue Ditte (rond-point avec l'avenue de la Guiterie)
- et avec les nouvelles voies 4, 6, 8 et 10,

…ce projet impose toujours au moins 5 nouvelles voies, ce qui transformera de fait Saint-Rémy en grande annexe de la gare de stockage de Massy.

Ce déport ne servira en rien les intérêts du Parc Naturel, ni ceux du tronçon terminus de la ligne B (Saint-Rémy/Orsay), car à ce jour **le besoin présenté pour les voyageurs de ce tronçon n'est que d' 1 seul train supplémentaire**.
Les 4 autres trains partiront de Saint-Rémy sans voyageur vers Paris pour commencer leur mission commerciale à Orsay.

Rien ne justifie de rajouter ces 5 nouvelles voies au détriment de l'espace protégé qu'est le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, l'un des rares poumons verts de l'Ile-de-France.
Rien ne montre que tout n'a pas été regardé sur les autres sites plus urbains, notamment Massy, même à moyen terme.

Le COLLECTIF s'en est exprimé dans le courrier ci-dessous à la Municipalité, au STIF et à la RATP, en insistant sur un maximum de 2 voies supplémentaires (voies 6 et 8), ceci sous condition de démonstration du besoin.
Les 3 autres pourront toujours attendre la mise en place de solutions ailleurs, SI elles sont vraiment indispensables**.**

2016-03-21 CPGSR Lettre à MairieSRLC+STIF+RATP

Rapport de Contre-Expertise du projet

Le **rapport de contre-expertise** (Rapport Final de « **Rail-Concept**«) commandée par la Mairie est désormais publié sur le site de la municipalité (page sur le projet RATP).



Comme nous le supposions, les analystes ont souligné les incertitudes dans les hypothèses de départ pour les Phases 1 & 2, et démontré la contre-productivité de la Phase 3.

Finalement, les résultats de cette contre-expertise de Rail-Concept confirment nos premiers ressentis et proposent de nouvelles pistes d'optimisation. C'est donc pour nous un point positif et ce rapport est un élément important pour toute demande relative à ce projet.

De plus, les **Conclusions de la Mairie sur l'étude** sont aussi publiées sur le même site et nous en retenons notamment **les points plus bas**.

Le Collectif se réjouit de la position que la Municipalité y affiche, sachant qu'il est d'autant plus important de geler la phase 1 pour pouvoir y intégrer les besoins d'aménagement des abords de gare (Comité de pôle) et les propositions mentionnées par Rail Concept dans sa contre-expertise.

MAIS… l'incertitude demeure sur le gel de cette phase 1 dans les temps car il semble que seule une décision rapide de la nouvelle Présidente du STIF (Valérie Pécresse) puisse stopper la « machine » et permettre une remise à plat du projet.

En attendant cette prise de conscience et décision par le STIF, seul le refus par la Mairie des « Arrêtés de Voiries » semble envisageable pour bloquer et freiner cette « machine ». La « machine » a en effet prévu de démarrer les travaux de cette phase 1 au printemps 2016.

> *Extrait des **Conclusions de la Mairie sur l'étude** :*
>
> *Au vu de l'étude réalisée par RAIL-CONCEPT, il est urgent de poser les problèmes dans le bon ordre et objectivement :*
>
> *− déterminer quelle offre de transport est à développer pour couvrir quel besoin*
>
> *− décider si un éventuel renfort de cette offre doit être traité par une augmentation de la fréquence ou de la capacité de transport des rames, ce qui n'a pas du tout les mêmes conséquences : le gabarit des futurs matériels est déterminant pour les dimensions des quais et des voies ainsi que le positionnement des matériels de voies et de la signalisation*
>
> *− ne pas créer des infrastructures nouvelles dont la nécessité n'est pas avérée.*
>
> *En d'autres termes, **ne pas mettre la charrue avant les bœufs et ne pas placer ainsi les décideurs devant des faits accomplis !***

Concrètement, il faut :

*• **Geler les travaux de phase 1** qui empêcheraient de prendre en considération les recommandations d'optimisation de Rail Concept ou préempteraient le futur plan de voies à approuver en phase 2.*

*• **Remettre à plat le projet de phase 2** afin qu'il intègre à la fois les préconisations d'optimisation de Rail Concept, les résultats de l'étude concernant le renforcement de l'offre de transport et les décisions à prendre en 2016 sur le renouvellement du matériel roulant.*

*• **Définitivement abandonner la phase 3** et économiser ainsi 50 M€ tout en évitant les effets détestables sur l'environnement du tiroir de retournement.*

Le budget correspondant devrait être ré-alloué à des travaux directement profitables aux usagers de la gare.

78actu parle du projet

78actu parle du projet de la RATP pour Saint-Rémy-lès-Chevreuse.
78actu c'est « Toutes les Nouvelles », » Le courrier des Yvelines », « Le courrier de Mantes » et « Côté Yvelines »



Saint-Rémy-lès-Chevreuse

Source : *Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Le projet d'extension de la gare très contesté Article paru dans 78actu*

Cet article sur la Gare de Saint Rémy explique l'avancement du dossier.
A noter, que comme l'indique déjà l'analyse des riverains du RER B Robinson, le trafic de la ligne ne pourra pas être amélioré par aucune action en bout de ligne tant que la portion [Chatelet – Gare du Nord] sera saturée.
Le problème est le même à Robinson où la RATP impose également des projets d'extension très importants (Cf. Lettre-Ouverte du CARRRO)

Le-Parisien parle de la RATP

Article paru le 8-décembre 2015 dans « Le Parisien »


Saint-Rémy-lès-Chevreuse : les élus contestent l'agrandissement de la gare RER

Laurent Mansart | 08 Déc. 2015, 19h00 | MAJ : 08 Déc. 2015, 20h08

Saint-Rémy-lès-Chevreuse, ce mardi. Les élus se sont réunis autour de la maire (DVD) Agathe Becker (au centre) afin de montrer leur désapprobation au projet d'agrandissement de la gare par la RATP. (LP/L. Mt.)

« Saint-Remy dit non au projet RATP ». Dépliée pour la première fois ce mardi par une dizaine d'élus de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, dont le maire (DVD) Agathe Becker, la banderole sera tendue au-dessus de la route passant non loin de la mairie.

Article dans Le-Parisien sur Saint-Rémy et la RATP

Le Parisien a publié un article sur la position de la municipalité de Saint-Rémy et le projet RATP actuel. L'avis de la RATP est aussi évoqué.

Des réactions se font déjà lire chez nos membres (voir notamment les remarques publiées par l'association 'Petit-Chevincourt').

L'élément le plus étonnant est l'avis annoncé de la **RATP qui *« …espère avec ces voies de garages…doubler le trafic en passant de 5 trains à 10 trains par heures »*.**

Cela surprend le Collectif et nous fait craindre que les lecteurs du Parisien se méprennent sur ce projet et ses objectifs. **Nous souhaitons connaitre l'origine de cette affirmation**.

Jusque là RATP n'a pas expliqué que ces voies serviront à doubler la fréquence du trafic. Et dans ce cas, sur quel tronçon, comment, pourquoi, quelles alternatives envisagées ?

Bien au contraire, jusqu'à présent, la RATP nous a présenté un besoin de garer 10 Rames(*) supplémentaires à Saint-Rémy dont 8 partiront **à vide** jusqu'à Orsay.
Nulle part la proposition de doublement de fréquence entre Saint-Rémy et Orsay n'a été exprimée par la RATP ni par le STIF.
Pourquoi la doubler quand le trafic enregistré est l'un des plus faibles (en 2014 la fréquentation sur le RER B sur le tronçon Saint-Rémy – Palaiseau reste inférieure à 4%)? Quelle perspective d'augmentation dans la zone inscrite du Parc Naturel dont la densification de population et l'urbanisation est forcément limitée?

Le problème semble situé en aval vers Paris, ou la RATP a déjà du mal à tenir ses objectifs dans le tunnel du Châtelet.

Et pour cela, des trains à double étages permettraient de dé-saturer le réseau.

On parle d'un projet de plus de 100.000.000 Euros quand même !

(*) Les voies de garage accueillent des trains à double rame. 5 nouvelles voies pour 5 trains doubles et donc pour 10 rames supplémentaires.