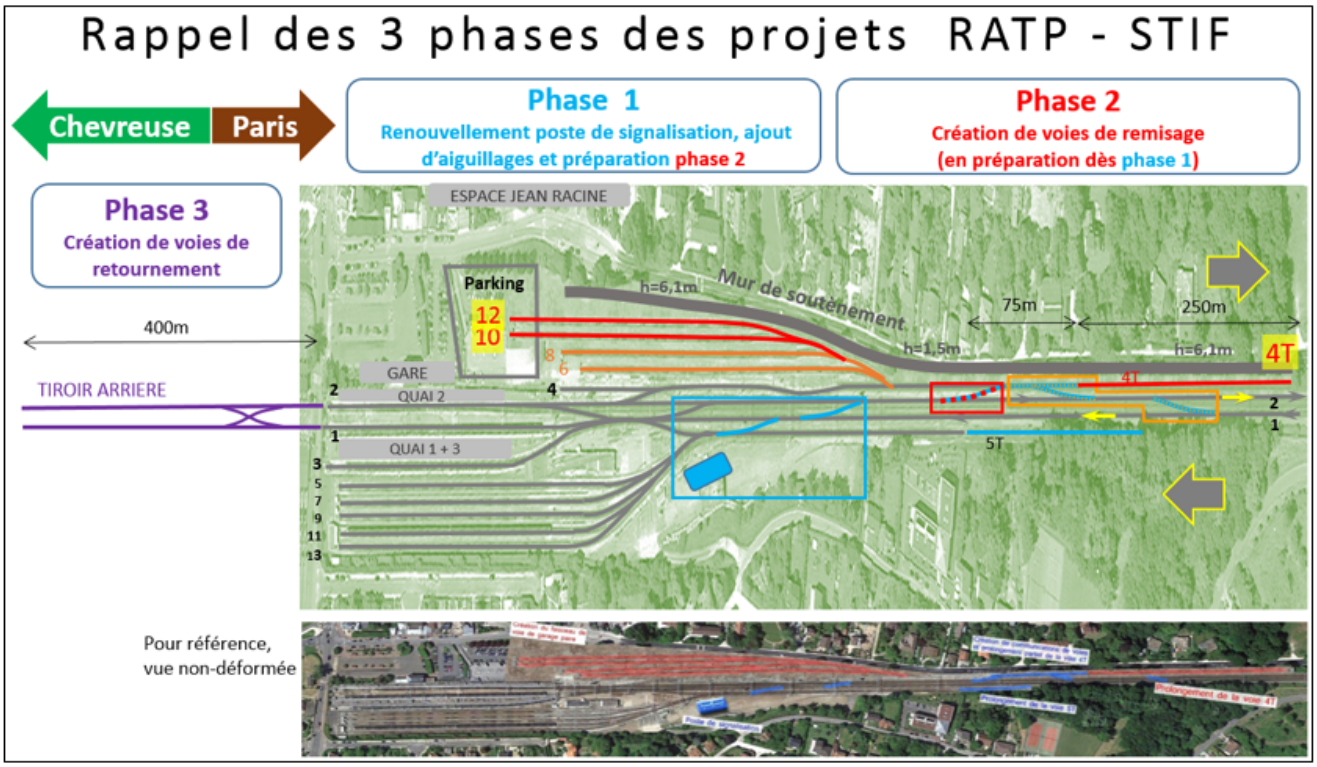
Réunion Publique organisée par le Collectif – 14-juin-2016

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.

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.

L'avis du Collectif sur le projet RATP

[Voir aussi **L'avis consolidé en réunion publique du 14-06-2016**]

La Phase 1 est :

- telle la charrue mise avant les bœufs !
  La phase 1 est dépendante du futur plan de voies qui résultera de la phase 2
- fondée sur des sables mouvants !
  Les aménagements reposent sur des hypothèses relevant de décisions non encore prises (futur matériel roulant, future offre de transport)
- Une preuve de saucissonnage afin de soustraire l'ensemble des aménagements à une étude d'impact

La Phase 2 est à revoir sur la base :

- D'une justification étayée du besoin de 10 nouvelles positions non commerciales à Saint-Rémy
- D'une prise en compte de la Charte du Parc de la Haute Vallée de Chevreuse
- Des résultats d'une analyse d'impacts globale restant à mener

Par exemple, le bruit n'est pas un sujet de préoccupation pour la RATP :

http://polegaresaintremy.fr/cms1/wp-content/uploads/2017/09/garage-du-train-voie4-11-09-2017.m4v
(Voir aussi les liens suivants :SR Départ Train -côté Nord et SR Départ Train -côté Sud)

- Des risques de dépréciation immobilière sur les quartiers riverains
- Des conclusions de l'expertise de Rail Concept
- Des besoins identifiés dans le cadre du projet de pôle d'échange de la gare de Saint-Rémy
- Des décisions prises en 2016 concernant le futur matériel roulant et la future offre de transport
- Du contexte économique

La Phase 3, d'un coût estimé à 50 M€, est à abandonner définitivement !
La Phase 3 :

- N'a pas de sens pour une gare qui comprend déjà
    - trois quais d'embarquement / débarquement
    - une fréquence de passage plus faible que celle du métro parisien.
- Va à l'encontre de recommandations d'experts du ferroviaire pour ces situations d'utilisation des quais en alternance (Cf. recommandations de l'Ecole Polytechnique de Lausanne dans son audit 2015 en page 49 §4.10)
- Occasionnerait un délai supplémentaire d'exploitation alors que la régularité au départ de Saint-Rémy s'est déjà améliorée cette année, grâce à des mesures simples et peu onéreuses (augmentation du nombre de trains en réserve, application d'un glissement de 1 au départ, i.e. c'est l'avant dernier train arrivé, et non le dernier, qui repart)
- nécessiterait de recasser les récents butoirs sécurisés situés en bout de voies,
- poserait le problème de croisement avec la RD 938 extrêmement fréquentée,
- se trouverait dans le périmètre du site historique du domaine de Coubertin.