



Union des Amis du Parc

**Riverains  
RER B  
Saint-Rémy**



Ensemble Pour un Autre  
Cœur de ville

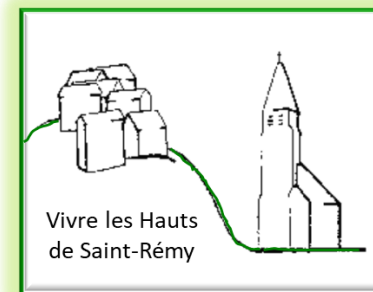


**Association  
« Collectif Pôle Gare Saint-  
Rémy »**

**Rencontre avec J-N Barrot**

**En préparation du  
CA IDFm du 14/09/2021**

[www.polegaresaintremy.fr](http://www.polegaresaintremy.fr)



Vivre les Hauts de Saint-Rémy



Comité des Usagers du RER B

**Les Habitants  
de Beauséjour**

# Ordre du jour



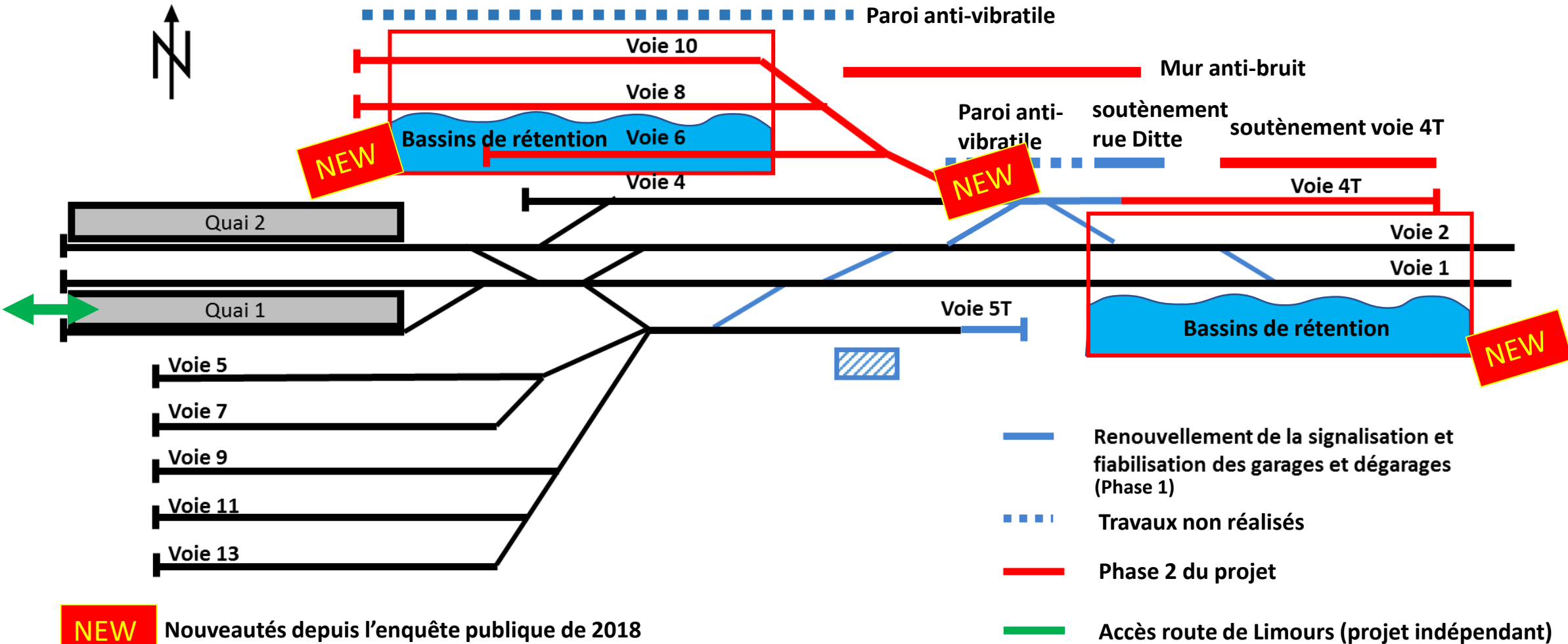
- Rappel du projet RATP à St Rémy
- Impacts locaux
- Solutions alternatives
- Echanges

# UN PROJET A HAUT RISQUE

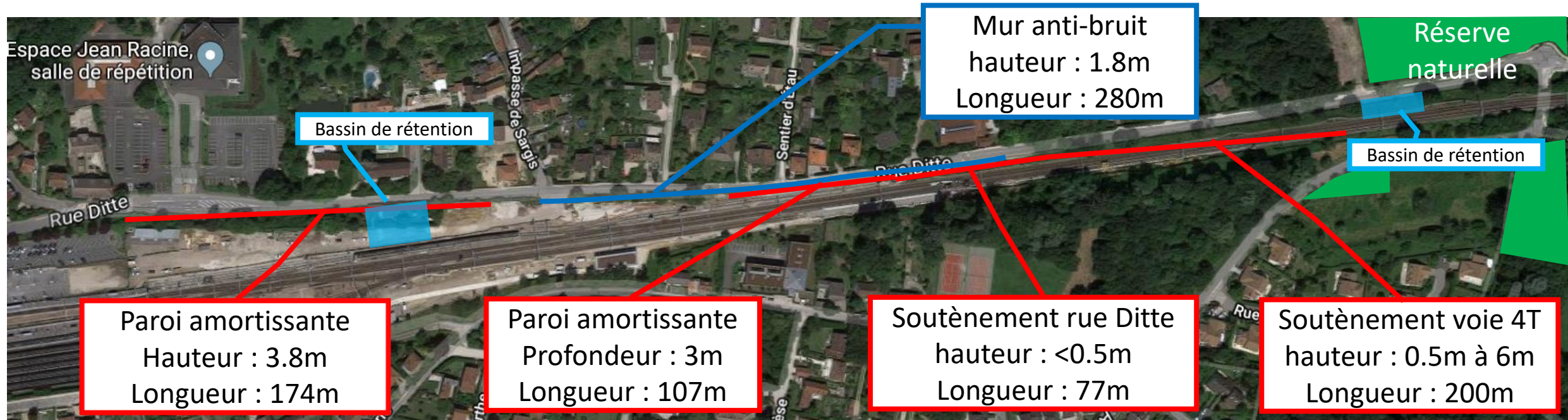


- La RATP s'apprête à reprendre la procédure administrative du projet de 4 voies de garage supplémentaires en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, suite à l'annulation prononcée par le Tribunal de Versailles en novembre 2020, sans prise en compte des alternatives moins impactantes et plus rapides à mettre en œuvre.
- S'ajoute un projet de digue/barrage souterrain sur près de 500 mètres, avec 2 bassins de rétention au dessus d'une nappe phréatique, le tout à proximité de la zone humide qui a causé le déraillement d'un RER en juin 2018.
- Un projet non adapté au climat d'aujourd'hui et de demain, apportant un risque dévastateur en cas de forte intempérie.
- Déjà 3 accidents d'infrastructure sur la ligne B sud en 3 ans (Saint-Rémy, Denfert-Rochereau et Massy cet été) et 6 talus identifiés comme fragilisés.
- En conflit avec le projet d'un pôle gare, porte d'entrée du PNR, plus accueillant et plus touristique !

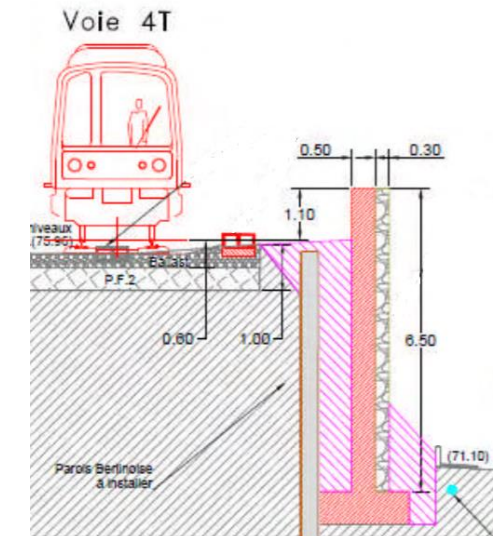
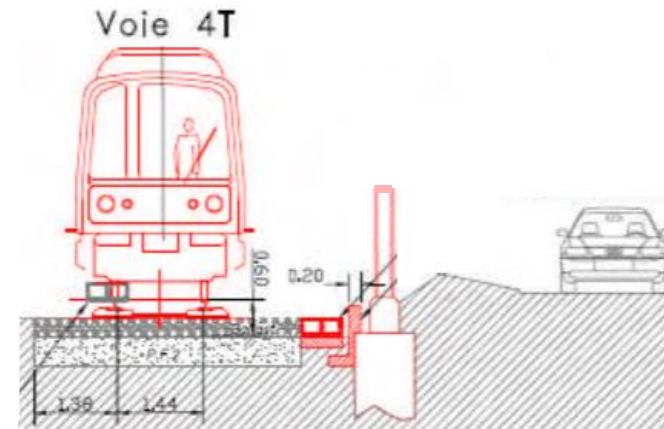
# RAPPEL – Schéma du projet RATP (Mars 2019)



# Les projets de murs le long de la rue Ditte



Source : avant-projet relatif à la création de voies de garage à St-Rémy-lès-Chevreuse, RATP, mars 2019



- Locaux :
  - Ensemble de parois créant des barrages en sous-sol. Pas d'étude d'impact globale malgré les risques soulevés par l'étude SYSTRA. La zone est très humide avec une source souterraine. Déraillement de juin 2018 lié aux ruissellements.
  - Acoustique : plus de nuisances pour des départs de trains à vide en début / fin de service.
  - Le parking de la gare doit être réalisé avant les voies 8 et 10. Projets non synchronisés.
- Exploitation :
  - Circulation de trains à vide entre St Rémy → Orsay ou Massy, départs d'exploitation.
  - Souhait initial de la RATP d'avoir les voies de garage à Massy (maintenance, prises de poste)
  - Stockage de trains loin de la maintenance.
  - Interruption d'exploitation pour la réalisation des bassins de rétention. Impacts pour les usagers ?

- Coûts :
  - Le projet est estimé à 35M€ (vote IDFm 2018) hors parois anti-vibratiles & bassins de rétention.
  - La plus grande proportion du coût est lié aux voies 10 et 4T, nécessitant des ouvrages spécifiques.
- Délais :
  - Projet actuel rejeté par le TA de Versailles. Pas de recours de la RATP.
  - Relance d'une étude d'impact avec enquête publique.
  - Démarrage des travaux repoussé de plus d'un an, hors nouveaux recours.
    - Date de mise en service initiale : Septembre 2022.

# Les solutions alternatives aux voies 10, 4T



- La voie 4T ne nécessite pas une telle longueur (cf *Note blanche*)
  - Les voies 4T, 6 et 8 ont été dimensionnées avant le choix du nouveau matériel roulant.
  - Si la voie 10 n'est pas réalisée, la voie 4T créée en phase 1 suffit au retournement du futur matériel sur les voies 6 et 8 et peut être utilisée simultanément comme voie de garage.
- Des voies de garage sont déjà disponibles :
  - Orsay : possibilité d'utiliser le tiroir de retournement, réalisé pour des débuts et des fins de mission à Orsay, en garage nocturne. Tiroir en service.
  - Massy : revenir sur l'abandon de 10 à 12 voies de garages décrites dans le schéma directeur. Faisable techniquement & dans le planning. Avantage d'être sur le site de maintenance.



- Intérêts :
  - Projet pôle gare avec parking compatible avec le projet RATP.
  - Les risques hydrauliques n'existent plus et le conflit est débloqué.
  - Economies substantielles sur le coût du projet.
  - Rapidité d'exécution.



# Conclusion



- Le bureau Rail Concept & le CGEDD soulignaient que la RATP n'expliquait pas en quoi le projet St Rémy améliore la fiabilité de la ligne & déploraient le manque d'études de solutions alternatives.
  - V. Péresse était initialement favorable uniquement aux voies 6 & 8.
  - V. Delahaye (ancien maire de Massy) était favorable à la création des voies de garage à Massy-Palaiseau.
- La municipalité et les associations acceptent la création des voies 6 et 8 en plus de la voie 5T déjà réalisée.
- Les associations demandent de limiter l'impact acoustique du projet.
- Les 2 voies 10 et 4T prolongée concentrent l'ensemble des problèmes d'intégration.
- Le besoin de voies de garages maximal est temporaire, pour assurer le renouvellement des rames.
- Pour ces raisons, nous déplorons une absence de dialogue avec RATP / IDFm pour étudier des solutions alternatives pour ces 2 voies. Ceci permettra de :
  - sortir du conflit
  - Limiter fortement le coût du projet
  - Améliorer l'efficacité d'exploitation
  - réaliser le projet pôle gare