Modification du PLU pour mise en conformité du projet voies de garage RATP

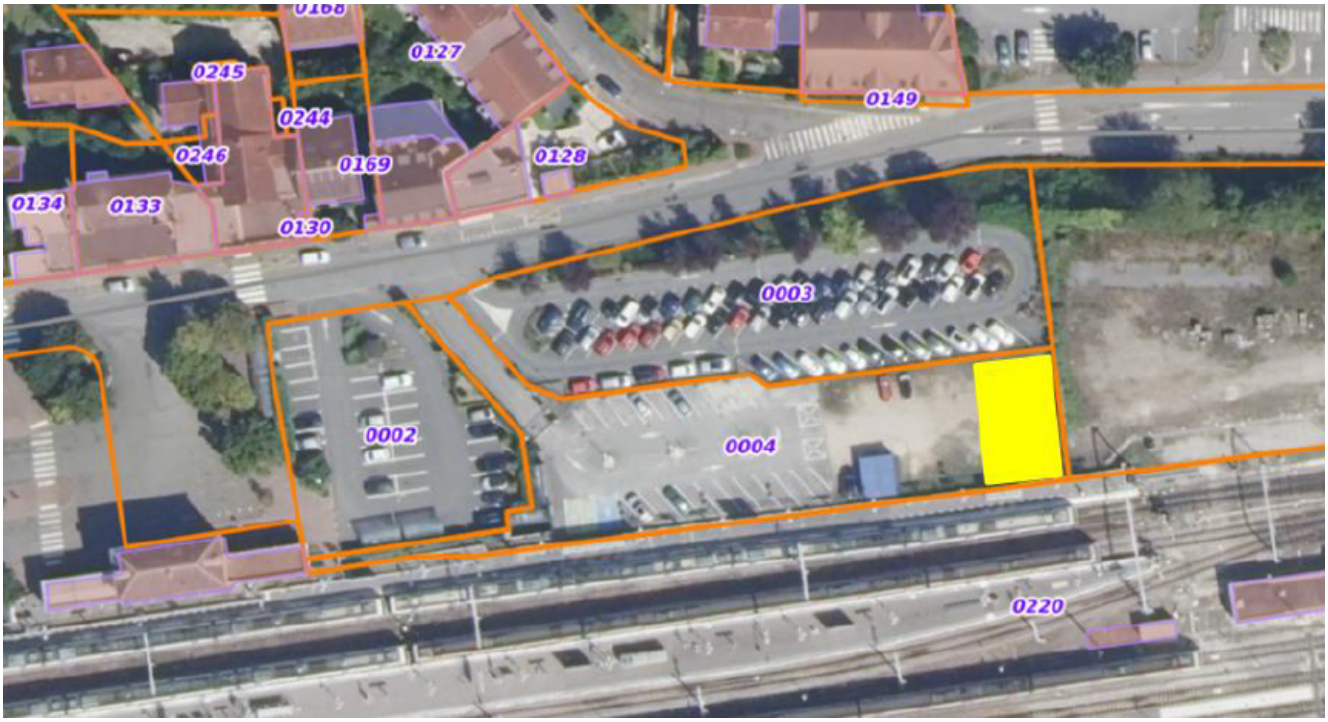
Le RATP a lancé une nouvelle enquête publique pour mettre en compatibilité le Plan Local d'Urbanisme (PLU) avec les emprises prévues pour le projet de voies de garage. Pour rappel, notre association (avec les associations EPAC et Riverains RER B) a déposé contre ce projet un recours au Tribunal administratif le 19 Décembre 2024. Un des arguments de notre recours concernait la non compatibilité du projet avec le PLU. La RATP a considéré pourvoir passer outre, La préfecture leur a donné tort.

Objet de l'enquête publique

L'enquête publique porte sur le changement de classification de UA à UE de la parcelle AT004.

La zone UE permet d'aménager des « locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés », ce que la zone UA ne permet pas (voir PLU). Cela permettra donc à la RATP de réaliser des installations industrielles dans une zone initialement destinées à des activités liées au centre ville.

L'enquête publique porte sur le changement de classification de l'ensemble de la parcelle (1839m2) or l'installation des voies de garage ne nécessite qu'une petite superficie de celle-ci (200m2), illustrée en jaune :



Avis du collectif sur l’enquête publique :

Le collectif reste contre la réalisation de la voie 10. La non réalisation de cette voie permettrait de décaler la réalisation des voies 6 et 8 vers l’est et donc ne nécessiterait plus de modification du PLU.

Si le projet RATP reste finalement inchangé, incluant la voie 10, nous demandons la conversion au strict nécessaire d’une partie de la parcelle AT004, comme indiqué sur le schéma ci-dessus. Il n’y a pas lieu de permettre la réalisation future de bâtiments industriels sur l’ensemble de cette parcelle située en centre ville.

Avis du collectif sur l’ensemble du projet associé à cette enquête publique

Le collectif reste contre ce projet pour les motifs suivants :

- l’expression de besoin réel du nombre de voies de garage n’est pas établie. La RATP n’a jamais présenté de décompte justifiant un déficit de voies de garage à moyen terme (introduction des nouvelles rames MI20) ou long terme.

- Il ne fait pas sens de garer des rames loin du tronçon central et des sites de maintenance. Cela génère des circulations à vide et donc pénalise l’efficacité de la ligne.

- Les solutions alternatives qui pourraient être envisagées à coût très réduit pour passer le pic de charge lié à l’introduction des nouveaux MI20 ne sont pas présentées par la RATP et IDFm.

- Les problèmes de ponctualité sont liés principalement à des problèmes de matériel, de gouvernance RATP/SNCF ou de causes externes, pas de déficit de voies de garage (voir 14 SOLUTIONS POUR REDRESSER LA PERFORMANCE DU RER B – Île-de-France Mobilités)

- Le projet a été découpé en deux phases, pourtant intimement liées. Cela permet à la RATP de créer une situation de référence intermédiaire post phase 1 et de s’octroyer un doublement des nuisances sonore et vibratoires par rapport aux seuils légaux. Nous demandons que les études acoustiques et vibratoires prennent en référence une situation avant phase 1.

- Le projet prévoit un bassin de rétention sous les voies de garage, de dimension 4.7m de profondeur sur 27m de long, au milieu de la nappe phréatique. Nous n’avons toujours pas eu le dossier loi sur l’eau promis par la RATP. Nous sommes particulièrement vigilants sur la « transparence » de cette solution et le bon fonctionnement et l’entretien de cette solution dans le temps.

- Les évaluations acoustiques ne prennent en compte qu’un bruit lissé sur 24h. Les pics de bruit de claquement liés au passage des trains sur les les aiguillages ne sont pas pris en compte. C’est une des nuisances

principales subies par les riverains. La RATP refuse de réduire la vitesse des trains au départ de la voie 2 partant plus vite, alors que la grille horaire est identique quelle que soit la voie de départ.

- L’emprise des voies de garage va occuper une superficie au sol qui pourrait être utilisée pour un réaménagement du pôle gare, plus utile au niveau local. Nous demandons à phaser ces études afin de ne pas empêcher des aménagements futurs.

Position du collectif pôle gare :

Opposition à la voie 10 qui crée le plus de nuisances pour les riverains et préempte des espaces pour de futurs projets.

Si la voie 10 n’est pas créée, le projet peut être décalé vers l’est et la mise en compatibilité du PLU n’est plus nécessaire.

Si la voie 10 est malgré tout créée, nous demandons à limiter au strict nécessaire la surface convertie en zone UE comme indiqué sur le schéma ci-dessus.

Acceptation des voies 6 et 8 sous conditions : traitement acoustique et vibratoire spécifique (tapis anti vibratiles, respect des réglementations avec un niveau de référence avant phase 1)

En conclusion, le collectif pôle gare Saint Rémy est opposé à la mise en compatibilité du PLU de Saint Rémy lès Chevreuse pour la création des voies de garage du RER B à Saint Rémy lès Chevreuse.

Enquête publique de mars 2024 : Avis du commissaire enquêteur

L'enquête publique sur la phase 2 du projet de création de voies de garages par la RATP a eu lieu du 28 février au 29 mars 2024. Le commissaire enquêteur a rendu son avis (ici) ainsi que son rapport complet (ici)

L'avis est favorable avec les réserves suivantes :

- Un groupe de travail RATP/Mairie/Associations devra être mis en place depuis le début des études et jusqu'à la mise en exploitation des voies, notamment pour l'analyse des propositions alternatives des associations,
- Les mesures **d'exploitation** permettant de limiter ou de supprimer, de jour comme de nuit, les émissions sonores associées au déplacement des rames et à leur maintien sous tension devront être mise en œuvre dès maintenant,
- Le résultat des **essais** et des **études** associées aux émissions sonores devra être conforté en concertation avec les associations. Les études détaillées devront rechercher la faisabilité de tout dispositif de limitation de bruit.

Et la recommandation :

- Les travaux de réalisation d'un accès ouest de la gare devront être lancés au plus tôt, indépendamment de la création des voies de garage.

A l'appui de cet avis, le collectif va donc solliciter la RATP pour exécuter les réserves et recommandation indiquées.

Assemblée générale du 29/11/2023

Nous avons présenté lors de cette AG les dernières situations sur les thématiques suivantes :

- Le PLU dont l'OAP secteur gare
  - lien vers les différents avis : la MRAE, les associations, le collectif pole gare

- Le pôle gare

- La projet de voies de garage de la RATP.
  - Lien vers l'avis de l'autorité environnementale et le courrier du collectif à la mairie

- L'accès gare par la route de Limours

A noter, l'annonce de la RATP d'engager l'enquête publique du projet de voies de garage dès le mois de janvier 2024.

Vous trouverez la présentation de l'AG ici

Révision du PLU : analyse des associations

Plusieurs associations de quartier ont analysé le projet de PLU proposé par la mairie de Saint Rémy. Une restitution a été faite le 27 septembre, devant un public de plus de 80 personnes.

Vous trouverez ici la **présentation** qui a été faite :

Revision du PLU – réunion inter associations

Vous trouverez en pièce jointe l'**avis de l'Autorité environnementale** sur ce projet de révision du PLU :

https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023-09-27_saint-remy-les-chevreuse_rplu_avis_delibere.pdf

La première page qui résume l'avis de l'Ae et rejoint les critiques formulées par les associations de façon générale sur les questions environnementales et plus

particulièrement sur les OAP.

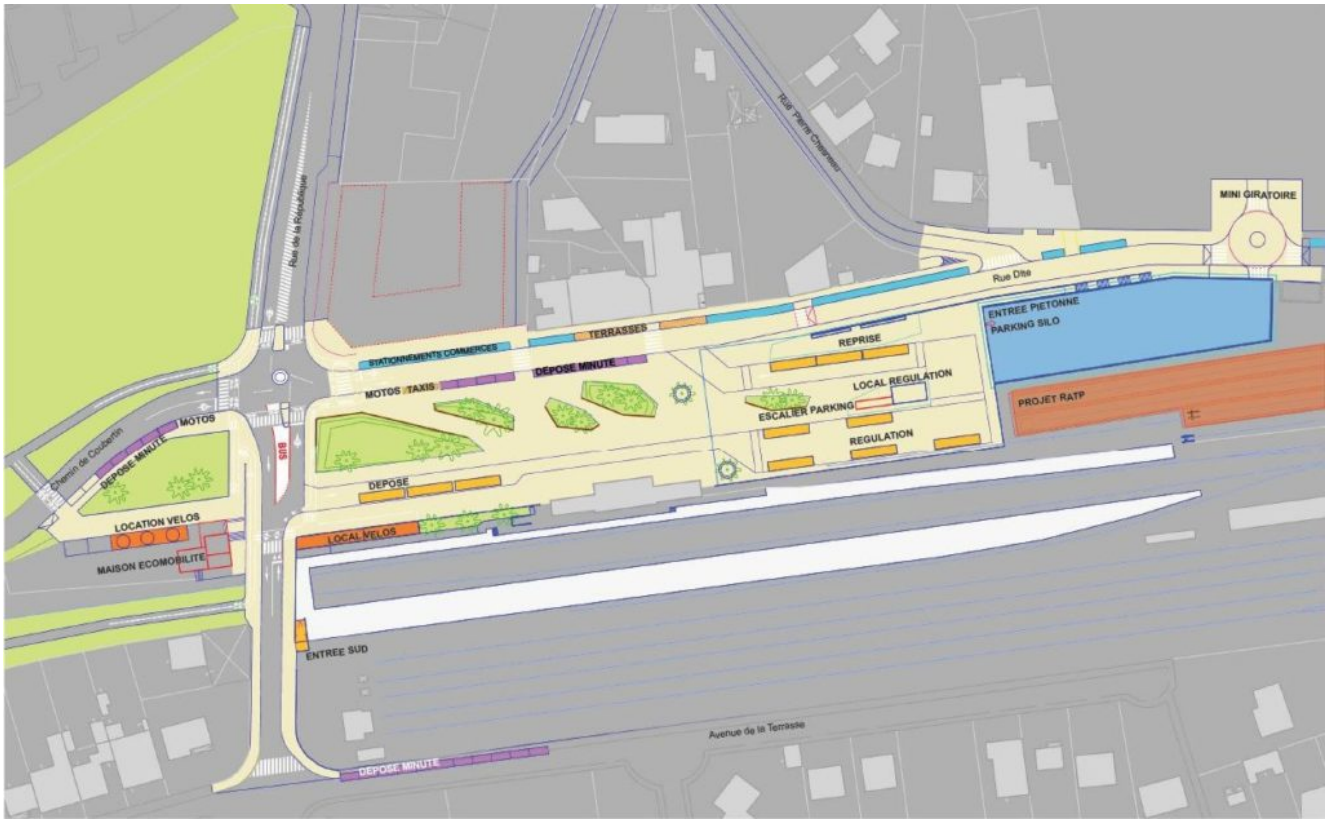
Enfin, le collectif pôle gare, a déposé un avis que vous pouvez retrouver ici :

Révision du PLU : avis du collectif

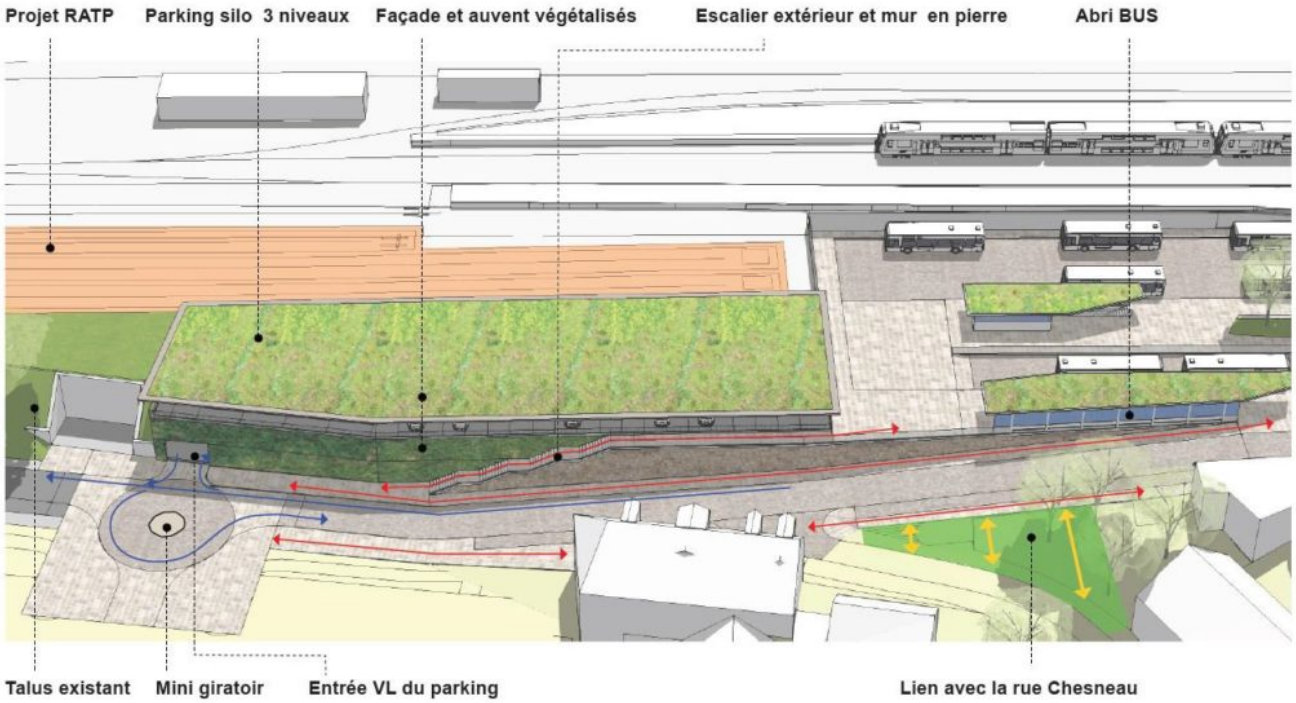
Comité de pôle : avis du collectif

Suite à nos sollicitations auprès d'IDFm, nous avons obtenu la reprise de l'étude du comité de pôle. L'objectif de cette étude est de mettre à jour l'étude Artélia de 2017.

Pour rappel, voici le schéma général de cette étude :



ainsi qu'un focus sur le parking :



Ces bases de travail on été rappelées lors d'une réunion de comité de pôle en mairie le 29/09/2022 en présence d'IDFm, la DDT78, le bureau d'études Artelia, de représentants de la commune dont M. le Maire et de représentants d'associations (Collectif pôle gare, Riverains RER B, COURB).

Nous avons exprimé le 12/10/2022 notre avis sur ces éléments : version PDF

Aménagement général

L'aménagement général (projet Artelia datant de 2016-17) ne traite aucun problème de sécurité de la zone du pôle gare, voire les accentue par rapport à la situation actuelle en ajoutant des croisements de circulations entre bus et piétons. Le projet proposé reste froid et non convivial. Les usagers restent dans une gare routière. Les aménagements paysagers sont plus que modestes.

A ce stade, rien ne prouve que ce projet, tant du point de vue urbanistique que commercial, paysager ou environnemental, est compatible avec la future OAP du front de gare, dont l'architecture n'est pas encore connue.

Il ne parait pas correspondre à l'évolution des besoins de mobilité (vélos, trottinettes, TAD, voitures autonomes, zones de recharge, etc) ni aux nouveaux besoins de cadre de vie avec des services de proximité (télétravailleurs, …) ou points d'étapes ou de repos arborés pour les randonneurs (crucial en période de canicule).

Plusieurs de ces points à améliorer ont déjà été signalés en 2018, lors de la dernière réunion de comité de pôle.

Circulation générale des bus

Les bus déposent leurs passagers à l'ouest de la gare et de ses entrées-sorties puis viennent se garer à l'est de celles-ci avec une reprise des passagers côté rue Ditte. De ce fait :

- On insécurise les déplacements piétons coupés par la circulation des bus, surtout devant la gare.

- On ne libère pas le parvis devant la gare pour le laisser entièrement aux piétons comme le suggérait d'ailleurs le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse dans un document d'étude de 2012 ci-dessous :



Extrait étude PNR 2012

La zone tampon des bus entre le carrefour et l'entrée route de Limours doit faire l'objet d'une étude de flux spécifique. Si plus de 1 bus s'engage dans la zone, le carrefour sera complètement congestionné. Actuellement, seule la rue de la République est bloquée, pas le carrefour.

Les bus sortant tous par la rue Ditte seront congestionnés devant le feu. Ce n'est

pas le cas actuellement : les bus attendent au feu dans la zone de régulation.

Le flux des bus en direction de Limours est complexifiée. La future circulation imposera un passage par le carrefour pour faire ¾ de tour.

Parking semi enterré

Sachant que ce parking de 250 places remplacerait le parking zone bleue actuel (30 places), le parking payant (60 places) et le parking des agents de la RATP (20 places) soit environ 110 places, le solde de places réellement créées serait finalement de 140.

Si l'objectif de la municipalité est de réduire, voire faire disparaître, le parking du stade (120 places), **le bénéfice net du nombre de places créé serait de l'ordre de + 20 places** pour un investissement estimé à 8M€ en 2018, soit environ 400 000€/place supplémentaire et des travaux sur plusieurs années.

De plus ce sont tout de même 140 voitures supplémentaires qui matin et soir emprunteront la rue Ditte face à la gare dont la configuration actuelle ne permet pas une telle augmentation de trafic.

Les voitures sortant du parking ne pourront pas emprunter la rue Ditte à l'est de l'espace Jean Racine si celle-ci est en sens unique Est-Ouest. Elles seront donc obligées de prendre aussi la rue Ditte avec les bus en attente au feu ou la rue Chesneau.

Si le parking du stade est supprimé au profit du nouveau parking semi enterré, cela entrainera un déplacement du flux vers la gare et une congestion additionnelle ainsi qu' une augmentation de la dangerosité pour les piétons,

cyclistes et trottinettes.

La suppression de ce parking fera disparaître les parkings de longue durée à coût réduit dans le centre-ville, également utilisés pour des usages autres que pour l'accès à la gare.

Le projet de parking est censé ne plus comporter qu'un niveau bas à -2m50 du niveau du parvis de la gare et un niveau supérieur. Nous ne comprenons pas de ce fait comment celui-ci peut être accessible à partir d'un futur rond point situé face à l'EJR puisque ce rond point est actuellement au niveau -5m00 environ.



hypothèses d'entrée si le niveau -2 disparaît

L'intégration de ce parking doit impérativement faire partie d'une étude d'impact environnementale globale couplée avec le projet de voies de garage 6/8/10.

Il est évidemment souhaitable que l'accès au parvis de la gare soit limité aux seuls véhicules transportant des PMR afin d'éviter les conflits entre le stationnement/l'opération des bus et taxis, le passage des piétons et liaisons douces et l'accès éventuel des véhicules privés. Nous pouvons noter que si la voie 10 n'était pas construite (demande des associations), les terrains « RATP » ainsi libérés **pourraient êtreaménagés à moindre coût pour la création d'une cinquantaine de places de parking aérien végétalisé** avec une sortie piétons

directe vers l'EJR et le marché. Avec une conservation du parking du Stade, cela impacterait moins les circulations sur la rue Ditte. La végétalisation de ces places de surface permet de traiter l'aspect visuel.

Dépose minute

Des places de dépose minute sont indispensables :

- Route de Limours en direction des Molières, éventuellement rue de la Terrasse, en tenant compte de la refonte du croisement Route de Limours/Avenue Guy de Coubertin/Rue Henri Janin prévue par le Département,
- Chemin de Coubertin dans le sens vers Chevreuse,
- Rue Ditte plutôt côté nord puisque cette rue va devenir en sens unique entre le rond point de Vaugien et l'EJR et que, pour éviter que des véhicules empruntent la rue Chesneau, il vaut mieux que le minimum de véhicules tournent rue Ditte en venant des Molières.

Accès et gardiennage vélos

La circulation des vélos doit être prévue avec des mono pistes dans le sens de circulation des véhicules. Un enjeu majeur est de relier les pistes cyclables Est/ouest entre rue Ditte et le chemin de Coubertin. Dans le sens Nord/sud la circulation est aussi à définir.

L’emplacement et le dimensionnement du garage à vélo sécurisé est à revoir.

Autres moyens de transport

TAD, Voitures autonomes, bornes de recharges électriques sont à disposer dans le schéma.

Autres aménagements

Les associations réclament toujours la création d’un accès ouest aux quais dont la réalisation n’est pas dépendante des aménagements de la gare.

Il nous paraît important de redynamiser Saint-Rémy via ce quartier de la gare en :

- créant des espaces de convivialité, de détente ou d’attente, ombragés avec des bancs
- revégétalisant ces espaces pour un meilleur impact environnemental et paysager dans cette gare en entrée de la ville et du PNR
- prévoyant un dégagement de l’autre côté de la rue Ditte, pour accèder à de futurs emplacements de restauration avec terrasses,

Prévoir également :

– la signalétique pour le cheminement piétons,

– Un affichage clair des arrivées de RER, visible des chauffeurs de bus, et un affichage des départs de bus,

– Des espaces dédiés pour des associations type AMAP, un espace d'information sur le PNR,

– un nouvel emplacement pour les casiers pick-up station qui génèrent des circulations de livreurs et de clients sur le parvis de la gare (parfois livreurs en contre sens des bus)

– Une zone plus discrète pour les poubelles (actuellement à côté de l'accès direct du quai 2 et du souterrain)

En conclusion,

Le constat est que le projet tel que présenté aggrave les problèmes de sécurité et de circulation dans le périmètre de la gare. Il priorise la circulation des bus et ne traite pas les autres moyens de transports ni les déplacements sécurisés des piétons. En termes de places de parking, le coût du parking souterrain semble démesuré en regard du petit nombre de places réellement crées. Enfin, la dissociation avec le projet de voies de garage occulte les impacts cumulés des deux projets notamment sur le plan hydraulique. D'évidence une étude d'impact environnementale globale est nécessaire.

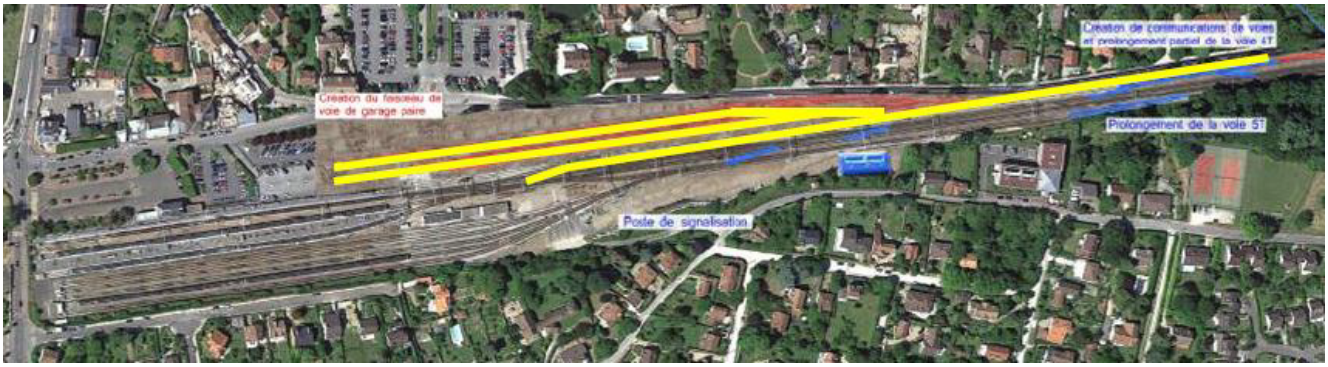
Courrier du 7/9/2022 à Mme Valérie Pécresse, présidente d'IDFm

version pdf

Madame la Présidente,

Lors de votre venue dans notre commune le 21 Février 2019, vous vous êtes engagée à étudier toute proposition alternative qui pourrait être proposée en remplacement du projet de voies de garage en gare de Saint Rémy projeté par la RATP.

Or, depuis deux ans, y compris lors de notre entrevue le 21 Mars 2022 avec Mr Jean Louis PERRIN, Directeur Général Adjoint d'IDF Mobilités, nous proposons vainement une solution permettant de conserver une voie de retournement en utilisant le prolongement réalisé en phase 1 de la voie 4T qui pourrait être utilisée également comme voie de garage. Or, cette solution, pourtant confirmée dans sa faisabilité par un bureau d'études, n'est pas vraiment étudiée sérieusement par vos services ou le bureau d'études de la RATP.



proposition alternative de voies de garage

Il subsiste en effet, avec le projet de voie 10 adossée à un parking semi-enterré (même si celui-ci ne semble plus avoir l'aval de vos services), un volet risque environnemental important, une forte dépendance avec un projet de parking qui reste à redéfinir probablement en parking de surface, et des inconnues sur l'impact des travaux sur la circulation des trains.

Il nous semble donc urgent de **limiter le projet RATP à 3 voies de garage (5T prolongée déjà réalisée, 6 et 8)** comme vous l'aviez soutenu d'ailleurs en 2015 et de reporter la voie 10 sur la zone de Massy, à proximité des ateliers de maintenance, sur la zone CEMEX où un projet de 6 voies de garage a été annulé au profit des travaux du Grand Paris Express.

Vous avez annoncé le 13 Mai dernier la suppression du prolongement de la voie 4T ce qui va dans le bon sens mais supprime de fait une voie de retournement demandée par la RATP. Notre proposition rétablit cette possibilité.
Comme vous l'avez annoncé, le RER B est une priorité, il est donc urgent d'adopter des solutions moins impactantes, plus respectueuses de l'environnement, moins onéreuses, et en cohérence avec les besoins de réaménagement du pôle gare de Saint-Rémy dans le cas présent…
Par ailleurs, les usagers demandent depuis plus de 20 ans un accès supplémentaire côté route de Limours, afin d'atteindre directement les voies centrales, à partir desquelles partent un train sur deux.

Le cheminement voyageur reste un élément important dans l'optimisation des temps de parcours, et faire contourner régulièrement le quai 2, en plus de la gare pour les quartiers sud, est une solution qui n'est plus acceptable, lorsque les temps de parcours s'allongent par ailleurs pour les usagers de la grande couronne !

Lors de l'enquête publique de 2018, le Commissaire enquêteur avait d'ailleurs conclu que cet accès pouvait être effectué rapidement, indépendamment de la construction des voies de garage.

Nous souhaitons donc vivement que vous souteniez la mise en oeuvre des études prenant en compte nos propositions, ainsi que la réalisation sans délai de l'accès route de Limours comme vous l'avez annoncé le 13 mai.
Nous vous proposons de vous rencontrer vous ou vos services si vous souhaitez échanger sur ces demandes.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de notre considération distinguée.

Associations adhérentes au collectif pôle gare signataires :
Union des amis du Parc naturel Régional de la haute vallée de Chevreuse (UAPnr)
Ensemble pour un autre coeur de ville à Saint Rémy lès Chevreuse (EPAC)
Association des riverains du RER B
Association des habitants du quartier du Rhodon (AHQR)
Association les Habitants de Beauséjour
Comité des Usagers du RER B en Vallée de Chevreuse (COURB)
Vivre les hauts de Saint-Rémy (VHSR)

Collectif Pôle gare Saint Rémy
Yohann Pétillon, Président

Victoire ou capitulation ?

La RATP est contrainte d'abandonner son projet de prolongement de la voie 4T dans la réserve naturelle régionale mais elle maintient la voie 10, toujours sans justification technique.

Cette décision ne peut nous satisfaire. Elle exclut toute possibilité d'extension du parking aérien, solution alternative au projet de parking semi-enterré dont les impacts hydrauliques seraient tout aussi dévastateurs que les murs de soutènement de la voie 4T abandonnée.

La proposition portée par le Collectif Pôle Gare Saint-Rémy reste totalement crédible pour répondre au mieux aux besoins de la RATP et limiter les impacts environnementaux pour notre commune :

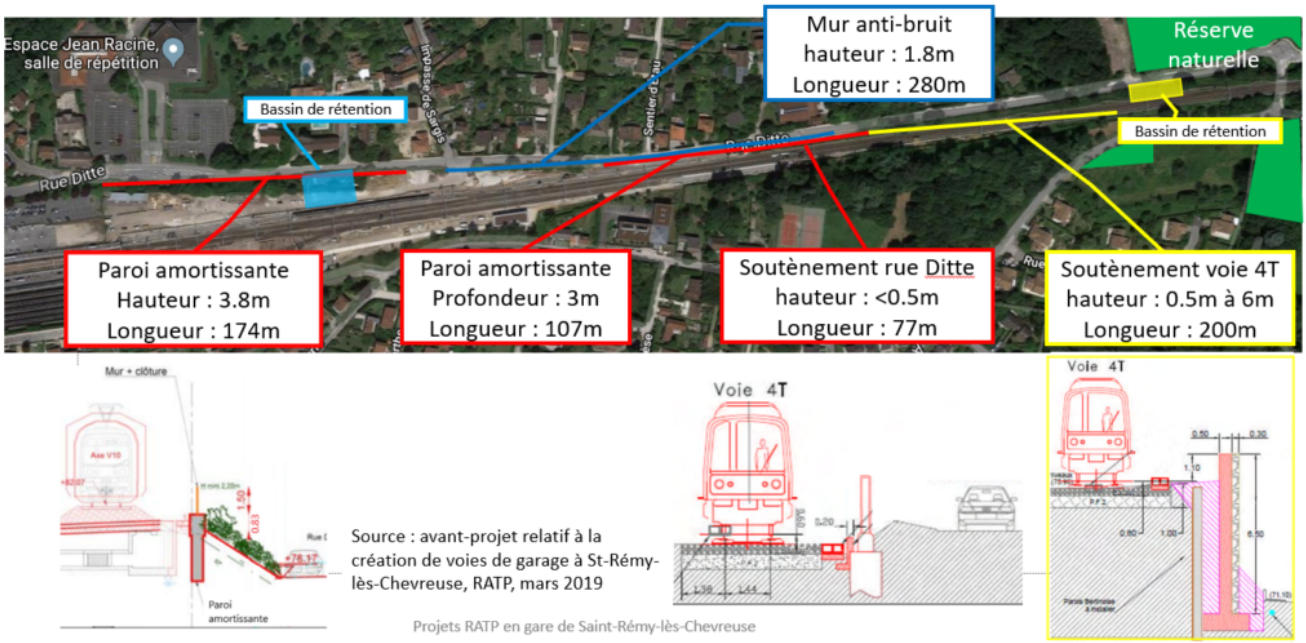
- Réaliser uniquement les voies 6 et 8 (en plus de la voie 5T déjà réalisée lors de la phase 1 du projet RATP),
- Utiliser la voie 4 prolongée telle qu'actuellement en voie de retournement ou voie de stockage.

Notre Maire annonce avec fierté sa victoire, passant sous silence le travail des associations, mais de nombreuses questions liées au maintien actuel de la voie 10 demeurent.

Le Conseil municipal s'est positionné à l'unanimité en Janvier 2018 contre ces voies 10 et 4T et nous attendons de Monsieur le Maire qu'il respecte cet engagement.

Notre détermination reste intacte. Nous continuerons à nous battre pour un meilleur projet répondant aux besoins fonctionnels de la ligne RER B, à la configuration des lieux et aux risques climatiques, tout en minimisant les nuisances pour les riverains et en intégrant les besoins des usagers de cette gare.

Le Collectif Pôle Gare



En jaune : les suppressions liées à l'abandon de la voie 4T
En bleu et rouge les murs maintenus au projet RATP

Rencontre IDFm du 21 mars 2022

Grâce au réseau associatif du COURB et de l'UAPnr, nous avons pu rencontrer le Directeur Général Adjoint à l'Exploitation d'île-de-France Mobilités : Jean-Louis PERRIN.

Lors de cet échange, nous avons partagé :

- le projet RATP en vidéo, réalisé avec le support de l'EPAC
- une présentation mettant en avant nos arguments pour une solution alternative au projet actuel.

Cette rencontre a permis d'identifier des intérêts communs sur :

- la réduction des impacts hydrauliques, sujet de préoccupation de la RATP
- la limitation des perturbations de trafic pendant la phase travaux, sujet de préoccupation d'IDFm mais non détaillé dans les études RATP
- la réduction des coûts
- la mise en service des nouvelles rames à partir de fin 2026.

Nous avons donc pu avoir une écoute attentive de la part de M. Perrin sur ces sujets.

M. Perrin a par ailleurs proposé lors de cet entretien le financement pour la commune d'une nouvelle étude de pôle. Nous avons saisi cette opportunité pour mettre en relation M. Perrin avec le cabinet de M. le maire.

A suivre…

Concertation projet RATP phase 2 : le courrier du collectif à la présidente de la RATP.

La RATP a démarré les démarches administratives pour relancer la phase 2 du projet. Ces démarches ont démarré par une phase de concertation qui s'est déroulée au mois d'octobre.

Le collectif s'est positionné lors de cette concertation par un courrier adressé à Mme Guillouard, Présidente-Directrice générale de la RATP. Vous trouverez le courrier ici.

Dans ce courrier, nous réaffirmons notre opposition déterminée au projet sur :

- le nombre de voies de garage nécessaires et la pertinence des voies 10 et 4T
- l'ensemble des murs enterrés et le risque hydraulique global associé
- la compréhension du rôle des voies de garage à Saint-Rémy dans l'amélioration de la fiabilité du RER B.
- l'absence d'alternative dans le projet.

Nous demandons :

- La justification du déficit réel de voies de garage.
- La modification du projet pour les voies 10 et 4T qui cristallisent les critiques.
- La réalisation d'une étude d'impact globale sur l'ensemble du projet incluant la phase 1.

Nous rappelons nos propositions alternatives suivantes :

- L'utilisation du tiroir de retournement à Orsay pour le garage nocturne d'un train qui serait ainsi prêt pour un départ commercial de ce terminus.
- La considération du site de Massy qui, selon le SDRIF 2013, prévoyait l'implantation de voies de garage supplémentaires pour le RER B sur le site dit « CEMEX ».
- La voie 4 telle que prolongée aujourd'hui pourrait constituer un tiroir de retournement pour les voies 6 et 8 créées sans empiéter sur la réserve naturelle régionale.

Concertation RATP : donnez votre avis !

Voici les questions que nous nous posons sur ce projet présenté par la RATP. De nombreuses questions sont sans réponses dont la justification même du projet.

Soutenez notre démarche en répondant massivement à cette concertation par mail : contact-concertationsaintremy@ratp.fr ou en envoyant le talon « lettre T » du dépliant.

La RATP lance une concertation au titre du Code de l'urbanisme. Parce que ce projet va significativement modifier les flux hydrauliques qui ont déjà causés 2 accidents majeurs du RER-B, la RATP devrait le faire au titre du Code de l'environnement afin qu'elle s'engage à respecter la Loi sur l'eau tout en sécurisant les voies.

Un projet pour fluidifier le trafic du RER B ? Nous sommes tous pour ! Mais La RATP ne justifie nullement le besoin de nouvelles voies de garage en gare de Saint Rémy lès Chevreuse pour ce projet.

Créer des voies de garage à St Remy pour décongestionner le site de Massy ? Ces voies étaient prévues à l'origine sur le site dit « CEMEX » de la gare de Massy. Les travaux actuels de la ligne 18 n'empêchent nullement à l'horizon 2025 de créer ces voies comme prévu.

Par ailleurs, la RATP n'apporte aucun élément de justification concernant le « déficit » de voies de garage du RER B par rapport aux besoins d'aujourd'hui à l'horizon 2025-2030 avec les nouvelles rames MI20.

Créer des voies à St Remy parce que c'est un terminus de mission commerciale. Les gares de Massy et d'Orsay sont également des terminus de mission commerciale. Et alors ?

Surtout, en quoi garer des trains loin des ateliers de maintenance de Massy peut-il apporter une amélioration de la fiabilité du RER B ? D'autant que les trains garés à St Remy partiront à vide !!

Le projet est en totale cohérence avec un projet de « pôle gare » de Saint Remy les Chevreuse. Mais de quel projet parle la RATP ? Aucun projet n'a été approuvé ni par la commune, ni par IDF Mobilités, ni par le Département. Aucune planification n'est prévue à l'heure actuelle. La révision du PLU de la commune est en cours et ne devrait être approuvée par le Conseil municipal qu'en 2023,

Le projet permet La création d'un accès supplémentaire aux quais. En quoi cet accès réclamé par les habitants de Saint Rémy depuis des années, promis par la RATP lors de l'Enquête publique de 2016, est-il conditionné par la création de voies de garage ?

La réalisation d'un mur de soutènement à l'extrémité des voies nouvelles facilitera la construction du futur parking de la gare. De quel parking parle la RATP ? Aucun projet n'a été adopté. Ce mur de soutènement ainsi que les murs de fondation du parking auraient pour conséquence de couper la nappe phréatique qui se trouve sous l'ensemble de l'espace ferroviaire et pourraient créer des désordres irrémédiables au centre-ville de la commune,

Le projet contribuera au traitement des questions hydrauliques par la

création de deux bassins de rétention. Implicitement, la RATP reconnait enfin que le projet impacte les réseaux hydrauliques naturels. Mais où sont situés ces deux bassins qui n'apparaissent pas sur les plans du projet ? Le SIAHVY, la police de l'eau, le PNR ont-t-ils donné leur avis sur ces bassins ?

Le projet comprend la requalification de la rue Ditte et la création d'un mur de soutènement le long de celle-ci. En quoi la création d'un mur de 5 m de hauteur peut-il être une requalification d'une rue ? Aucun projet n'est proposé, aucun plan n'est présenté par la RATP que de vagues indications : « une attention particulière sera accordée à l'aspect de ce mur et à la végétalisation de ses abords afin de garantir sa bonne intégration » !

Quelles solutions la RATP compte-t-elle apporter vis-à-vis du bruit des trains (en circulation ou à l'arrêt, moteurs allumés), des vibrations et de la pollution lumineuse de nuit?

Comment se dérouleront ces travaux ? Contrairement aux affirmations de la RATP, les nuisances qui seront occasionnées par les travaux seront considérables et pour les riverains et pour les usagers de la ligne.

Vous avez pu les constater à une échelle bien plus faible lors de la phase 1 du projet, le bruit, les travaux de nuit (sans autorisation) ont été fréquents.

La création d'un mur de soutènement rue Ditte nécessitera la fermeture de cette dernière durant de nombreux mois perturbant non seulement les riverains mais tous les travailleurs traversant St Remy les Chevreuse.

Des solutions alternatives au projet RATP existent ! La RATP refuse d'étudier les solutions alternatives proposées par la commune et les associations plutôt et s'enferme dans une solution coûteuse, pleine d'aléas et aux conséquences environnementales désastreuses