

RESULTATS DE LA CONTRE-EXPERTISE CONFIEE A RAIL CONCEPT PAR SAINT REMY-LES-CHEVREUSE SUR LES PROJETS RATP

Rappel du contexte

Le Schéma Directeur de la ligne RER B Sud adopté le 10/07/2013 par le Syndicat des Transports Parisiens (STIF) prévoit plus de 100 M€ de travaux sur la gare de St Rémy-lès-Chevreuse considérée comme stratégique or ces aménagements aboutiraient à :

- transformer notre station RER en une véritable gare de triage avec 10 positions de stationnement supplémentaires,
- des murs de soutènement de plus de 5 m de haut,
- un franchissement de la RD 938 pour créer un tiroir de retournement provoquant un maximum de perturbations pour la circulation routière en plein centre-ville et aboutissant à parquer des trains à proximité du Domaine de Coubertin.

S'il était mis en œuvre sans amendement, ce schéma entraînerait à l'horizon 2020-22 une véritable défiguration de notre ville située en site inscrit de la Vallée de Chevreuse¹.

Or à ce jour la RATP ne sait toujours pas :

- ✓ quel renforcement d'offre de transport elle vise dans les années à venir, notamment en extrémité sud du RER B : les aménagements en question sont censés répondre à une amélioration de cette offre sans que l'on sache pour combien de voyageurs² ;
- ✓ quels matériels (longs à 1 niveau ou courts à 2 niveaux) elle va acquérir, or ce choix est absolument structurant :
 - l'offre peut en effet être renforcée par la multiplication des trains ou par l'augmentation de capacité de chacun d'eux, or les conséquences ne sont pas les mêmes sur les infrastructures³,
 - ne connaissant pas les caractéristiques de ses futurs matériels, la RATP retient systématiquement les longueurs maximales pour les quais et les faisceaux de garage, ce qui induit là encore des coûts et des nuisances supplémentaires.

Malgré l'intervention de Valérie PECRESSE (voir infra) le conseil d'administration du STIF a validé le 08/07/15 la phase 1 du schéma qui consacre notamment l'allongement partiel ou total de voies existantes pour en faire des positions de garage supplémentaires ; la validation de la phase 2, avec 10 positions de garage supplémentaires à St Rémy, interviendra au 2^{ème} trimestre 2016.

Face à ces menaces la Ville de St Rémy a confié une contre-expertise à RAIL CONCEPT, consultant ferroviaire spécialisé ; il a remis son rapport final le 28/12/15 et les principales conclusions qu'en tire la municipalité sont résumées ci-après.

¹ Arrêté n° 5561, du 08/11/1973. Il y a également 2 monuments historiques (Château de Vaugien et Domaine de Coubertin) ainsi que 2 ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) à proximité de notre gare RER.

² Il est parfois question d'un « doublement de la fréquence des trains » sans plus de précisions ...

³ La multiplication des trains est limitée par le tunnel Chatelet-Gare du Nord qui forme en tout état de cause un goulet d'étranglement.

Des procédures à surveiller de très près (§ 3.2 et 8 du rapport)

La RATP est dispensée de toute formalité préalable au titre du code de l'urbanisme, mais elle est pleinement soumise aux dispositions du code de l'environnement, notamment à ses articles L122-1 et L123-1, en vertu desquels elle doit présenter une étude d'impact et réaliser une enquête publique conformément aux Directives européennes en vigueur dans ce domaine.

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a relevé¹ que la RATP déposait auprès de lui ses dossiers au fil de l'eau et au cas par cas pour chacune des opérations inscrites au schéma directeur du RER, ce qui empêche de prendre en compte l'ensemble des impacts des opérations inscrites dans ce Schéma et pourrait être interprété comme du saucissonnage par les autorités Européennes chargées de faire respecter la Directive sur l'environnement.

Suite à cette décision du CGEDD, la RATP a retiré le dossier déposé sur St-Rémy pour présenter une étude d'impact dépassant l'approche géographique gare par gare, mais elle n'a apparemment pas renoncé au saucissonnage temporel et financier concernant des phases interdépendantes reposant sur des hypothèses de décisions non encore prises :

- aucune étude d'impact pour la phase 1 alors qu'elle comporte des travaux qui n'auraient pas de raison d'être sans la phase 2 et préempte le schéma de voies de cette dernière,
- étude d'impact uniquement pour la phase 2 (environ 24 M€) sans rien sur les phases 1 (estimée à 33 M€) et 3 (environ 50 M€),
- flou total sur le calendrier de la phase 3 qui comporte les plus lourdes conséquences environnementales et financières.

Aucune véritable démonstration de la nécessité de créer 10 nouvelles positions de garage à St Rémy (§ 4.1 du rapport)

- **Leur recensement est obscurci par des notions de positions** « dérogatoires », « exceptionnelles utilisées » et « raisonnablement utilisables » ; il y en aurait actuellement 149 sur la ligne du RER B, mais ce chiffre est fluctuant suivant les sources ;
- **Le besoin est déterminé par le nombre de trains et est estimé à 155 dans le schéma directeur,**
- **Or la programmation à horizon 2022 est de 169** (incluant 28 positions pour la gare de St Rémy !).

→ Il y aurait donc **une quinzaine de positions de plus que nécessaire**

→ **et une trentaine de positions²** envisagées à Massy et Arcueil dans le schéma directeur ont disparu sans explication des projections à fin décembre 2015, alors que l'argument avancé pour en implanter autant à Saint Rémy est que tous les autres emplacements seraient saturés ou inadéquats.

Les autres contraintes mises en avant pour la création des 10 positions de garage supplémentaires à St-Rémy ne résistent pas non-plus à l'examen :

- Réduire la circulation des trains à vide : tous les trains remisés à St-Rémy, à l'exception d'un seul le matin, arriveront et repartiront à vide ; il n'y aura aucune augmentation de l'offre correspondant à ces positions nouvelles.

¹ A l'occasion du dépôt de dossier relatif aux positions de garage près du terminus de Robinson (Décision du 21/11/14).

² Entre 20 et 24 positions pour Massy envisagées à horizon 2020-25 et 10 positions pour Arcueil (§ 5.4.1 et 5.4.3 du Schéma Directeur).

- Privilégier le stationnement dans les gares équipées de points d'attachement de conducteurs : au lieu de créer de nouveaux points d'attachement là où ils seraient susceptibles de transformer les positions de stationnement « dérogatoires¹ » en positions « raisonnablement utilisables », la RATP préfère visiblement aménager de nouvelles voies ailleurs tout en conservant les positions dites « dérogatoires ».

La RATP étudie actuellement l'hypothèse d'un abandon du projet de voie 12 à St Rémy, mais celle-ci serait totalement superflue, puisqu'elle aboutirait à 12 positions supplémentaires dans cette gare alors que 10 étaient initialement envisagées. La vraie question concerne les voies 10 et 4T : peut-on réduire de 10 à 6 les nouvelles positions de stationnement, ce qui éviterait d'importantes nuisances et des coûts inutiles ? C'est bien ce que suggérerait l'amendement déposé par Valérie PECRESSE au conseil d'administration du STIF du 8 juillet dernier² qui a malheureusement été rejeté.

RAIL CONCEPT confirme qu'un tiroir de retournement serait inutile (§ 5.2 du rapport)

Deux ingénieurs ferroviaires saint-rémois avaient démontré l'année dernière que le tiroir de retournement envisagé avec franchissement de la RD938 était inutile : la fréquence des trains aux heures de pointe est actuellement de 5 trains à l'heure, or même avec 8 trains par heure il n'y avait pas de véritable problème de cisaillement justifiant un tiroir en arrière gare. La gare de St Rémy a l'avantage de posséder 3 voies qui améliorent la souplesse d'exploitation.

RAIL CONCEPT a fait tourner son logiciel spécialisé *Ingetime* avec les données d'exploitation communiquées par la RATP et constate également cette inutilité en allant plus loin : **même avec 10 trains par heure, soit un doublement de l'offre actuelle, il n'y a pas besoin de tiroir de retournement.**

Comme il n'y a aucune chance que l'offre de transport doive plus que doubler à St Rémy sur les prochaines décennies, environ **50 M€ du coût estimé pour les aménagements projetés de la gare de St Rémy peuvent être économisés tout en évitant les impacts détestables qu'aurait un tiroir de retournement en arrière gare sur l'environnement et le cadre de vie de notre ville.**



En finançant une contre-expertise des travaux projetés par la RATP, notre commune a fait le travail du STIF ; et elle n'est pas la seule ! La commune de COURDIMANCHE a déjà fait la même chose avec la SNCF et la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) a été invitée par le Président du STIF à présenter une étude pour apporter des solutions alternatives, afin de modifier le tunnel

¹ Il n'y a pas moins de 16 positions dites « dérogatoires » dans les gares dépourvues de ces points d'attachement, à savoir CDG1 et 2, Arcueil, Croix de Berny et Bourg la Reine.

² « A ce stade, il est donc souhaitable que le projet d'allongement des voies 4T et 5T de même que le terrassement pour les nouvelles voies ne soient pas engagés. 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. »

entre Châtelet et Les Halles en réponse au projet RATP/SNCF dont la réalisation serait aléatoire et peu probable du fait de son coût exorbitant. Il en résulte que les villes du RER B doivent subventionner la FNAUT pour réaliser l'étude en question ! Il y a d'évidence un problème d'exercice de son contrôle par le STIF.

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 réalloué à des travaux directement profitables aux usagers de la gare.

Tel est le message adressé par la municipalité au STIF, à la RATP.

Saint-Rémy, le 29/12/2015

Agathe BECKER

Maire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse