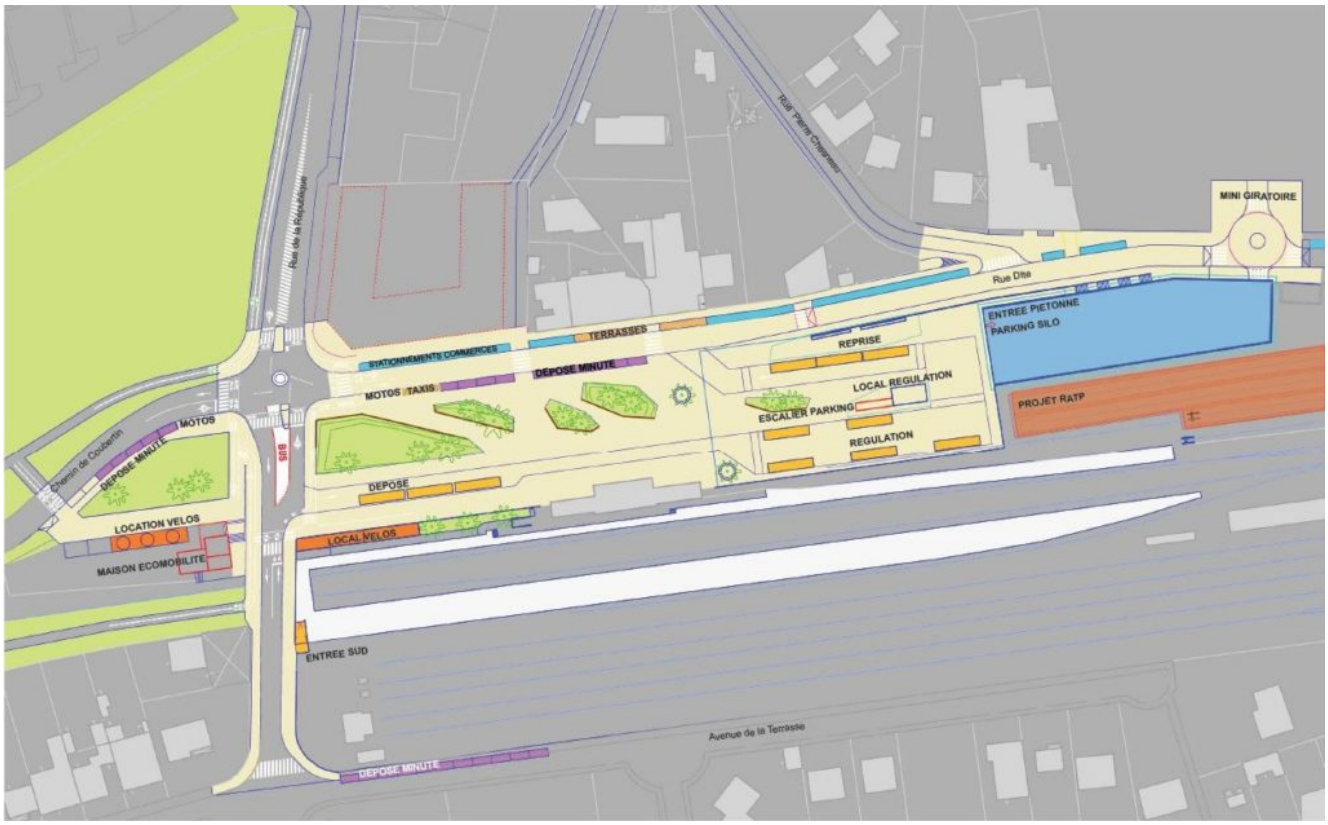
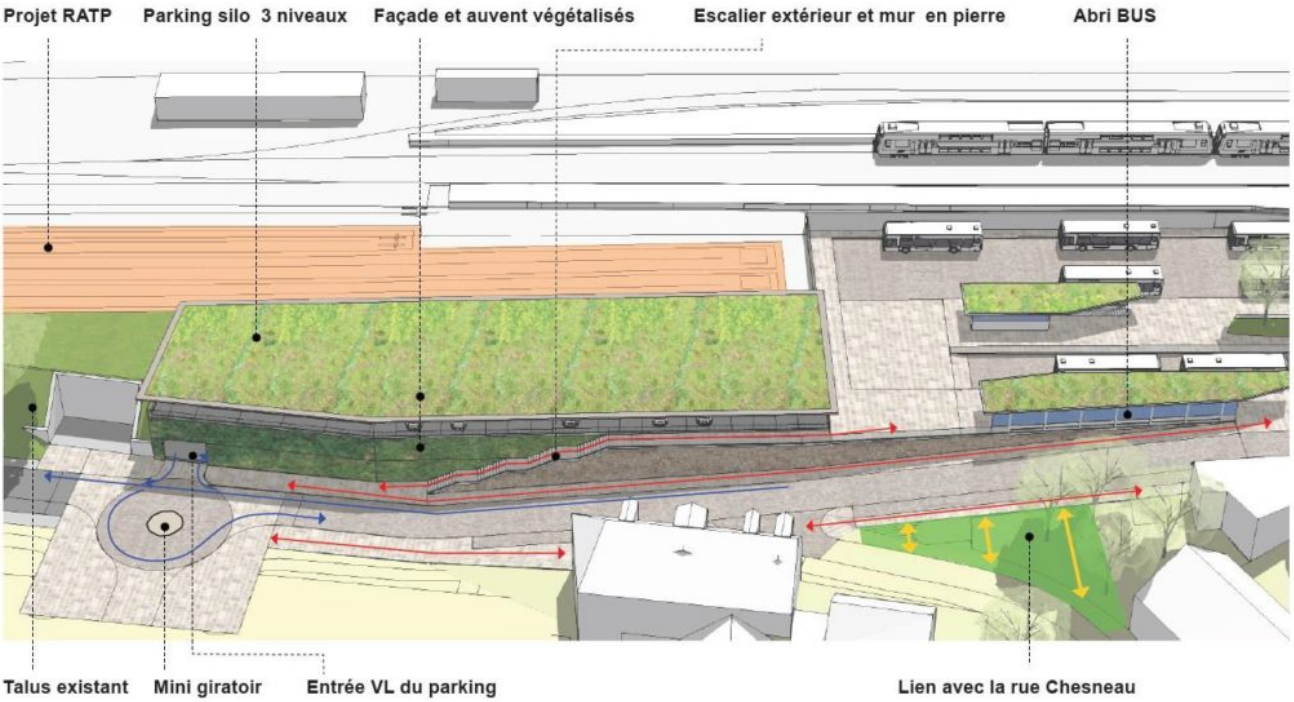
Comité de pôle : avis du collectif

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 :

L'entrée de Coubertin : un carrefour dont la traversée doit être simplifiée :

Actuellement, près de la gare, l'entrée de Saint-Rémy nécessite un réaménagement :

- les voies sont très larges,
- les revêtements de sols sont viellissants,
- les traversées piétonnes sont compliquées,
- l'espace d'accueil de la gare est aménagé en dépôt de bus,
- les plantations sont décoratives et ne correspondent pas à l'image de la nature en ville.



Etat actuel

La proposition de projet prévoit :

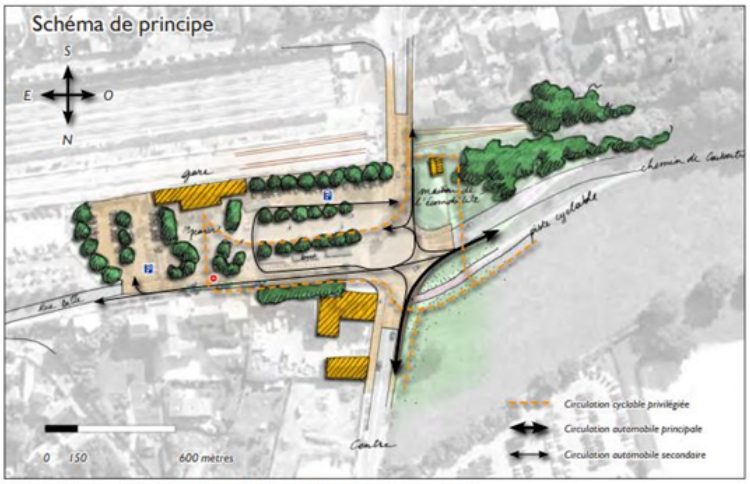
- *La place de la gare, très fréquentée, est traitée en matériaux nobles (pierre...) et uniformes.*
- *Le nivellement est simplifié en un glacis harmonieux et aisément praticable, dégagé des obstacles (jardinières...).*
- *La rue Ditte est inclue dans l'espace de la gare et est légèrement décalée vers le sud pour offrir des terrasses aux commerces qui font face à la gare.*
- *La délimitation des voies carrossables est soulignée par le fil d'eau (fig. 1) et des petits dispositifs de séparation (pierre possible également). (fig. 2)*
- *Le parvis de la gare est dégagé de la circulation automobile.*
- *Le dépôt de bus est positionné dans la rue Ditte via une contre-allée et les manœuvres s'effectuent sur le parking.*
- *Les stationnements de la rue Ditte sont déplacés près des voies du RER.*
- *L'accès au stationnement à l'est demeure inchangé.*



fig. 1



fig. 2



Plan Paysage et Biodiversité des Vallées de l'Yvette - PNR de la Haute Vallée de Chevreuse - 2012

27

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.

Le Collectif donne son avis sur la ligne 18

Le Collectif émet un avis négatif à toute partie du projet de Ligne « L18 » fragilisant la ligne sud du RERB.

Plus explicitement, tout élément de ce projet :

- *Qui remet en cause la possibilité de stocker des trains RERB supplémentaires sur le ' »hub » industriel de Massy-Palaiseau. En cela le Collectif est opposé au blocage pour ce long chantier des terrains CEMEX (OA12 p168/440 de* L18_DAE_Volet_F_Annexes_oct 2017.pdf, soit le volet F-14*) initialement prévus pour 5 voies de garage RERB supplémentaires.*
- *Qui impose ainsi le déplacement de voies garages du RERB en bout de ligne, loin des véritables besoin et surtout de toute maintenance, alors que la prochaine décennie sera marquée par un matériel en fin de vie et un nouveau matériel de remplacement en rodage et « déverminage ».*
- *Qui dénature et dégrade, avec ce déplacement, la fin de ligne RERB à Saint-Rémy dans le Parc Naturel Régional de la vallée de Chevreuse.*
- *Qui entraînerait des travaux précipités, compte-tenu des risques de catastrophe déjà annoncés par le sinistre du 12/06/2018 en sortie de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.*

Enquête Ligne 18

Avis du Collectif rendu sur le dossier d'enquête publique de la RATP

Voici la position du collectif inscrite au registre de l'enquête publique le 15/02 en 3 avis (n° 173, 174 et 175) compte tenu de la taille limite :

1. Collectif – Avis sur le projet de création de voies de garage
2. Annexe 1 : 180129_RATP Anomalie Intégration séq 3

3. Annexe 2 : 180129_RATP Anomalie Intégration séq 2

Avec le lien vers la vidéo référencé dans l'avis:

Réunion d'information à l'Espace Jean-Racine

VOTRE AVIS COMPTE

Cette réunion (cliquer sur le lien pour l'invitation) a rassemblé ce lundi 29 janvier plus de 250 personnes à l'Espace Jean-Racine venue s'informer sur l'enquête publique qui se terminera le 16 février au sujet du projet RATP en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Après plus de deux heures de réunion, de questions-réponses et d'avis partagés, le Collectif espère que chacun pourra mieux appréhender les enjeux de cette enquête.

Nous laissons d'ores et déjà à disposition sur le lien ci-dessous le prospectus qui était distribué avec les points-clefs présentés, en incitant chacun à **se demander comment et si la RATP a cherché à EVITER- REDUIRE et COMPENSER les impacts de son projet au regard des avantages réellement attendus.**

Cliquer ici : la présentation de lundi 29/01 à l'espace Jean Racine

Cliquer ici : Prospectus n°3 enquête publique janvier 2018

Encore une fois votre avis compte. N'oubliez pas de le faire connaître à l'enquêteur, en mairie ou même sur le lien du site d'enquête :

~~Cliquer ici: lien vers le site d'enquête (enquête terminée)~~

Source video : http://www.saintremyenvironnement.fr/projetratp.html

http://polegaresaintremy.fr/cms1/wp-content/uploads/2018/02/02_Projections.mp4
Les différents bruits du train en circulation :

Côté Nord (Rue Ditte) :

http://polegaresaintremy.fr/cms1/wp-content/uploads/2018/01/04_nuisance-rerB-côté-nord-circulation-de-trains.m4v
Côté Sud :

de nuit :

http://polegaresaintremy.fr/cms1/wp-content/uploads/2018/01/06_la-nuit-presentation-video.m4v



En plus d'exprimer à l'enquêteur vos remarques sur ce projet vous pouvez soutenir notre combat contre ce projet en l'état en signant sur notre appel à financement participatif sur le lien :
10 € pour stopper le projet d'extension de voies de garage à Saint-Rémy

Lien vers les détails sur cette enquête

Conférence de Presse le 12/04/2017

La gare d'entrée du Parc naturel de Chevreuse transformée en annexe du site industriel de Massy

Suite à la décision du STIF du 22 mars (20170322 – Délibération ph2 – N143-144R-SD-RERBSud) :

- approuvant le projet de la RATP de créer cinq nouvelles voies de garages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse,
- ceci en dépit des demandes d'alternatives et des projets initiaux permettant de placer à Massy ces cinq voies,
- ceci pour prioriser les travaux de la ligne 18 sur l'aménagement du l'épine dorsale' que constitue le RER B,

le collectif **« Pôle gare Saint-Rémy«** et ses associations membres ont organisé une **conférence de presse mercredi 12 avril** à l'auberge *Au Bord du Lac* de Saint-Remy-les-Chevreuse

Nous avons présenté à cette occasion le projet de la RATP et les différentes actions que nous avons prévu d'engager.

- Support du communiqué : 20170412-RERB-Saint-Rémy-Info Presse
- Extraits de la Conférence réalisés et publiés par l'EPAC le 26 Avril 2017
- Vidéo montrant les bruyances actuelles :
  - SR Départ Train -côté Nord.
  - SR Départ Train -côté Sud

Concrètement, une plainte va être déposée auprès du procureur de la République à l'encontre de la RATP pour infraction au code de l'environnement et un recours auprès du tribunal administratif pour défaut d'étude d'impact.

Par ailleurs, nous avons annoncé que nous ne participerons pas aux ateliers de concertation sur les aménagements paysagers proposés par le STIF et la RATP, ateliers que nous estimons contre-productifs et hors-sujet pour traiter les demandes du Collectif.

Des articles ont été publiés sur cette Conférence dans :

- « Toutes les Nouvelles » édition de Rambouillet : 20/04/2017 article
- « Le Républicain de l'Essonne » édition : 20/04/2017 article
- « Le Parisien«


LE PARISIEN ÉCO

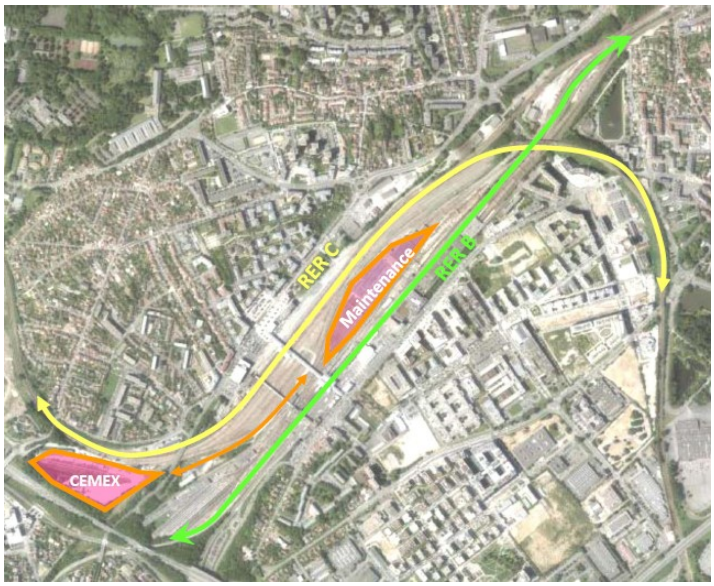
Le Parisien

Saint-Rémy-lès-Chevreuse | RER B | travaux | Gare

Saint-Rémy-lès-Chevreuse : un recours contre les futures voies de garage du RER B

Île-de-France & Oise > Yvelines > Saint-Rémy-lès-Chevreuse | Laurent Mansart | 01 mai 2017, 18h42 | 0

Rationaliser Massy pour le futur



Pourquoi ne pas se pencher sur cette question de façon globale dès maintenant ?

Rationaliser Massy pour le futur, pourquoi est-ce nécessaire?

- La ligne au Nord de Massy est saturée et cela provoque un problème de charge notamment sur les missions Saint-Rémy.
- Les communications entre le faisceau de garage et le reste du site de Massy-Palaiseau (atelier, machine à laver et quais) sont très contraintes sur ce site. Il faut dire que ces zones « immobiles » se trouvent au milieu des flux des lignes RER B et RER C (Cf. image).
- Pour fiabiliser la ligne au Nord de Massy qui couvre le gros de la demande des voyageurs, il faut ajouter des voies de garages sur le sites. Cela renforcera la capacité à renvoyer des trains vers le Nord, Bourg-la-Reine étant appelée à devenir le métronome de la ligne vers Paris.
- Enfin, il faut tenir compte de l'arrivée d'Interconnexions :
    - A Massy : Grand Paris ligne 18, Tram-Train Versailles/Evry, en plus des RER B, RERC, TGV et TCSP/Bus;
    - Au nord, la ligne 15 sud à Arcueil-Cachan et le tramway T10 à Croix de Berny;
    - Au sud, à Orsay-le-Guichet avec le projet de liaison plateau / vallée.

Le déplacement sur la réserve foncière 'RER-B' occupée par la CEMEX du centre de maintenance, qu'il faut adapter aussi pour le futur matériel, permettrait à moyen-long terme de libérer cette enclave. Dès lors, cette ancienne enclave du site pourrait accueilli une forte réserve de trains (plus d'une dizaine) dédiés au flux, et ainsi répondre rapidement aux besoins vers le Nord et le Sud.

Avantages:

- Flux facilité pour le renvoi des trains vers le SUD
- Possibilités supplémentaires de renvois rapides vers le NORD
- Proximité du tronçon central facilitant la gestion des situations perturbée
- Proximité de la maintenance
- Lieu de prise de poste central

Synthèse de la réunion publique RATP-STIF 13-09-2016

Cliquer pour lire ou télécharger la: Synthèse de la réunion publique RATP-STIF du 13-09-2016

(Synthèse rédigée par le Comité du Collectif)

Autres liens :

- Sur le site de la municipalité :
  - La Présentation avec ses annexes
  - Les Minutes de la réunion
- Articles à l'issue de la réunion (voir aussi en bas de ce lien)

Réunion Publique du 13-09-2016

Forte participation et mobilisation dans une salle Jean Racine bien remplie.



Nous ne pouvons que nous féliciter que les personnes, ainsi que les associations concernées, soient venues en nombre ce soir-là pour s'informer sur l'avancement du projet et exprimer leurs points de vue et leurs questions.

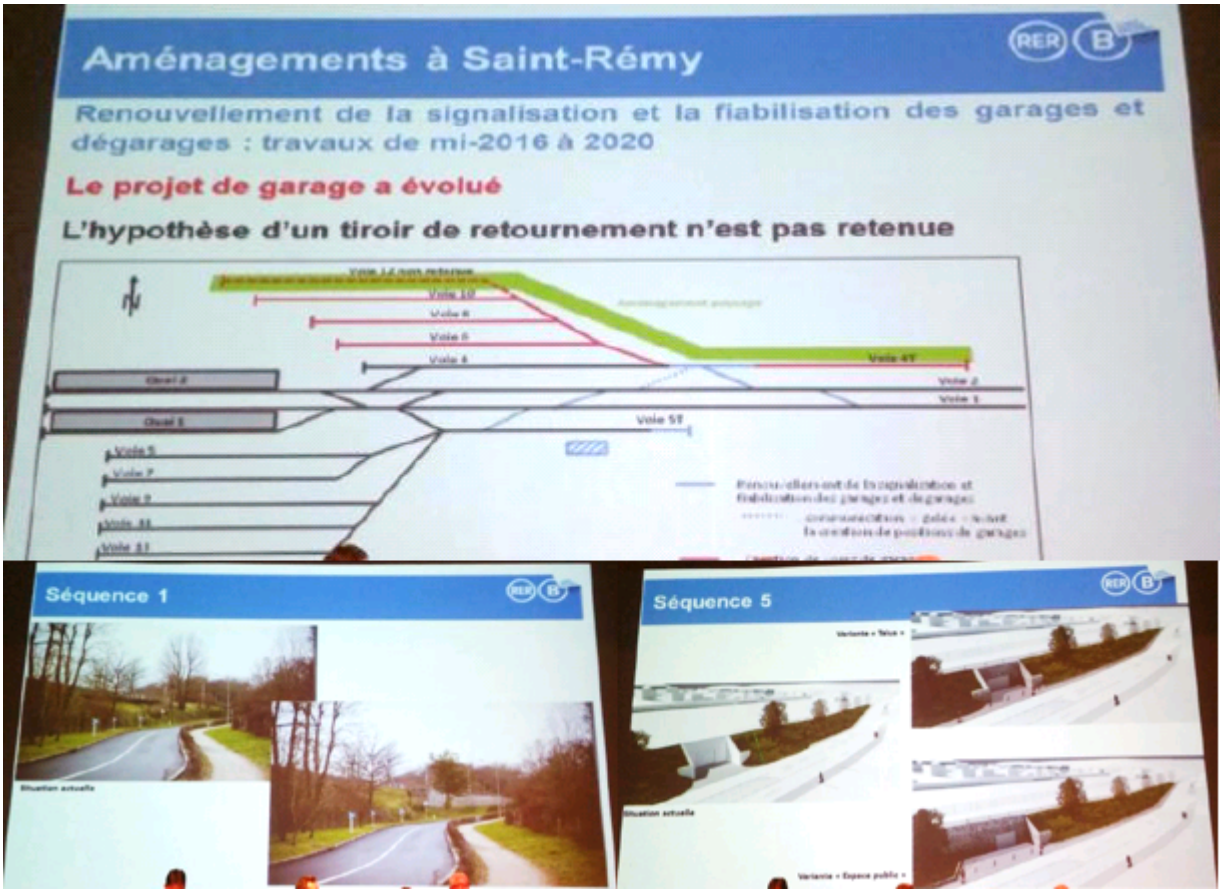
Au Collectif, nous n'avons pas été satisfaits des réponses de la RATP et du STIF sur l'inutilité des voies de garage toujours en trop (n°10 et n°4T), sur la limitation des nuisances actuelles déjà trop importantes et futures, sur les dégradations du centre-ville et l'insertion paysagère présentée du projet.
Nous avons été aussi très déçus par les explications concernant le site de MASSY.

Donc, la mobilisation doit continuer.

Contenu

1. Quelques points forts de cette Réunion Publique
2. [ps2id url='#des' offset= »]Désaccord sur les nouvelles voies[/ps2id]
3. Au sujet de Massy
4. Au sujet de l'insertion paysagère
5. Conclusion

6. [ps2id url=’#comp’ offset= »]Infos complémentaires [/ps2id] et liens vers la présentation, les « minutes » et articles parus



1. Quelques points forts de cette Réunion Publique :

1. **Phase 3 : abandonnée –** Enfin ! Ce tiroir de de retournement en arrière gare est définitivement abandonné. A ce sujet, l'EPAC a proposé que la RATP cède gratuitement ces terrains à la commune. En effet, cela permettrait au « Parc » de matérialiser la « porte d'entrée du Parc Naturel », avec une Maison d'écomobilité comme le rappelle l'Union des Amis du Parc (UAPNR). A suivre.
2. **Voie de garage 12 : abandonnée** – Enfin !
3. **Voie de garage 10 : TOUJOURS là**, mais subordonnée aux études du Comité de Pôle, notamment pour prendre en compte l'éventualité de la création d'un parking semi enterré face à l'espace Jean Racine. C'est une avancée, mais encore une fois, **ces voies en plus du côté de la rue Ditte ne sont là que pour garer les trains d'Orsay à Saint-Rémy au lieu de MASSY** (Cf. plus bas)**.**
4. **Voie de garage 4T : TOUJOURS là !** Soi-disant toujours essentielle pour l'exploitation de la gare et même de toute la ligne RER B. Personne n'a été convaincu (Cf. plus bas). Quant à l'insertion présentée par

l'architecte, nous sommes très sceptiques à la vue des sections 'dessinées' et des simulations « 3D » sans trains ! (Cf. plus bas)

5. Petite amélioration, la RATP s'engage à rouvrir l'accès dit « ouest » (côté route de Limours) pour les quartiers au sud de la gare. Ce n'est pas trop tôt ! Au passage, le quartier Sud-Est demande une passerelle au-dessus des voies pour raccorder les quartiers de Moc-Souris et de la Guiéterie au centre-ville.
6. Enfin, **beaucoup de plaintes** exprimées en direct par des riverains déjà gênés au quotidien et ENCORE plus depuis le début des travaux. On appréciera donc l'ironie de l'annonce par la RATP qu'après les quelques travaux de cet été, les vraies choses allaient pouvoir entrer dans une phase plus importante en Octobre !

2. [ps2id id='des' target='desacc'/]Désaccord sur les nouvelles voies :

Pour revenir sur la justification des nouvelles voies « en trop » pour nous, la RATP a prétexté que la gare de Saint-Rémy est capitale pour toute la ligne. Saint-Rémy cadencerait tout le trafic. Remettons les pendules à l'heure et ne renversons pas les choses:

- Saint-Rémy c'est ¼ des départs ! 1 train toutes les 12 min.
- actuellement c'est surtout le tunnel du Châtelet, saturé à 1 RER-B toutes les 3 min, qui impose la cadence.
- c'est le projet de la RATP qui transformera la gare du Parc Naturel en mini-Massy et en centre de pilotage de la ligne !
- Enfin, comme l'a rappelé le CoURB, depuis la mise en place du glissement de conducteur, avec une rame de réserve, les retards au départ sont très rares.

Retour en haut de page

massy

3. Au sujet de MASSY :

Rappelons encore que ces voies en plus du côté de la rue Ditte ne sont là que

pour garer les trains d'Orsay à Saint-Rémy au lieu de MASSY.
A la question du CoURB sur les études de réaménagement de Massy pour traiter le problème à sa racine, la RATP a prétexté un problème de temporalité. En gros, Saint-Rémy c'est possible maintenant, Massy c'est compliqué et donc c'est pour plus tard.

Aucune étude présentée sur l'optimisation de Massy, en réutilisant la zone de la CEMEX, et en tenant compte de tous les besoins (voies pour le Sud) et de toutes les données du problème (nouveau matériel).

Retour en haut de page

l'insertion

4. Au sujet de l'insertion paysagère

Les schémas d'insertion paysagère présentés sont-ils satisfaisants ? Nous avons vu des schémas bien présentés mais beaucoup de remarques ont été faites.

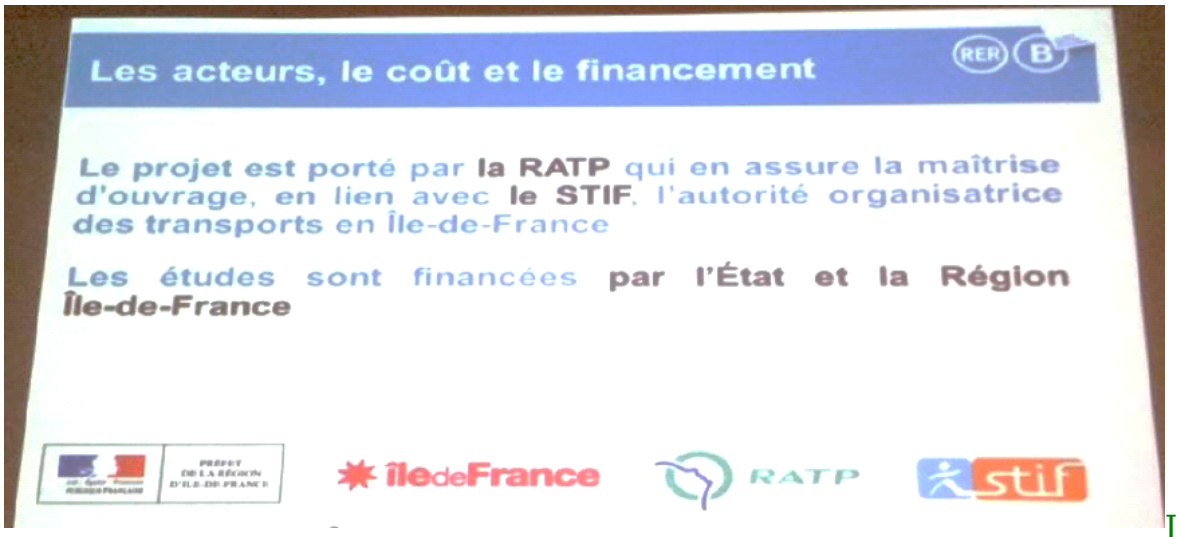
- Les simulations 3D ne montraient aucun train.
- Les croquis d'architecte ne montraient que des sections anodines de train, masquant l'effet de la vue du train dans sa longueur totale.
- De plus, sur ces croquis, les trains étaient de la génération actuelle, pas future à double étage.
- Les murs présentés n'arrêteront pas le bruit car pas assez hauts.

Voila quelques raisons, parmi d'autres, pour lesquelles cette présentation ne nous a pas rassurés.

Retour en haut de page

conclusion

5. En Conclusion,



La Ville de Saint-Rémy a payé une étude à Rail-Concept qui a démontré la contre-productivité de la phase 3 et imposé son abandon. L'UAPNR a même rappelé la convergence des conclusions de cette étude avec l'amendement proposé en 2015 par Mme Pécresse.

Aurait-il fallu que Saint-Rémy paye aussi **une étude sur le site de Massy pour que le travail soit fait de façon exhaustive et indépendante** et démontrer qu'on peut faire mieux que ce projet à Saint-Rémy ?

Retour en haut de page

---

6. [ps2id id='comp' target= »/]INFOS COMPLEMENTAIRES

Concernant les échéances

- Les décisions du STIF devraient intervenir en **Décembre 2016** et non plus en Octobre, sachant qu'il est acté depuis Juillet que les futurs trains de la ligne B seront à l'horizon 2025 à deux étages.
- Attention : une fois la décision prise, contrairement à ce qu'on pourrait penser, le schéma sera fixé. En effet, il y aura après une enquête publique, mais **rien à voir avec une enquête d'utilité publique**. C'est juste une enquête soumise au code de l'environnement qui est publiée. C'est à dire que si le STIF décide de faire le projet, il se fera. Seuls quelques aménagements environnementaux supplémentaires pourraient

être convenus suite à cette enquête.
- Les travaux de la phase 2 auraient lieu entre 2020 et 2022, la période 2017-2020 ayant pour but de réaliser les avant-projets puis de lancer les consultations auprès des entreprises de travaux.

Autres liens :

- Sur le site de la municipalité :
  - La Présentation avec ses annexes
  - Les Minutes de la réunion
- Articles dans la Presse : Le Parisien , Toutes les nouvelles 21/09/2016
- Pour rappel, l'avis du collectif publié le 18/06
- Synthèse finale du Collectif du 11/10/2016

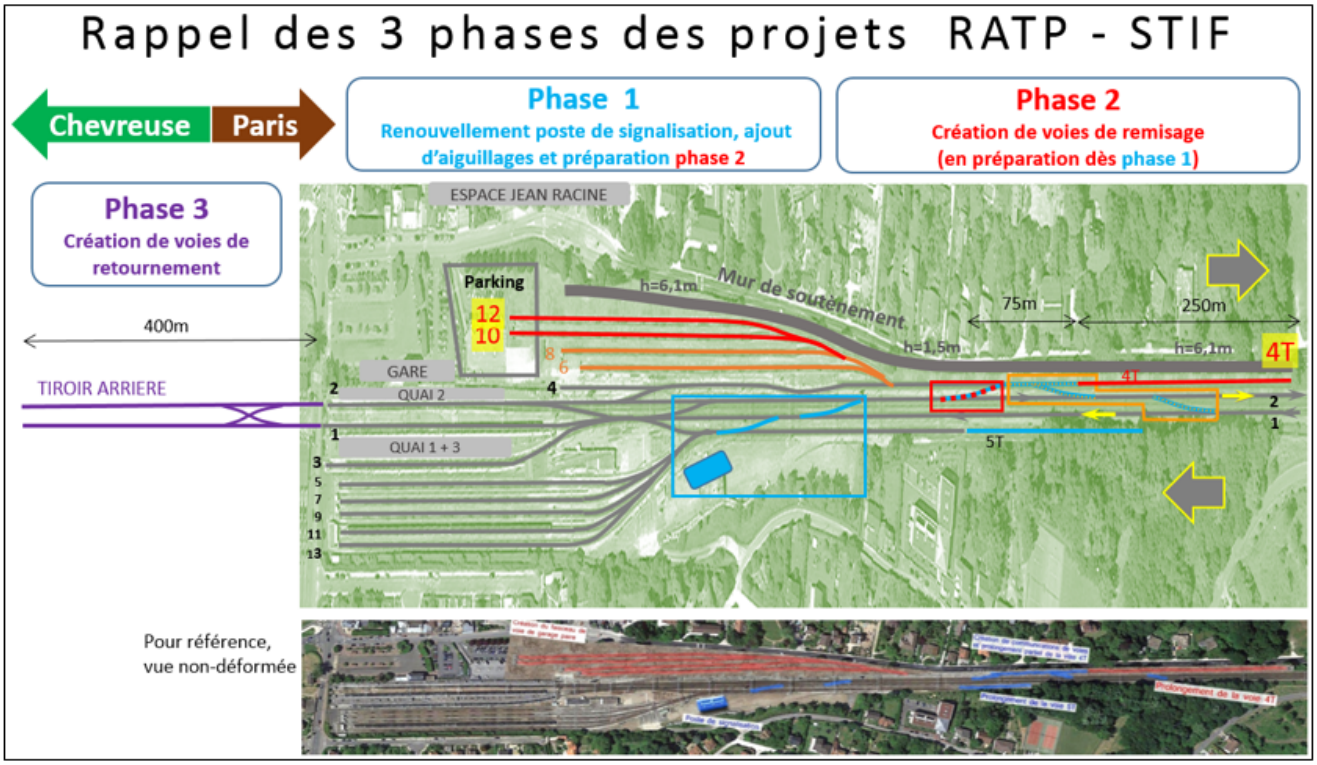
Retour en haut de page

Réunion Publique organisée par le Collectif – 14-juin-2016

Le Collectif a tenu sa réunion publique le 14-juin pour revenir sur l'historique des 18 derniers mois et les détails des projets de la RATP.



Cette réunion a été l'occasion de consolider l'avis sur ces projets comme suit:



- **Phase 1**
  - Accord pour le prolongement de la voie 5T, le renouvellement du poste de signalisation redimensionné au plus juste
  - Demande d'abandon de la prédisposition à la voie 4T
- **Phase 2**
  - Limiter l'ajout de nouvelles voies à 2 : voies 6 et 8
  - Refus des voies **10**, **12** et **4T** qui limitent les possibilités d'aménagement de la gare et engendrent des impacts environnementaux lourds sans bénéfices pour le tronçon Orsay-sud
  - Etudier le réaménagement du site de Massy comme préconisé dans le Schéma Directeur RERB-sud et en utilisant la réserve foncière de la SNCF occupée par la CEMEX
  - Geler les travaux en attendant les conclusions de l'étude de pôle pour le réaménagement des alentours de la gare qui vient juste de débuter
- **Phase 3** (tiroir de retournement 'arrière-gare', à l'ouest de la RD938)
  - Demande d'abandon définitif et officiel par le STIF de cette phase 3

Suite à cette réunion, le Collectif a proposé que ces positions soient débattues au prochain Conseil Municipal.

Notons enfin que la participation à cette réunion des Saint Rémois et des habitants des communes proches fut nombreuse (une centaine de personnes), montrant l'attention et la mobilisation des gens sur ce sujet.

Vous trouverez sous les liens suivants les présentations.

- Format PDF, sans animations : 20160614-RERB-Saint-Rémy-mp
- format Powerpoint avec animations : 20160614-RERB-Saint-Rémy-mr

---

Le Collectif remercie les associations membres, locales et régionales, et tous les membres individuels pour leur soutien,

et plus particulièrement les associations ci-dessous pour leur précieuse contribution à l'organisation de cette réunion :

- COURB (association des usagers du RERB)
- Ensemble pour un autre coeur de ville à Saint-Rémy
- Les Habitants de Beauséjour
- Mieux se déplacer à bicyclette
- Quartier du Petit Chevincourt
- UAP (Union des Amis du Parc Naturel Régional de Chevreuse)
- Vivre les Hauts de Saint-Rémy

Le Collectif remercie également tous les Experts qui nous ont permis de mieux comprendre ce projet, d'en identifier les impacts et les alternatives possibles aux parties les plus problématiques.

Combien de voies de garages à Saint-Rémy ?

A ce jour, la RATP travaille toujours sur son projet d'implanter des voies de garage supplémentaires sur la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Au total le projet prévoit toujours au moins 5 nouvelles voies.
En effet, même dans des hypothèses réduites,…

- sans phase 3 derrière la route de Limours
- sans voie de garage n°12 amenant un énorme mur de soutènement
- mais avec la voie 4T de retournement allant jusqu'au n°49 de la rue Ditte (rond-point avec l'avenue de la Guiterie)
- et avec les nouvelles voies 4, 6, 8 et 10,

…ce projet impose toujours au moins 5 nouvelles voies, ce qui transformera de fait Saint-Rémy en grande annexe de la gare de stockage de Massy.

Ce déport ne servira en rien les intérêts du Parc Naturel, ni ceux du tronçon terminus de la ligne B (Saint-Rémy/Orsay), car à ce jour **le besoin présenté pour les voyageurs de ce tronçon n'est que d' 1 seul train supplémentaire**.
Les 4 autres trains partiront de Saint-Rémy sans voyageur vers Paris pour commencer leur mission commerciale à Orsay.

Rien ne justifie de rajouter ces 5 nouvelles voies au détriment de l'espace protégé qu'est le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, l'un des rares poumons verts de l'Ile-de-France.
Rien ne montre que tout n'a pas été regardé sur les autres sites plus urbains, notamment Massy, même à moyen terme.

Le COLLECTIF s'en est exprimé dans le courrier ci-dessous à la Municipalité, au STIF et à la RATP, en insistant sur un maximum de 2 voies supplémentaires (voies 6 et 8), ceci sous condition de démonstration du besoin.
Les 3 autres pourront toujours attendre la mise en place de solutions ailleurs, SI elles sont vraiment indispensables**.**

2016-03-21 CPGSR Lettre à MairieSRLC+STIF+RATP