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)

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'Autorité Environnementale : un site à surveiller de très très près

L'Autorité Environnementale (partie du CGEDD) interviendra officiellement dès « saisie » officielle du dossier. A ce moment, il sera important de lui transmettre tous les éléments pertinents à ce dossier.

Il faut donc surveiller ce site pour pouvoir réagir dès le dépôt d'un dossier par la RATP.

- Les saisines de l'AE

Les décisions au 'cas-par-cas'

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.