

**PROJET D'AMENAGEMENT DE LA GARE RER DE  
ST-REMY-LES-CHEVREUSE**

**REUNION D'INFORMATION DU 13 SEPTEMBRE 2016**

**Cadre de la réunion :**

- Espace Jean Racine, 20h-23h, 13 septembre 2016.
- Réunion sur le projet de la RATP en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.
- 250 personnes

**A la tribune :**

Mairie de SRLC	Agathe BECKER	Maire
Mairie de SRLC	Edmond ROBIN	Conseiller Municipal Délégué
STIF	Christophe DENIAU	Adjoint au Chef de la Division PFP
RATP	Ivan TIXIER	Représentant de la Maitrise d'ouvrage
	Véra BROEZ	Architecte Urbaniste (prestataire de la RATP)



## 1. MOTS D'ACCUEIL

### **Agathe BECKER, Maire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse :**

Bonsoir à toutes et à tous, je suis très heureuse ce soir de vous recevoir à l'espace Jean Racine pour cette réunion d'information concernant le projet RATP d'aménagement de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Je peux vous dire dès à présent que du chemin a été parcouru depuis l'annonce de ce projet. Rappelez-vous, il y a deux ans le STIF et la RATP nous offraient la transformation de notre gare en une véritable gare de triage défigurant notre commune par un mur de soutènement de plus de 5 m de haut le long de la rue Ditte, par le franchissement de la RD 938 (la fameuse route de Limours), dénaturant les prés de Coubertin qui font l'identité de Saint-Rémy, de la vallée quand on vient de Paris et qu'on sort du RER à Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Et tout cela pour la modique somme de 100 millions d'euros.  
100 millions d'euros, alors même que l'argent public se fait rare.  
100 millions d'euros alors que l'évaluation de la demande n'a pas été complétée.  
100 millions d'euros sans réflexion sur les éventuelles solutions ; des solutions intermédiaires qui auraient pu être moins coûteuses et aussi efficaces.

Alors, améliorer la qualité des services, améliorer la qualité des transports pour les usagers du RER B : nous y sommes tous favorables, mais cela ne sera pas au détriment de la commune ni au détriment de notre porte-monnaie.

À la question que vous nous avez souvent posée : qu'a fait votre équipe municipale depuis deux ans ? Je peux d'ores et déjà vous répondre que nous avons renégocié le projet avec la RATP. Nous l'avons fait de manière responsable en adoptant une position ni trop radicale ni trop excessive.

Vous savez comme moi que les objectifs de la RATP ne sont pas tout à fait les mêmes que ceux de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Nous, nous souhaitons préserver notre cadre de vie, notre qualité de vie. La RATP, elle, souhaite améliorer le service aux usagers. Nous ne sommes pas contre, mais pas au détriment de notre commune.

Sachant que nous n'avons pas le pouvoir de décision finale, j'ai souhaité avec mon équipe, rassembler tout le monde autour de la table. Il y a à peu près deux ans, j'ai souhaité que nous soyons proactifs et force de proposition vis-à-vis de la RATP et du STIF pour réfléchir à un projet raisonnable, un projet acceptable par tous.

Nous avons alerté les institutionnels, nous avons écouté et analysé les avis des associations, notamment du COURB (Comité des Usagers du RER B) et du Collectif Pôle Gare Saint-Rémy. D'ailleurs, je les remercie d'avoir participé aux nombreuses réunions de travail avec le STIF et la RATP.

Enfin, nous avons mandaté, Rail Concept, un cabinet conseil pour faire une contre-expertise. Edmond Robin, conseiller municipal, vous en donnera le détail.

Pourquoi vous ai-je rassemblé ce soir à l'espace Jean Racine pour cette réunion ? Pour deux choses, d'abord pour vous informer d'un premier point d'étape à la renégociation de ce projet qui, encore une fois, est inacceptable en l'état, et ensuite pour que nous puissions dialoguer ensemble. J'ai donc convié la RATP et le STIF à vous présenter les grandes avancées de ce projet.

Je vous rappelle, Messieurs de la RATP et du STIF, devant vous, en tant que maire, que je suis résolument convaincue que nous arriverons à quelque chose d'à peu près convenable. Je suis déterminée à aller jusqu'au bout avec mes collègues élus pour trouver le juste compromis.

Vous l'aurez compris, aujourd'hui il ne s'agit pas de saccager la commune, ce qui fait l'identité de notre commune, de notre vallée, mais bien de la protéger, quand on voit des projets comme celui-là. Si j'ai été élue, c'est effectivement pour la protéger, la préserver, la dynamiser aussi : c'est ce que nous nous employons à faire depuis deux ans avec l'équipe municipale. Nous y dépensons de l'énergie, du temps, de l'argent -votre argent- et je ne voudrais pas ce soir -et d'ailleurs depuis le départ- qu'on laisse Saint-Rémy-lès-Chevreuse entre les mains de personnes ou d'institutions aussi grandes soient-elles qui auraient des objectifs contraires aux nôtres.

C'est pourquoi nous allons rester extrêmement vigilants quant à la suite de ce dossier.

Encore une fois, ce soir, nous allons vous présenter un point d'étape et nous resterons vigilants. L'idée étant d'arriver à faire converger nos objectifs. Nous voulons que ce projet soit optimal et de bon sens à la fois pour les usagers du RER B mais aussi pour les habitants de notre commune. Là, j'ai une attention toute particulière pour les riverains de la gare.

Je vais maintenant laisser la parole à l'animateur de cette soirée. Il sera le maître du temps pour que ce nécessaire dialogue avec vous soit à la fois factuel, dépassionné, constructif à l'image de l'état d'esprit de votre équipe municipale aujourd'hui.

### **Pascal BEAUMARD, Etat d'Esprit Stratis :**

Je résumerai votre intervention par « on a avancé ». Mon rôle ce soir consiste à veiller sur les conditions de sérénité dans la salle pour qu'on puisse échanger sereinement et que la réunion soit productive.

Notre soirée sera découpée en deux temps, un temps de présentation d'environ 45 minutes et un temps d'échange d'une heure ou plus si nécessaire.

A la tribune :

- Edmond Robin, conseiller municipal délégué, très investi sur ce projet, rappellera ses enjeux factuels et expliquera la démarche de la mairie et ses demandes précises.
- Christophe Deniau, Adjoint du Chef de la Division des Projets Ferroviaires et Pôles, donnera les rôles du STIF et de la RATP et l'articulation entre les deux. Il dressera rapidement le portrait du schéma directeur du RER B sud dans lequel s'inscrit ce projet.

- Ivan Tixier, représentant de la maîtrise d'ouvrage de la RATP, vous présentera les évolutions du projet.
- Véra Broëz, Architecte Urbaniste indépendante, qui travaille pour la RATP, interviendra sur l'aspect paysager du projet.

## 2. ENJEUX DU DOSSIER, PRÉOCCUPATIONS DE LA COMMUNE ET DE SES HABITANTS

### Edmond ROBIN, Conseiller Municipal Délégué :

J'aborderai le sujet en quatre points, le plan de voies prévu par le schéma directeur du RER B adopté en juillet 2013, les discussions intenses entre la mairie, la RATP et le STIF de juin à juillet 2015, la contre-expertise Rail Concept et les demandes de la commune, et les suites données aux demandes de la mairie.

#### 2.1 - PLAN DE VOIES SELON LE SCHÉMA DIRECTEUR DE JUILLET 2013

Le schéma directeur comporte trois phases, dont les deux premières phases se chevauchent pour certains éléments :

- Première phase : création d'un poste de signalisation, de nouvelles communications de voies et prolongation de la voie 5T.
- Deuxième phase : création de 4 nouvelles voies (voies 6, 8, 10 et 12) et la prolongation de la voie 4T.

Ce schéma ne pose pas trop de difficulté concernant les voies 6 et 8, et l'allongement de la voie 5T. A ce stade, nous n'avons pas eu de récrimination. En revanche, les voies 10 et 12, ainsi que la prolongation de la voie 4T, posent problèmes.

La voie 12 entrainerait la création d'un mur de soutènement de plus de 5 m de haut sur environ 150 m de long, à côté d'une zone d'habitation dense le long de la rue Ditte. Il y aurait des perturbations, des pollutions sonores et vibratoires. Il pourrait aussi y avoir un conflit avec le futur projet de parking semi-enterré qui pourrait être proposé dans le cadre de l'étude de pôle, pour réaménager les alentours de la gare.

La voie 10 est également proche des habitations, donc pourrait aussi générer des pollutions sonores et vibratoires, et même problème avec un éventuel futur projet de parking en ouvrage.

La voie 4T est plus éloignée du centre-ville, mais à côté du domaine de Vaugien, monument classé en plein milieu d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floral (ZNIEFF). Donc son impact ne serait pas négligeable.

- Troisième phase : le tiroir de retournement pose problème. Il franchit la route de Limours où il passe 8 à 10 000 véhicules par jour. Ce serait soit un tunnel routier, soit un tunnel

ferroviaire. Les trains seraient garés à côté du domaine de Coubertin, ce qui aurait un impact non négligeable sur le paysage et l'environnement Saint-Rémois.

## 2.2 - DISCUSSIONS AVEC LA RATP ET LE STIF DE JUIN 2014 À JUILLET 2015

Tout cela a généré de très nombreuses discussions avec la RATP et le STIF. Pendant un an, entre juin 2014 et juillet 2015, nous avons conduit avec nos propres moyens ces discussions d'approfondissement du dossier, en faisant appel aux compétences Saint-rémoises et nous sommes allés assez loin.

Le 15 décembre 2014, lors de la réunion publique organisée par la RATP à Saint-Rémy, des inquiétudes se sont manifestées sur le mur de soutènement de la voie 12, dont on ne connaissait pas les dimensions à l'époque, et sur les pollutions sonores et vibratoires. En effet, on a appris qu'une pratique consistait à préchauffer les compresseurs des motrices la nuit pour qu'elles puissent démarrer sans problème en hiver. Ce qui est difficile à supporter pour les riverains. Et aussi, un rejet massif du tiroir en arrière gare, qui n'était pourtant pas à l'ordre du jour de cette réunion, a été relevé.

Le 23 décembre 2014, un événement est passé totalement inaperçu, dont nous avons eu connaissance ultérieurement : une prise de position de l'autorité environnementale, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), qui a rejeté le dossier de la RATP sur le Plessis-Robinson, qui participe au schéma global, au motif que c'était du saucissonnage et qu'elle refusait une présentation gare par gare. Elle a exigé une enquête en forme, une étude d'impact relevant toutes les atteintes potentielles pendant et après le chantier, et recensant toutes les mesures préventives et curatives à apporter pour réduire ces atteintes au minimum.

En janvier 2015, nous avons fait appel à des compétences Saint-Rémoises bénévoles. Deux ingénieurs ferroviaires nous ont aidés (Jean Boudaille et Bruno Lecailtel) pour répondre à ce dossier et dialoguer avec la RATP et le STIF.

En juin 2015, nous avons appris par la RATP, suite à des études géologiques, qu'il y aurait un mur de soutènement de 5 m de haut non seulement pour la voie 12 mais également pour la voie 4T. Nous sommes donc intervenus conjointement avec le COURB auprès des autorités du STIF, Jean-Paul Huchon et également Valérie Péresse, pour leur signaler qu'il n'était pas possible d'approuver en l'état la première phase du schéma directeur. En fait, cela aboutissait implicitement à valider ce fameux mur de soutènement, dont on découvrait l'existence.

Seule Valéry Péresse nous a répondu sous la forme d'un amendement qu'elle a présenté lors du conseil d'administration du STIF, consacré à la validation de la première phase préparatoire des travaux.

Cet amendement nous convenait parfaitement. Il prenait totalement en compte les préoccupations de la commune. Malheureusement, à l'époque, Valérie Péresse était dans l'opposition et cet amendement a été rejeté.

### 2.3- CONTRE-EXPERTISE RAIL CONCEPT ET DEMANDES DE LA COMMUNE

En juillet 2015, il y a eu la création d'un collectif d'associations et de riverains. Le comité des usagers s'est joint au collectif ainsi que tous les citoyens de Saint-Rémy intéressés par le projet. Il nous a proposé de lancer une contre-expertise auprès d'un cabinet indépendant. Le conseil municipal a adopté cette proposition à l'unanimité. Nous savions qu'il y avait un précédent entre la commune de Courdimanche et la SNCF, elle avait réussi à faire prévaloir son point de vue auprès du STIF grâce à cette contre-expertise. Nous nous sommes donc engagés dans cette démarche.

De septembre à décembre 2015, une étude a été confiée à Rail Concept. Un comité de pilotage a été réuni, auquel le STIF et la RATP ont bien voulu participer, le département, le Collectif et le COURB.

Le rapport final de Rail Concept rendu en décembre 2015 est téléchargeable sur le site de la mairie. Ce rapport mentionnait des recouvrements entre la phase 1 et la phase 2, et des travaux en fausse manœuvre, pouvant créer un fait accompli. Il nous a éclairés sur le décompte des positions de stationnement, il a relevé qu'une quinzaine de positions étaient programmées en plus de ce qui était strictement nécessaire dans le schéma directeur, et surtout que 34 positions de stationnement ont été abandonnées dans la programmation à Massy et à Arcueil, mais que les 10 programmées à Saint-Rémy sont toutes maintenues.

La contre-expertise a surtout démontré, à l'aide de calculs informatiques et de simulations, que jusqu'à 10 trains par heure, il n'y avait pas besoin de tiroir de retournement. La fréquence actuelle étant de 5 trains par heure, il y a très peu de chances qu'elle soit multipliée par deux, le tiroir de retournement n'est donc pas nécessaire.

Nous avons diffusé ce rapport aux autorités décisionnaires, principalement Valérie Péresse entre-temps devenue présidente de la Région et présidente du STIF, mais aussi au CGEDD, aux préfets de département et de Région, l'architecte des bâtiments de France (ABF), l'inspecteur des sites, le PNR et la CCHVC.

Nous avons également formulé nos demandes étayées sur le rapport :

- Le gel des travaux de première phase préemptant la deuxième phase
- La remise à plat complète de la deuxième phase, avec la suppression des voies 10, 12 et 4T
- La prise en compte d'améliorations présentées par Rail Concept
- L'abandon pur et simple de la troisième phase (économie de 50 millions)

### 2.4- SUITES DONNÉES AUX DEMANDES DE LA COMMUNE

Ensuite, nous sommes entrés en intenses discussions avec la RATP. Le groupe de travail a associé le STIF, le PNR, le Collectif et le COURB. Sur tous ces sujets, les discussions sont restées informelles, techniques, mais pas inutiles.

- Sur le gel des travaux de la phase 1 préemptant la phase 2, la RATP a accepté de ne pas aller jusqu'au bout des possibilités offertes par l'approbation de la phase 1. Elle les a programmées de manière à ce qu'il n'y ait pas de fait accompli. Et à ce jour, il n'y en a pas.

- La remise à plat du projet de deuxième phase, cœur de la discussion, sera exposée par la RATP et le STIF dans une seconde partie de la réunion.
- Concernant la troisième phase, la RATP dit cette phrase, nous laissant penser que celle-ci sera abandonnée : « La consolidation du Schéma Directeur de la Ligne B fixera les éventuelles évolutions d'offre, et proposera des solutions différentes du tiroir dès lors que la desserte ne dépassera pas 8 trains/heure. »
- La RATP nous a éclairé sur les mesures sonores réalisées et sur l'étude d'impact.

Nous n'avons pas de réponse à ce jour des différentes autorités. Nous avons été reçus à deux reprises par le vice-président chargé des transports de la Région Île-de-France, Stéphane Baudet, mais seul le conseil d'administration du STIF pourra répondre officiellement à nos demandes.

Nous avons été reçus par le président du CGEDD, haute autorité environnementale sur le dossier. Il est intéressé, mais il ne pourra se prononcer officiellement que lorsqu'il aura l'étude d'impact de la RATP. L'ABF et l'Inspecteur des sites sont très prudents, ils attendent l'étude d'impact.

Par ailleurs, des informations fondamentales sont toujours attendues à ce jour : s'agit-il de matériel à un ou deux niveaux ? Quelles sont les projections de trafics pour 2020–2025 ?

→ Pour résumer, nous avons quatre demandes, pour deux d'entre elles nous avons des signes très positifs : abandon du tiroir de retournement, abandon de la voie 12, ce qui demande confirmation du conseil d'administration du STIF.

Nous avons une réponse d'attente sur la voie 10. La RATP nous indique qu'elle est prête à la subordonner aux conclusions apportées par l'étude de pôle sur un éventuel parking en ouvrage. Nous souhaitons sa suppression. Le vice-président chargé des transports de la Région a réservé sa position. Nous n'avons pas encore de retour de sa part.

Réponse négative sur la voie 4T : le STIF et la RATP considèrent qu'elle est incontournable et indispensable, mais qu'elle peut être insérée valablement dans l'environnement. Tout dépendra de l'avis rendu par le CGEDD, l'insertion sera-t-elle suffisante et acceptable au niveau du code de l'environnement ?

Il y a encore un long chemin à parcourir...

Le conseil d'administration du STIF, qui doit valider tout le schéma, ne se réunira qu'en décembre 2016. Nous attendons l'avis du CGEDD. Une enquête publique viendra ensuite. La décision définitive sera prise fin 2017 par le conseil d'administration du STIF. Donc, nous avons encore beaucoup à discuter sur le dossier.

**Pascal BEAUMARD** : C'était un exposé très clair sur les actions entreprises par la mairie, les enjeux sont posés.

### 3. INTRODUCTION DU STIF

**Christophe DENIAU, Adjoint du Chef de la Division des Projets Ferroviaires et Pôles, donnera les rôles du STIF et de la RATP :**

Tout d'abord, Madame le Maire, merci de nous accueillir ce soir à Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Je suis accompagné de ma collègue, Marie Laurent, en charge du schéma directeur du RER B.

Le but est de sortir de cette réunion avec des idées claires sur les projets du RER B qui vous préoccupent. Nous sommes là à votre écoute et pour recueillir vos avis.

Quelques mots sur la façon dont sont décidés les projets de transport en Île-de-France, le STIF (autorité organisatrice des transports) décide des projets à réaliser sur la base des propositions des maîtres d'ouvrage, des études, en l'occurrence de la RATP.

Les validations du STIF se font en plusieurs étapes. Il y a d'abord eu le schéma directeur RER B sud qui a été validé par les élus du STIF en 2013. Ce schéma directeur est un premier document, une feuille de route qui rassemble un ensemble d'actions. Ce panel d'actions s'est voulu le plus complet possible pour se donner toutes les chances de remédier au problème de régularité dont souffre la ligne B. Aujourd'hui, les retards s'accumulent en ligne, au terminus, se répercutent d'un train à l'autre, les trains se gênent. Donc, il y avait vraiment urgence à répondre à la demande très légitime des usagers, de rehausser largement le niveau de service et dans des temps très courts.

D'où ce schéma directeur qui rassemble un grand nombre d'actions que l'on peut séparer en deux grandes catégories :

- Des projets déjà décidés, par exemple le projet de création d'un nouvel atelier de maintenance au nord de la ligne, à Mitry.
- Des projets à préciser, moyennant des études d'approfondissement à mener en lien avec les collectivités.

Je rappelle que le STIF n'a pas vocation à valider des projets inutiles, il est comptable de l'argent public sous l'œil avisé de l'État et la Région. Nous choisissons des projets qui rendent véritablement service aux usagers.

Parmi ces projets qui restent à confirmer, il y a le projet de garages qui doit répondre à deux objectifs :

- Contribuer à améliorer le sort des usagers du RER B
- Préserver la qualité de vie des Saint-Rémois.

C'est bien ce travail qui a été piloté, initié par la ville, qui a permis de confronter ces deux enjeux majeurs.

Le schéma directeur doit être consolidé et complété en fin d'année afin d'acter formellement la suite donnée au projet. Dans le premier schéma directeur de 2013, on n'avait pas parlé d'évolution d'offre, ni du renouvellement du matériel roulant car on n'était pas en mesure de le faire, n'ayant pas tous les éléments et on voulait aller très vite dans la validation de ce



schéma pour enclencher tous les projets possibles, pour améliorer significativement et très rapidement le fonctionnement de la ligne du RER B.

Ce schéma directeur qui va être complété retiendra un certain nombre de projets. Il tiendra compte d'une décision du conseil du STIF du 13 juillet 2016 qui a approuvé l'arrivée d'un nouveau matériel roulant et plus capacitaire sur la ligne B. C'est assez déterminant dans la façon de raisonner les infrastructures notamment par rapport aux besoins de transport à prévoir à plus long terme. En conséquence, le projet de tiroir qui traverse la rue de Limours n'a plus lieu d'être. C'est le conseil du STIF qui validera tout cela en fin d'année.

Le projet de voies de garage va être proposé à la validation du conseil du STIF en fin d'année sur la base d'un schéma de principe. Ce dossier aura nettement progressé, et c'est tout l'enjeu de la discussion de ce soir pour vérifier que les progrès accomplis répondent aux attentes légitimes de ne pas dégrader l'environnement Saint-rémois tout en rendant service aux usagers de la ligne B.

## 4. PRÉSENTATION DU PROJET

**Ivan TIXIER, Responsable de la maîtrise d'ouvrage de la RATP :**

Ma présentation sera articulée essentiellement autour de quatre thèmes :

- quelques éléments de contexte,
- un temps sur les objectifs du projet (Pourquoi avons-nous besoin de positions de garage sur le RER B ? Pourquoi proposer de les créer à Saint-Rémy ?),
- les avancées concernant l'insertion du projet, depuis la réunion de décembre 2014 et surtout depuis le travail initié et piloté par l'équipe municipale en associant les associations et le Collectif depuis près d'un an et demi (la voie 12 n'est pas retenue ni l'hypothèse d'un tiroir de retournement, proposition d'une insertion paysagère),
- les modalités de mise en œuvre avec principalement le calendrier de principe.

### 4.1 - CONTEXTE

La ligne B est la deuxième ligne la plus fréquentée d'Europe, elle traverse l'Île-de-France du nord au sud. Elle dessert des équipements majeurs.

Elle a une organisation complexe, avec quatre branches, un tunnel commun avec la ligne D entre Châtelet et Gare du Nord, des installations parfois anciennes et un trafic en augmentation depuis les années 2000.

Pourquoi avons-nous besoin de plus de garages sur le RER B ? En 2013, l'offre RER B Nord + a été mise en œuvre bénéficiant à l'ensemble du RER B. La ponctualité et l'offre de services se sont améliorées sur l'ensemble de la ligne, en particulier le sud a bénéficié d'une augmentation de l'heure de pointe du soir d'environ 1h20, d'un maintien de composition de trains longs jusqu'à 22h contre 21h précédemment, d'un renfort de l'offre d'été (l'offre d'été commence après le 14 juillet depuis l'été 2013) et la présence de réserves d'exploitation permettant en cas de situation très perturbée d'engager un train et de pallier une suppression de trains, notamment à Saint-Rémy.

Ces améliorations ont conduit à une augmentation du nombre de trains sur la ligne, soit 11 trains supplémentaires et 4 créations de garage au nord, donc un déficit de 7 garages. Dans ce contexte, le schéma directeur du RER B a identifié la nécessité de créer des positions de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Ce besoin s'est renforcé depuis par l'arrivée programmée de 4 trains supplémentaires sur le RER B à l'horizon 2020, ce qui représente un déficit de total de 11 garages.

Pour situer plus globalement la problématique du RER B à Saint-Rémy, il y a des performances à améliorer notamment à l'heure de pointe du soir où il est plus difficile de maintenir les horaires (quelques trains supplémentaires pouvant être créés sous l'impulsion de l'équipe municipale pourraient apporter un élément de réponse à cette problématique) et un pôle en devenir avec une absence notamment d'accès route de Limours (là aussi, un accès supplémentaire très demandé par la ville et l'association COURB).

#### 4.2 - OBJECTIFS DU PROJET

- Répondre au déficit de garages sur la ligne
- Supprimer les sites de garages éloignés Croix-de-Berny et Bourg-la-Reine
- Diminuer les conflits de circulation

##### ***Supprimer les sites de garages isolés (cf. diapositive 23 de la présentation)***

Le site de Croix-de-Berny est éloigné du site de Massy où les conducteurs prennent leur service, par conséquent cela entraîne une fragilité et les circulations supplémentaires qui ne sont pas pleinement au service des voyageurs.

Explication à l'appui d'un schéma

La situation actuelle de la prise d'un train à Croix-de-Berny. Le conducteur prend son service à Massy, il se rend à Croix-de-Berny via un train de voyageurs. Premier point de fragilité : si le train est en retard, le conducteur arrivera aussi en retard. Il va chercher le train garé à proximité des quais, ensuite il ramène ce train sans voyageurs à Orsay pour faire un départ commercial. Deuxième point de fragilité : il circule au nord de Massy dans une zone dense en circulation, plus qu'au sud de Massy. Ensuite, il fait son départ commercial au départ d'Orsay.

Grâce au projet et à la possibilité de garer plus de trains à Saint-Rémy, il prendra son service à Saint-Rémy à côté des trains, sans avoir besoin de cheminements intermédiaires. Il pourra acheminer son train à vide, ou pour quelques-uns en voyageurs au départ de Saint-Rémy jusqu'à la gare d'Orsay pour ensuite faire son départ commercial d'Orsay.

Cela tente d'expliquer l'intérêt de la suppression et de la fragilité des sites de garages isolés en ligne.

##### ***La suppression des conflits à Massy (cf. diapositive 24 de la présentation)***

Le matin, la sortie de Massy est contrainte par le cisaillement de voies principales, c'est-à-dire le conflit entre deux trains et par la présence d'une circulation à contresens sur environ 700 m. Avant 7h, on a 5 trains par heure et par sens sur les voies principales. Il y a 3 trains par heure qui sortent du site de Massy pour aller faire leur départ à Orsay, ils ont des conflits de circulation avec les voies principales et ils doivent effectuer un mouvement de contresens sur environ 700 m. C'est extrêmement fragile. Dès qu'un des trains encadrant a 3 mn de

retard, ce qui arrive souvent, la sortie est contrainte et génère un retard supplémentaire. La fragilité commence très tôt le matin à cause de cette disposition.

Donc, la possibilité de garer 5 trains supplémentaires à Saint-Rémy permettra d'améliorer la robustesse en sortie de Massy, de soulager ce site qui est le lieu de nombreuses manœuvres de maintenance, de lavage de trains, de création de trains de travaux, de supprimer les sites de garages isolés en ligne et d'envisager la desserte supplémentaire de Saint-Rémy par quelques trains.

Il est important de souligner que grâce au projet on n'aura plus de garage à Croix-de-Berny et un projet à Robinson permettra de supprimer définitivement le site de Bourg-la-Reine.

### ***Pourquoi Saint-Rémy ?***

Par la présence d'un terminus commercial et d'un attachement de conduite en extrémité de ligne (gare où les conducteurs prennent leur service). À cause des cisaillements vers le sud en sortie de Massy. Il ne sert à rien de rajouter des trains à Massy puisqu'on aura toujours cette difficulté en sortie, ce n'est pas la bonne solution à court terme.

## 4.3 - INSERTION DU PROJET

### ***Aménagements à Saint-Rémy***

Cette création de voies de garage s'articule avec des travaux en cours : renouvellement de la signalisation et fiabilisation des garages et dé-garages, renouvellement du poste et programmation des communications entre les voies. Les travaux ont commencé en juillet 2016 pour s'achever en 2020. La pose de ces communications, qui engagent la suite, s'effectuera à l'été 2019. D'ici là, le périmètre du projet de création de voies de garage aura été précisé.

Les principales évolutions sont les suivantes. La voie 12 n'est pas retenue, un projet d'insertion paysagère va vous être présenté. L'hypothèse d'un tiroir de retournement, qui permettait de retourner des trains en arrière-gare sans conflit entre eux, n'a pas été retenue. Pour être complet, par rapport à la demande de l'équipe municipale, nous maintenons la voie 10 compte tenu du déficit de position de garage et également la voie 4T pour les mêmes raisons, cette voie permet de faire des départs commerciaux depuis les quais 1 et 2 pour les trains qui sont garés sur les voies du projet.

## 4.4 - EN QUOI CONSISTE CE PROJET ?

Un faisceau de garage avec 3 voies (6, 8, 10) pour permettre de garer trois trains et une voie de retournement aussi utilisée pour le garage et le dé-garage (4T). À Gif-sur-Yvette, il est nécessaire de créer un poste de redressement pour l'alimentation des trains supplémentaires qui sont liés à ces postes de garage.

Nous vous proposons un traitement paysager le long de la rue Ditte, l'articulation avec les réflexions sur le stationnement dans le cadre du pôle PDU et le prolongement de la voie 4T le long de la rue Ditte avec également un traitement paysager soutenu.

### ***Pourquoi la voie 12 n'a pas été retenue ?***

Pour faire suite à la concertation de décembre 2014, aux échanges avec la ville qui nous a beaucoup challengés et aux analyses complémentaires, la réalisation de la voie 12 initialement prévue n'a finalement pas été retenue pour améliorer l'insertion du projet. Il est

vrai que cette voie nécessitait un mur de soutènement à proximité immédiate du centre-ville et impactait quelques places de stationnement. Cet abandon entraînera un garage voie 4T en compensation. En l'état, le projet peut s'effectuer sans soutènement, au niveau des voies de garages à créer, uniquement avec le talus actuel.

***Pourquoi l'hypothèse du tiroir de retournement n'a pas été retenue ?***

En cas du doublement du nombre de trains entre Orsay et Saint-Rémy, c'est-à-dire un passage de 5 trains par heure et par sens actuellement à 10 trains, la RATP identifie la nécessité de créer ce tiroir pour que les trains ne se croisent pas avant de repartir de la gare. Les prévisions de trafic réalisées depuis la parution du schéma directeur, menées par le STIF conjointement avec la RATP, n'indiquent pas la nécessité de doubler le nombre de trains à Saint-Rémy. Par ailleurs, elles indiquent une augmentation mesurée du trafic, à laquelle va répondre l'augmentation de la capacité des nouveaux trains du RER B. Par conséquent, il n'y a plus de raison de retenir cette hypothèse d'un tiroir de retournement.

5. PRINCIPES D'INSERTION PAYSAGERE

**Véra BROEZ, Architecte urbaniste, prestataire de la RATP :**

Votre territoire se situe dans un écrin de verdure, à l'intérieur du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, l'un des premiers d'Île-de-France en termes de création et l'un des plus beaux aussi. Il se situe au fond de la vallée de l'Yvette. La voie ferrée a été créée au XIXe siècle notamment pour extraire du grès et l'acheminer vers la région parisienne. La voie de chemin de fer Paris-Limours avait comme vocation première le fret, notamment pour l'utilisation du grès.

Cette voie ferrée a longé d'une manière très douce le coteau adossé à la Butte à Monseigneur, elle fait face côté nord à la butte Gallais et à la ville. On n'est pas tout à fait en fond de vallée, car les voies ferrées ont toujours été très prudentes au XIXe siècle, elles ont toujours été un peu sur les coteaux pour des questions d'inondation et de circulation permanente des trains. Ainsi, aujourd'hui, on est dans une configuration assez étonnante. La rue Ditte est la plupart du temps en contrebas de la voie de chemin de fer. Par moments, cette rue Ditte remonte pour aller rejoindre la voie ferrée, qui est toujours à une côte constante. La rue Ditte est contrainte par la topographie existante et par sa desserte. Cette rue se retrouve sur environ 250 m parallèle et quasiment au même niveau que la voie ferrée, mais la plupart du temps elle se trouve en contrebas sur cette séquence qui nous intéresse, partant de l'avenue de la Guieterie (allant vers le château de Vaugien) et s'arrêtant à la séquence devant le poste de redressement et vers la séquence de la gare. En tout, on a environ 1300 m avec cette fameuse séquence côte à côte avec la voie ferrée.

Je ne reviens pas sur les qualités patrimoniales de votre site. Nous avons détecté plusieurs séquences paysagères qui nous aideront à traiter l'insertion de ce nouvel ouvrage que constitue essentiellement la voie 4T, le reste perturbant assez peu l'organisation.

***Configuration des séquences (cf. diapositives 33 à 46 de la présentation)***

Partant de l'avenue de la Guieterie jusqu'aux premières habitations, cette première séquence s'inscrit dans un paysage relativement champêtre. Du côté Sud, on a la voie ferrée, une végétation très prononcée. La voie ferrée du côté nord est déjà en partie en talus fort (quasiment à 5 m au-dessus de la rue Ditte), elle s'ouvre vers une première zone de

prairies (prairies de Vaugien) et vers l'Yvette. C'est une séquence moitié adossée, moitié ouverte.

Ensuite, une seconde séquence présente un profil plus étroit, entre des habitations, des clôtures d'habitations, des haies. De l'autre côté, on est à peu près au même niveau que la voie ferrée.

Après, on a une troisième séquence qui arrive quasiment sur le centre-ville, dans un secteur encore un peu périurbain, où l'on s'éloigne un peu de la voie ferrée.

Puis, on arrive à la quatrième séquence, qui est vraiment l'entrée du centre-bourg avec une amorce de vocabulaire de parc, annonçant le parc du Prieuré, avec la présence de nombreuses habitations.

Enfin, on est à la séquence où l'on se trouve face à ce grand parking devant l'espace Jean Racine, au niveau du poste de redressement ; la voie ferrée atteint son niveau le plus haut par rapport au niveau où l'on se trouve, son dénivelé étant de plus de 6 m.

Nous avons traité chaque séquence et nous vous présentons une synthèse du travail effectué en amont, avec des changements tout au long de la rue Ditte,

### ***Qu'est-ce qui va changer ?***

#### **Séquence 1 :**

Pour en revenir à la première séquence, côté nord, on a un très petit trottoir, très serré, avec une circulation automobile assez rapide sur cette voie, vu qu'en effet de l'autre côté il n'y a pas grand-chose pour favoriser le ralentissement de cette circulation et qu'il y a aussi peu d'habitations. La voie existante présente un talus planté, avec beaucoup de végétation. On a la voie routière, un tout petit espace de trottoir traité en stabilisé et cette ouverture sur les prairies de Vaugien.

L'arrivée de la voie 4T (voie de retournement). C'est une voie supplémentaire, que l'on est obligé de traiter en mur de soutènement. On aurait très bien pu s'orienter vers un talus en partie haute et un mur de soutènement en partie basse, ce qu'on n'a pas retenu car la frontalité avec l'espace public aurait été est beaucoup plus forte. On a préféré préserver au maximum l'existant avec un talus en partie basse prolongé par un mur de soutènement en retrait ; le talus va continuer à être planté, (même s'il y aura quelques perturbations et modifications suite aux travaux), avec une végétation et tout un vocabulaire végétal propre à la ripisylve de l'Yvette. Donc on utilisera tout ce qui est local : saule, charme, aulne... On aura des strates basses et des strates plus hautes.

Actuellement, on a une sorte de balcons au niveau de la voie ferrée, ce sont des aires d'entretien et de refuge pour les agents travaillant sur la voie en cas de circulation des trains. A cet endroit-là, on a à peu près 5 m de dénivelé.

Sur l'état projeté que nous proposons, avec ce mur de soutènement qui vient en arrière-plan, nous avons souhaité montrer que le vocabulaire architectural qui pourra être utilisé pour ces murs de soutènement pourra à peu près être le même que celui que l'on peut retrouver sur le chemin de Coubertin, en prolongement de la rue Ditte, longeant le château. On a également une différence de niveau traitée avec des murs de soutènement en grès, pierre

locale qui ressemble à de la meulière et que l'on retrouve un peu partout dans le centre-bourg.

### **Séquence 2 :**

Dans les séquences suivantes, on présente systématiquement deux scénarios. La demande de la RATP était claire, que l'on fasse au plus près de l'existant, en supprimant un maximum de murs de soutènement. On a certes gardé les talus et en même temps proposé autre chose.

La voie ferrée se rapprochant légèrement de l'espace public on s'est demandé si ce n'était pas le moment de compenser le fait que l'on n'ait pratiquement pas de circulation piétonne possible dans ce tronçon et de proposer un autre scénario dit « espace public », qui permettrait de dégager des espaces de circulations pour les piétons et vélos, le long de la voie ferrée. Ceci afin que la voirie de la rue Ditte, urbanisée d'un seul côté actuellement, perde son caractère périurbain et acquiert davantage un vocabulaire de centre urbain. Donc, on a essayé d'étirer le centre urbain presque jusqu'au Château de Vaugien.

Sur cette seconde séquence, sur environ 250 m on commence à avoir des habitations au nord, avec du pavillonnaire assez bas, des espaces jardinés avec des limites traitées par des haies ou des clôtures. De l'autre côté, il y a la voie ferrée au même niveau que la rue Ditte.

L'état actuel présente un secteur pavillonnaire avec les jardinets et les clôtures, un tout petit trottoir, la voie circulée de la rue Ditte, une petite bande végétalisée avec la clôture qui borde les voies ferrées, et aussi une zone de no man's land qui se trouve entre la clôture et la voie 2.

Dans le futur, la voie 4T se rapprochera de la clôture. C'est l'occasion de changer cette clôture et de renforcer le végétal. La RATP ayant besoin de sécuriser son emprise ferroviaire et demandant en effet des hauteurs de clôture d'environ 2 m, nous proposons, soit le remplacement de la grille existante et le renforcement de la végétalisation, soit un mur d'environ 1,70 m, qui sera couronné de grilles au-dessus et précédé par une bande végétalisée. C'est notre proposition variante « espace public ».

Pourquoi avoir proposé ce vocabulaire de mur ? Cela peut être assez beau et cela vieillit bien. Quand c'est couronné de végétal, cela peut être bien intégré à l'environnement paysagé local. Par ailleurs, le mur met à distance la présence du train qui se rapproche.

### **Séquence 3 :**

On quitte la partie où l'on est côte à côte avec la voie ferrée et la rue Ditte replonge plus bas. On a quelques séquences d'un parc privé d'une belle demeure, quelques pavillonnaires. Actuellement, un espace assez important entre la clôture et la voie ferrée, que l'on ne voit pratiquement pas. Là, seront implantées les voies 6, 8 et 10 du projet.

Par rapport à l'existant, une solution talus toute simple existe, comme la configuration de l'actuelle voie avec le talus planté le mieux possible. On avait le choix de mettre la clôture en haut ou en bas du talus, on a préféré en haut car il est beaucoup plus sympathique d'être au contact de l'espace végétalisé que d'une grille qui peut stocker des débris et qu'il est difficile de nettoyer. Encore une fois, on choisirait cette clôture extrêmement transparente, beaucoup plus qu'elle ne l'est aujourd'hui.

La variante « espace public » que nous avons proposée, à partir de cette séquence qui commence à être urbanisée répond au trottoir très étroit du côté des habitations, en plaçant ce mur de soutènement un peu à l'arrière, c'est-à-dire au plus proche des voies ferrées, afin de réserver une bande généreuse de plantations. Là aussi, on est très soucieux de ne pas rendre les sols imperméables. On est en pleine terre et on essaie d'avoir le maximum de végétation. On réserve une petite promenade. On pourrait très bien aussi imaginer du mobilier le long de cette séquence. C'est une promenade en face de ces habitations, c'est un lieu de convivialité.

En termes d'inscription paysagère, on a l'état actuel : ce petit canal d'espace circulé à usage des piétons, coincé entre les haies et les clôtures du pavillonnaire et la voirie qui vient au plus près du talus existant et de la voie ferrée.

Dans la situation projetée, la séquence talus change peu de l'état actuel. En revanche, ce qui change en termes de visuel, c'est le fait de repousser au maximum le mur de soutènement au droit de l'ouvrage talus et de se réserver cette bande plantée qui s'épaissit en arrivant vers le centre-ville. On peut inscrire le nouveau trottoir soit le long de la voie, soit un peu plus en retrait afin d'avoir une bande plantée le long de la voirie.

#### **Séquence 4 :**

La séquence 4 (entrée du centre-bourg), juste avant l'espace Jean Racine, a un très beau vocabulaire de parc et annonce le parc du Prieuré. Aujourd'hui, on a un plateau assez éloigné sans voie visible, avec un grand talus. Même si les voies se rapprochent, il n'est pas nécessaire de toucher au talus existant, donc il peut être maintenu en l'état.

Dans la variante « espace public », on propose de continuer ce fil conducteur de mur. On est dans une séquence qui place une composition paysagère en vis-à-vis avec l'espace urbain. On propose d'intégrer un petit talus très reculé pour avoir un bel espace planté en pente douce et un véritable parcours piéton qui va vers la gare et se retrouve du bon côté pour aborder le pôle d'échange et ce futur parking relais.

Je vous montre les visuels de l'état actuel avec une habitation acquise par la RATP pour faire ce projet : l'état projeté avec le traitement en talus, en gardant par endroit le talus actuel, et notre proposition de créer un trottoir, une bande végétalisée, grâce au dégagement généré par le mur de soutènement.

#### **Séquence 5 :**

Dernière séquence (face à nous en sortant de l'espace Jean Racine), aujourd'hui un poste de redressement se trouve dans ce secteur, la voie ferrée et c'est là que l'on a le plus haut dénivelé (6 m) entre la rue Ditte et le plateau de voies.

La proposition talus touche au minimum l'existant, en habillant ce poste de redressement de la même pierre que celle servant à l'entrée sur la séquence 1 du mur de soutènement : on retrouve un petit bout de trottoir même dans cette séquence où l'on garde le talus.

Une deuxième variante dans laquelle on crée plus de trottoir en prolongeant le mur de soutènement, dans la continuité de notre proposition « espace public » de la séquence 4 avec cet aménagement paysagé qui vient en contrebas.

On n'a pas traité davantage cette partie car elle est vouée à évoluer par rapport au projet de pôle d'échange et possiblement le projet de parking relais.

**Ivan TIXIER, RATP :**

A présent, je vais vous parler d'acoustique, d'enjeux environnementaux ; points auxquels vous êtes attachés.

***Enjeux environnementaux***

Deux enjeux environnementaux majeurs à relever : la présence de l'aménagement dans le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse. Le projet respectera la charte de ce parc. L'extrémité du projet se trouve dans le périmètre du château de Vaugien qui est partiellement inscrit à l'inventaire. Bien évidemment, nous travaillerons avec l'architecte des bâtiments de France et tiendrons compte de ses préconisations le cas échéant.

***Impact acoustique et vibratoire***

L'acoustique est un sujet assez important. Une étude d'impact en cours examine notamment le thème de l'acoustique et des vibrations sur la situation actuelle et la situation de référence, (c'est-à-dire les travaux en cours généreront-ils du bruit et des vibrations ?) et ensuite le projet de création de voies de garage.

Les principales conclusions de cette étude en cours de finalisation sont les suivantes : sur le plan vibratoire, il y a au total trois communications qui feront l'objet d'une pose anti-vibratile pour éviter une aggravation de la situation actuelle. De cette manière, le projet ne dégradera pas la situation actuelle en matière vibratoire.

En matière acoustique, la première partie des travaux, donc la situation de référence, nécessite un aménagement de la butte existante qui sera prolongée, à partir de l'impasse de Sargis. Cet aménagement sera donc ensuite modifié avec le projet de voie de garage, selon le scénario d'insertion qui sera retenu, soit au moyen d'un écran antibruit végétalisé, soit au moyen d'un talus qu'il faudra aménager dans ce secteur.

***Création d'un accès supplémentaire pour les quartiers sud***

Un accès supplémentaire a été demandé par la ville et par l'association COURB, afin de faciliter l'accès aux quais depuis les quartiers sud de la ville, notamment les quais 1 et 3. Cet accès est proposé à l'endroit où la route de Limours est très proche du niveau des quais, avec une entrée qui sera fermée la nuit, une validation et une rampe pour permettre l'accès PMR (Personnes à Mobilité Réduite). C'est une avancée dans le projet.

***Les travaux à venir***

Il y a peu d'impacts sur l'exploitation de la ligne, puisque les travaux sont relativement éloignés des voies principales, peu de travaux la nuit et de nombreuses précautions bien sûr pour limiter la gêne des usagers du RER B, comme pour les riverains.

**6. CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE**

**Calendrier de principe**

- Remise du schéma de principe pour instruire le dossier en septembre 2016 pour une proposition au conseil d'administration du STIF en décembre 2016.



- Remise du dossier d'enquête publique à l'autorité environnementale fin septembre 2016 pour une enquête publique début 2017 dans laquelle l'ensemble du dossier d'étude d'impact sera présenté.
- L'avant-projet sera réalisé en 2017 en tenant compte de la longueur retenue pour le futur matériel roulant dans le cadre de la consolidation du schéma directeur et de l'éventualité d'un parking dans le cadre du projet pôle PDU. L'avant-projet adopté par le conseil d'administration du STIF permet de déterminer les financements.
- Les travaux commenceraient à partir de mi 2020 jusqu'en 2022.

Le projet est porté par la RATP qui en assure la maîtrise d'ouvrage en lien avec le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Les études ont été financées par l'État et la Région Île-de-France.

**Pascal BEAUMARD** : Merci d'avoir fait cette présentation complète et pédagogique, qui permet de bien comprendre d'où l'on vient et où l'on va.

## 7. ECHANGES AVEC LE PUBLIC

**Hervé MAUCLÈRE, Architecte Urbaniste de l'Etat :**

*Dans ce dossier, on n'a pas beaucoup entendu parler de l'État. Il n'a pas été dit une seule fois que le fond de la vallée est en site inscrit et que tous les coteaux de notre vallée sont en site classé. Autrement dit, nous sommes dans un site qui pour son paysage est préservé. À aucun moment dans cette présentation, on a pris un peu de recul sur ce projet.*

*On connaît aujourd'hui déjà l'impact de la gare actuelle et des trains surtout la nuit sur la vallée et sur ce paysage. Il n'y a pas eu un mot sur ces deux contraintes du code de l'environnement : site inscrit et site classé, qui impliquent une surveillance notamment des inspecteurs des sites.*

*Vous auriez dû soumettre pour avis un dossier à l'ABF trois mois avant le début des travaux, que vous avez commencés. Cela a-t-il été fait ?*

*Les inspecteurs des sites auraient dû porter ce projet auprès de la commission des sites, puisque l'ampleur de ce projet aura un impact sur le site classé et l'ensemble de la vallée. Vous n'avez pas évoqué ces considérations de paysage, mais uniquement de murs de pierre ou de paysage à l'échelle de votre train ou à l'échelle des habitants.*

*Dans l'approbation de la décision, ce n'est pas le STIF qui dirige, mais l'État. Pour un Velux chez un particulier, c'est l'État qui se prononce. Pour un tel projet, le code du patrimoine impose que l'ABF se prononce mais également dans le cadre du code de l'environnement, les inspecteurs des sites doivent aussi se prononcer.*

**Yvan GAGNOT, habitant du quartier de la Guiterie :**

*Ma première question rejoint la dernière de Hervé. J'ai été intrigué dans cette présentation par le fait que la décision soit prise par le conseil d'administration du STIF fin 2017. A priori, il ne se passerait pas grand-chose entre fin 2017 et les travaux mi 2020. N'y a-t-il pas une autre autorité que le STIF qui donnera également son accord sur les travaux à réaliser ?*

**Pascal BEAUMARD :** *Vous êtes étonné de la rapidité du calendrier.*

**Yvan GAGNOT :** *Je suis étonné que le STIF soit seul décisionnaire pour les travaux et que se passe-t-il pendant deux ans et demi ?*

*Un peu dans le même ordre d'idée, il me semble que le devis est un peu fait à la hussarde, on a parlé de 100 millions, 50 millions d'économisés par l'abandon du projet de voie de retournement. Il reste 50 millions, je trouve que le kilo de mortier revient cher.*

**François ROLLIN, habitant et représentant de l'association Moc Souris :**

*Les quartiers sud étant au sud de la gare, ils ont souhaité avoir un accès au sud et pas à l'ouest, de façon à gommer un peu la coupure du RER et avoir un accès vers la gare et le centre-ville plus court, donc, un accès plus à l'Est rue Curie.*

**Pascal BEAUMARD :** Cette série de questions portait sur le mode décisionnel du projet et le rôle du STIF, sur un calendrier à trous, sur la justification des coûts.

**Christophe DENIAU, STIF :**

Quelle sera la décision du STIF sur le devenir du projet de garage ?

Le STIF a pour mission de coordonner tous les projets de transports à l'échelle de l'Île-de-France, dans un cadre financier qui est celui du contrat de plan État-Région. Les décisions se prennent en concertation avec les collectivités, avec les financeurs (habituellement l'État et la Région) et bien sûr sur la base des propositions du maître d'ouvrage. Le STIF regarde attentivement l'utilité apportée par le projet aux usagers du RER B. C'est fondamentalement sur cet argument que la décision du STIF va s'étayer.

Par ailleurs, nous expertisons les coûts des projets, puisque la rentabilité et le retour sur investissement des projets nous semblent assez fondamentaux, puisqu'il s'agit d'argent public. Tout ce que nous savons faire sur un projet à moindre coût, ce sont autant de sommes que nous dégageons pour d'autres projets. Sur les RER en Île-de-France, il y a encore beaucoup de travail. Nous sommes vraiment dans le sens de l'économie.

Nous veillerons sur le projet de Saint-Rémy, comme sur d'autres d'ailleurs, à ce que le projet intègre les mesures permettant de bien l'insérer dans votre environnement (bruit, vibrations, intégration paysagère).

Bien entendu, le STIF n'est pas le seul décideur, il y a un cadre légal. Ni le STIF, ni la RATP maître d'ouvrage, n'ont la moindre ambition à ignorer la réglementation. Naturellement, les projets sont instruits au regard d'une réglementation.

**Pascal BEAUMARD :** Il y avait aussi la question du calendrier à trous.

**Christophe DENIAU, STIF :**

La RATP va nous remettre un dossier dans le courant du mois. Nous nous attachons aussi les services d'experts, de bureaux d'études, de tiers lorsque les sujets sont un peu compliqués. Nous regardons si le projet a bien tout l'intérêt que nous voulons y trouver. Le calendrier est une décision programmée, le conseil d'administration du STIF est souverain en décembre 2016. Ensuite, le processus se poursuit, il y aura des études plus fines qui devront tenir compte des enseignements de la concertation, des demandes de la ville pour aboutir à un projet ficelé, précis tant en matière d'intégration sur le site qu'en matière de

définition technique pour qu'ensuite le maître d'ouvrage sur la base des financements qui lui seront octroyés par l'État et la Région puisse mener à bien le projet.

Fin 2016, nous soumettrons le dossier présenté par la RATP aux élus du STIF, a priori pour approbation au vu des avancées que nous aurons faites. Ensuite, nous continuerons à travailler avec la ville et la RATP sur le sujet.

**Pascal BEAUMARD :** Et pendant deux ans et demi, il ne se passe rien !

**Christophe DENIAU, STIF :**

Le temps de la décision n'est qu'un moment dans un processus où tout un chacun travaille ses sujets. Je peux laisser la RATP préciser les éléments qu'elle travaille lors des processus d'études assez longs mais nécessaires pour aboutir à des projets convenables.

**Ivan TIXIER, RATP :**

Que se passe-t-il entre fin 2017, approbation de l'AVP et des financements, et le début des travaux annoncés pour mi 2020, sur le calendrier de principe ? L'approbation de l'avant-projet est importante car c'est elle qui déclenche les financements. Ensuite, il y a des études plus approfondies, des marchés passés avec les entreprises et les travaux à proprement parler. Entre fin 2017 et mi 2020, c'est l'approfondissement des études et la passation des marchés avec les entreprises.

**Pascal BEAUMARD :** Avec un affinement de la question des coûts, puisqu'on parlait de packages de 100 millions et de 50 millions, ce qui paraissait très approximatif.

**Ivan TIXIER, RATP :** Lors de l'avant-projet, le maître d'ouvrage s'engage sur un objectif de coût, après il y a bien sûr un affinement.

J'en profite pour rebondir sur une question posée sur le coût. Pour le projet de garage, nous sommes loin des 50 millions annoncés. Nous ne pouvons pas annoncer des chiffres précis ici car nous sommes en phase de discussion mais nous sommes plutôt autour de la moitié.

**Edmond ROBIN, Mairie de SRLC :**

Quel est le rôle de l'Etat ?

La commune s'est posée la question, il n'y a pas de permis de construire, ni de permis d'aménagement... Que fait l'État ? Nous avons soulevé cette question auprès de Rail Concept qui a, dans une annexe, précisé en détail la réglementation applicable. Celle-ci est complexe et nous avons découvert que la RATP pour ses travaux est totalement dispensée de toute formalité au regard du code de l'urbanisme. Donc, il n'y a pas de dossier de permis de construire, ni d'aménagement dépendant du code de l'urbanisme. En revanche, il y a le code de l'environnement et toutes les directives européennes qui l'ont inspiré.

Qui intervient sur le code de l'environnement ?

Nous avons repéré le CGEDD, autorité environnementale et sur sa trajectoire on trouve également l'Architecte des Bâtiments de France sur l'aspect code du patrimoine, monuments historiques, et l'inspecteur des sites qui intervient sur tous les sites inscrits et classés, avec éventuellement la saisine de la commission des sites.

Lorsque nous avons eu le rapport de Rail Concept, nous l'avons bien évidemment adressé au CGEDD, à l'Architecte des Bâtiments de France et à l'inspecteur des sites. Nous avons essayé de prendre l'attache de ces deux derniers et nous avons constaté une très grande prudence de leur part. Pour l'inspection des sites, on nous a dit que cela dépendait du préfet

des Yvelines. Le chef de service de l'inspection des sites nous a dit que tant qu'il n'aurait pas d'étude d'impact, il ne pourrait pas se prononcer. Nous avons cru comprendre que dans le cadre de l'étude d'impact, la RATP était obligée de requérir l'avis de l'inspecteur des sites et de l'architecte des bâtiments de France, le tout étant dirigé vers le CGEDD.

Donc, je pense que l'implication de l'État se fait non pas sous forme décisionnelle mais sous forme de censure, sous forme d'avis avec éventuellement un risque de contentieux pour le maître d'ouvrage, s'il ne se conforme pas à cet avis.

**Ivan TIXIER, RATP :**

Nous nous inscrivons effectivement dans un cadre légal. Dans ce type de présentation, on cherche à synthétiser au maximum le propos. Nous n'avons pas développé cet aspect impact sur l'environnement et grand paysage.

Les trois enjeux principaux environnementaux pointés seront bien sûr développés dans l'étude d'impact. Les aménagements se situent dans l'emprise du site inscrit au titre du code de l'environnement de la Vallée de Chevreuse, dans l'emprise du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, et de part et d'autre de l'emprise de la réserve naturelle régionale du Val et Coteaux de Saint-Rémy. Tout cela est pris en compte dans le projet qui devra en particulier être compatible avec la charte du parc national régional.

**Pascal BEAUMARD :** Une question sur l'accès sud.

**Ivan TIXIER, RATP :**

Compte tenu du dénivelé, ce n'est plus le même type d'accès qui pourrait être créé, mais plutôt une passerelle, ce qui renvoie au coût important d'investissement de ce type d'aménagement. L'emplacement Ouest permet de notre point de vue de maximiser l'intérêt pour les usagers, car on a aussi des gens qui descendent de la route de Limours depuis ces quartiers, cela nous semblait le meilleur compromis.

**Dominique DUCOUT, quartier sud, association MDB :**

*J'ai deux questions. Cet après-midi il y avait 15 voitures et 2 motos sur le parking de la RATP, si j'ai bien compris ce stationnement sera supprimé. Où le personnel de la RATP pourra-t-il se garer ?*

*Ma deuxième question concerne plutôt le côté paysager rue Ditte. Je fais partie d'une association « Mieux se Déplacer à Bicyclette » et nous œuvrons plutôt pour avoir des pistes cyclables. D'après votre parcours est-ce envisageable de prévoir une piste cyclable le long de votre mur, que je ne trouve pas très beau d'ailleurs ?*

**Frédéric MEYER, habitant et riverain de la rue Ditte :**

*Depuis que j'ai compris l'ampleur de la voie 4T, je m'y suis intéressé d'un peu plus près. Je note qu'elle a un tracé beaucoup plus long semble-t-il que sur les plans mis en ligne jusqu'à présent. Je ne sais pas si vous avez fait des mesures, mais il y a quelques habitations, dont la mienne, à 10 ou 12 m de la future voie 4T.*

*J'ai été sensible à votre présentation sur l'intégration paysagère, éventuellement l'élévation d'un mur. Je pense qu'on préfère voir un train à travers un mur qu'à travers un grillage.*

*Vous avez parlé de propositions, de scénarios 1 et 2. Qui va décider ? Est-ce une question de budget, est-ce une question d'écoute des riverains ?*

**Pascal BEAUMARD :** Quel scénario préférez-vous ?

**Frédéric MEYER :** *Vous avez parlé à un moment donné de voie au même niveau que la rue et je n'étais pas tout à fait d'accord avec vous. Comme j'y habite, j'ai regardé de plus près. À certains endroits, la voie ferrée est au-dessus. Ce qui m'a permis de prendre conscience de l'ampleur du phénomène, c'est la rame qui a eu un petit souci dimanche soir et qui est restée garer un certain temps en surplomb d'habitation. Un mur et de la végétation, je pense que c'est de nature à diminuer le caractère anxiogène que tout cela peut générer. Ma question est : quel sera le processus décisionnel sur ce point ?*

*Une remarque, étant acteur du marché immobilier local, je vous apporte une information. En ce moment, certaines transactions ne se font pas ou peinent à se faire en raison des rumeurs autour de ce projet, des interrogations sur les nuisances et l'ampleur de ce projet. Il est important que vous communiquiez et pas seulement envers les Saint-Rémois, une personne qui vient s'installer à Saint-Rémy n'y habite pas forcément. Ces rumeurs nuisent aux personnes qui cherchent à vendre leur bien, d'où l'importance de la communication et notamment sur les aspects positifs éventuels.*

**Nicole HUPOLOX, habitante rue Pierre Curie :**

*Ce soir, j'ai beaucoup entendu parler de la rue Ditte, mais il y a aussi des riverains de l'autre côté de la voie de chemin de fer, dont on n'a pas du tout parlé. Les habitants de Moc-Souris sont aussi concernés par les travaux et les nuisances.*

*On parle des travaux futurs, mais cela fait déjà quelques années que nous entendons de plus en plus ce RER passer, depuis que le ballast a été changé et ces derniers temps, cela devient épouvantable : les crissements, les grincements de machines. A chaque passage de rame, surtout lorsque le train quitte la gare, ma maison tremble. On a parlé de vibration, mais là il s'agit de tremblement.*

*Aujourd'hui, les trains ont roulé à vitesse lente, j'avais oublié ce confort.*

*Vous avez parlé beaucoup de paysages, mais il y a aussi l'acoustique. On a évoqué la qualité de vie future, mais c'est la qualité de vie actuelle qui est dégradée.*

**Pascal BEAUMARD :** Nous avons noté cette remarque, à laquelle des éléments de réponse pourront être apportés.

Si le parking est supprimé, où vont se garer les agents de la RATP sous-entendu ils risquent d'encombrer d'autres parkings ? Peut-on envisager une piste cyclable rue de la Ditte ?

**Ivan TIXIER, RATP :**

Concernant le parking du personnel RATP, le projet n'impacte pas le stationnement existant. En revanche, en fonction de l'évolution de l'étude sur réaménagement du pôle gare, il pourrait y avoir un parking dans ce secteur, c'est une hypothèse. Dans ce cadre, les besoins du personnel RATP seraient intégrés à cet aménagement. En l'état, il n'y a pas d'impact ni sur le stationnement public, ni sur celui des agents de la RATP.

**Véra BROEZ :**

Nous avons fait des propositions de cheminement piétons, modes actifs, englobant le piéton et le vélo. On peut aussi faire en sorte que d'un côté le piéton conserve l'allée le long des habitations et que le vélo passe de l'autre côté. C'est un projet qui se travaille, pour l'instant ce sont des idées en amont. Si vous adhérez à cette proposition de variante « espace

public », on peut réfléchir vraiment à dimensionner une piste, voir jusqu'où on peut la continuer et comment la traiter. À ce stade-là, c'est bien sûr possible.

**Ivan TIXIER, RATP :**

Comment va se prendre la décision sur les deux variantes proposées ?

Nous proposons qu'elles fassent partie de l'enquête publique, que l'avis des habitants soit recueilli. Ces variantes seront chiffrées, celle de l'espace public est plus onéreuse. La décision pourrait se prendre à l'issue de l'enquête publique, des avis, sous le contrôle du STIF et des financeurs.

**Pascal BEAUMARD :** Et en se rapprochant des habitants de la rue Ditte ?

**Ivan TIXIER, RATP :** Tout à fait.

**Pascal BEAUMARD :** Le projet, vu par certains comme une épée de Damoclès, inhibe les transactions immobilières. À partir de quand aura-t-on une information ? La présentation de ce soir compte-t-elle pour 95 % de la décision qui pourrait être bientôt communiquée à l'extérieur ?

**Ivan TIXIER, RATP :**

Le support et le compte rendu de la réunion seront mis en ligne, c'est déjà peut-être un premier pas, puis il y a cette enquête publique début 2017. Ce sont des informations formelles me semble-t-il qui peuvent être transmises à destination des gens intéressés.

**Pascal BEAUMARD :** Une personne du quartier Moc-Souris ressentait que le trafic RER génère un certain nombre de nuisances. Dans le futur, qu'en sera-t-il ?

**Ivan TIXIER, RATP :**

Il y a deux questions, comment est pris en compte le projet futur ? On a des mesures acoustiques et des mesures le cas échéant mises au regard du projet. À ce titre, le mur fait office d'écran acoustique, même s'il n'y a pas au sens de la réglementation nécessité de le faire.

Par ailleurs, il y a le bruit actuel, côté faisceau impair. Ce que vous nous dites est préoccupant, le mieux est que nous nous rapprochions de vous après, selon une procédure de plaintes, voire de courriers ou d'expressions que vous nous faites, et nous vérifierons s'il y a, comme vous le dites, une recrudescence du bruit au départ de Saint-Rémy. C'est plus une relation bilatérale au sens, vous et la RATP.

**Pascal BEAUMARD :** Je me mets à la place du citoyen, il y a deux ans on m'a présenté un projet. Faut-il une mobilisation des gens pour que ce projet avance ou le laisse-t-on se décanter ?

**Ivan TIXIER, RATP :**

Manifestement, je trouve assez exemplaire dans le cadre de la concertation, cette mobilisation. Il y a eu aussi une impulsion et une coordination de la part de l'équipe municipale qui nous a challengés. C'est un peu le processus normal des projets dans le cadre de la concertation. Un projet hors-sol sur un terrain vague ne connaîtrait effectivement pas la même évolution que celui-ci. Nous pouvons collectivement nous en féliciter, il faut une

volonté politique et un suivi, qui d'ailleurs ne va pas s'arrêter là, afin que l'intérêt général et l'intérêt plus particulier des riverains soient conciliés.

**Pascal BEAUMARD** : Il faut du temps pour que cela s'affine.

---

**Frédérique GLORENNEC, architecte d'intérieur** :

*Je voulais juste poser une question de fond. Aujourd'hui, la voie 4T est actée pour vous, on ne peut pas revenir dessus. Malgré tout, il reste quand même les voies de Bourg-la-Reine et la Croix-de-Berny. J'ai bien compris que cela pouvait créer des problèmes.*

*Pour Saint-Rémy-lès-Chevreuse, il n'y a plus le tiroir de retournement, ni la voie 12. On est déjà en train de parler des aménagements autour de la voie 4T et de la voie 10, mais la 4T est-elle vraiment nécessaire ?*

**Toni ANTONIOS, citoyen saint-rémois depuis 1979** :

*J'ai une question simple. On a l'occasion de voir à la télévision de nombreux reportages sur des constructions de gares qui restent inutilisables. Après la mise en place des trains à grande capacité, si vous vous apercevez que ces travaux sont inutiles, que fait-on ?*

**François LEBBE, Porte-parole du Collectif « Pole Gare Saint-Rémy »** :

*J'aimerais que l'on recentre le débat sur la vraie utilité de toutes ces voies de garage et la voie 4T, découlant de la question des garages à la Croix-de-Berny et à Massy. Vous nous avez fait une démonstration sur les garages à Massy. Avez-vous envisagé une véritable étude de réaménagement de ce site ?*

*Je voudrais rebondir sur la justification de la voie 4T, dont nous avons bien ressenti les inconvénients. Les trains sont garés sur cette voie depuis l'accident de dimanche soir. Un train sera garé toutes les nuits la semaine mais aussi le week-end et les jours de congés. Il suffit de voir ce qui se passe le week-end sur les garages actuels.*

*Nous aimerions bien connaître l'utilité de cette voie 4T, où vous garerez un train pour aller à Orsay, qui est à contresens. Donc, elle va générer des manœuvres en gare, ce qui semble contradictoire au schéma directeur. Vous estimez que cela permettra de renvoyer des trains en gare de Saint-Rémy pour prendre des voyageurs.*

*En fait qu'est-ce que cela va apporter réellement à la gare de Saint-Rémy, puisque vous ne pouvez pas ajouter de trains supplémentaires, tout est limité et contraint par le goulot d'étranglement que représente le tunnel de Châtelet. La fréquence est d'un train toutes les 3 minutes, ce qui se traduit pour Saint-Rémy par un train toutes les 12 minutes en heures de pointe, vous ne pourrez pas faire plus à moins de doubler le tunnel du Châtelet, et je ne crois pas que ce soit d'actualité, bien que se serait une très bonne nouvelle pour les usagers.*

*Concrètement, vous dites que vous allez ajouter des trains, on est déjà à un train toutes les 12 minutes. Je ne suis pas certain que ce soit la volonté des usagers du tronçon sud, surtout si ce sont des trains omnibus de Saint-Rémy à Orsay. Vous êtes en train de transformer certains des 4 trains ou plus pour Orsay en tortillards qui viendront en plus de l'existant.*

*Donc, le Collectif n'a pas compris l'utilité de cette voie 4T.*

**Pascal BEAUMARD :** C'est l'occasion de refaire un focus sur l'utilité pour l'utilisateur. La prolongation de la voie 4T est-elle actée ? Est-ce utile ? Quelle est l'utilité des voies de garage et de la prolongation de la voie 4T ? Se posait la question également de la création de manœuvres en gare, cela va-t-il être compatible avec une bonne exploitation ? Il y avait également la crainte d'omnibus. Avec toutes ces questions, c'est peut-être l'occasion de mieux réexpliquer l'utilité du projet.

**Ivan TIXIER, RATP :**

La voie 4T est-elle actée ? Pour la RATP, elle est indispensable car on a un besoin de garage et qu'elle permet de faire fonctionner le projet efficacement (*cf diapositive 62 de la présentation*). Un des exemples d'utilisation de la voie 4T, un train garé voie 6, 8 ou 10 peut accéder à la voie 4T qui fait office de voie de retournement, ensuite il peut accéder au quai de départ de Saint-Rémy pour faire un départ commercial. Sans cette voie 4T, cette manœuvre ne se fera pas étant trop contraignante.

La voie 4T est aussi un des biais pour avoir quelques départs commerciaux depuis Saint-Rémy. Il faut prendre ces départs positivement. Le matin, avoir un train en plus en début de pointe, c'est toujours mieux même si c'est un train omnibus. Le mouvement inverse peut se produire le soir.

Cette explication n'engendre pas des trains en plus dans le tunnel commun avec le RER D entre Châtelet et Gare du Nord. Ce sont des trains qui aujourd'hui sont origine-terminus commercial Orsay, quelques-uns seront origine-terminus commercial Saint-Rémy. Il n'y a pas de trains supplémentaires au nord d'Orsay ; bien sûr, on ne saurait pas les accepter, vous faites bien de le signaler.

Si l'on a des trains à grande capacité, cet aménagement sera-t-il utile ? Cet aménagement est utile pour des trains à un niveau et de la même manière pour des trains plus capacitaires avec le cas échéant deux niveaux. Il n'y a pas de fausse manœuvre par rapport à une capacité plus grande des trains.

Pourquoi ne va-t-on pas à Massy ? Le schéma directeur identifie Massy comme un site potentiel de garage, mais en même temps, qu'il n'est pas compatible avec le projet de gare de la ligne 18 du Grand Paris express (*cf diapositive 60 de la présentation*). Comme par ailleurs la longueur n'est pas suffisante pour accueillir des trains de 208 m et comme il y a également le projet de Tram Train de Massy-Évry, ce n'est pas un site intéressant à court terme. On n'arrivera pas à garer des trains dans ce secteur-là à Massy. En outre, Massy n'est pas la solution complète, il y a toujours cette sortie à contresens, ces cisaillements qui fragilisent le fonctionnement de la ligne B. Par contre, Massy reste un candidat pour le long terme, pour des besoins à plus longue échéance.

À l'époque, le schéma directeur fléchait un second site (à proximité de la gare de Massy) pour des évolutions d'offres. Ce site est exploité actuellement par une cimenterie (Cemex) qui bénéficie d'une convention temporaire d'occupation auprès de la SNCF. C'est une solution pour le long terme.

La réponse actuelle à l'augmentation de la fréquentation se trouve plutôt dans le matériel roulant que dans le renforcement de l'offre du RER B. Pour autant, cela reste intéressant. Nous concentrons nos efforts, en lien avec le STIF, à Massy aujourd'hui, sur le réaménagement du site, l'outil de production pour accueillir le nouveau matériel roulant. La priorité étant d'améliorer les outils de maintenance et d'optimiser le fonctionnement.



**Agathe BECKER, Maire de SRLC :**

J'aimerais vous poser à nouveau la question, si l'on écarte les aménagements sur le site de Massy qui relèvent d'un projet beaucoup plus global que celui qui nous concerne sur Saint-Rémy. Techniquement, nous n'aurons pas les réponses ce soir et nous ne sommes pas assez férus sur le dossier pour en discuter maintenant. Si l'on écarte l'amélioration de la fréquence des trains, à savoir un train supplémentaire le matin et un le soir, qui n'est pas une priorité pour les usagers, mais la priorité qui a été soulignée à plusieurs reprises par le Collectif et le COURB dans nos réunions de travail, c'est d'améliorer l'existant. À quoi va vous servir la voie 4T ?

**Ivan TIXIER, RATP :** Le fonctionnement de la voie 4T s'utilise pour l'exemple que j'ai montré et il offre aussi une souplesse au fonctionnement du faisceau. En cas de difficulté sur le faisceau impair, on pourra toujours sortir les trains le matin. Du fait des trains qu'on aurait des difficultés à sortir, à cause d'un incident sur le tiroir voie 5T ou d'un incident d'exploitation, ce fonctionnement permet toujours d'alimenter la gare de Saint-Rémy, même en situation perturbée.

L'amélioration de la ponctualité passe aussi par la nécessité de faire face aux aléas de l'exploitation. La voie 4T y contribue utilement.

**Pascal BEAUMARD :** C'est une voie qui va faciliter l'exploitation avec un bénéfice pour les voyageurs.

**Ivan TIXIER, RATP :** Oui, bien sûr.

**Cyril CONDE, RATP, Directeur des lignes A et B du RER :**

La ligne B est extrêmement importante et nous essayons de trouver toutes les solutions pour en améliorer le service, même si l'incident, ou plutôt l'accident, que nous avons déploré il y a deux jours va malheureusement impacter le service sur Saint-Rémy, et nous nous en excusons.

Pour répondre à votre question sur la voie 4T, on essaie d'avoir un terminus à Saint-Rémy qui marche bien, permettant de faire partir les trains à l'heure le matin car c'est Saint-Rémy qui cadence tout le fonctionnement de la ligne B.

La ligne B représente plus de 800 000 voyageurs. Le long de cette ligne, on a un certain nombre de trains qui partent d'Orsay, des trains qui partent de Massy, des trains qui partent de Robinson et qui rejoignent la ligne B à Bourg-la-Reine pour monter au nord de Paris et ensuite on a la ligne D à Châtelet. La ligne B est excessivement complexe, bien plus qu'une ligne de métro où l'on va d'un point A vers un point B avec une desserte omnibus entre les deux terminus. C'est Saint-Rémy qui donne la cadence sur le fonctionnement de la ligne B.

Un train qui part en retard de Saint-Rémy, c'est concrètement des milliers voire des dizaines de milliers de voyageurs qui sont en retard sur toute la ligne B. Pour nous, il est stratégique de faire en sorte que le terminus de Saint-Rémy fonctionne le mieux possible et que les trains partent à l'heure, car ce sont ceux qui régulent toute la ligne.

Dès qu'on fragilise le terminus de Saint-Rémy, on fragilise la ligne entière. Je sais bien que ce n'est pas un argument pour les voyageurs de Saint-Rémy, sauf que ceux-ci sont aussi intéressés pour que les trains soient à l'heure.

Effectivement, la voie 4T permet de faire des mouvements de ces nouvelles voies de garage pour revenir sur les quais et prendre des voyageurs en cas d'indisponibilité des voies impairs. Nous proposons, éventuellement, avant l'heure de pointe de mettre quelques trains supplémentaires qui desserviraient Saint-Rémy, ce qui serait un point positif pour les habitants de Saint-Rémy. Il faut bien comprendre qu'il y a le fonctionnement du terminus de Saint-Rémy et que celui-ci est majeur pour le fonctionnement de toute la ligne.

J'ai entendu certains d'entre vous dire qu'ils arrivaient quand même en retard, un peu moins depuis quelques années, notamment depuis les premiers investissements consentis au nord de la ligne et la nouvelle offre B Nord +. Les indicateurs de ponctualité traduisant le retard des voyageurs à leur arrivée se sont assez améliorés. En revanche, c'est toujours perfectible et on doit progresser. Pour ce faire, on doit pouvoir réaliser des investissements nécessaires permettant de garantir des départs à l'heure et un bon fonctionnement de la ligne. La ligne est extrêmement contrainte et le moindre dysfonctionnement entraîne des retards. On essaie de minimiser les dysfonctionnements. On ne peut pas garantir que tous les jours la voie 4T permettra d'améliorer la régularité de la ligne B, mais elle y contribuera fortement.

Cette gare de Saint-Rémy est extrêmement importante pour le fonctionnement de la ligne, raison pour laquelle nous regardons très précisément son fonctionnement et son fonctionnement également dans les modes dégradés. La voie 4T est extrêmement importante dans les modes dégradés si l'on ne peut pas dé-garer tous les trains et les amener à quai.

**Toni ANTONIOS, habitants de Saint-Rémy :**

*Depuis 1979, je n'ai rien vu se passer à la gare de Saint-Rémy et du jour au lendemain on veut agrandir la gare, on veut passer d'un petit village à une grande ville, sous prétexte que vous n'avez pas réussi à faire votre projet à Robinson.*

*Vous avez annoncé l'arrivée de trains à grande capacité. Pourquoi ne pas attendre ce moment-là pour faire des études d'impact et autres ? Peut-être que cet agrandissement de la ligne n'est pas nécessaire. C'est cette question qui me chagrine.*

**Ivan TIXIER, RATP :**

Pour moi ce ne sont pas des choses qui s'opposent, l'amélioration de la régularité, proposée par cet aménagement, est tout à fait compatible avec une augmentation de la capacité des trains. Celle-ci est liée aux nouveaux trains qui vont arriver, ce ne sont pas des choses antagonistes.

On a besoin de cet aménagement pour améliorer le fonctionnement du RER. Cela reste chronologiquement un premier pas à franchir.

**Christophe DENIAU, STIF :**

L'arrivée de nouveau matériel roulant rendrait-elle inutiles les garages de Saint-Rémy ? Le STIF n'envisage pas de diminuer le nombre de trains sur la ligne. Ce n'est pas parce qu'ils seraient plus capacitaires qu'il y en aurait moins. Il faut toujours les garer sur la ligne donc il y a toujours besoin de positions de garage.

Juste un chiffre, le STIF contractualise avec la RATP pour faire rouler des trains à l'heure. L'objectif de ponctualité, c'est-à-dire l'arrivée à la gare de destination avec moins de 5 minutes de retard, est de 94%. Aujourd'hui, la ligne a amélioré sa ponctualité, en passant de 84% en 2010 à 90%, sauf qu'à Saint-Rémy seulement 82% arrivent à l'heure. Nous n'ignorons pas les usagers de la ligne B sur la branche de Saint-Rémy.

Notre ambition n'est pas que les projets se fassent au détriment de votre environnement et votre cadre de vie. Nous essayons de combiner les deux et c'est tout l'exposé que nous vous faisons ce soir, ce sont toutes les avancées qui ont été permises sous l'impulsion de la ville, chacun doit y trouver un intérêt. Nous sommes bien sur cette intention-là.

Fondamentalement, la ligne B souffre d'un problème de régularité, peut-être que des associations d'usagers pourront s'exprimer en la matière. Le schéma directeur investit partout sur la ligne où il le peut pour que finalement, enfin, les usagers arrivent à l'heure à leur destination. C'est ce qui motive nos projets, après ils sont à discuter et c'est ce que nous faisons avec vous aujourd'hui.

---

**Marie-Hélène WITTERSHEIN, présidente du COURB et membre du Collectif « Pôle Gare Saint-Rémy » :**

*Je suis touchée que l'on pense autant aux usagers ce soir. Je précise qu'un usager n'est pas qu'un simple voyageur, mais un usager dans son cadre de vie. Donc, tout est à prendre en considération.*

*Je tiens à rappeler que nous ne sommes pas totalement opposés à ce projet. Trois voies sont très bien justifiées (le prolongement de la 5T, la voie 6 et la voie 8) pour donner de la souplesse d'exploitation.*

*Toutefois, penser que tout dépend de Saint-Rémy est nettement exagéré. S'il y a bien un tronçon qui marche bien, c'est celui entre Orsay et Saint-Rémy. Il ne faut pas oublier qu'il n'y a qu'un train sur quatre qui part de Saint-Rémy.*

*Il est stupéfiant que dans le schéma directeur, l'étude de réaménagement du site de Massy n'ait pas été effectuée à sa juste valeur. À Massy, il y a un gros problème de saturation de voie de garage et de retournement vers le sud. Or, avec le plateau de Saclay, il faudra augmenter les dessertes vers le sud et effectivement retourner de plus en plus des trains vers Orsay sans aller jusqu'à Saint-Rémy puisque vous perdez du temps du fait qu'il n'y a pas assez d'usagers. Il faudra augmenter la fiabilité de la circulation entre Orsay et Paris. Massy va devenir d'autant plus stratégique qu'il y aura le maillage avec la ligne 18 et la ligne 15. Comment allez-vous réinjecter des trains sur le tronçon central lors d'interruptions avec des conducteurs qui devront aller chercher leur train à Saint-Rémy, revenir pour aller remettre des trains sur le tronçon central ?*

*De plus, le retournement vers le sud doit être aussi fluide que vers le Nord. La solution de déplacer les ateliers de maintenance actuels avec le futur matériel vers la réserve long terme spécifique RER B, qui n'a pas à être utilisée pour un autre projet et remplacer ces ateliers par une douzaine de voies de garage, puisqu'il y a de la place, cela répondrait complètement à ce projet.*

*Les usagers demandent que ce projet soit inscrit avant toute décision du STIF.*

**Daniel CALINAUD, Président de l'Association EPAC :**

*Une première question sur le tiroir de retournement, puisque vous abandonnez le projet, je pense que vous êtes prêts à céder les terrains à la commune et que cela ne vous posera pas de problème ? Cela évitera peut-être de refaire ce type de réunion dans 10 ou 20 ans*

*pour nous dire que vous voulez le refaire... J'aimerais bien que soit inscrit dans le schéma directeur le fait que vous cédiez les terrains à la commune.*

*Par ailleurs, il faudrait peut-être éviter d'utiliser des termes impropres. En parlant de réunion de concertation ce soir, c'est en fait une réunion d'information. En parlant d'enquête publique, ce n'est pas la construction d'une autoroute où les gens pourraient s'opposer au projet. L'enquête publique sera liée uniquement à l'étude d'impact, c'est-à-dire aux problèmes environnementaux, c'est là-dessus que les gens pourront se prononcer : ajouter ou enlever des arbres, élargir un trottoir, etc. mais cela ne changera rien à votre projet, si le STIF le décide en décembre. Donc arrêtez de nous parler d'enquête publique, c'est un faux problème, ce n'est pas le sujet. Vous nous demanderez notre avis l'année prochaine, mais s'il est contraire à ce que vous voulez faire, vous le ferez quand même.*

*Je voudrais aussi revenir sur les aménagements paysagers que vous nous proposez rue Ditte. Votre présentation n'est pas très honnête, vous avez choisi toutes les coupes qui vous intéressaient, c'est-à-dire celles qui vous avantagent au mieux pour présenter les murs les moins hauts, les arbres les plus grands, les talus les plus importants afin de minimiser l'impact visuel pour les participants à cette réunion ce soir. Si nous faisons des coupes à d'autres endroits, nous verrons qu'il s'agit d'une véritable catastrophe pour les riverains de la rue Ditte. En fait, vous ne cherchez pas à nous expliciter l'ensemble du problème, mais vous essayez d'occulter la vérité, comme vous l'aviez fait en décembre 2014 à la première réunion d'information.*

*Lorsque vous construirez ces fameux murs de soutènement que vous nous proposez, lorsqu'il faudra soutenir, en arrivant au passage sous les voies au niveau de la Guieterie, les voies de circulation actuelles, qu'il faudra faire des murs ou des soutènements provisoires, vous éventrerez la moitié de la rue Ditte pour faire ces réalisations. Les murs n'auront absolument pas l'aspect que vous nous présentez. En fait, là, c'est un peu comme dans l'immobilier « image d'architecte, photo non contractuelle ».*

**Pascal BEAUMARD :** Cette réunion a bien été présentée comme une réunion d'information et d'échange où l'on progresse sur le projet, et non une réunion de concertation.

Vous avez employé des termes un peu forts « occulter la vérité », je crois quand même qu'il y a un bel effort de transparence et d'amener le maximum d'éléments de compréhension. Cette présentation est assez complète avec des avancées. Je me permets de me faire l'intermédiaire entre la maîtrise d'ouvrage et le public.

De nombreuses questions ont été posées, notamment concernant les usagers et les propositions faites.

**Ivan TIXIER, RATP :**

L'enquête publique est indispensable, puisque nous nous inscrivons dans le code de l'environnement. Il faut le prendre positivement, il y a un commissaire enquêteur, des réunions publiques seront tenues. Ce dossier sera suivi par le STIF, l'équipe municipale qui continuera à nous challenger. Nous ne ferons pas ce que nous voulons à l'issue de l'enquête publique, en tout cas ce n'est pas dans cet esprit que nous travaillons.

Sur la cession des terrains à la commune, je note votre demande. Je ne savais même pas d'ailleurs que c'étaient des terrains RATP, dont acte.

**[Dans la salle :** vous ne saviez pas que vous deviez traverser la route.]

**Ivan TIXIER, RATP :**

Encore une fois, c'était une hypothèse, dont on vous a parlé prématurément, mais qui n'est pas retenue.

Sur le mur de soutènement de la voie 4T, nous nous sommes placés à l'endroit où le mur est quasiment le plus haut. Ce n'était pas une volonté de minimiser cet impact à travers cette coupe, au contraire. À noter qu'à hauteur des premières habitations le mur de soutènement n'est pas visible. Le choix d'un mur séparatif pouvant être effectué à la place de la clôture. À ce stade, nous vous informons du niveau d'études que nous avons. Bien sûr, pendant la réalisation, il faudra faire un soutènement provisoire, il y aura des impacts pendant les travaux sur la rue Ditte, et vous avez tout à fait raison. À ce stade, nous n'allons pas plus loin dans ce type d'exercice parce que nous sommes très en amont et que nous ne l'avons pas étudié précisément. C'est valable pour ce projet comme pour beaucoup d'autres à ce niveau d'études.

**Pascal BEAUMARD :** Et concernant les autres propositions ?

**Christophe DENIAU, STIF :**

Je vais répondre aux interpellations de Mme Wittersheim, qui sont justes : les problèmes de retournement vers le sud des trains dans les sections les plus circulées, le maillage avec le réseau du Grand Paris qui va devenir très structurant en matière de développement urbain, et la nécessité de transporter davantage de personnes dans de bien meilleures conditions qu'actuellement...

En effet, d'autres actions sont également prévues au schéma directeur : le pilotage automatique dans le tronçon central, le tiroir de retournement d'Orsay pour récupérer des retards au terminus.

J'entends que vous considérez que le RER fonctionne bien entre Saint-Rémy et Orsay, mais pour autant les indicateurs du STIF montrent qu'il y a encore des marges de progrès à avoir. Il faut aussi noter que le projet progresse dans le sens de vos demandes, puisse qu'un accès rue de Limours a été obtenu.

Effectivement dans le schéma directeur, il était envisagé des garages à Massy, à Robinson où c'est toujours d'actualité. On évoquait Arcueil tout à l'heure et on évoque aujourd'hui Saint-Rémy. Le STIF a toujours affirmé qu'il fallait raisonner les garages à l'échelle de la ligne plus précisément pour vraiment trouver les bonnes positions de garage.

L'explication portée par l'exploitant nous semble tout à fait étayée, le terminus de Saint-Rémy est un lieu stratégique pour réguler la ligne toute la journée. À Massy, le sujet est bien plus compliqué, d'autres projets sont prévus notamment de fiabiliser les dé-garages en créant des voies pour éviter que les trains qui sortent de l'atelier empruntent les mêmes voies que les trains qui sortent des garages (car le jour où l'aiguillage est en panne, on plante toute la ligne), pour dissocier l'alimentation électrique des voies principales du site du garage... L'arrivée du nouveau matériel roulant va nécessiter de reprendre intégralement le site de Massy, puisque les trains plus capacitaires ont une autre configuration -on en saura plus en fin d'année- et il faudra adapter l'atelier. Tout le site devra être réorganisé et on ne s'inscrit absolument pas dans la même temporalité que le projet de Saint-Rémy.

Vous dénoncez les impacts de ce projet sur votre cadre de vie, nous l'entendons. C'est tout l'effort qui est fait avec la RATP pour faire progresser le projet, pour qu'il soit accompagné et réduit au strict nécessaire. La voie 12 a été enlevée. Un aménagement paysager avec deux variantes est proposé. Ensuite, le projet va continuer à évoluer dans le sens d'une meilleure intégration.

Donc, je ne vois rien de contradictoire entre vos demandes et ce qui est proposé dans le cadre du schéma directeur.

**Agathe BECKER, Maire de SRLC :**

Les questions pertinentes qui ont été posées permettent également aux élus que nous sommes d'avancer dans nos réflexions, c'est aussi le but de la réunion de ce soir, j'aimerais que cela continue ainsi.

**Pascal BEAUMARD :** Une question concernait les travaux, notamment une éventration de rue, témoignant de la crainte des impacts des travaux. Continuera-t-on à avoir des réunions d'information d'accompagnement des riverains ?

**Ivan TIXIER, RATP :** A l'instar des travaux qui ont commencé en juillet et qui vont s'intensifier en octobre, il y a un travail d'accompagnement et d'information, le cas échéant de réunions. L'équipe projet est représentée ici.

Nous tenons à ce qu'il y ait une bonne information pendant les travaux et le moins d'impacts possible. Je ne les ai pas détaillés ce soir, parce que nous sommes très en amont, mais cela fait partie de nos préoccupations.

---

**Catherine GIOBELLINA, Présidente de l'Union des Amis du Parc de la Haute Vallée de Chevreuse, membre du Collectif :**

*Je me place plutôt du côté du PNR, cette gare est pour moi et avant tout la porte d'entrée du parc naturel. Il me paraît important de ne pas défigurer cet endroit. L'abandon de la voie de retournement est une bonne chose. Le parc a un projet sur ces terrains-là de Maison de l'Ecomobilité.*

*La commune a demandé une contre-expertise de Rail Concept qui a déterminé qu'il n'y a pas de nécessité à faire des voies supplémentaires aux voies 6 et 8, argument repris par la commune et par le parc. En plus, l'année dernière, il y a eu un amendement de Madame Valérie Péresse pour abandonner les deux voies.*

*Donc, aujourd'hui, nous ne démordons pas de notre position. Et d'ailleurs, vous trouverez cette position du Collectif à l'entrée de la salle. Je crois que c'est également la position de la mairie, et j'espère qu'elle continuera à la soutenir jusqu'au bout. C'est maintenant qu'il faut le décider, car une fois l'enquête publique arrivée, c'est terminé. On l'a vu sur la ligne 18. Il est temps aujourd'hui de refaire une étude sur le site de Massy et de ne pas la reporter à demain. Rail Concept estimait possible de faire d'autres voies à Massy. Réfléchissons, anticipons l'avenir.*

*Avant de regarder un plan aérien et de déterminer qu'il y avait de la place, il aurait fallu que vous réalisiez que vous êtes quand même dans un parc naturel régional. Malheureusement, cette réflexion vient après.*

**Dominique DELORME, habitant du quartier Beauséjour :**

*Je voudrais intervenir sur les schémas que vous nous avez présentés, vous n'avez pas fait figurer les trains à deux niveaux. Pouvez-vous m'expliquer l'impact visuel de ce type de train ? Avec vos petits murs de soutènement, ce sera immonde. J'espère que vous l'avez notifié, vous l'avez peut-être oublié sur vos schémas.*

**M. BARBAUX, habitant de la rue Ditte :**

*Dimanche soir j'étais aux premières loges de ce que vous qualifiez d'incident. Je suis surpris que le sujet n'ait pas du tout été abordé lors votre présentation, pourtant l'ensemble des maisons de la rue Ditte ont tremblé et même les lustres.*

*J'ai quand même entendu des excuses du responsable de la ligne de RER, et je vous en remercie.*

*Dans l'hypothèse de votre voie 4T, à quel endroit arrive la queue de la rame ?*

*J'entends parler de nouveaux matériels, sont-ils moins bruyants ?*

*Fort heureusement pour moi, les rames ne s'approchent pas de mon habitation, mais en entendant celles stationnées le week-end, ce sifflement permanent est juste insupportable, et ce n'est pas que dans le cadre d'un préchauffage de la machine. Allez-vous progresser par rapport à cela ?*

*J'ai entendu tout à l'heure que votre projet de mur ne serait pas forcément acoustique. Si toutefois ce projet été réalisé, cela me semble une évidence.*

*(Hors micro, dans la salle, un homme se plaint des nuisances sonores des trains qui stationnent le week-end moteur en marche. Il relève que ce gaspillage coûte 10% de la facture énergétique de la RATP. Pourquoi laisse-t-on tourner les trains la nuit et le week-end ?).*

**Pascal BEAUMARD :** On va vous répondre, ainsi qu'aux sujets relatifs au parc naturel et à l'amendement de Valérie Péresse, aux trains à deux niveaux, la longueur de la 4T, les nuisances sonores (sifflement) et le mur protection acoustique.

**Ivan TIXIER, RATP :**

Nous partageons bien l'objectif de la porte d'entrée du parc naturel et c'est le sens des travaux présentés aujourd'hui. Je note que Rail Concept ne préconise pas la 4T, dont acte.

Je suis un peu surpris, car elle est vraiment nécessaire au fonctionnement de la ligne et de la gare de Saint-Rémy. Ce sera un sujet dans le cadre des échanges que nous continuerons à avoir.

Sur la coupe, pourquoi n'a-t-on pas fait figurer des trains à deux niveaux ?

À l'époque où a été faite cette coupe, la décision n'avait pas été prise par le STIF d'opter pour un matériel plus capacitaire, cela pouvait encore à l'époque passer par plus de trains. L'orientation n'étant pas prise, on a dessiné des coupes de cette manière. Ensuite, il faut être prudent car plus capacitaire ne signifie pas forcément deux niveaux et sur toute la longueur du train. Je note la remarque, nous pourrons faire l'exercice avec un train plus haut.

Ce n'était pas une volonté de minimiser l'impact sur la coupe, c'est plus la temporalité des études par rapport aux décisions.

**Pascal BEAUMARD :** Ce serait apprécié.

La personne qui posait la question sur le parc naturel régional insistait beaucoup sur le fait que vous poursuiviez les études sur Massy et d'examiner les possibilités.

**Ivan TIXIER, RATP :**

Bien sûr que nous allons poursuivre ces études, mais pas avec la même temporalité que sur Saint-Rémy. On privilégie Massy pour accueillir le nouveau matériel roulant pour moderniser l'outil industriel et bien sûr avec une vision à long terme sur les parcelles disponibles pour des besoins intérieurs, car il n'est pas nécessaire aujourd'hui de rajouter des trains sur la ligne B et d'augmenter encore l'offre. En tout cas, les études sont orientées dans ce sens aujourd'hui.

**Christophe DENIAU, STIF :**

Rail Concept a aussi indiqué qu'il n'était pas très pratique de dé-garer et faire circuler des trains à contresens sur les voies principales.

**Ivan TIXIER, RATP :**

La longueur d'un train représente 208 m. Les trains garés sur la voie 4T, comme c'est une voie de retournement, seront les derniers trains garés le soir et les premiers à partir le matin. Donc, ils seront garés plutôt après une heure du matin et dé-garés autour de 5 h.

**Pascal BEAUMARD :** La question des trains qui tournent, des sifflements et de l'impact acoustique...

**Ivan TIXIER, RATP :** Effectivement, qu'un train reste en fonctionnement pendant 72 heures, ce n'est pas normal et nous verrons comment vous répondre à ce sujet.

*(Le précédent intervenant hors micro insiste sur les nuisances sonores des trains en marche sur la voie 4T. Malgré ses différentes plaintes auprès de la RATP, la situation n'a pas évolué).*

**Cyril CONDE, RATP :**

A part certaines nuits très froides, tous les trains doivent être dé-préparés le soir. En revanche, les trains garés en milieu de journée restent préparés, car ils nous servent à repartir à l'heure en cas d'incident en ligne. Des dysfonctionnements de notre part peuvent être constatés et je ne saurais vous expliquer pourquoi la rame est restée préparée. Au regard de ce que vous dites, il est nécessaire que nous fassions des rappels auprès de nos équipes.

L'incident de dimanche soir était assez grave, le conducteur de ce train a été hospitalisé. Le train est rentré en collision avec le butoir à une vitesse approximative de 10 km/h. Ce train a dépassé de 10 m le butoir, il a endommagé la voie, le caténaire et une petite armoire de signalisation qui cause les ralentissements entre Courcelles et Saint-Rémy. Nous devons reconstruire cette armoire de signalisation et nous subissons des ralentissements encore pendant au moins un mois.



C'est dommageable pour tous les voyageurs de Saint-Rémy, mais malheureusement nous ne pouvons pas faire autrement, et les trains vont devoir partir et circuler entre les deux gares à moins de 30 km/h, soit un temps de circulation autour de 4 mn. C'est un incident qui n'aurait pas dû avoir lieu, néanmoins nous ne savons pas exactement ce qui s'est passé et nous n'avons pas encore vu le conducteur pour en discuter.

**Serge GRYZ, Responsable de la Maîtrise d'ouvrage, RATP :**

J'ai entendu une inquiétude sur la hauteur des trains et la représentation sur les coupes des rames à un niveau, avec une crainte quant à l'arrivée des rames à deux niveaux. Il faut relativiser l'impact, la différence de hauteur est de 14 cm sur une hauteur qui fait plus de 4 m actuellement.

Les garages de Saint-Rémy permettront d'éviter de garer sur les sites isolés en ligne (Croix-de-Berny et Bourg-la-Reine). On évoque à plus long terme des garages éventuellement supplémentaires à Massy-Palaiseau en cas d'augmentation de l'offre. On a fait l'étude, on a regardé dans tous les sens comment on pouvait réaménager le site de Massy-Palaiseau. On a pu constater que c'était un site déjà saturé. Donc, il faut faire des travaux conséquents pour accéder au site de Cemex, cimenterie actuellement en activité mais qui pourrait s'arrêter. On n'est pas dans un horizon de court ou moyen terme.

Les études ont été faites, la seule possibilité se porte sur le site de Saint-Rémy qui se prête assez bien à accueillir des garages, puisqu'il y a un attachement au conducteur, et que c'est la fin de missions commerciales. Effectivement, nous attachons une extrême importance, et nous avons été suffisamment aiguillonnés par vos élus, aux questions d'insertion. Si nous avons des possibilités de l'améliorer, nous le ferons, mais le site de Saint-Rémy est effectivement un site stratégique.

**Véra BROEZ :** Quant à la question de la justesse de ces dessins, qui ont essayé d'être exhaustifs, puisque nous avons réalisé des 3 D d'avant, après, pendant. Ces projections ont été faites d'une manière juste, mathématique en modélisant. La question portait plus sur le rapport entre la différence actuelle et future des travaux. Cela n'a absolument pas été faussé, nous avons essayé d'être exhaustifs par rapport à ces séquences, dictées par chaque cas géométrique rencontré. La modélisation en 3D ne peut pas être modifiée, il ne s'agit pas de perspectives d'artistes, mais des perspectives 3D.

**Ivan TIXIER :** Concernant l'effet acoustique du mur, dans la variante proposée « espace public » avec un mur le long de la rue Ditte, ce mur a aussi une vertu de protection acoustique.

**Pascal BEAUMARD :** On va prendre une ou deux dernières questions avant la conclusion.

**Yohann PETILLON, Membre du Collectif « Pôle Gare Saint-Rémy », habitant quartier sud :**

*Je voudrais résumer ma compréhension de l'insertion de la voie 4T. À moyen terme, vous avez du foncier plus ou moins disponible, moyennant des aménagements assez lourds, en attendant de réfléchir à un aménagement plus profond de la gare de Massy. Vous allez créer des circulations à vide entre Saint-Rémy et Massy, du moins entre Saint-Rémy et Orsay. Or, le besoin pour les usagers de Saint-Rémy consiste non pas à avoir des tortillards mais des trains semi-directs pour rejoindre Paris le plus vite possible.*

*Nous n'avons pas besoin de plus de trains, mais des trains avec une meilleure régularité et une plus grande rapidité pour rejoindre Paris. L'intérêt de la 4T pour augmenter la fréquence à Saint-Rémy n'est pas souhaité. Il faut vraiment que le STIF réfléchisse à une implantation plus raisonnée à moyen terme à Massy. Une fois que le site de Massy sera fait à long terme, qu'advient-il de la voie 4T ?*

**Laurent GALLOIS, Conseiller municipal de l'opposition, agent de conduite de la RATP sur la ligne B, membre du Collectif « Pôle Gare Saint-Rémy » :**

*Un constat et une question à Madame le Maire. Les arguments avancés par la RATP ne tiennent pas dans le sens où les trains de Bourg-la-Reine alimentent aussi Arcueil-Cachan. Actuellement, de nombreux conducteurs vont dé-garer des trains qui ne sont pas dans leur terminus, notamment des conducteurs de Mitry viennent dé-garer à Bourg-la-Reine ou Massy. Cet argumentaire d'avoir un terminus près d'un pôle conducteur a du mal à tenir debout.*

*Je viens d'apprendre aujourd'hui que Saint-Rémy donnait le « la » de la ligne. J'ai pu constater au fil du temps qu'on alimentait plus rapidement le tronçon central lorsque le service était perturbé au détriment de la branche sud de Massy-Palaiseau. Parfois les trains sont supprimés et réinjectés dans le tronçon central.*

*Le STIF a payé des trains de réserve dans certains terminus, notamment à Robinson, Saint-Rémy et Massy. À Saint-Rémy, ce train de réserve n'est pas là lorsque l'on en a besoin.*

*Les arguments que vous mettez en avant par rapport à ces positions de garage supplémentaires ne vont pas améliorer la ligne B. Actuellement, la gare est complètement déserte de trains, le premier train qui arrive va sur le quai central, ce qui oblige les voyageurs à passer sous le tunnel et faire le tour, et cela occasionne un cisaillement par rapport au train qui vient de Paris. C'est continu et cela fait longtemps que l'on s'en plaint. Je voudrais que Madame Péresse, qui était à l'époque dans l'opposition et qui avait fait un amendement demandant une pause pour bien réfléchir au futur de la ligne B, fasse appliquer cet amendement maintenant qu'elle est élue.*

*Une question à Madame le Maire sur la voie 4T, quels moyens allez-vous mettre en œuvre avec la population pour vous opposer à la construction de celle-ci et des désagréments visuels ou sonores non seulement de la rue Ditte mais de tous les alentours de cette voie ?*

**Pascal BEAUMARD :** La première question concernait le devenir à long terme de la 4T.

**Ivan TIXIER, RATP :**

*C'est tout à fait complémentaire. D'abord améliorer la ligne B aujourd'hui avec les garages à Saint-Rémy, dont la voie 4T. Le site Massy est destiné à d'éventuels besoins à long terme. On commence par reconfigurer le site de Massy, le réservoir de la Cemex est très dur à utiliser, il n'est pas forcément pour des positions de garage puisqu'on n'a pas de nécessité de renforcer l'offre, c'est le matériel roulant qui apporte cette solution par rapport à la capacité. Il y a, à nouveau, ces deux horizons : Saint-Rémy compte tenu de l'urgence et de son positionnement et Massy qui reste une perspective pour le plus long terme.*

**Pascal BEAUMARD :** Madame le Maire, vous avez été interpellée notamment sur la voie 4T.

**Agathe BECKER, Maire de SRLC :** Ne vous méprenez pas M. Gallois, ce soir est un premier point d'étape où il a été présenté un certain nombre d'avancements. Nous nous posons les mêmes questions que vous, nous nous sommes focalisés ce soir sur la voie 4T ; même si la voie 10 est aussi un sujet. Bien évidemment que nous allons revoir Madame Péresse à la fois Présidente de Région et du STIF et la re-questionner sur l'amendement qu'elle a présenté au conseil du STIF et qui n'a pas été approuvé à l'époque.

*(Une participante relève qu'il n'a pas été répondu à la question posée sur la rapidité de déplacement entre Saint-Rémy et Paris).*

**Christophe DENIAU, STIF :** L'objectif premier de l'aménagement est que les trains roulent mieux, soient à l'heure et aillent aussi vite que possible. Faire des départs commerciaux depuis Saint-Rémy, parce qu'on bénéficierait de positions de garage, c'est un plus. Fondamentalement, la proposition consiste à faire des garages à Saint-Rémy mieux placés qu'ailleurs pour l'exploitation du RER B.

## 8. CONCLUSION

**Pascal BEAUMARD :** Je vous propose Madame le Maire de conclure cette réunion d'information et d'échanges, qui était un point d'étape.

**Agathe BECKER :**  
Monsieur DENIAU, avez-vous un dernier mot ?

**Christophe DENIAU, STIF :**  
Nous poursuivrons nos échanges jusqu'à la délibération du conseil d'administration du STIF.

**Agathe BECKER :**  
En tout cas, j'y veillerai.

Je ne peux pas terminer cette soirée sans remercier nos invités, M. Deniau du STIF et Mme Laurent, Mme Broëz missionnée par la RATP, M. Tixier de la RATP, Edmond Robin, Conseiller municipal, qui a fait un travail remarquable et qui suit ce dossier de très près. Je veux également remercier Maëlle Hodges, chargée de mission Pôle Gare pour la commune, M. Beaumard pour avoir animé cette soirée et la région qui met de l'huile dans les rouages et qui n'est pas représentée ce soir.

Je veux également remercier toutes les personnes qui ont apporté leur soutien, leur aide technique notamment les deux ingénieurs saint-rémois, Jean Boudaille et Bruno Lecailtel, celles et ceux qui ont été les poils à gratter, et qui vont l'être encore je l'espère, au cours de nos échanges avec la RATP et le STIF.

C'est à nous tous, en restant mobilisés, que nous pourrons évaluer plus exactement ce qui nous est dit ou offert par la RATP, d'en prendre bonne note et essayer de comprendre si vos propositions sont valables ou pas. Pour le coup, cela vaut pour la voie 4T et on l'a vu au cours de cette soirée.

Vous avez posé des questions très pertinentes voire épineuses qui m'ont interloquée. Je pense que nous allons reprendre très vite nos réunions de travail pour étudier la suppression ou pas de la voie 4T. Il est important après cette soirée de faire cette démarche.

Nous avons demandé l'abandon de la phase trois qui était une réelle épée de Damoclès pour les Saint-Rémois, et nous l'avons obtenu.

Nous avons demandé l'abandon de la voie 12 qui générait de la pollution sonore, visuelle et vibratoire, et nous l'avons obtenu.

En prime, nous aurons une porte de sortie sur la route de Limours permettant aux piétons d'accéder plus vite à la gare RER ; tant mieux.

Mais, il reste la voie 4T et la voie 10.

Pour la voie 10, nous avons convenu d'attendre les résultats de l'étude de pôle sur la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Pour terminer, sur un projet supra communal, même si le STIF a le pouvoir de décision nous avons le pouvoir de persuasion et de mobilisation. Je compte sur vous, et d'ailleurs vous l'avez exprimé ce soir, pour nous soutenir dans nos démarches face à la RATP.

Nous resterons proactifs, extrêmement vigilants et surtout exigeants comme nous l'avons toujours été jusqu'à présent depuis deux ans sur ce projet ; car la ville de Saint-Rémy le vaut et ses habitants aussi. J'ai une pensée pour les riverains qui s'inquiètent particulièrement et nous allons tout faire pour que cela se passe au mieux.

Je vous remercie de la qualité de vos remarques et observations.

Je vous souhaite une bonne fin de soirée messieurs dames.

\*\*\*