



52, rue des Chênes
78470 Saint-Rémy-lès-Chevreuse

ENQUETE PUBLIQUE DU PROJET DE CREATION DE VOIES DE GARAGE EN GARE DE SAINT- REMY-LES-CHEVREUSE

Avis de l'Association VIVRE LES HAUTS DE SAINT REMY

A la suite du dossier de l'enquête publique environnementale RATP, l'association a relevé certains points qui paraissent préjudiciables, et considère que le projet va engendrer des nuisances et des impacts importants pour l'environnement et la qualité de vie pour les raisons exposées ci-dessous :

1. La Commune de Saint Rémy lès Chevreuse se situe dans le Parc Régional de la Haute Vallée de Chevreuse
2. Le projet se situe dans un site inscrit
3. Le projet est situé en centre-ville entre 2 zones pavillonnaires
4. Le projet est situé à quelques mètres du site classé du Château de Coubertin
5. Le projet est situé à quelques mètres du site classé du Château de Vaugien
6. Le projet se situe au centre de 2 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

La réserve naturelle « Val et coteau de Saint-Rémy » se situe à une trentaine de kilomètres au sud-ouest de Paris (cf. Figure 1) au sein de la vallée de l'Yvette (cf. Figure 2). Elle se compose de cinq entités différentes (cf. Figure 3) qui représentent au total 82,8 hectares :

- ✓ les Grands Prés de Vaugien (17 ha)
- ✓ les Prés de Vaugien (8 ha)
- ✓ la Glacière (6 ha)
- ✓ les friches de la Guiéterie (1,8 ha)
- ✓ le bois de la Guiéterie (50 ha)

Cet ensemble d'habitats naturels constitue un véritable îlot au sein d'une vallée marquée par une urbanisation massive exerçant une pression forte sur les milieux naturels.

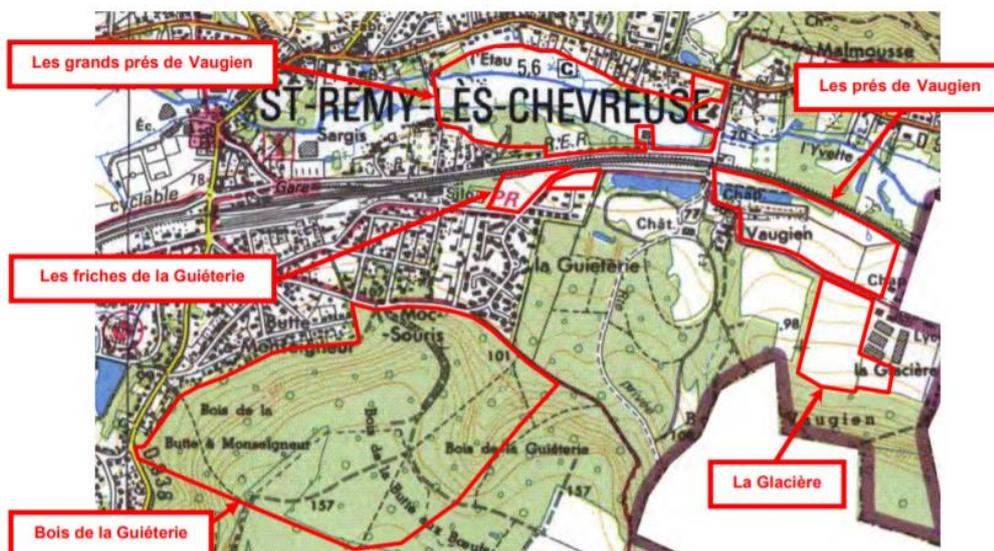


Figure 3 : Localisation de la réserve naturelle sur la commune de Saint-Rémy-lès-chevreuse
(d'après carte IGN au 1/25000)

Contrairement à ce qu'annonce la RATP dans l'enquête, l'excellence environnementale n'est pas suffisamment prise en considération.

D'autre part il est surprenant que l'on détermine un nombre de voies supplémentaires alors que l'offre de transport, qui est un élément essentiel, n'a pas été déterminée.'

La RATP précise que « *les choix techniques ont été faits pour minimiser les impacts environnementaux et faciliter l'intégration paysagère* ». il est évident que le projet en l'état provoquera des nuisances environnementales très fortes :

Analyse du document D.6 Etude d'impact : Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures

1 IMPACT ENVIRONNEMENTAL

- VOIE 4 T : Construction d'un mur de soutènement d'une longueur de 140 m et d'une hauteur variant de 0 à 5 m
- VOIE 10 : Création d'un mur anti bruit d'une hauteur de 1.85 m sur 250 m.
- VOIE 10 : si projet « Espace Public » un mur de soutènement de 175m d'une hauteur de 2 à 6 m venant à la place des talus actuels.

Ces murs vont créer un couloir de + de 300 m dans la rue Ditte ! Il masquera certes la voie ferrée, mais pas les trains à double étage qui seront sur la voie et privera le piéton du paysage environnant et lointain, même si des végétaux sont plantés devant le mur.

Evaluation de la RATP des conséquences de la création du mur de soutènement :

Enfin, la réalisation d'un mur de soutènement le long de la future voie ferrée 4T, participera à l'augmentation de l'effet de coupure des milieux naturels de part et d'autre de la voie. L'aggravation de ce phénomène, impactera de manière moyenne les espaces réglementaires ou d'inventaires, les zones humides, la faune et les trames vertes et bleues.

On peut se demander comment est évaluée « *la manière moyenne* » par la RATP !

- Dossier D7 – chap. 13 p 23 : « *Le projet est compatible avec la Charte du Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse* » :
L'avis du Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse sera porté après l'enquête publique !
- Ce sont 4 voies de garages + allongement d'une voie qui vont s'ajouter aux 8 existantes, c'est-à-dire un **parc de stockage qui va s'agrandir de 62%** dans un parc naturel :
 - 1 L'ajout de 4 voies doublant l'aire de stockage dans une zone pavillonnaire
 - 2 Le prolongement de la voie 4 T en zone humide
 - 3 L'abattement de 50 arbres non remplaçables pour réaliser les nouvelles infrastructures
 - 4 Précautions faunistiques et floristiques inapplicables pour se conformer aux délais de réalisation
 - 5 Le site inscrit qui a comme objet de préserver les paysages
 - 6 Pas d'avis de l'Architecte des Bâtiments de France
 - 7 Pas d'avis du Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse

2 IMPACT SONORE

- L'étude acoustique est limitée à 39 bâtiments alors que le trafic sur le prolongement de la voie 4T provoquera des nuisances sur une portée plus importante.
- L'étude acoustique ne peut tenir compte de la répercussion du bruit dans l'ensemble de la vallée. (Sur le plateau de Beauplan qui est le quartier le plus éloigné du centre nous entendons parfois les trains)
- L'étude acoustique porte sur le matériel roulant actuel. L'impact sonore des nouvelles rames est estimé à + 3 décibels.
- Les nuisances sonores actuelles ne sont pas considérées ni traitées

- P 29 du mémoire en réponse suite à l'avis de l'Ae

« Les gênes perçues par les riverains font l'objet d'un traitement complémentaire spécifique. À chaque signalement, une expertise est diligentée, et si cela est nécessaire des travaux spécifiques sont planifiés. Certaines actions nécessitent parfois des traitements patrimoniaux dont la planification est quinquennale ».

Exemples qui contredisent ces informations :

Chapitre E. Bilan de la Concertation : Création des voies de garage à Saint Rémy lès Chevreuse – septembre 2015 :

Les riverains se plaignent et constatent depuis plusieurs années une forte dégradation des nuisances :

1. Ils ont signalé à plusieurs reprises la vitesse très importante et excessive des trains au départ (train atteignant très rapidement 100 km heure) et ont demandé à ce que l'existant soit insonorisé.
 2. La vétusté du matériel et les infrastructures génèrent des nuisances sonores et vibratoires. La RATP refuse de mettre en place des dispositions antivibratiles au niveau des aiguillages existants.
- L'étude incluant l'écran anti-bruit est lié à la circulation des trains mais pas au passage des aiguillages ni des compresseurs qui doivent chauffer à l'avance : (sans compter le prolongement de la voie 5 phase 1 non inclus dans l'enquête) Il est donc facile de conclure que : « les seuils réglementaires sont respectés »

Mémoire en réponse RATP p 26

- « PROBLEMES ACOUSTIQUE ET VISUEL.

Le préchauffage des rames en période froide génère un bruit de ventilation nuisible pour les riverains alentours. Les nuisances sonores aux garages des trains devront faire l'objet d'une simulation acoustique pour vérifier le respect des seuils règlementaires. En cas de dépassement des seuils, des mesures de couverture devront être mises en œuvre. »

- L'écran anti-bruit ne couvre pas toutes les habitations,
- L'écran anti-bruit n'est pas au niveau des trains : Les trains qui partent de la voie 2 n'ont pas de limitation de vitesse, ce qui entraîne des bruits supérieurs (ce dont se plaignent les riverains entre autres)

- D6 Chap. 9.2 environnement sonore p 88/103

Les niveaux sonores à terme étant, de plus, inférieurs à 73dB(A) le jour et 65dB(A) la nuit, l'exploitation des futurs aménagements du faisceau de Saint-Rémy-lès-Chevreuse n'engendrera pas de bâtiments en situation de Point Noir de Bruit en intégrant au lieu de la butte existante, un écran antibruit dont l'atténuation acoustique est équivalente. L'aspect « perceptif » lié au passage des roues sur les discontinuités des appareils de voie (claquement) ainsi que la perception des bruits « électriques / électroniques » des rames préparées ne sont pas modélisés dans cette étude. Seuls les critères physiques, en dB et en dB(A), normalisés et réglementaires sont calculés pour quantifier la conformité ou non des futurs aménagements.

La modélisation du site après la pose de l'écran acoustique est présentée sur la figure ci-dessous :

La figure suivante présente l'implantation de cet écran acoustique :

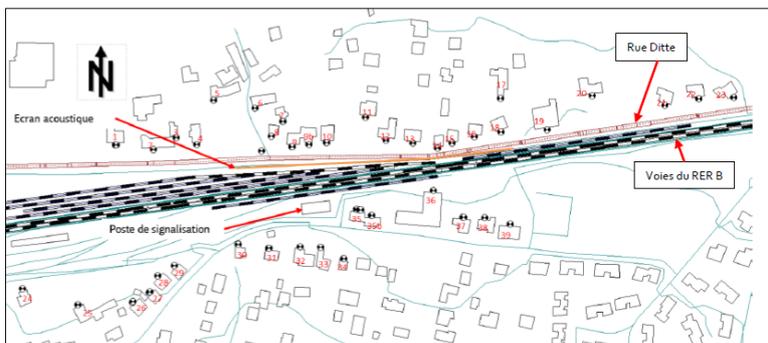


Figure 56 : Localisation du futur écran acoustique le long de la rue Ditte (Source : RATP)

Les numéros correspondent à la nomenclature des bâtiments intégrés dans le périmètre de l'étude.

3.2.2.2 Impact sur l'exploitation et impact acoustique

Les RER commerciaux franchissant ces nouveaux aiguillages, les prennent en voie directe, ce qui signifie qu'il n'y a pas d'impact sur leur vitesse.

Par contre, le franchissement de ceux-ci par les trains en voie déviée génèrera des nuisances sonores supplémentaires liées au passage sur des joints et sur la lacune du cœur de l'appareil de voie. Ce bruit produit un léger claquement à chaque passage d'essieu.

Pour les mouvements de trains non commerciaux qui emprunteront ces appareils en voie déviée, il peut y avoir un crissement au passage des appareils. Un entretien performant des appareils et un graissage des rails peuvent diminuer ceux-ci.

Les conditions de pose moderne de ces appareils et le fait qu'ils soient implantés dans une zone d'alignement droit est également de nature à amoindrir ces bruits de crissement.

Augmentation de la circulation : La situation actuelle est déjà inacceptable pour les riverains (bilan de concertation) elle ne peut qu'empirer avec l'effet cumulatif et le rapprochement des trains des habitations.

- **La fréquence du trafic entraine obligatoirement le prolongement du bruit.**

- Mémoire en réponse P 23 suite à l'avis de l'Agence environnementale :

Les communications référencées ci-avant 1 et 2 offriront la possibilité de garer / dégarer des trains sur le faisceau actuel directement depuis / vers les voies principales. Actuellement, tous les garages et dégarage empruntent la voie 5T et occupent les voies à quai.

Ainsi, l'arrivée ou le départ de missions haut-le-pied (arrivant ou partant sans voyageurs) pourront donc dorénavant se faire sans passer par les quais voyageurs, soulageant ainsi l'exploitation de la zone.

Cela concerne actuellement une quinzaine de trains par semaine environ. Une dizaine de ces circulations concernent des mouvements programmés (c'est-à-dire des missions graphiquées) dont le but est de faire sortir ou rentrer du faisceau actuel des trains sans voyageurs.

Les autres circulations sont des mouvements exceptionnels liés à des incidents ou des échanges éventuels de matériel pour la maintenance, qui seront facilités par un accès direct au faisceau. De plus, dans le cas où un train serait accidentellement immobilisé sur la voie 5T, ces deux communications permettraient quand même le garage / dégarage des trains du faisceau.

- **Trafic nocturne :**

Des nuisances sonores dans un environnement calme, la nuit en début et en fin de service :

- La préparation des rames par périodes de grand froid a lieu en dehors de l'amplitude horaire de circulation des trains, ce qui ne manque pas d'entraîner une gêne sonore pour les riverains en dehors des heures d'exploitation
- Une mise sous tension des compresseurs dès 4h30 du matin ou
- Une mise sous tension toute la nuit
- Klaxons
- Claquement à chaque passage d'essieux sur les appareils de voies
- [D2 – chap. 3 p 25/37](#)

Compte tenu de la fonction de tiroir de la voie 4T, un train garé voie 4T ne devrait être présent que tôt le matin (approximativement avant 6h) et tard le soir (approximativement après 22h30), y compris le week-end. Les études horaires ultérieures permettront de préciser ces plages horaires.

- Départ de 4 trains à vide TOT LE MATIN de St Rémy à Orsay
- Départ de 4 trains à vide TARD LE SOIR d'Orsay à St Rémy

3 IMPACT VISUEL

- Pourquoi l'enquête ne considère pas le nouveau matériel roulant choisi par Ile de France Mobilités le 22 mars 2017 qui a retenu des trains plus haut et de la même longueur que les trains actuels ? . Ceci a une importance considérable dans le calcul des longueurs de voies, et prolongement de la voie 4 T et contredit ce qu'annonce la RATP dans le chapitre 1 « *Mesures intégrées à la phase de la conception : la réduction des emprises nécessaires pour les différents aménagements du projet*»

chapitre 2 : Description de projet, VIII Calendrier prévisionnel et interfaces :

2.2 Renouvellement du matériel roulant de la ligne B

La longueur actuelle du matériel roulant du RER B est de 208 mètres.

Les infrastructures du présent Schéma de Principe ont été dimensionnées de manière à être capables d'accueillir un matériel roulant d'une longueur de 224 mètres.

La longueur du futur matériel roulant du RER B a été arrêtée dans le cadre de l'Expression Fonctionnelle du Besoin relative à l'acquisition d'un matériel interconnecté de nouvelle génération (MING) pour l'ensemble de la ligne B qui a été validée par le Conseil du STIF du 22 mars 2017.

Dans la mesure où le maintien de la longueur actuelle de 208 mètres a été retenu, le projet sera adapté en conséquence dans les études d'Avant-Projet.

En particulier, la longueur des voies de garages sera réduite pour tenir compte d'une longueur de matériel roulant moins importante.

Nous confirmons l'ensemble de ces informations. »

- Les 2 murs de soutènement atteignant parfois une hauteur de 6 m et des trains à 2 niveaux garés sur la voie 4 T dégraderont inévitablement le paysage
- VOIE 4 T : son allongement permettra d'avoir un train supplémentaire sur la voie prolongée à la vue des riverains
- [D2 – chap. 3 p 25/37](#)
 - Compte tenu de la fonction de tiroir de la voie 4T, un train garé voie 4T ne devrait être présent que tôt le matin (approximativement avant 6h) et tard le soir (approximativement après 22h30), y compris le week-end. Les études horaires ultérieures permettront de préciser ces plages horaires.
- Eclairage important pour des raisons d'exploitation et de sécurité JOUR & NUIT
- Insertions de nombreux équipements ferroviaires nécessaires aux aménagements :
 - poteaux,
 - éclairage intense y compris la nuit 19 lampadaires supplémentaires annoncés,
 - matériel de sécurité.
- La longueur exacte de l'écran acoustique d'une hauteur minimum de 1.85 m n'est pas indiquée, peu explicite pour les habitants qui ne résident pas dans le quartier :
- [Chapitre D6 – 92 environnement sonore p 88/103](#)
- « *En termes d'acoustique, le projet prévoit la mise en œuvre d'un écran acoustique d'au minimum 1,85 mètre de hauteur par rapport au sol placé le long de la rue Ditte, exactement en limite de propriété du site, entre le n° 41 et le n° 43 de la rue Ditte jusqu'à 30 m droit de l'impasse de Sargis. »*
- L'intégration paysagère ne traite pas l'aspect visuel depuis le quartier sud Avenue de la Terrasse
- Les Schémas ne sont pas cohérents, voire trompeurs :
[D2 – chap. 4.4 p 30/37 figures 46 48](#)
 - Les caténaires et les trains garés sont effacés des illustrations
 - Le trottoir n'est pas réalisable tout le long de la rue Ditte
 - Le mur face aux n° 33 à 39 rue Ditte n'est pas réalisable en l'état
 - Les trains à double étage ne figurent jamais sur les schémas.
- [D2 – chap. 4.1 p 26/37](#) : les enjeux présentés et le schéma séquentiel sont très optimisés

4 IMPACT SUR LES MILIEUX NATURELS :

- La diversité des milieux présents : zones humides, prairies, friches, boisements s'accompagne d'un cortège riche de 330 espèces de végétaux, 500 espèces d'animaux (la Bergeronnette des ruisseaux, le Martin-pêcheur), 5 espèces d'insectes sont protégées dont l'Ecaille rouge, la Mante religieuse, le Cordulégastre annelé
- La RATP se montre très vertueuse vis-à-vis de la protection de la faune, quitte à ne pas respecter le planning des travaux si elle respecte toutes les périodes d'interruption annoncées !
- De nombreux facteurs de risques liés à la topographie, l'hydrogéologie, pédologie : incertitude sur les procédures applicables au titre de la loi sur l'eau qui seront traitées après à l'enquête publique
 - Présence de zones humides
 - Présence de sols argileux
 - Présence de 2 étangs au niveau de Vaugien

D 4 – Etat Initial p 231/928 :

« Les périmètres présentés sur cette carte sont quasiment identiques à la carte des différentes enveloppes de la DRIEE, mais débordent plus sur le périmètre du projet, qui s'étend jusqu'au pont-rail situé à proximité d'un des deux étangs de Vaugien.

Le périmètre du projet situé sur la commune de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse est au contact de zones humides identifiées sur ses extrémités est et ouest. Le périmètre de projet se limite, sur cette commune, aux emprises ferroviaires existantes établies sur un remblai. La vulnérabilité des zones humides est donc limitée, mais ces zones devront faire l'objet d'une attention particulière en phase travaux.

La présence de zones humides dans l'aire d'étude du projet et à proximité immédiate du projet est avérée et constitue un enjeu dans le cadre de la réalisation du projet »

- Présence de nappes phréatiques circulant sous les emprises ferroviaires qui pourraient être coupées par les murs de soutènement et les fondations des nouvelles voies de garage

D6 2.3.3.P 59/103 eaux souterraines :

« Au droit des aménagements en gare de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse, la plateforme ferroviaire nouvelle entraînera, sous l'effet des tassements, un effet barrage, c'est-à-dire une réduction durable de la perméabilité des terrains sous-jacents, et une perturbation à long terme des écoulements de la nappe en situation de hautes eaux. Néanmoins, au regard de la superficie limitée de la nouvelle plateforme ferroviaire, l'impact sur les eaux souterraines est faible.

Par ailleurs, les murs de soutènement pourront avoir aussi, localement, un effet barrage sur la nappe superficielle. Les semelles des murs de soutènement devraient se situer proches du niveau de la rue Ditte. La profondeur des parois berlinoises est plus difficile à estimer à ce stade des études.

Les piézomètres installés lors de la campagne de reconnaissance des sols par GEOTEC ont permis de préciser le niveau de la nappe superficielle au droit des aménagements à Saint-Rémy-Lès-Chevreuse. Selon cette campagne, la nappe est située entre 3 et 4 m sous le terrain naturel. Les soutènements nécessaires en phase travaux le long des voies 4T et 10 (parois berlinoises) pourraient avoir un effet barrage vis-à-vis de la nappe superficielle présente.

La proximité de la nappe au droit de la nouvelle plateforme est également un facteur de risque vis-à-vis des pollutions potentielles générées par les activités du projet.

:

5 EQUILIBRE AVANTAGES/ SERVICES RENDUS AUX USAGERS DE LA GARE DE ST REMY

- Pas de création de nouveau quai : ce qui prouve que le trafic au départ de Saint Rémy est suffisant, **mais que les problèmes de ralentissement ne sont pas créés au départ des trains mais ont lieu au fur et à mesure du trajet. (tunnel Chatelet Gare du Nord, fermeture des portes, etc...).**
- Pas d'installation de dispositifs antivibratifs au niveau des aiguillages actuels alors que les nuisances sonores augmentent et que la gare est située en centre-ville.
- Les ateliers prévus et annoncés lors de la réunion publique de décembre 2014 n'ont pas eu lieu alors qu'ils étaient indispensables pour que les usagers puissent questionner et analyser les conséquences du projet..

Page 30 du mémoire en réponse suite à l'avis de l'Agence environnementale :

« Afin d'affiner l'insertion du projet le long de la rue Ditte, la RATP propose d'organiser des ateliers associant l'ensemble des acteurs : ville, riverains, associations, PNR.

Ces ateliers n'ont pu être organisés avant l'enquête publique, et seront par conséquent organisés après l'enquête publique ».

- La RATP s'évertue à prouver et insiste sur le fait que les nouveaux aménagements apporteront une amélioration **localement** en favorisant le transport en RER plutôt que le transport en voiture.

Mais au niveau de la commune il ne faut pas oublier la création **d'un parking-relais de 380 places qui serait construit dans le cadre du Pole Gare. Dans son avis § 1.3 p 52/98, l'Ae a demandé à ce que l'enquête publique inclue la construction du parking.**

Compte tenu de sa capacité, cela va entraîner un flux de circulation énorme en heure de pointe en provenance des communes environnantes, et ce dans une des rues les plus étroites (rue Ditte) de la ville.

D6 –Chap. 2.1 p 58/103, D6 – chap. 2.3.5 p 60/103

Impacts positifs du projet

Le projet s'insère donc dans une politique globale d'amélioration des conditions des déplacements.

Localement et pendant sa phase exploitation, il permettra d'améliorer la qualité de l'air ambiant et la qualité de vie des riverains en favorisant le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. Il permettra ainsi en phase exploitation, de décongestionner en partie les axes routiers et par là même d'occasionner une baisse des émissions de polluants atmosphériques locaux.

Rapport de présentation cabinet CODRA février 2017 :

« Ces vingt dernières années, la gare a généré un flux d'automobiles venant des communes alentours en constante augmentation. La qualité de l'espace public, donc du paysage urbain et de la vie quotidienne des Saint-Rémois en a souffert. »

- Pas de chiffres actualisés concernant le taux de fréquentation des gares de Saint Rémy les Chevreuse et de Courcelles.

en 2014 un sondage BVA a enregistré :

- un total de 0,39% des montées à Saint-Rémy,
- un total de 1,52% sur le tronçon de fin de ligne situé au-delà d'Orsay (Saint-Rémy / Courcelles / Gif-sur-Yvette / la Hacquinière / Bures-sur-Yvette),

Ce qui ne justifie pas une offre de supplémentaire sur Saint Rémy.

- La RATP veut faire croire que grâce à l'ajout de voies supplémentaires les piétons obtiendront des circulations douces « améliorées »

Ces circulations seront améliorées SANS LES TRAVAUX dans le cadre de l'aménagement du pôle gare.

A certains endroits le mur de soutènement ne laissera aucun espace supplémentaire par rapport à l'existant :

Pièce D résumé non technique :

« amélioration des circulations douces au niveau de la rue Ditte dans le secteur de la gare »

6 PERTINENCE DU PROJET

- Optimisation qui n'est pas stricte à l'offre de transport puisque l'offre n'a pas été étudiée, les besoins de sont pas prouvés.
- Impacts urbains et environnementaux très importants :
- Les raisons évoquées par la RATP à l'Agence environnementale pour accueillir des voies de garages sur d'autres sites ne sont pas probantes :
 - Le site d'Arcueil Cachan (ancienne gare de marchandises) n'est même plus évoqué.
 - Le site de Massy est écarté sans avoir considéré
 - 1) le nouveau matériel à 2 étages,
 - 2) les aménagements des nouveaux ateliers de maintenance, qui devront être créés et déplacés obligatoirement pour recevoir le nouveau matériel roulant
 - 3) la possibilité de garer les trains proche des ateliers de maintenance pour éviter les circulations à vide
 - 4) la remise en cause de l'emprise par le cimentier CEMEX.
 - Si matériel à 2 étages, il n'est pas prévu d'augmenter le nombre de circulations de trains (STIF 13.7.2016)

Pour toutes les raisons évoquées dans les 6 paragraphes ci-dessus, l'association VIVRE LES HAUTS DE SAINT REMY s'oppose au projet de la création de voies de garages tel qu'il est exposé dans l'enquête publique de la RATP.

Martine MICHEL
Présidente

VIVRE LES HAUTS DE SAINT REMY

L'Association n'a pas évoqué la période des travaux de 2019 à fin 2022 qui occasionnera une gêne considérable aux riverains, Saint Rémois, usagers de la gare, et qui sera source de nuisances sonores visuelles, et de pollution :

Pièces D résumé non techniques : « *Gêne aux riverains, aux usagers de l'espace public et aux activités urbaines. Les Travaux d'allongement de la voie 4T sont ceux qui auront le plus fort impact sur les riverains de la rue Ditte* »