



**SAINT-RÉMY
LÈS-CHEVREUSE**

Saint-Rémy-lès-Chevreuse, le 11 mars 2015

Le Maire de Saint Rémy-lès-Chevreuse

à

Monsieur Jean-Christophe MONNET
Délégué aux usagers, relations institutionnelles
et internationales
Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)
41, rue de Châteaudun
75009 - PARIS

Affaire suivie par Monsieur ROBIN

☎ 01.30.47.05.28

Nos réf. : AB/ER-54/2015

OBJET : Notre rencontre du 20/03/2015 au STIF

P.-J. : Note de M. Bruno LECAILTEL sur le schéma directeur du RER B Sud et ses conséquences sur la gare de Saint Rémy-lès-Chevreuse

Monsieur le Délégué,

Vous avez bien voulu accepter de nous recevoir le 20 mars 2015 à 10 heures au STIF pour que nous puissions avoir un échange de vues sur les projets d'aménagement de la gare RER de notre commune dans le cadre du Schéma Directeur RER B adopté en juillet 2013.

Je serai accompagnée des personnes suivantes :

Céline PERRIN	Maire-Adjointe
Claudine ROBIC	Maire-Adjointe
Laurent GALLOIS	Conseiller Municipal
Edmond ROBIN	Conseiller Municipal
Bruno LECAILTEL	Ingénieur St Rémois
Marie-Hélène WITTERSHEIM	Présidente du Comité des Usagers de la ligne RER B

Nous souhaiterions en particulier examiner avec vous dans quelle mesure des études complémentaires pourraient être réalisées sur les trois points suivants :

- **Création d'un tiroir de retournement en arrière-gare** : nous avons des doutes sur la pertinence de cette solution lourde en investissements et problématique en termes d'environnement ; à ce sujet nous avons tout récemment adressé à la RATP une étude¹ démontrant que les problèmes de

¹ Effectuée par M. Jean BOUDAILLE, Ingénieur St Rémois ; nous pourrions vous remettre ce document lors de notre rencontre.

Toute correspondance doit
être adressée indistinctement
à Madame le Maire

2 rue Victor Hugo
BP n° 38 - 78470
Saint-Rémy-lès-Chevreuse

Tél. : 01 30 47 05 00
secretariat@ville-st-remy-chevreuse.fr

cisaillements tiendraient moins au caractère « à voie en impasse » de la gare de St Rémy qu'à son mode d'exploitation. Quelques aménagements y sont suggérés, ils pourraient efficacement améliorer le fonctionnement de ce terminus en étant bien moins coûteux qu'un tiroir de retournement arrière. Faut-il par ailleurs doubler la fréquence des trains au départ de St Rémy ? Quelles hypothèses de fréquentation ont été retenues ? Existe-t-il des simulations numériques de fonctionnement ?

- **Création de nouvelles positions de stationnement pour les trains** : une étude d'insertion dans le site devrait être réalisée pour en évaluer les impacts¹, en intégrant la relocalisation des parkings actuels, et plus généralement en s'inscrivant dans un programme global de réaménagement des accès à la gare², de création d'un parking relais souterrain³, et de création d'un pôle d'échanges multimodal. Il faut quand même aussi se demander si de nouvelles positions de garage doivent être localisées à St Rémy, au cœur du Parc Naturel Régional, pour des trains qui n'assurent pas la desserte de l'extrémité sud de la ligne.

En tout état de cause, j'ai demandé à la RATP de réduire de 5 à 4 le nombre de positions de garage qui seraient créées à St Rémy (3 +1 voie ancienne allongée), ce qui représenterait encore la moitié (soit 9) du nombre minimum de positions de garages estimées nécessaires sur la ligne du RER B Sud (soit 18). Cette réduction du nombre de voies pourrait :

- éviter la construction en plein centre-ville d'un mur de soutènement de 4 à 5 m de hauteur, éventuellement rehaussé d'1 à 2 m pour la protection anti-bruit, et contrevenant aussi bien aux prescriptions du Parc Naturel Régional qu'à celles notre charte urbaine,
 - ou au moins atténuer visuellement la hauteur de la structure avec un talus paysagé en pente.
- **Modification du tracé de la route de Limours** : même en l'absence de réalisation d'un tiroir de retournement, la RATP envisage la modification du tracé de la route de Limours pour allonger de 150 m vers l'arrière-gare les voies existantes dans la perspective d'accueillir des matériels longs⁴. Les voies de garages qu'elle veut créer seront d'ailleurs elles-mêmes adaptées à ces matériels. La RATP considère qu'un allongement des voies existantes en direction de Courcelles lui poserait problème car il faudrait déplacer des aiguillages et du matériel de voie. Du point de vue de l'exploitant il paraît préférable de dévier une route (la RD 938) plutôt que de modifier l'organisation de ses voies et installations de manœuvre. C'est oublier que la topographie du lieu se prête très mal à une telle opération qui interviendrait à un endroit névralgique (carrefour à 5 branches) sur une route utilisée par environ 10.000 véhicules par jour, où les embouteillages sont déjà fréquents aux heures de pointe, ce qui rend tout à fait déraisonnable la perspective de modifier son tracé

¹ Notamment visuels et sonores, mais aussi en termes de pollution des eaux à proximité.

² Il est notamment tout à fait nécessaire et urgent d'aménager un espace "Dépose minute" devant cette dernière ; il n'est pas normal qu'un tel espace n'ait été prévu devant la gare RER, terminus qui plus est.

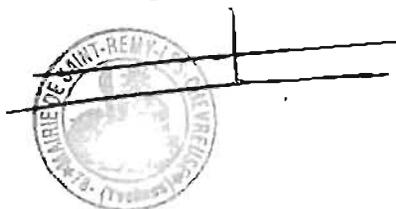
³ La création de 5 positionnements de garage pour les trains obérerait d'ailleurs la possibilité ultérieure de créer à cet endroit un parking souterrain alors que ce serait le meilleur emplacement possible, l'autre solution se trouvant sur un terrain dont l'hydrologie renchérit considérablement le coût de construction.

⁴ Le choix entre matériels longs et matériels à 2 niveaux n'a pas encore été fait, mais la RATP planifie d'ores et déjà des infrastructures pour matériels longs.

Tous ces travaux ont un coût estimés à plus de 50 M€ ; s'ils sont réalisés il sera répercuté sur l'ensemble des contribuables franciliens ; de plus la Ville de St Rémy sera forcément contributrice au niveau des services techniques or son budget est particulièrement contraint. Il est donc impératif de faire une bonne analyse coûts/avantages des aménagements envisagés.

Espérant pouvoir approfondir ces sujets tout à fait déterminants pour notre Ville lors de notre rencontre du 20/03, je vous prie d'agréer, Monsieur le Délégué, l'expression de mes salutations les meilleures.

Le Maire,
Agathe BECKER



Copie :

- M. Jean-Louis BINICK et M. Laurent GALLOIS – Mesdames Delphine MOLENAT, Céline PERRIN et Claudine ROBIC – M. Edmond ROBIN – Mme Anne-Laurence TOULLEC
- Mme Marie-Hélène WITTERSHEIM – Présidente du COURB – M. Jean BOUDAILLE et M. Bruno LECAITEL

NOTE SUR LE SCHEMA DIRECTEUR DU RER B SUD ET SES CONSEQUENCES SUR LA GARE DE SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE

Cette note est rédigée à la demande de la municipalité de St Rémy-lès-Chevreuse dans le cadre de sa réflexion sur les projets d'aménagements prévus par le Schéma Directeur du RER B Sud.

SYNTHESE

En synthèse, voici mes conclusions sur les points les plus impactants pour St Rémy :

Création d'un tiroir de retournement en arrière-gare : la pertinence de cette solution n'est pas démontrée en regard des lourds investissements à réaliser à cause des contraintes du site, alors que d'autres actions déjà en cours de déploiement par la RATP permettront d'améliorer sensiblement la robustesse d'exploitation (glissement des conducteurs, train de réserve sur la 3ème voie, aiguillages supplémentaires à créer en avant-gare).

Allongement des voies 4T et 5T : une étude d'insertion dans le site devrait être réalisée pour en évaluer les impacts. La voie 5T améliore l'accès au faisceau de garage actuel, alors que la voie 4T semble plutôt liée au projet de création d'un nouveau faisceau de voies de garage au nord de la gare.

Création d'un faisceau de voies de garage au nord de la gare : une étude d'insertion dans le site devrait être réalisée en intégrant la relocalisation des parkings actuels, et plus généralement en s'inscrivant dans un programme global de réaménagement des accès à la gare, de création d'un parking relais souterrain, et d'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal. Il convient toutefois de s'interroger sur la pertinence de localiser à St Rémy, au cœur du Parc Naturel Régional, des nouvelles positions de garage pour des trains qui n'assurent pas la desserte de l'extrémité sud de la ligne. D'autres emplacements existent le long de la ligne RER B.

Des mesures permettant d'améliorer le quotidien des usagers de la gare de St Rémy, certaines simples à mettre en œuvre, ne sont pas abordées dans le Schéma Directeur.

Les lourds investissements listés dans le Schéma Directeur, en particulier ceux qui concernent le terminus de St Rémy, ne démontrent pas une cohérence d'ensemble. Il serait souhaitable de connaître l'offre de transport (missions des trains, fréquences, choix du matériel roulant), les modes d'exploitation envisagés par l'Exploitant au Sud de la ligne (garage et entretien des trains, notamment), et prendre en compte les spécificités de St Rémy (importance régionale du pôle d'échange, contraintes d'accès et de configuration des lieux, proximité du centre-ville) **pour concentrer les investissements sur les points les plus pertinents** et éviter un gaspillage des deniers publics.

1- OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR DU RER B SUD

Le Schéma Directeur du RER B Sud résulte d'un programme d'études demandées par le STIF à la RATP pour améliorer le quotidien des voyageurs, en particulier **la ponctualité**, et préparer les adaptations aux nouveaux transports collectifs structurants en Ile-de-France (Grand Paris Express, tramways, BHNS, etc.).

Ce schéma est complémentaire aux actions et au programme d'investissements déjà engagés sur le RER B Nord qui ont conduit à la rénovation du matériel roulant et à l'interopérabilité de la ligne.

Les actions proposées sur le RER B Sud visent en particulier à :

- **améliorer la robustesse d'exploitation** (capacité à maintenir ou à rétablir le service en cas d'incident);
- **adapter l'offre de transport** aux nouvelles demandes (évolutions de la population, besoins de déplacement, réseaux complémentaires);

- **rationaliser l'exploitation de la ligne**, en particulier le garage et la maintenance du matériel roulant.

Il est important de noter que dans son édition d'avril 2013 le Schéma Directeur du RER B Sud ne prend pas en compte le retour d'expérience des améliorations déjà mises en œuvre sur le RER B Nord, ni la résolution éventuelle de fragilités structurelles majeures de la ligne, comme le tunnel Châtelet-Gare du Nord commun aux RER B et D, qui impactent fortement l'exploitation du RER B, ni l'évolution des demandes de transport liées aux nouveaux réseaux.

D'après le Schéma Directeur, **ces différents points doivent faire l'objet d'études complémentaires d'ici à 2015.**

2- CONSEQUENCES SUR LA GARE DE ST REMY

Les opérations projetées par le Schéma Directeur et qui concernent Saint-Rémy-lès-Chevreuse visent à :

- **Optimiser le retournement des trains en bout de ligne** pour permettre de rattraper d'éventuels retards et d'éviter les conflits de circulation entre un train à l'arrivée et le train au départ.
- **Faciliter l'accès aux voies de garage** directement depuis les voies principales en supprimant les manœuvres de retournement en gare.
- **Augmenter la capacité de garage.**

2.1- OPTIMISER LE RETOURNEMENT DES TRAINS EN BOUT DE LIGNE

La gare de St Rémy est en "cul-de-sac", sans voies arrières, obligeant à retourner les trains en gare. Un train qui arrive de Paris est dirigé vers l'une des 3 voies de la gare. Après retournement (transfert du conducteur d'une cabine à l'autre, et inversion du sens de marche), le train repart en direction de Paris ou rejoint le faisceau de voies de garage.

Cette situation n'est pas propre à St Rémy : Robinson (REB B2), St Germain-en-Laye (RER A1) et Poissy (RER A5) ont des configurations semblables. **St Germain et Poissy sont actuellement exploités avec 6 trains/heure, contre 5 trains/heure à St Rémy et Robinson.**

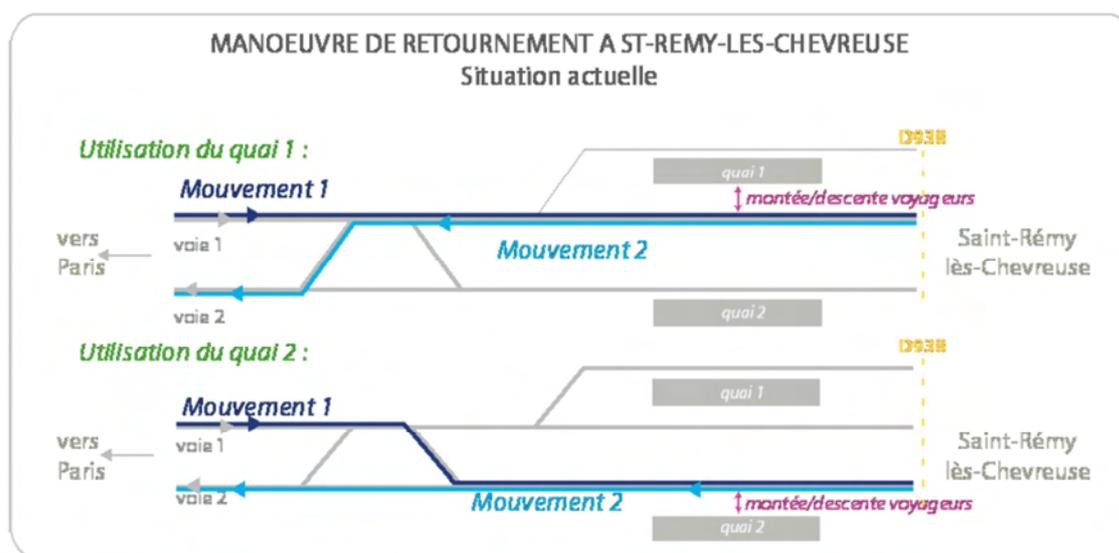


Figure 52 : Manœuvre de retournement actuelle à St-Rémy-lès-Chevreuse

[Extrait du Schéma Directeur RER B Sud]

La configuration des voies à St Rémy incite à **privilégier le quai 2, proche du bâtiment de la gare**, pour les manœuvres de retournement des trains "en ligne". Un train au départ de la voie 2 est ainsi directement mis en ligne vers Paris sans risque de conflit avec un autre train entrant en gare. Les voies 1 et 3 sont utilisées lorsque la voie 2 n'est pas disponible et pour les manœuvres de trains vers les voies de garage.

De plus, **le quai 2 facilite le cheminement des usagers** avec un accès direct au bâtiment RER, à la gare routière et au centre ville de St Rémy, **sans avoir à emprunter le passage souterrain** entre le quai 1 et le quai 2.

La priorité donnée à l'utilisation du quai 2 est facilement réalisable en heures creuses et offre un meilleur confort aux usagers, alors qu'aux heures de pointe l'utilisation des 3 voies disponibles à St Rémy offrirait a contrario une plus grande souplesse d'exploitation et permettrait d'augmenter la fréquence des trains, **jusqu'à plus de 8 trains par heure, sans avoir à créer de nouvelle infrastructure.**

Le Schéma Directeur envisage plusieurs solutions pour optimiser le retournement des trains à St Rémy:

- Le glissement des conducteurs (voir ci-dessous).
- L'utilisation de la 3ème voie pour positionner un train de réserve.
- L'installation d'aiguillages supplémentaires pour supprimer les points de conflits et faciliter les manœuvres
- La création d'un tiroir de retournement en arrière-gare.

2.1.1- GLISSEMENT DES CONDUCTEURS

Cette organisation, en cours de mise en place sur le RER B, consiste à positionner un conducteur à quai qui récupère le train pour repartir dans le sens de la marche opposée, en diminuant ainsi le temps nécessaire au changement de cabine aux heures de pointe.

La durée de retournement du train, très réduite, correspond au temps de descente et de montée des voyageurs. Le transfert des commandes d'une cabine à l'autre est effectué pendant ce temps.

Cette organisation offre une grande capacité à résorber les retards. Elle ne nécessite pas d'investissement particulier, hormis la création éventuelle d'un local ou d'un abri en bout de quai pour le conducteur positionné au départ. **Elle permet aussi d'augmenter les fréquences**, si nécessaire, **aux heures de pointe.**

2.1.2- TRAIN DE RESERVE SUR LA 3EME VOIE

Cette solution consiste à positionner un train de réserve sur la **3ème voie actuellement inutilisée aux heures de pointe**, pour **gagner en réactivité et en efficacité dans la résorption des retards au terminus**. Elle autorise d'injecter un train supplémentaire vers Paris sans attendre l'arrivée du train en retard.

Cette solution ne demande pas de nouvelle infrastructure, mais nécessite de positionner un train de réserve en gare à St Rémy.

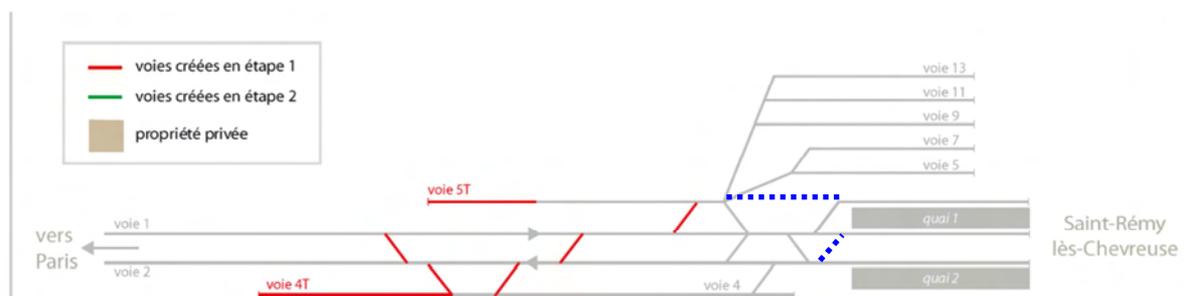
Un principe de "retournement long" est décrit dans le Schéma Directeur en utilisant alternativement les 3 voies pour y positionner un train de réserve.

2.1.3- AIGUILLAGES SUPPLEMENTAIRES POUR FACILITER LES MANŒUVRES

A St Rémy, l'accès au faisceau de voies de garages se fait en amont de la gare. Il oblige à effectuer un retournement des trains en gare, tant pour accéder aux voies de garage que pour en sortir. Ces manœuvres perturbent le fonctionnement normal de la gare et peuvent créer des situations de conflit entre les trains en cours de manœuvre et les trains arrivant ou repartant vers Paris.

Le Schéma Directeur prévoit de créer, en avant-gare, des communications supplémentaires entre les voies pour desservir directement le faisceau de garage **en évitant les manœuvres en gare.**

Ces communications renforceront la robustesse d'exploitation du terminus en supprimant des conflits en permettant, par exemple, de diriger un train à l'arrivée directement vers la voie 2, alors qu'un autre train est en cours de manœuvre entre les voies 1 ou 3 et la voie 5T. **Les opérations de retournement en gare en seront facilitées.**



[Extrait du Schéma Directeur RER B Sud]

Pour améliorer encore la fluidité du trafic en supprimant des conflits de cisaillement, il est suggéré de créer des communications supplémentaires (en pointillé bleu sur le schéma ci-dessus) en sus de celles prévues au Schéma Directeur.

2.1.4- TIROIR DE RETOURNEMENT EN ARRIERE-GARE

L'objectif de ce concept est de supprimer les conflits de cisaillement en avant-gare et de spécialiser les quais de la gare en montée et descente.

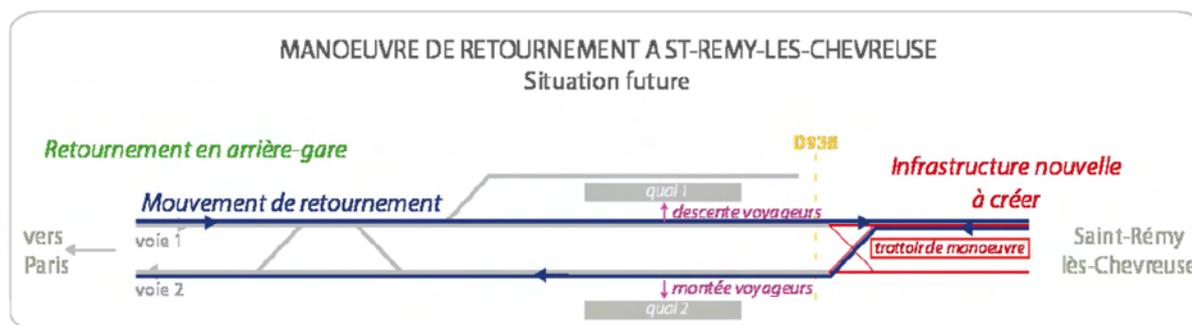


Figure 54 : Retournement projeté à Saint-Rémy-lès-Chevreuse

[Extrait du Schéma Directeur RER B Sud]

2 scénarios sont évoqués dans le Schéma Directeur :

- Scénario 1 : **Prolongement des voies actuelles en direction de Boullay-les-Troux** sur au moins 300 mètres en réaffectant à l'exploitation RATP la plateforme située au delà de l'ancien passage à niveau pour y créer une installation de retournement. **La construction d'un franchissement dénivelé pour la RD 938 est nécessaire.** En gare, des nouveaux cheminements accessibles aux PMR sont à créer pour desservir le quai 1.

Notons que la création d'un franchissement dénivelé de la RD 938, à cause de la topographie des lieux et de la longueur de pente nécessaire pour passer sous les voies, obligerait très probablement à empiéter sur les voies de garage actuelles, ce qui supprimerait des positions de garage à St Rémy.

- **Scénario 2 : Déplacement de la gare d'au moins 300 mètres en direction de Courcelles-sur-Yvette** pour transformer les quais actuels en tiroir de retournement. Ce schéma nécessiterait d'élargir la plateforme ferroviaire en direction de Courcelles, et de **créer de nouveaux accès à la gare dans un environnement urbain très fortement contraint**.

Notons que le déplacement de la gare impacterait l'accès au faisceau de voies de garage.

Aucune étude de faisabilité, ni d'insertion urbaine, ne sont montrées dans le Schéma Directeur pour ces scénarios. Le scénario 2 semble toutefois être jugé plus contraignant que le scénario 1.

Ces scénarios sont basés sur l'utilisation de 2 voies seulement. **Or ces scénarios n'éliminent pas les conflits de cisaillement dus à un train de réserve positionné en 3ème voie, ni les conflits liés aux accès vers les faisceaux de garage.**

De plus, ce principe d'exploitation perdrait le bénéfice de la 3ème voie existant à St Rémy, et offrirait moins de souplesse d'exploitation et de possibilité de rattrapage d'éventuels retards qu'un retournement en gare avec glissement des conducteurs.

Un **budget estimé entre 42 et 52 M€** (en valeur 2012) est évoqué pour le scénario 1, **hors acquisitions foncières, hors impacts gare et hors coût d'acquisition d'un train supplémentaire** dû à l'allongement de la ligne.

2.1.5- PERTINENCE DES SOLUTIONS PROPOSEES EN REGARD DES INVESTISSEMENTS A PREVOIR

Le Schéma Directeur ne montre pas d'étude comparative entre les différentes solutions envisagées pour faciliter le retournement à St Rémy. Le schéma global d'exploitation de la ligne, les hypothèses de fréquentation, l'offre de transport (capacité du matériel roulant, types de dessertes, missions et fréquences des trains) ne sont pas précisés.

On peut cependant prévoir que le glissement des conducteurs, l'utilisation de la 3ème voie pour un train de réserve, les aiguillages supplémentaires en avant-gare (nécessaires par ailleurs pour faciliter l'accès aux voies de garage) permettent d'accélérer le retournement des trains, de réduire les conflits de cisaillement, et **d'améliorer significativement la robustesse d'exploitation sans nécessiter d'investissements lourds**. Ils demandent néanmoins une adaptation des procédures d'exploitation.

Des solutions simples, comme la priorité à donner au train au départ (pour respecter ou rattraper le sillon prévu) en décalant l'horaire des trains à l'arrivée, pourraient être appliquées plus systématiquement. Les critères de performance sur lesquels l'Exploitant est évalué devraient encourager ces principes vertueux d'exploitation.

Il faut noter que ces solutions peuvent être mises en œuvre dans un délai beaucoup plus court que la création d'un tiroir de retournement en arrière-gare.

L'apport de ces différentes solutions à la robustesse d'exploitation de la ligne **nécessiterait une analyse détaillée s'appuyant sur des simulations numériques de fonctionnement** en régime normal (aux heures pleines et heures creuses), en régime transitoire et en mode perturbé. La capacité à absorber un retard doit être évaluée pour différentes configurations d'exploitation.

L'étude des évolutions de demande de transport devrait permettre de statuer sur une éventuelle augmentation de l'offre au départ de St Rémy. Le schéma d'exploitation actuel au sud de Massy-Palaiseau avec un terminus intermédiaire à Orsay-Ville aux heures de pointe, et des dessertes omnibus ou semi-directes, permet de raccourcir la durée de trajet et de mieux répartir les voyageurs dans les différents trains (en offrant des places assises à un plus grand nombre de stations). **Il semble donc peu judicieux de doubler la fréquence des trains au départ de St Rémy.** Ceci devra être vérifié dans le cadre des études complémentaires sur l'offre de transport, dont la consolidation est attendue pour 2015.

La spécialisation des quais en montée ou descente permise par la création d'un tiroir de retournement en arrière-gare semble présenter peu d'intérêt pour la fréquentation observée à St Rémy. Alors que la priorité donnée au quai n°2 pour la montée et la descente améliorerait sensiblement le confort des voyageurs en réduisant les cheminements, notamment des PMR.

En conclusion, **il apparaît nécessaire d'obtenir de la RATP une étude comparative détaillée**, sur la base d'avant-projets chiffrés et de simulations d'exploitation, **pour vérifier l'apport des solutions à l'amélioration de la performance d'exploitation, en regard des investissements à consentir et des impacts sur les parties prenantes**, en particulier sur la ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

2.2- FACILITER L'ACCES AUX VOIES DE GARAGE

Actuellement les faisceaux de garage sont reliés à la ligne par une unique voie, ce qui crée **une grande fragilité d'exploitation en cas de défaillance**.

Le Schéma Directeur prévoit l'installation de 5 communications de voies et le prolongement des voies de retournement (voies 4T et 5T) donnant l'accès aux faisceaux de garage.

Ces nouvelles communications permettent faciliter l'accès aux voies de garage directement depuis la ligne, **en évitant des manœuvres de retournement en gare**.

Elles accélèrent l'injection et le retrait des trains sur la ligne pour optimiser l'exploitation en régulant le nombre de trains en circulation.

La voie 5T, prolongée après l'ancien silo à grains, permettrait d'accueillir 2 positions de trains supplémentaires pour les manœuvres entre le faisceau de garage actuel (au Sud) et la gare.

La voie 4T, prolongée le long de la rue Ditte, permettrait symétriquement de desservir un nouveau faisceau de garages au Nord (prévu en 2ème phase par le Schéma Directeur).

L'élargissement de la plateforme ferroviaire pour accueillir les nouvelles voies 5T et 4T devra faire l'objet d'une **étude d'insertion dans le site** pour en évaluer les impacts, notamment environnementaux.

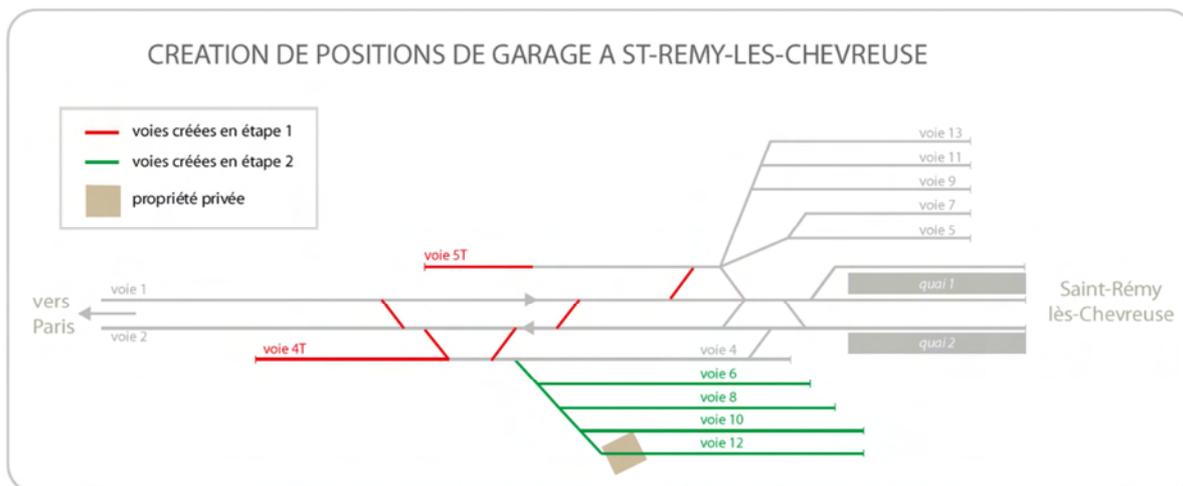


Figure 76 : Création de positions de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse

2.3- AUGMENTER LA CAPACITE DE GARAGE

Le Schéma Directeur exprime le besoin de créer des positions de garage supplémentaires sur l'ensemble du RER B, et de désengorger l'actuel dépôt de Massy-Palaiseau, notamment en vue de la réservation d'emprises pour la création d'une gare d'interconnexion du Grand Paris.

La RATP disposant d'emprises au niveau de l'ancienne gare de marchandises de St Rémy, le Schéma Directeur prévoit d'y créer un faisceau de 4 voies offrant 8 positions de garage supplémentaires.

Ces emprises sont actuellement affectées à un parking public, à une boucle de dépose rapide près de la gare, et à un parking réservé au personnel RATP.

La réaffectation de ces emprises à l'exploitation RATP doit s'inscrire dans une **réflexion sur le réaménagement des accès à la gare de St Rémy, sur la création d'un parking relais souterrain, et sur la création d'un pôle d'échange multimodal d'importance régionale.**

La création d'un nouveau faisceau de garage à St Rémy doit intégrer ces contraintes et **sa réalisation devra être phasée pour permettre la construction préalable des nouveaux aménagements de la gare.** L'emprise prévue pour le nouveau faisceau de garage RATP est aussi le lieu idéal d'implantation d'un parking relais souterrain à proximité immédiate de la gare. Il ne faudrait pas que le projet de voies de garage empêche la réalisation préalable de ce parking relais,

Le nouveau faisceau de voies, **situé en surplomb et à proximité immédiate du centre ville de St Rémy,** devra faire l'objet d'une **étude d'insertion dans le site** pour en évaluer les impacts, notamment environnementaux (visuel, sonore, risque de pollution des eaux, etc.)

3- AUTRES POINTS NON ABORDES PAR LE SCHEMA DIRECTEUR

3.1- CREATION D'UN POLE D'ECHANGE MULTIMODAL D'IMPORTANCE REGIONALE

La situation particulière de la gare de St Rémy, au croisement de 2 routes départementales RD 938 et RD 906, lui permet de desservir un bassin d'usagers s'étendant sur la Haute Vallée de Chevreuse, le sud de

l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et le nord de l'Hurepoix, et en fait **un pôle d'échange d'importance régionale**.

La gare est desservie par une quinzaine de lignes régulières de bus qui y ont leur terminus.

De plus, la gare de St Rémy, qui est une **porte d'accès privilégiée au Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse**, se doit d'accueillir des installations pour les modes de déplacement doux.

Une réflexion d'ensemble est à mener par les différentes parties prenantes, en concertation avec la RATP, pour que la mise en œuvre du Schéma Directeur du RER B Sud soit cohérente avec la vocation de la gare de St Rémy à être ce pôle d'échange multimodal.

3.2- CREATION D'UN ACCES A LA GARE POUR LES HABITANTS DES QUARTIERS DE BEAUSEJOUR ET DE MOC-SOURIS

La gare de St Rémy dispose actuellement d'un seul accès piétons, situé place de la gare, pour accéder aux différents quais.

Pour améliorer le confort des voyageurs concernés, **il serait souhaitable de créer un accès supplémentaire** à proximité de l'ancien passage à niveau de la RD 938, destiné aux habitants des quartiers de Beauséjour et de Moc-Souris situés au sud de la ligne.

Saint-Rémy-lès-Chevreuse, le 8 mars 2015

Bruno LECAILTEL