



ENQUÊTE PUBLIQUE DU 28 FEVRIER AU 29 MARS 2024
SUR LE PROJET DE CREATION DE VOIES DE GARAGE
EN GARE DE SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE

***** AVIS DU COMITE DES USAGERS DU RER B EN VALLEE DE CHEVREUSE (COURB) *****

En préambule, l'association des usagers du RER B en Vallée de Chevreuse, attend beaucoup de la modernisation de la ligne B du RER, et n'a de cesse de rappeler l'urgence de la situation, tant les conditions de transport se sont dégradées sur cette ligne.

Les usagers du RER B en Vallée de Chevreuse ont fait le choix de travailler, ou de vivre, dans cette belle région, riche en monuments historiques, véritable écrin de verdure et poumon vert de l'île de France, que nombre de citadins apprécie à leur tour le week-end. Faut-il rappeler qu'il a fallu la création du Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse pour contenir l'expansion de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines...

Toutefois, la gare elle-même se trouve sur un site inscrit protégé, bordé de deux quartiers résidentiels. Elle n'a donc pas vocation à devenir une annexe ferroviaire importante, encore moins une annexe de Massy, site industriel configuré à cet effet, muni d'ateliers de maintenance, et situé à distance des premières zones d'habitations.

Pour autant si le besoin de voies supplémentaires sur la partie sud peut se comprendre, le besoin exact reste à expliciter, tant au niveau usage exact que temporalité. L'étude d'impact reste quant à elle à compléter sur le volet environnemental notamment sur les problématiques hydrauliques, et doit englober la phase 1 avec la réalisation de la voie supplémentaire 5T, pour la partie nuisances sonores.

Pour toutes ces raisons, le projet doit se limiter au strict minimum acceptable sur le plan environnemental et toute alternative permettant de répondre à cette contrainte doit être étudiée.

Notre association soutient donc les actions à améliorer les conditions de transport sur cette ligne, mais reste très vigilante sur les solutions proposées, notamment au regard de la vraie valeur ajoutée, de la pertinence, de l'impact environnemental, de l'impact pour les usagers, du coût, et de la cohérence avec les autres projets en adhérence.

I. AVIS SUR L'OBJECTIF ANNONCE DU PROJET

La RATP annonce dans sa présentation du projet (RER B Saint Remy Garages - RER B Saint-Rémy garages - presentation.pdf), un objectif d'amélioration du fonctionnement de la ligne B, et de permettre de garer des trains pendant la période de mise en service des nouveaux trains MI20.

L'objectif du projet est d'améliorer le fonctionnement de la ligne B du RER, en particulier la régularité et la ponctualité des circulations, notamment en désaturant le site de garage de Massy-Palaiseau, et de permettre de garer les matériels roulants de la ligne B, en particulier pendant la période de mise en service des nouveaux trains MI20.

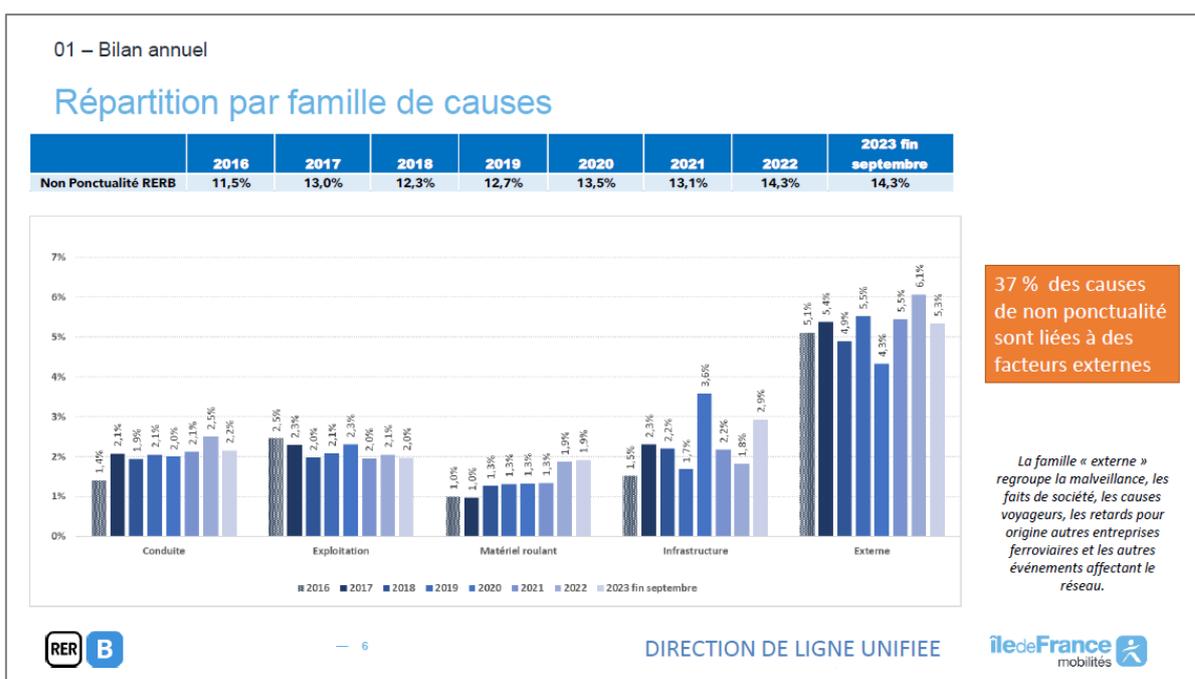
Le projet prévoit ainsi :

- la création de 3 voies de garage (voies 6, 8, 10) en gare de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse, permettant de garer 3 trains longs, ces voies seront à aménager sur une parcelle appartenant à la RATP, en lieu et place d'anciennes infrastructures ferroviaires, abandonnées depuis plusieurs années, au nord de la voie 4 existante ;
- la création d'un poste de redressement électrique à proximité de la gare de Courcelle-sur-Yvette, au sud de celle-ci.

La réalisation de ces aménagements permettra de pallier le déficit en positions de garage des trains du RER B et de redonner les marges nécessaires à l'exploitation de la ligne.

Cela est pour le moins surprenant car les dysfonctionnements actuels ne proviennent pas d'un manque de garages sur le tronçon terminus sud, mais des nombreuses perturbations dues aux différentes causes rappelées lors du Comité de ligne B du 27 novembre 2023 :

- Nombreuses pannes causées par la vétusté du matériel roulant et des infrastructures,
- Incapacité à passer 20 trains à l'heure dans le tronçon central, notamment dans le tunnel Chatelet / Gare-du-Nord partagé avec le RER D,
- Nombreux travaux,
- Problème de gestion de la maintenance, avec un nombre conséquent de rames indisponibles,
- Des facteurs externes : colis abandonnés, malaises ou accidents voyageurs, ...
-



Slide de conclusion Ponctualité



Contraintes

- Une ligne de RER non adaptée pour assurer le passage de 20 trains à l'heure et par sens et transporter près de 1 million de voyageurs chaque jour
- De plus en plus d'adaptations travaux et de pertes de robustesse de l'exploitation en lien avec les travaux (Tronc commun temporaire, LTV)
- Une mise à disposition et une fiabilité du matériel compliquée. En 2023 seulement 84% des journées ont été couvertes avec les rames nécessaires au service et seulement 40% si on compte les réserves matériel.
- Une affluence voyageurs en hausse, notamment depuis la rentrée 2023
- Des causes externes (colis abandonnés, malaises voyageurs, accidents de personnes...) toujours prépondérantes et des causes infrastructure en augmentation
- Un nombre d'événements à gérer sans précédent qui pèsent sur notre ponctualité



Actions

- Un travail fin au niveau matériel roulant: report de la rénovation des MI84 qui porte ses fruits avec un premier gain de 2 éléments dans le parc et groupe de Travail resserré SNCF Voyageurs / SNCF Réseau / RATP pour améliorer le fonctionnement du site de Mitry et la mise à disposition du matériel roulant
- Poursuite des axes d'amélioration pour limiter les intrusions dans le tunnel avec des résultats positifs
- Simplification des procédures Réseau (SSPE) avec en particulier la circulation sous alerte radio et développement d'outils d'aide à la décision pour la régulation sous l'égide d'AMEX
- Une adaptation des plans de transport « travaux », comme pour l'été 2023, qui améliore notre robustesse et nos résultats : « faire robuste en fonction des contraintes externes »
- Renforcement de la présence des équipes cynophiles et travail sur la prise en charge des malaises (courrier APHP)



— 17

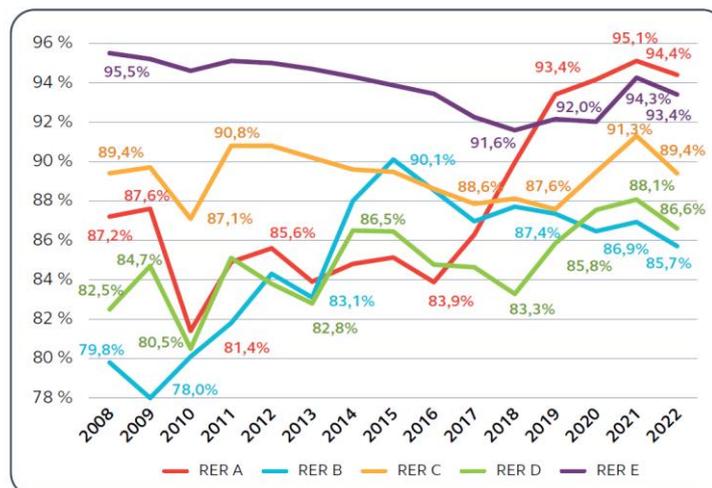
DIRECTION DE LIGNE UNIFIÉE



La **Cour des comptes**, dans son rapport publié en octobre 2023, sur la qualité de service du réseau express régional (RER) en Île-de-France, fait le même constat de dégradation du service sur la ligne B et propose une série d'actions, autour de la révision des indicateurs, des contrôles à renforcer, des modalités d'intéressement plus incitatives, des investissements trop tardifs comme sur le système Nexteo pour accroître le débit dans le tunnel de Chatelet / Gare-du-Nord, une organisation plus simple et efficace entre les deux opérateurs de la ligne, la RATP et la SNCF.

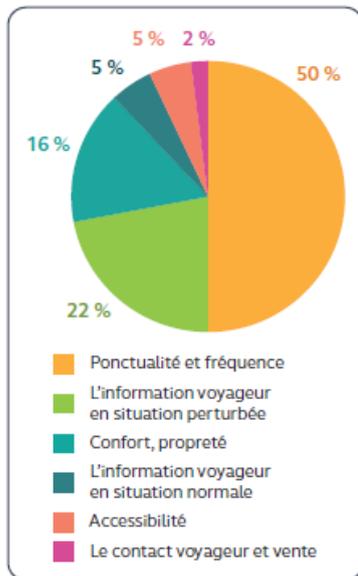
<https://www.ccomptes.fr/fr/publications/la-qualite-de-service-du-reseau-express-regional-rer-en-ile-de-france>

Évolution de la ponctualité des voyageurs des lignes entières de RER de 2008 à 2022



Recommandations

Proposition alternative d'indicateurs



Source : Cour des comptes

Synthèse du Rapport public thématique de la Cour des comptes

1. Publier un rapport annuel sur la qualité de service dans les RER comportant l'analyse des résultats obtenus au regard des principaux indicateurs figurant dans les contrats avec les opérateurs (IDFM, 2024).
2. Fournir à IDFM en temps réel les données d'exploitation et de billetterie permettant d'assurer le suivi des indicateurs contractuels, ainsi que des investissements annuels réalisés par ligne avec un degré de précision suffisant (SNCF Voyageurs, RATP, 2024).
3. Définir et mettre en œuvre une stratégie d'audit des opérateurs (IDFM, 2024).
4. Établir un contrat entre IDFM et SNCF Réseau pour mettre en œuvre des indicateurs de performance spécifiques associés à une responsabilisation financière de cette dernière (IDFM, SNCF Réseau, 2025).
5. Prévoir un mécanisme de responsabilisation financière directement applicable à SNCF Gares & Connexions (IDFM, SNCF Gares & Connexions, 2025).
6. Prévoir des objectifs spécifiques à l'Île-de-France, pour les investissements de régénération, dans le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, ou dans le contrat liant, le cas échéant, SNCF Réseau avec IDFM (ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, IDFM, SNCF Réseau, 2025).
7. Actualiser, au plus tard en 2024, les schémas directeurs des lignes B et C (IDFM, RATP, SNCF Voyageurs, 2024).
8. Établir en 2023 le scénario de réalisation d'un centre de commandement unifié pour les lignes B et D (IDFM, RATP, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, préfet de région, 2023).

De même, l'audit sur le RER B, commandé en 2023 par Île-de-France Mobilités, et réalisé par Yves Ramette, souligne les mêmes problématiques et préconise un plan de 14 actions, également présenté en Comité de ligne :

<https://presse.iledefrance-mobilites.fr/14-solutions-pour-redresser-la-performance-du-rer-b/>

14 actions prioritaires		
Description	Réponse aux enjeux	Horizon
1 Adapter la rénovation des MI84 pour augmenter le parc disponible sur la ligne	1	D'ici 1 an
2 Améliorer l'efficacité du site de maintenance du matériel roulant de Mitry	1	D'ici 1 an
3 Définir des objectifs de performance contractuels entre SNCF Réseau et IDFM	4	Court terme
4 Adapter l'organisation pour renforcer la prise de responsabilité commune des entreprises RATP et SNCF Transilien et Réseau sur l'ensemble de la ligne	4	D'ici 1 an
5 Mettre en place un outil d'ordonnement partagé entre SNCF et RATP, commun aux deux sites de Massy et Mitry, pour les interventions techniques à projeter sur le matériel roulant sous contrôle de la maintenance, et développer un outil de localisation des rames au nord de la ligne	1 5	D'ici 1 an
6 Garantir l'utilisation des voies directes à la mise en service du CDG Express via la priorisation du RER B en situations perturbées	2	Court terme
7 Anticiper la mise en commun des travaux à l'échelle de la ligne entre les gestionnaires d'infrastructure SNCF Réseau et RATP	3 4	D'ici 1 an

- 1 Retrouver une disponibilité du matériel roulant en phase avec les besoins
- 2 Adapter la gestion des circulations au mass-transit
- 3 Renforcer la coordination autour des travaux
- 4 Renforcer la dynamique positive dans la gouvernance du RER B
- 5 Développer des outils et systèmes d'information communs

14 actions prioritaires

- 1 Retrouver une disponibilité du matériel roulant en phase avec les besoins
- 2 Adapter la gestion des circulations au mass-transit
- 3 Renforcer la coordination autour des travaux
- 4 Renforcer la dynamique positive dans la gouvernance du RER B
- 5 Développer des outils et systèmes d'information communs

	Description	Réponse aux enjeux	Horizon
8	Améliorer la coordination des acteurs entre la planification des travaux et le maintien de l'activité sur l'atelier de Mitry	1 3 4	D'ici 1 an
9	Renforcer les moyens d'intervention de SNCF Réseau pour une résolution plus rapide des incidents d'infrastructure : facilités de circulation en voirie des agents, faciliter le traitement simultané de plusieurs incidents.	2	D'ici 1 an
10	Faciliter les évolutions réglementaires sur le périmètre SNCF Réseau pour s'adapter aux particularités du RER B. Accompagner les évolutions opérationnelles associées.	2	D'ici 1 an
11	Mettre en œuvre des outils pour faciliter l'exploitation des circulations sur les points clés de la ligne	2 5	D'ici 1 an
12	Réévaluer régulièrement l'efficacité des dispositifs visant à limiter les incidents externes (régulateurs de flux sur les quais, prise en charge des malaises voyageurs, équipes cynophiles)	2	En continu
13	Unifier les systèmes d'informations et les pratiques pour répertorier les incidents et leurs impacts. Réaliser périodiquement des analyses critiques de ces données pour rendre compte des tendances d'évolution sur le long terme de la performance de la ligne.	5	Court et moyen terme
14	Acter formellement la mise en œuvre du CCU B/D	2 4	D'ici 1 an

Dans aucun des deux rapports, l'aspect stockage des trains n'est mentionné comme un facteur d'aggravation de la ponctualité, et aucune recommandation portant sur l'amélioration du service, ne mentionne l'ajout de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Force est de constater qu'aucune des dernières réalisations :

- Quai 3 à Denfert-Rochereau
- Prolongement de la voie 5T à Saint-Rémy-lès-Chevreuse (phase 1 du présent projet)
- Tiroir de retournement à Orsay
- Révision de la grille horaire RER B Sud

n'a amélioré la ponctualité, au grand dam des usagers.

La ponctualité 2023 de l'axe de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, est tombée en dessous de 78% et fait actuellement l'objet d'un dédommagement

https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/0933b524-8113-4777-9924-fd9c4bb8ef0e_Ponctualite_decembre_Ligne_Axes_SNCF_RATP_1223.pdf

Ponctualité Axes RATP

		Résultats du mois											Référence Contrat 2021 - 2024 (pivot)	Cumulé à fin décembre 2023 / Référence contrat		
		janv-23	févr-23	mars-23	avr-23	mai-23	juin-23	juil-23	août-23	sept-23	oct-23	nov-23			déc-23	Cumulé à fin décembre 2023
RER A	Axe Saint-Germain	92,20%	93,16%	93,63%	93,32%	92,99%	92,36%	93,10%	94,80%	91,47%	90,18%	88,19%	91,83%	92,13%	91,0%	1,1%
	Axe Bobigny-Saint-Leger	91,03%	91,95%	91,76%	92,84%	92,77%	91,22%	92,62%	96,45%	90,97%	86,09%	86,05%	90,71%	90,96%	91,0%	0,0%
	Axe Mantes-la-Vallée-Chevre	91,13%	91,82%	92,90%	93,51%	92,75%	91,89%	91,95%	95,80%	91,08%	88,22%	86,19%	89,87%	91,23%	91,0%	0,3%
	Axe Tronçon central	96,13%	97,31%	96,88%	97,23%	97,61%	96,45%	96,32%	96,82%	95,66%	95,78%	94,88%	95,55%	96,35%	97,0%	-0,7%
RER B	Axe Robinson	76,28%	84,02%	85,32%	81,95%	81,39%	78,63%	78,98%	86,87%	78,44%	75,75%	74,97%	80,09%	80,18%	85,5%	-5,3%
	Axe Saint-Rémy-lès-Chevreuse	73,43%	81,45%	83,70%	78,38%	79,52%	76,98%	77,50%	87,49%	75,52%	77,55%	72,13%	77,28%	77,93%	83,5%	-5,6%
	Axe Val-de-Bièvre	85,93%	90,56%	91,42%	87,06%	87,72%	85,62%	84,15%	87,90%	85,51%	87,62%	83,52%	86,25%	86,87%	90,0%	-3,1%
	Axe Tronçon central	91,81%	93,80%	94,72%	91,54%	91,76%	91,39%	90,01%	91,50%	91,83%	93,68%	91,75%	91,49%	91,97%	95,0%	-3,0%

Le projet de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse est donc bien à dissocier des solutions relevant de la ponctualité.

On voit mal, en effet, comment du stockage complémentaire, et principalement nocturne, à l'extrémité de la ligne, sans embarquement de voyageurs (aucun quai d'embarquement ni de possibilité de

retournement pour aller sur les quais 1 à 3) peut améliorer le passage dans le tunnel de Chatelet / Gare-du-Nord.

De même, comment des voies de garage situées loin des ateliers de maintenance de Massy et de Mitry, pour stocker du matériel roulant à bout de souffle ou du futur matériel roulant en rodage, pourraient être une garantie de bonne gestion du matériel ?

D'ailleurs comment expliquer que 5 voies de garage suffisent à l'autre extrémité, en gare de Charles-de-Gaulle, gare extrêmement empruntée du fait de l'aéroport ainsi desservie, alors que les 10 voies de garage ne semblent pas suffire, à Saint-Rémy-lès-Chevreuse, en plein cœur du Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse, avec un nombre de voyageurs de plus en plus faible (effet de la ponctualité défaillante et du télétravail).

Nous avons tout lieu de penser que la solution de voies de garage telle qu'envisagée à Massy Palaiseau, dans le Schéma Directeur du RER B de 2013, était de loin la meilleure option, avant que la priorité du site ne soit donnée, malgré le million de voyageurs par jour du RER B, aux travaux de la ligne 18 du Grand Paris Express.

Extrait du Schéma Directeur du RER B : 6 positions de garage à moyen terme (d'ici à 2020) afin de traiter la saturation et de renforcer l'efficacité économique :

5.4. Etudes à approfondir pour la création de positions de garage à Massy-Palaiseau, au Bourget et à Arcueil

5.4.1 Création de positions de garage à Massy-Palaiseau

Sur le site de Massy-Palaiseau, les besoins en garages identifiés à ce stade sont de :

- 6 positions de garage à moyen terme (d'ici à 2020), afin de **traiter la saturation et de renforcer l'efficacité économique** ;
- 2 positions supplémentaires estimées à l'horizon de mise en place des premiers **renforts d'offre** ;
- Une capacité de garage à déterminer (minimum 10-12), à l'horizon 2025 de **renouvellement du matériel roulant** si le futur matériel est plus long que le matériel actuel ;
- A l'horizon 2019-2020, le **déplacement du hall VMI du côté de Villaines**, à l'extrémité nord du site, pourrait permettre de créer entre 2 et 4 positions de garage dans l'emprise RATP. Des études de faisabilité concernant l'implantation des communications de voie sont en cours.

A noter qu'avec le nouveau décalage de l'arrivée des futures rames RER B sur la période 2027 à 2032, cette solution qui ne pourrait être que bénéfique pour la maintenance, les missions commerciales au départ de Massy et le renvoi de trains de réserve vers le nord ou vers le sud, pourrait de nouveau être étudiée.

<https://www.bfmtv.com/paris/rer-b-13-mois-de-retard-pour-les-nouvelles-rames-initiallement-attendues-pour-2025-AN-202309260943.html#:~:text=%22Une%20tr%C3%A8s%20mauvaise%20nouvelle%20pour,de%20la%20livraison%20courant%202028.>

Les nouvelles rames MI20 du RER B arriveront plus tard que prévu

<https://www.echoidf.fr/2023/09/28/les-nouvelles-rames-mi20-du-rer-b-arriveront-plus-tard-que-prevu/>

CHAPITRE 1 : RESUME NON TECHNIQUE

Afin d'améliorer les performances de la ligne B Sud du RER, la RATP a décidé de mettre en œuvre des aménagements au terminus de la ligne afin de permettre l'acheminement de circulations techniques (circulations de trains sans voyageurs) entre les gares d'Orsay et de Saint-Rémy-lès-Chevreuse sur le site de garage des trains de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, pour soulager le site de garage de Massy et les sites de garage en ligne de la Croix-de-Berny et Bourg-la-Reine.

Ces aménagements permettront de :

- répondre au déficit de garages ;
- contribuer à supprimer les sites de garages isolés en ligne (Croix-de-Berny et Bourg-la-Reine) ;
- diminuer les conflits de circulation.

Pour ce faire, la RATP a décidé d'agrandir le faisceau de garage existant en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

En effet, la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, terminus de la branche B4, est l'un des sites de garage du RER B et possède déjà un attachement conducteur.

Par rapport à des garages disséminés le long de la ligne, la création de position de garage sur un tel site permet de réduire les coûts d'exploitation ainsi que les circulations sans voyageurs. En outre, la gare possède un bon potentiel foncier pour étendre les positions de garage existantes.

Ainsi, le site permet d'accueillir 3 nouvelles positions de garage pour 3 trains longs.

Par ailleurs, ces aménagements seront compatibles avec les caractéristiques techniques du futur matériel roulant qui sera mis en place sur la ligne B du RER.

Depuis le lancement de projet, il est à noter qu'il existe maintenant 1 voie de retournement à Orsay qui pourrait permettre le stockage d'un train pour un début de service directement en gare d'Orsay.

Cette solution optimisée éviterait deux circulations à vide systématiques entre Orsay et Saint-Rémy-lès-Chevreuse (A/R) et la réduction de ces temps de parcours des 6h30 de conduite autorisée par conducteur et par jour.

Elle permettrait, de fait, de limiter cette phase 2 du projet de voies de garage, à deux voies de garage supplémentaires sur Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Les conducteurs pourraient être facilement acheminés par les premiers trains du matin, à défaut de bénéficier d'une prise de poste dans cette gare.

IDFM valide, via son Conseil d'Administration, les études de schéma de principe et d'avant-projet, ainsi que le financement du présent projet piloté par la RATP.

2.6 Le coût du projet

Le coût d'investissement s'établit aux conditions économiques 2016 à environ 28,5 M€.

Ce coût intègre des provisions pour risques, permettant en particulier de sécuriser le projet au vu des incertitudes techniques et des mesures d'accompagnement environnementales.

Le présent projet, tel que révisé, n'a pas fait l'objet d'une nouvelle présentation en Conseil d'administration d'Ile-de-France-Mobilités.

Il conviendrait que cela soit fait, sur la base d'un contexte et de coûts actualisés, ainsi que d'une analyse comparative avec des solutions alternatives proposées par les associations (2 voies sur Saint-Rémy et une autre sur un des sites de début de mission commerciale, Massy ou Orsay).

Dans le cas présent, le projet n'est pas inclus dans un projet global.

Considérer ce projet comme isolé, le dissocier notamment de la phase une déjà réalisée, et des autres projets de voies de garage sur la ligne, relève du saucissonnage, pratique interdite en matière d'étude d'impact environnemental.

4.2 Milieu physique

4.2.1 Contexte climatique

Le climat de l'aire d'étude présente les caractéristiques d'un climat océanique dégradé caractérisé par des températures douces et des précipitations fréquentes mais généralement faibles. Les vents proviennent majoritairement de la façade Atlantique. Même si des phénomènes climatiques peuvent apparaître (gel, neige), ils restent exceptionnels.

Il est surprenant de lire que les précipitations sont fréquentes mais faibles, tandis que le contexte climatique est en pleine mutation et provoque de plus en plus souvent des effets de type « mousson » qui ont déjà causé un déraillement de RER B en 2018, en sortie de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, ainsi que des inondations importantes sur la commune.

[Saint-Rémy-lès-Chevreuse : la pluie et le mauvais état du remblai avaient fait dérailler le RER B](#)



Inondations st remy septembre 2010

YouTube · Gaetan Chasseur d'orages · 8 sept. 2010

YouTube



Inondation de Saint-Rémy-lès-Chevreuse en mai 2016



Et comme illustré en page 39 de l'Etude d'impact :

La vue aérienne ci-dessous permet de se rendre compte de l'impact de la crue. Les zones impactées ont été les secteurs identifiés par les plans du PPRI.



Figure 33 : Vue aérienne de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (Source : Leparisien.fr 2016)

Par ailleurs, l'aire d'étude est sujette aux remontées de nappes, selon des niveaux de sensibilité différents. Toutefois, l'essentiel de l'aire d'étude est situé dans le fond de la vallée de l'Yvette, c'est-à-dire **dans une zone de sensibilité très élevée** en raison de la présence d'une nappe d'accompagnement de l'Yvette proche de la surface. Les bordures de la vallée voient leur sensibilité décroître rapidement vers les points hauts topographiques.

4.5.9 Zones humides

Le fond de la vallée de l'Yvette est concerné par :

- Une des zones de classe 3, au niveau de l'Yvette. La zone de classe 3, qui s'étend également sur le versant sud de la vallée, de part et d'autre d'un petit thalweg au niveau du lieu-dit Vaugien. A cet endroit, la zone recouvre la voie ferrée et deux retenues d'eau. Une autre zone de classe 3 apparaît plus en amont de ce thalweg ;
- de petites zones de classe 2, réparties au nord de la voie ferrée.

Le classement en zone 3 nécessite une confirmation par des investigations de terrain. Néanmoins, la reconnaissance de ce secteur comme zone humide d'intérêt via différents classements (ZNIEFF, Réserve Naturelle Régional), en raison de la richesse écologique des milieux humides présents laisse peu de doute sur la nature de ces zones.

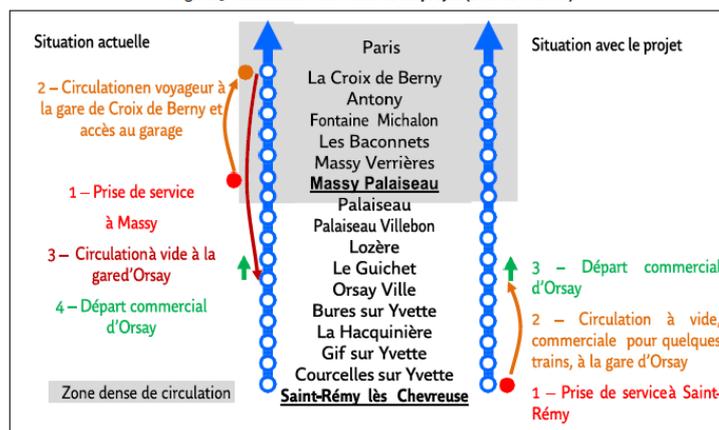
Suite à des reconnaissances terrain réalisées en 2021 des zones humides ont été identifiées au niveau de l'emprise du PR de Courcelle, ainsi que sur la partie est de la zone d'étude sur Saint-Rémy-lès-Chevreuses.

CHAPITRE 2 : DESCRIPTION DE PROJET

Le positionnement des garages, au plus juste niveau de dimensionnement, sur les sites stratégiques de la ligne B, permet des gains en matière de production kilométrique et de qualité de service :

- des trains plus à l'heure au départ le matin, compte tenu de leur localisation plus proche des points d'origines des missions avec voyageurs ;
- des trains de réserve plus souvent présents à leur lieu d'activation éventuelle en terminus ;
- une réduction des circulations à vide sur la ligne, notamment au nord de Massy, zone densément circulée, ce qui vise à réduire les contraintes sur les circulations dans ce secteur critique et à diminuer les coûts d'exploitation ;

Figure 9 : Illustration de l'intérêt du projet (Source : RATP)



A l'inverse de Saint-Rémy, les solutions des garages à Orsay et Massy, telles que suggérées par les associations du Collectif Pôle Gare Saint-Rémy, dont fait partie le COURB, pour des débuts de missions sur ces terminus rempliraient tout à fait les objectifs recherchés :

- de gains en matière de production kilométrique
- de trains plus à l'heure compte tenu de leur localisation sur les sites d'origine des missions voyageurs,
- une réduction des circulations à vide sur la ligne.
- et ce qui n'est pas mentionné, une optimisation des temps de circulation des conducteurs.

Le terminus d'Orsay devient d'autant plus important qu'il fait partie du périmètre bordant, dans la vallée, la zone dorénavant très développée, du plateau Paris-Saclay.

Il semble donc nécessaire d'évaluer les gains des solutions alternatives de garages complémentaires à Orsay et Massy, tout en sachant que les missions au début de Saint-Rémy sont largement couvertes avec le nombre de voies de garage existantes.

2.5 Evolution de l'offre de transport

Des prévisions d'évolution de la fréquentation à l'horizon 2030 ont été réalisées en 2015, menées par IDFM conjointement avec la RATP et la SNCF.

Pour répondre à l'augmentation de la fréquentation ainsi estimée, la ligne B sera équipée à l'horizon de renouvellement du matériel roulant actuel, au plus tôt en 2025 d'un matériel roulant plus capacitaire que le matériel actuel (décision du Conseil d'IDFM du 13 juillet 2016);

Par ailleurs, une nouvelle offre de transport a été mise en œuvre le 13 septembre 2021, dont les objectifs sont :

- Eviter les trains surchargés au sud en répartissant mieux les voyageurs entre les trains ;
- S'adapter aux augmentations de la demande à certaines périodes horaires ou dans certaines gares, en augmentant la fréquence des trains et le nombre de places offertes ;
- Limiter les retards faisant suite aux petits aléas et incidents, en cette période de forts travaux sur la ligne.

Il est à noter, que depuis les mois qui ont suivi sa mise en œuvre, la nouvelle grille horaire mise en œuvre en septembre 2021, n'a fait preuve d'aucune amélioration en termes de ponctualité. Pire, le constat est celui d'une grille irréaliste aux heures de pointe, qui n'est jamais respectée, mais que les indicateurs de ponctualité, très indulgents, masquent avec leur 5 min de tolérance de retard. Avec le passage à une desserte omnibus sur la petite couronne, c'est de nouveau la grande couronne qui pâtit des allongements de temps de trajet.

4.4.2 Projet de création des positions de garage

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

- A Saint-Rémy-lès-Chevreuse : un faisceau de garage (voies 6, 8, 10) permettant de garer 3 trains longs;
- à Gif-sur-Yvette : un poste de redressement pour l'alimentation traction du RER B.

4.4.3 Articulation des deux projets

Le projet de création de voie de garage (en rouge dans le schéma ci-après) s'articule avec le renouvellement de la signalisation et la fiabilisation des garages et dégarages (en bleu dans le schéma ci-après), dont les travaux ont débuté mi-2016 pour une mise en service effectuée en 2021.

Si le projet de 3 voies supplémentaires semble encore trop important et impactant pour le site de Saint-Rémy, le projet du poste de redressement, à Gif-sur-Yvette, pour l'alimentation traction du RER B, ne semble pas poser de problème à ce jour.



Figure 30 : Principe d'organisation spatiale du chantier

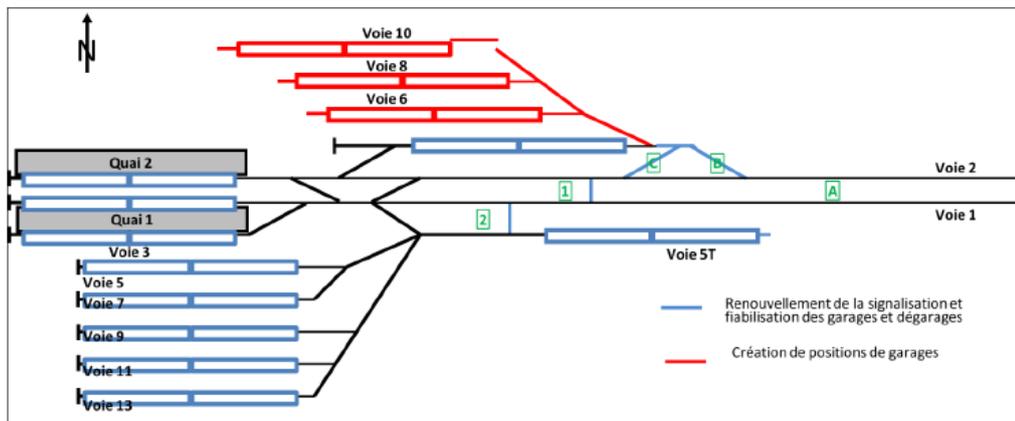


Figure 13 : Illustration synoptique des projets en articulation (Source : RATP)

Données/ hypothèses	
Démolition	
Démolition de l'habitation rue Ditte. Estimation à 110 m ³ de gravats à évacuer	
Génie civil des travaux de voie	
Terrassements	Terrassements pour la création de plate-forme : cubage estimé à environ 2 500 m ³
	Terrassements pour la réalisation du bassin de rétention sous les voies 6, 8 et 10 estimés à environ 1 600 m ³ de déblais et 500 m ³ de remblais
	Terrassements pour la réalisation du poste de redressement environ 3 000 m ³ de déblais
Paroi Amortissante	285 m de longueur et 3 m de hauteur
Bassin de rétention sous les voies 6, 8 et 10	27 m de longueur par 3,60 m de largeur intérieure et 4,70m de hauteur jusqu'au fond de fouille

Quid de la limite d'efficacité du bassin de rétention ? Quel risque et quelles mesures au-delà de cette limite ?

8.2.2 Accès supplémentaire aux quais depuis la route de Limours

Afin de faciliter l'accès aux quais depuis le quartier pavillonnaire situé au sud du faisceau de voies, un accès supplémentaire est prévu depuis la route de Limours.



Figure 31 : Implantation envisagée de l'accès supplémentaire route de Limours (Source : RATP)

Il est incompréhensible de retrouver la réalisation de cet accès supplémentaire dans ce projet de voies de garage. Cet accès très attendu et demandé depuis une vingtaine d'année, a été estimé par le Commissaire Enquêteur, Georges-Michel Brunier, lors de la précédente enquête publique d'avril 2018 (Réf E17000092/78), sans relation avec le projet de voies de garage et devant être entrepris au plus tôt. Les usagers attendent toujours. La RATP n'a visiblement pas tenu compte de la réserve du précédent Commissaire Enquêteur.

On peut se demander ce qu'il adviendra également des résultats de la présente enquête publique...

Réserve n° 2 : la réalisation de l'accès du public à la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est sans relation avec le projet de création de voies de garage et doit être entrepris au plus tôt.

Chapitre 3 : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

4.4 Synthèse des enjeux liés aux risques naturels et technologiques

L'aire d'étude est concernée par les risques naturels suivants :

- risque inondation par : débordement de l'Yvette, identifié et délimité par deux cartographies réglementaires : « R 111-3 » et P.P.R.I et ruissellement ;
- remontée de nappe, confirmé par les investigations menées ;
- mouvement de terrain par aléa retrait-gonflement des argiles où ce risque fort au niveau de la voie ferrée. Toutefois, la hauteur du remblai limite ce risque.



Il serait vivement souhaitable que le projet s'inscrive en cohérence avec le projet de réaménagement du pôle gare, avec notamment un parking adossé au projet de voie 10. L'étude doit être relancée en 2024 et sera financée à hauteur de 80% par Île-de-France Mobilités.

Nuisances sonores et visuelles

L'étude d'impact doit englober la phase 1 déjà réalisée.

Il serait bien également de prendre en compte les nuisances dues aux annonces excessivement fortes effectuées par haut-parleurs et dont les hurlements à toute heure, résonnent dans les quartiers avoisinants.

De même, les éclairages nocturnes sont puissants et multidirectionnels, et occasionnent une gêne pour les quartiers riverains ainsi que pour la faune.

Il est absolument nécessaire d'aménager le site, y compris la partie actuelle, de tous les dispositifs permettant de réduire les nuisances sonores et visuelles, de veiller à ce que les compresseurs des trains, hormis les nuits de froid exceptionnel, ne restent allumés toute la nuit.

Comme cela est de mise dans toutes les communes du Parc Naturel, réduire l'éclairage nocturne, voire le mettre sous radar, afin de ne s'allumer que lors d'une présence (trame noire).

Les claquements lors du passage des trains sur les différents aiguillages doivent être amoindris au maximum.

Les nuisances visuelles doivent également être traitées. La gare ne doit pas se transformer en chantier permanent avec des détritrus partout, ni l'entrée principale de la gare se transformer en rangée de bennes à ordures (cf. photos ci-après).

Le traitement des têtes de talus face à l'Espace Jean Racine est à soigner particulièrement.

Le respect du Parc et de ces habitants ainsi que de tous ceux qui viennent s'y détendre, n'est pas une option mais un devoir.



CHAPITRE 5 : ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PREVUES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT (p. 342)

Mesures de réduction mises en place concernant les transports en commun

Au regard de l'absence d'impact sur le réseau de transport en commun dans l'aire d'étude, aucune mesure ne sera mise en œuvre.

Si la mise en service des nouveaux itinéraires dans le poste de signalisation nécessitait, pour une durée limitée à 1 ou 2 jours, une interruption de trafic, alors un service de substitution serait mis en place entre Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Orsay.

Les périodes d'interruption de trafic ne devront pas être concomitantes avec une autre interruption de service sur l'axe RATP de la ligne, afin de ne pas pénaliser à outrance le parcours et la durée de trajet des voyageurs, avec la prise de plusieurs bus de substitution pour relier Paris.

Les correspondances devront être bien phasées de chaque côté : à Orsay avec le RER, à Saint-Rémy, avec les bus habituels.

Les horaires, trajets exacts et gares desservies devront être précisés, les conducteurs de bus de substitution formés, et l'information bien diffusée en gare, sur tous les médias, ainsi qu'en mairie.

Impacts directs sur le stationnement

Les travaux (notamment ceux de la voie 10) seront organisés de manière à ne pas nécessiter la suppression d'un trop grand nombre de places de stationnement situées au sud du parking communal en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (parking en bleu sur le plan ci-dessous). En l'état actuel des études, seule une rangée d'une quinzaine de place environ pourrait être impactée.



Figure 14 : Localisation des impacts potentiels sur les places de stationnement du parking communal (Source : SYSTRA)

Pour les besoins du projet, une partie de la surface du parking RATP existant (en orange sur le plan ci-dessus) sera impactée. Cependant, les travaux n'engendreront pas d'impact significatif puisque la capacité de stationnement privatives de la RATP sera suffisante au regard des besoins.

La voie 10 n'aura aucune valeur ajoutée pour les usagers de cette gare terminus, par contre elle sera très impactante au niveau du parking contigu à la gare. Il serait vraiment souhaitable de maintenir tout l'espace de stationnement actuel (public + RATP), étant donnée la densification immobilière et le projet de réaménagement du pôle gare, avec un parking multiniveau et différents services (dépose-minute, aire de covoiturage, ...).

CHAPITRE 6 : COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES AINSI QUE SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES

Mesures mises en place sur le risque par retrait et gonflement des argiles

Les résultats des études géotechniques ultérieures pour le secteur de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et de Gif permettront de préciser ce risque.

Il est envisagée la mise en œuvre de parois berlinoise pour assurer la stabilité des sols lors de la réalisation des travaux de la voie 10 et du poste de redressement.

Les travaux associés à la voie 10, sont bien plus conséquents, nécessitant une paroi berlinoise. Quel est le rapport gain / coût de cette 3ème voie à elle-seule ?

Mesures d'évitement mises en place concernant le risque inondation

En cas d'inondation, les chantiers seront arrêtés s'ils sont inondés. L'évacuation de tout équipement technique et produits potentiellement polluants (hydrocarbures, adjuvant, peintures, solvants, ...) sera organisée. Les équipements sensibles, s'ils ne l'étaient pas, seront surélevés afin de les maintenir hors d'eau autant que possible.

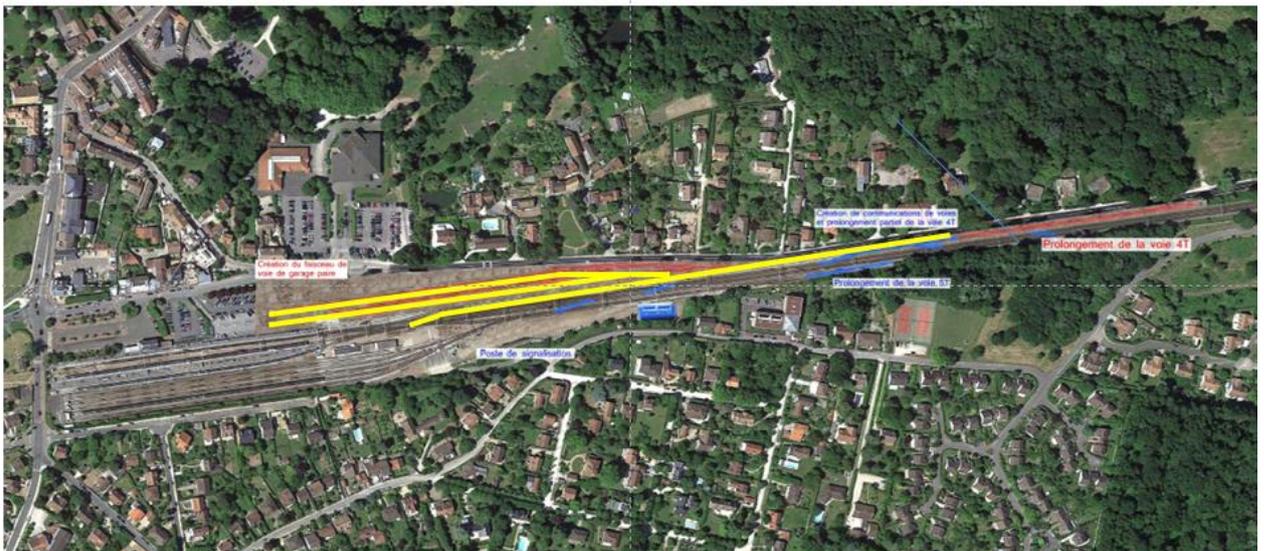
Un plan de secours et d'urgence sera préalablement établi entre les entreprises et le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) pour permettre une forte réactivité en cas d'évènements exceptionnels.

Où seront évacués ces polluants le cas échéant ?

Perturbation quantitative des eaux souterraines : pompage en fond de fouilles, mise en contact des eaux souterraines avec la surface lors des terrassements, etc.	Direct, court et moyen terme	Réalisation de mesures piézométriques complémentaires et essais de perméabilité.	Evitement	Faible
	Direct, court et moyen terme	En cas de rabattement de nappes, mise en place d'un phasage des travaux pour échelonner le pompage et limiter le débit de rabattement. Elaboration d'un dossier Loi sur l'Eau le cas échéant en fonction des études techniques à venir.	Réduction	Faible

Etant donné les précédents au niveau hydraulique, le rapport Loi sur l'Eau aurait dû être effectué avant cette enquête publique. Pour la sécurité des voyageurs, et les impacts environnementaux, ce dossier doit absolument être réalisé avant le démarrage des travaux et faire l'objet d'un examen d'une tierce entité non partie prenante.

ALTERNATIVE PROPOSEE PAR LE COLLECTIF POLE GARE SAINT-REMY



- La voie 10 serait remplacée par la non suppression d'une voie de garage à Bourg la Reine, ou l'utilisation du tiroir de retournement d'Orsay, ou la création d'au moins une voie sur Massy,
- Les voies 6 et 8 pourraient alors être décalées vers l'ouest et raccourcies de 16 m (la longueur maximale en unités multiples les rames actuelles et celles à venir faisant 208 mètres, tandis que le projet de la RATP est resté à 224 mètres),
- La voie 4 et le prolongement réalisé en phase 1 pourrait ainsi servir de voie de retournement pour les seules voies 6 et 8, permettant ainsi aux trains de rejoindre si besoin, les quais actuels pour embarquer des voyageurs.

- Le coût et l'impact environnemental serait moins important, du fait de la suppression de la voie 10 problématique, et l'espace gagné pourrait servir de parking sans adhérence au niveau de la réalisation.

CONCLUSIONS DU COURB

Le présent projet couvre des besoins de stockage qui ne résoudront en rien les problèmes de ponctualité actuellement rencontrés sur la ligne.

Pour autant le besoin de voies de garage supplémentaire peut se comprendre mais doit être limité au strict minimum acceptable sur le plan environnemental, pour cette gare située dans un Parc Naturel Régional, qui n'a pas vocation à servir d'annexe ferroviaire industrielle mais plutôt à se développer sur le plan touristique.

L'alternative ainsi proposée par les associations doit être étudiée.

Le dossier Loi sur l'Eau doit également être effectué en préalable.

Les mesures de réduction des différents impacts doivent englober la phase 1 et être chiffrées au coût 2024.

Le dossier actualisé doit être présenté avec l'alternative étudiée et les coûts complets actualisés, en Conseil d'Administration d'IDFM, préalablement au lancement du projet.

Toutes les réserves de l'autorité environnementale doivent être levées.

A Saint-Rémy-lès-Chevreuse, le 28 mars 2024

Marie-Hélène Wittersheim, présidente du COURB