

# REUNION D'INFORMATION DU 13/09/2016

PROJET RATP D'AMENAGEMENT DE LA GARE RER DE ST-REMY

ENJEUX DU DOSSIER  
PREOCCUPATIONS DE LA COMMUNE  
ET DE SES HABITANTS



Saint-Rémy  
lès-Chevreuse




## 2. Discussions avec la RATP et le STIF de juin 2014 à juillet 2015

### ■ Juin 2014 – Juin 2015: approfondissement du dossier (Commune/COURB/RATP/STIF/Département)

- 15/12/2015 - réunion publique d'information organisée par la RATP : inquiétude sur le mur de soutènement de la voie 12, pollutions sonores et vibratoires ; fort rejet du tiroir de retournement en arrière gare
- 23/12/2015 : décision rendu par l'autorité environnementale (CGEDD) imposant une étude d'impact  
Jurisprudence sur les positions de garage entre Fontenay aux Roses et Le Plessis Robinson : pas de formulaire au cas par cas ; exigence d'une étude d'impact en règle → retrait du formulaire déposé pour SRLC
- Janvier 2015 : expertise bénévole de 2 ingénieurs ferroviaires St-Rémy (Jean BOUDAILLE et Bruno LECAITTEL)  
Appui qui nous fait gagner beaucoup de temps par la suite !
- Juin 2015 : information que la voie 4T entraîne elle aussi un mur de soutènement > 5 m de haut !

### ■ Juillet 2015 - brusque accélération avec la validation de la phase 1 par le CA du STIF

 **Interventions de la commune et du COURB auprès de J.-P HUCHON (Président du STIF) et V. PECRESSE (Administrateur du STIF) pour les alerter sur le risque qu'en validant la Phase 1 le STIF soit implicitement approuvé le mur de soutènement de la voie 4T !**

- **Amendement de Valérie PECRESSE en CA du STIF intégrant parfaitement nos préoccupations**
  - > Accord pour la partie « renouvellement de l'ensemble des équipements de signalisation de la zone »
  - > Report pour l'allongement des voies 4T et 5T et le terrassement pour les nouvelles voies.
  - > Limitation à 2 au plus du nombre de nouvelles voies de stockage (4 positions) ; initiation pas avant que le gabarit des nouvelles rames soit connu
- **Rejet par le CA des propositions de cet amendement**
- **Vote unanime du CM du SRLC adoptant la proposition du collectif « pôle gare de St-Rémy » de faire réaliser une contre-expertise par un bureau d'études indépendant**



### 3. Contre-expertise RAIL-CONCEPT et demandes de la commune

#### Septembre-décembre 2015 : contre-expertise confiée à Rail-Concept

Comité de pilotage avec participation de la RATP, du STIF, du Département, du Collectif et du COURB

#### Rapport final rendu en décembre 2015

Téléchargeable sur le site de la Mairie

- **Recouvrements entre les phases 1 et 2 préemptant les décisions** → identification de travaux « en fausse manœuvre » pouvant présenter un risque de fait accompli
- **Interrogations sur le nombre des positions de garage programmées :**
  - Une quinzaine de plus que nécessaires : 155 dans le SDLB ↔ 169 actuellement programmées
  - 34 positions de stationnement abandonnées : 24 sur Massy + 10 sur Arcueil alors qu'elles figuraient dans le schéma directeur ↔ toutes celles sur SRLC (10) sont conservées
  - Tous les trains remisés à SRLC, sauf un, arriveront et partiront à vide, alors que le but recherché dans les SDLB est de « réduire les circulations à vide » !
- **Un tiroir de retournement ne se justifie pas pour un fréquence  $\leq 10$  trains/heures**  
Soit un doublement des fréquences sur SRLC qui n'est pas du tout nécessaire



Saint-Rémy  
lès-Chevreuse



### 3. Contre-expertise RAIL-CONCEPT et demandes de la commune

#### ■ Lettres du 23/12/2015 à la RATP et à Valérie PECRESSE

- Transmission du rapport Rail Concept avec les demandes de la municipalité
- Copie à toutes les autorités directement ou indirectement concernées

*Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), Architecte des Bâtiments de France (ABF), Inspecteur des Sites, Préfets de Région et de Département, Département des Yvelines, PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, Communauté de Communes de la Haute Vallée de Chevreuse (CCHVC)*

#### ■ Résumé des principales demandes de la commune

1. Gel des travaux de la 1<sup>ère</sup> phase  
préemptant les choix de la 2<sup>ème</sup> phase
2. Remise à plat du projet de 2<sup>ème</sup> phase :
  - Suppression des voies 10 et 12 ainsi que de la prolongation de la voie 4T
  - Prise en compte des propositions d'amélioration faites par Rail Concept
3. Abandon pur et simple de la 3<sup>ème</sup> phase  
qui ne se justifie pas → économie de 50 M€ !



Saint-Rémy  
des-Chevreuses

## 4. Suites données à nos demandes

### Discussions techniques avec la RATP

avec participation STIF, PNR, Collectif et COURB

- 1. Gel des travaux de phase 1 préemptant la phase 2 :**
  - Organisation en conséquence du calendrier des travaux
  - Pas de fait accompli à ce jour !
- 2. Remise à plat du projet de 2<sup>ème</sup> phase :**
  - La RATP et le STIF vont exposer leurs propositions dans le détail
  - C'est le sujet central de notre réunion de ce soir
- 3. Abandon de la 3<sup>ème</sup> phase :** « La consolidation du SDLB fixera les éventuelles évolutions d'offre, et proposera des solutions différentes du tirail dès lors que la desserte ne dépassera pas 8 trains/heure »
- 4. Divers :**
  - Etudes acoustiques et sonores réalisées et en cours
  - Etude d'impact confiée à SYSTRA

### Pas de réponse officielle au courrier du 29/12/2015 - situation intermédiaire

- **Région : dossier piloté par le Vice-Président Stéphane BEAUDET :** échanges utiles et encourageants, mais non décisionnels : seul le CA du STIF a compétence pour trancher or il ne se réunira pas avant décembre 2016
- **Président du CGEDD :** attend de recevoir l'étude d'impact avant de se prononcer ...
- **ABF & Inspecteur des sites :** seront consultés à l'occasion de l'étude d'impact, ne peuvent pas se prononcer avant
- **Informations importantes toujours attendues :**
  - Matériels à 1 ou 2 niveaux ?
  - Estimation de l'offre de transport à horizon 2020-30 : quelle doit être le rôle du SDLB ?



## 4. Suites données à nos demandes

En conclusion et de manière très résumée :

- Des réponses positives, à confirmer par le CA du STIF sur :
  - l'abandon du tiroir de retournement
  - l'abandon de la voie 12
- Une réponse d'attente sur la voie 10 :
  - maintien mais en tenant compte d'un éventuel parking semi-enterré dans le cadre du projet de pôle PDU (Plan de Déplacements Urbain)
  - mais le **Vice-Président Transports de la Région n'a pas encore pris position** : espoir d'un abandon définitif
- Une réponse négative sur la voie 4T :
  - la RATP l'estime indispensable et propose une insertion environnementale soignée
  - le Vice-Président Transports de la Région se rend à ces arguments
  - **mais tout dépendra de l'avis du CGEDD** qui dira si cette insertion est suffisante et acceptable au regard du code de l'environnement
- Encore un long chemin à parcourir :
  - CA du STIF approuvant le Schéma de Principe de la phase 2 en décembre 2016
  - étude d'impact présentée au CGEDD d'ici la fin 2016
  - avis du CGEDD au 1<sup>er</sup> semestre 2017
  - enquête publique
  - **délibération finale du CA du STIF fin 2017 sur l'Avant Projet**  
au vu de l'avis du CGEDD et des conclusions de l'enquête publique

Saint-Rémy  
les-Chevreuse



## Le Schéma Directeur du RER B Sud

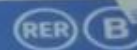


Schéma Directeur du RER B Sud



- Validé en juillet 2013 par le Conseil du STIF
- Document cadre proposant un panel d'actions pour une modernisation complète du RER B et une amélioration la qualité de service
- Comporte 2 volets :
  - Des actions dites « à engager » pour un total de 450 M€,
  - Des actions restant « à préciser » au vu de certaines incertitudes (ex: projets de garages et de tiroir à St Rémy).
- Doit être consolidé en 2016 sur :
  - le renouvellement du matériel roulant,
  - la réponse apportée au besoin de transport à l'horizon 2020-2030,
  - le devenir de projets restant à « préciser ».

## Sommaire



**PARTIE 1**  
**Contexte**

**PARTIE 2**  
**Objectifs du projet**

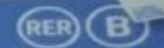
**PARTIE 3**  
**Insertion projet**

**PARTIE 4**  
**Modalités de mise en œuvre**





## Le RER B : une ligne dans un système complexe



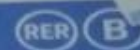
**Une organisation complexe (4 branches, B-D)**

**Des installations parfois anciennes**

**Un trafic en augmentation depuis les années 2000**



## La création de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse



La mise en service de l'offre B Nord+ en 2013 a permis d'améliorer la qualité de service de l'ensemble du RER B

La partie Sud de la ligne a notamment bénéficié des améliorations suivantes :

- augmentation de 1 heure 20 minutes de la durée de la pointe du soir ;
- maintien des compositions en trains longs en soirée jusqu'à 22h, contre 21 h auparavant ;
- renfort de l'offre d'été, avec le maintien des horaires « d'hiver » au cours de la seconde semaine de juillet.
- présence de trains de réserves d'exploitation garés à Mitry, Aéroport Charles-de-Gaulle, Robinson, Massy, et Saint-Rémy-lès-Chevreuse pour permettre, aux heures de pointe, de pallier à des suppressions de trains.



## La création de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse



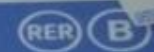
Ces améliorations ont conduit à une augmentation du parc de matériel roulant de 11 trains, sans création de garages au Sud de la ligne et création de 4 garages au Nord : **soit un déficit de 7 garages.**

Dans ce contexte, le Schéma Directeur du RER B Sud a identifié la nécessité de créer des voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Ce besoin s'est renforcé à travers la nécessité d'accueillir 4 trains supplémentaires pour le RER B à l'horizon 2020 : **soit un déficit total de 11 garages.**



## Le RER B à Saint-Rémy-lès-Chevreuse



Des performances à améliorer pour les Saint-Rémois,  
notamment à l'heure de pointe du soir

Un pôle en devenir, avec une absence d'accès route de  
Limours



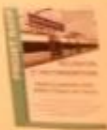
## Améliorer les performances du RER B



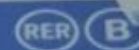
Répondre au déficit de garages

Supprimer les sites de garages isolés en ligne  
(Croix-de-Berny et Bourg-la-Reine)

Diminuer les conflits de circulation

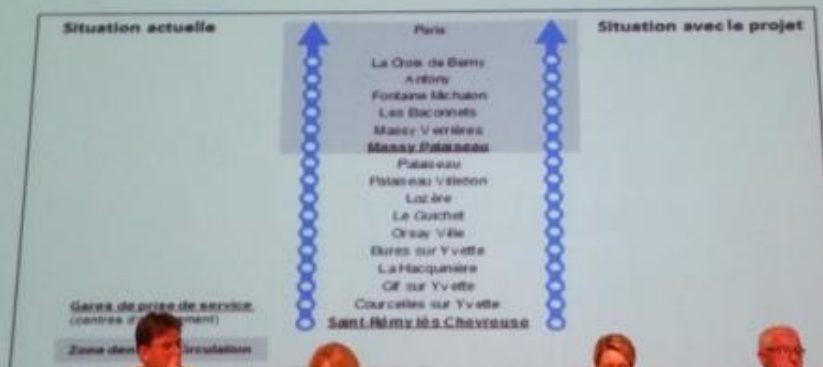


## Supprimer les sites de garage isolés



Le site de Croix de Berny est éloigné du site Massy où les conducteurs prennent leur service : cela entraîne une fragilité et des circulations supplémentaires qui ne sont pas pleinement au service des voyageurs.

Illustration de l'intérêt du projet



s voyageurs.

Illustration de l'intérêt du pr

### Situation actuelle

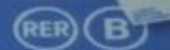
- 2 - Circulation en voyageur à la gare de Croix de Berny et accès au garage
- 1 - Prise de service à Massy
- 3 - Circulation à vide à la gare d'Orsay
- 4 - Départ commercial d'Orsay



Paris

- La Croix de Berny
- Antony
- Fontaine Michalon
- Les Bacconnets
- Massy Verrières
- Massy Palaiseau**
- Palaiseau
- Palaiseau Villebon
- Lozère
- Le Guichet
- Orsay Ville
- Bures sur Yvette
- La Hacquinière

## Supprimer les conflits de circulations à Massy



Le matin, la sortie de Massy pour assurer les départs commerciaux depuis Orsay est très contrainte :

- par le cisaillement des voies principales ;
- par la présence d'une circulation à contre-sens d'environ 700 mètres.

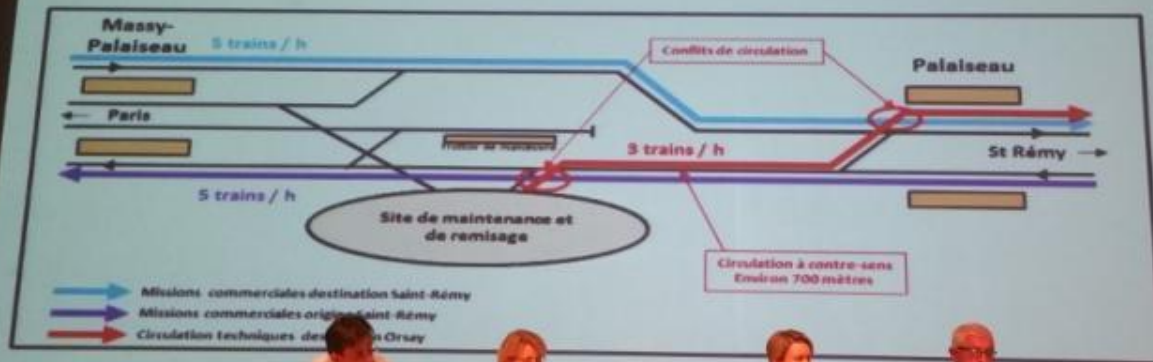
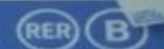


illustration des conflits de sortie de Massy vers le Sud  
Schéma Directeur du RER B - Aménagement du ferroviaire à Saint-Rémy-lès-Chevreuses



## Soulager les sites de garage de Massy et Croix-de-Bermy



La possibilité de garer 5 trains supplémentaires à Saint-Rémy permettra :

- d'améliorer la robustesse en sortie de Massy ;
- de soulager Massy ;
- de supprimer des garages isolés en ligne ;
- d'envisager la desserte supplémentaire de Saint-Rémy par quelques trains.

Pas de garage disponible
Site dérogatoire et isolés
Site isolé

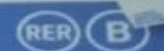
Sites de garage	Occupation à horizon 2022 des sites la nuit	Occupation à horizon 2022 avec le projet de Saint-Rémy
Mitry	25	25
CDG	5	5
Paris Nord	1	1
Denfert	4	4
Bourg-la-Reine	2	1 (*)
Robinson	5	5
Croix de Berny	3	-
Massy	21	20
Saint-Rémy	0	14
<b>Total</b>	<b>76</b>	<b>76</b>

Synthèse des possibilités offertes par le projet

(\*) : le projet de création d'une nouvelle gare à Robinson a pour objectif de permettre de plus garer ce matériel à Robinson.



## Raisons du choix du site de Saint-Rémy

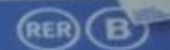


Le site de Saint Rémy constitue la meilleure solution compte-tenu :

- de la présence d'un terminus commercial et d'un attachement de conduite en extrémité de ligne ;
- des cisaillements vers le Sud en sortie de Massy ;
- des contraintes du site de Massy.



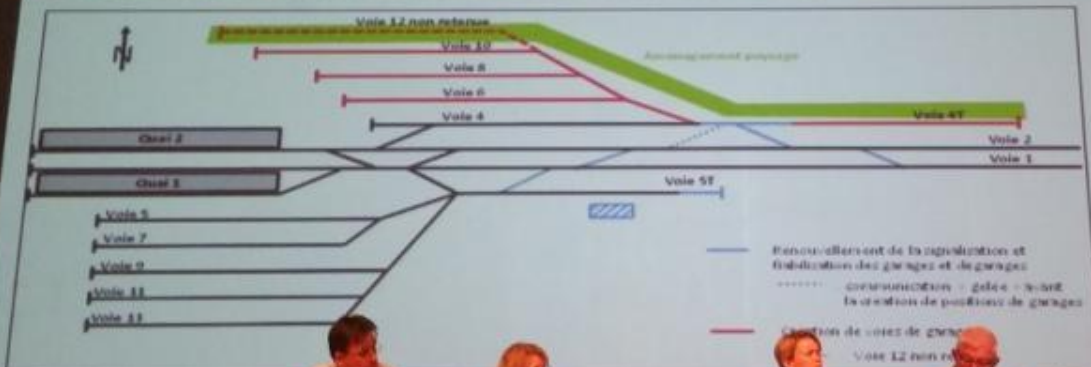
# Aménagements à Saint-Rémy



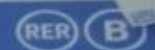
Renouvellement de la signalisation et la fiabilisation des garages et dégarages : travaux de mi-2016 à 2020

**Le projet de garage a évolué**

**L'hypothèse d'un tiroir de retournement n'est pas retenue**



## Description du projet

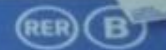


**Le projet de création de voies de garages consiste à créer :**

- **à Saint-Rémy-lès-Chevreuse :**
  - un faisceau de garage (voies 6, 8, 10) permettant de garer 3 trains ;
  - une voie de retournement utilisée pour les garages et dégarages (voie 4T), permettant également de garer 1 train ;
- **à Gif-sur-Yvette : un poste de redressement pour l'alimentation du RER B.**



# Description du projet



## Voies 6, 8, et 10

Réflexion stationnement  
du pôle PDU

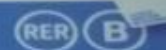
Insertion paysagère



## Prolongement de la voie 4T



## Création d'une voie supplémentaire (voie 12) non retenue

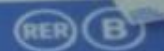


Pour faire suite à la concertation de Décembre 2014, aux échanges avec la Ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, et aux analyses complémentaires, la réalisation de la voie 12 initialement prévue n'a pas été retenue afin d'améliorer l'insertion du projet.

Cet abandon entrainera le garage d'un train voie 4T.



## Hypothèse d'un tiroir non retenue



En cas de doublement du nombre de trains entre Orsay et Saint-Rémy, soit un passage de 5 trains/h à 10 trains/h, la RATP avait identifié la nécessité de créer un tiroir de retournement à Saint-Rémy.

Les prévisions de trafic, menées par le STIF et la RATP, n'indiquent pas la nécessité de doubler le nombre de trains entre Orsay et Saint-Rémy.

Les principales caractéristiques du futur matériel roulant, plus capacitaire que l'actuel, seront présentées au Conseil du STIF fin 2016.

**Par conséquent l'hypothèse d'un tiroir de retournement n'est pas retenue dans la mise en œuvre du Schéma Directeur.**



## Principes d'insertion paysagère

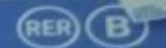


La voie ferrée est située au fond de la vallée de l'Yvette, au nord de la Butte Galais, au nord, et de la Butte à Monseigneur, au sud. En conséquence, le paysage verdoyant du Parc Naturel est fortement perceptible depuis les environs de la gare, peu construits et où les arbres proches constituent le seul filtre visuel. Les fronts bûchés sur les cotéaux accentuent la perception verticale du lieu.

Sur la portion qui nous intéresse ici (1300 mètres), la rue Ditté est située le plus souvent en dessous du niveau de la plateforme ferrée, bien qu'elle se retrouve au même niveau sur une longueur de 250 mètres.



# Principes d'insertion paysagère



SÉQUENCE V -  
DE L'ESPACE IZAN  
SACINE À LA GARE  
S&S

Talus de  
remblai  
Trottoir  
large au  
nord

SÉQUENCE IV -  
L'ENTRÉE DANS  
LE ROUËS

Talus de  
remblai  
Trottoir  
au nord

SÉQUENCE III -  
SÉQUENCE  
PÉRI-VERRAINE

Talus de remblai  
Trottoir étroit au  
nord

SÉQUENCE II -  
UN ESPACE VISUEL  
CARRÉ ET FERMÉ

Profil à niveau  
Trottoir étroit au  
nord

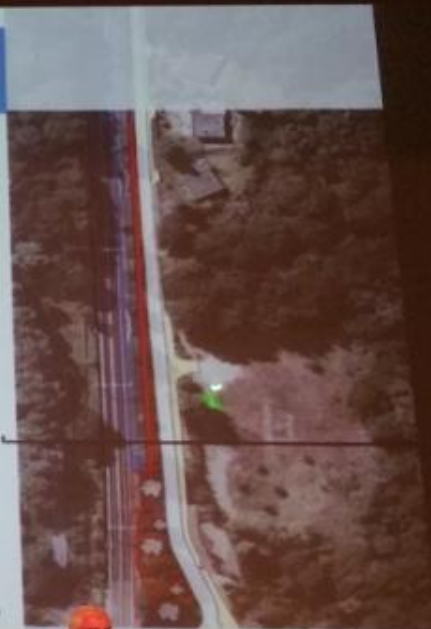
SÉQUENCE I -  
UN PAYSAGE  
CHAMPÊTRE DE  
NATURE SPONTANÉE

Talus de remblai  
Trottoir existant  
au nord

Pour les séquences 2, 3, 4, et 5, deux variantes ont été proposées :

- la variante « Talus » propose de conserver les talus existants ;
- la variante « Espace public » propose notamment la création d'un trottoir long de la voie 10.

# Séquence 1



# Séquence 1



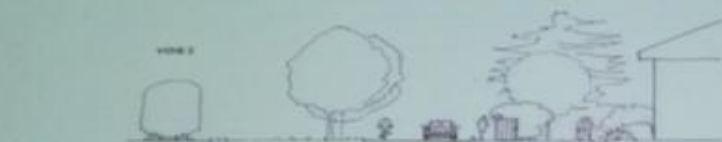
Situation actuelle



Etat p



## Séquence 2 – « Talus »



ETAT EXISTANT



ETAT PROJETE

PLAN DE LA SÉQUENCE 2



## Séquence 2 – « Espaces Publics »



ETAT EXISTANT



## Séquence 2

Variante « Talus »



Situation actuelle



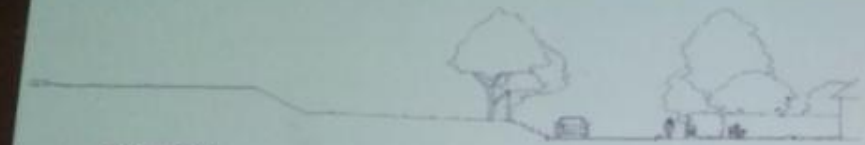
Variante « Espace public »

Schema Directeur du RER A – Réaménagement du faisceau du ferroux Remy-lès-Chaumeuse



## Séquence 3 – « Talus »

ETAT EXISTANT



VOIE 6 VOIE 6 VOIE 6



ETAT PROJETE

PLAN DE LA SEQUENCE 3



Schéma Directeur du RTR B – R... ment du faisceau ferroviaire à Saint... -Cher



## Séquence 3 – « Espace public »

ÉTAT EXISTANT



ÉTAT PROJETÉ



PLAN DE LA SÉQUENCE 3

Schéma Directeur du RTRB ... ement du faisceau ferroviaire ... Saint-Étienne ... a-Ch...

41





# Séquence 3

Variante « Talus »



Situation actuelle



Variante « Espace public »

Schema Directeur du RER 3 –  
Reaménagement du faisceau du fer

Temy-lès-Chaureux



## Séquence 4 – « Talus »

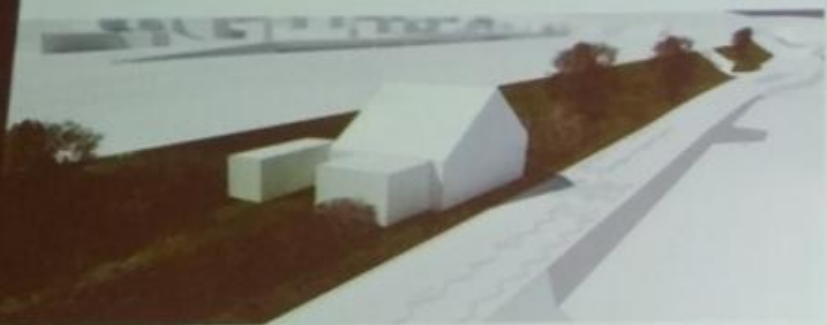


ETAT PROJETÉ  
Schéma Directeur du RER B - Aménagement du faisceau aérien à Saint-Denis - Les-Chevaliers

PLAN DE LA SÉQUENCE 4

# Séquence 4

Variante « Talus »



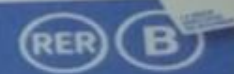
Situations actuelles



Variante « Espace public »



# Séquence 5



Variante « Talus »



Situation actuelle



Variante « Espace public »

# Enjeux environnementaux

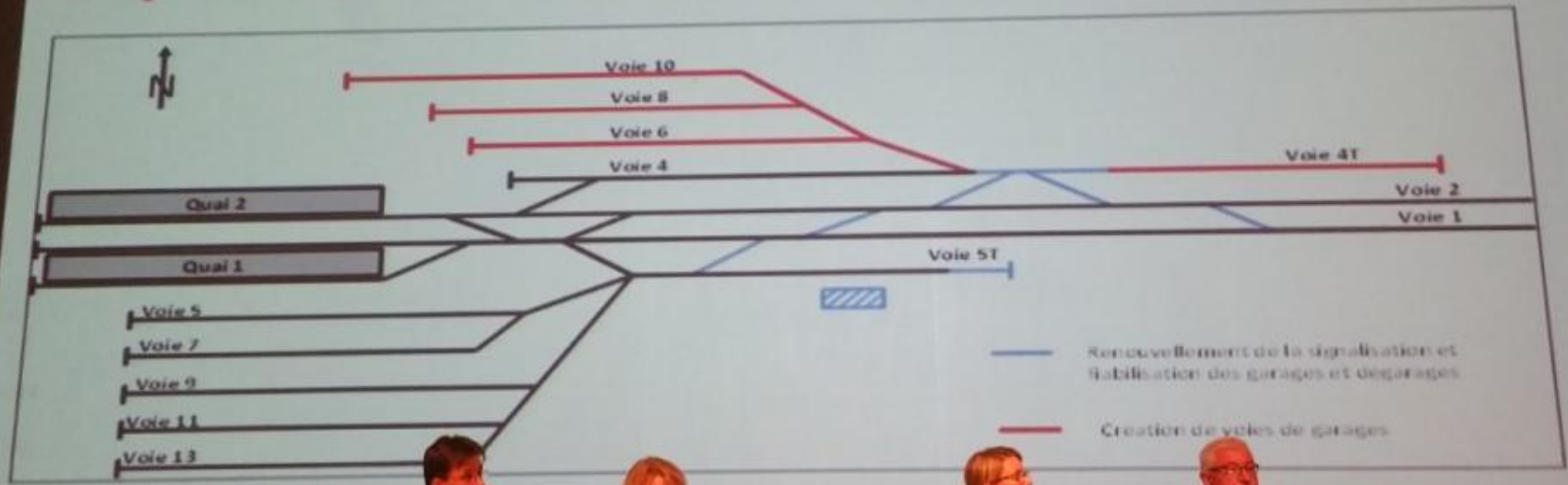
Carte des enjeux - Projet de Saint-Rémy-lès-Chevreuse



# Impact acoustique et vibratoire

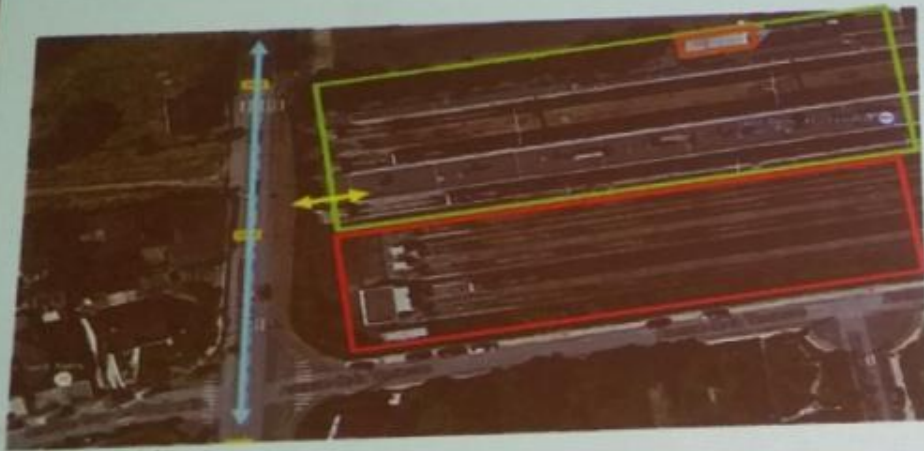
Situation de référence : renouvellement de la signalisation et fiabilisation des garages et dégarages

## Projet de création de voies de garage

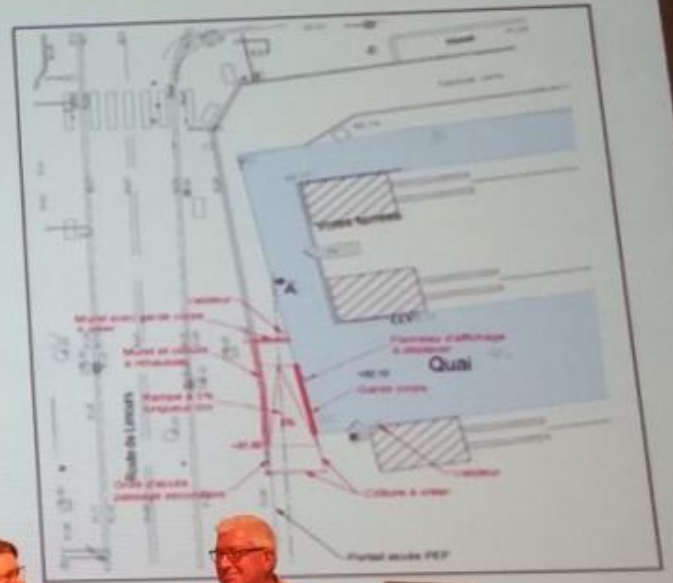


# Accès supplémentaire

Afin de faciliter l'accès aux quais, et notamment les arrivées quai 1/3, depuis le quartier pavillonnaire situé au sud du faisceau de voies, un accès supplémentaire est prévu depuis la route de Limours.



- ↔ Route de Limours.
- ▭ Émplacement de l'accès supplémentaire à créer.
- ▭ Zone accessible aux voyageurs (Quai 2 et quai 1).
- ▭ Zone non accessible aux voyageurs (Voies de garage).
- ▭ Bâtiment voyageurs existant.



## Impacts des travaux

Pour réaliser le projet il faudra créer une plate-forme pour accueillir les nouvelles voies de garage

Peu d'impact sur l'exploitation de la ligne

Peu de travaux la nuit

De nombreuses précautions pour limiter les gênes pour les usagers du RER B comme pour les riverains





## Calendrier de principe

Remise du Schéma de Principe au STIF pour instruction et validation :  
septembre 2016

Remise du dossier à l'autorité environnementale en septembre et  
enquête publique environnementale début 2017

Avant-Projet fin 2017, en tenant compte :

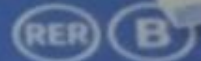
- de la longueur retenue pour le futur matériel roulant
- de l'éventualité d'un parking dans le cadre du projet de pôle PDU

Approbation de l'Avant-Projet par le Conseil du STIF

Travaux de mi-2020 à 2022

Mise en service en 2022

## Les acteurs, le coût et le financement



Le projet est porté par la **RATP** qui en assure la maîtrise d'ouvrage, en lien avec le **STIF**, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France

Les études sont financées par l'État et la Région Île-de-France

