



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

PROJET RATP DE VOIES DE GARAGE EN GARE DE SAINT REMY LES CHEVREUSE

ENQUÊTE PUBLIQUE MARS 2024

OBSERVATIONS DE L'EPAC

1

CONCERTATION OCTOBRE 2021

Il nous faut rappeler que la concertation d'Octobre 2021 a été plus que sommaire. Seul le dépliant joint en annexe était disponible sur le site dédié de la RATP ce qui ne permettait nullement d'apprécier l'ampleur du projet. Aucune réunion publique n'a été organisée et les réponses formulées par la RATP aux questions posées ont été sommaires.

Par ailleurs le projet a été profondément modifié depuis cette date avec la suppression de la voie 4T.

REMARQUES GENERALES SUR LE DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE

- Globalement les dossiers ne sont pas à jour : on parle d'une enquête publique en 2023, d'une nouvelle déclaration de projet fin 2023, d'une signature de marchés de travaux en 2024. Ce calendrier est devenu obsolète.
- On peut noter des incohérences dans les dossiers : comment concilier bassin de rétention sous les nouvelles voies de garage et tapis anti vibratile ; une paroi anti vibratile est chiffrée dans les coûts mais on ignore son positionnement et son efficacité,
- La RATP cherche à tout prix à « oublier » la phase 1 des travaux qui a créé une voie de garage et de retournement 5T et des aiguillages nécessaires soi disant à la phase 2 dont certains se retrouvent maintenant inutiles du fait de la suppression de la voie 4T.

Ce sujet est très important puisqu'il s'agit de déterminer « le point zéro » pour tout ce qui concerne les mesures environnementales, notamment en matière de bruit.



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

Elle cite pour ce faire un extrait du jugement du Tribunal administratif pour justifier son argumentation (Pièce E page 2). Elle oublie le paragraphe suivant : « Enfin, à supposer, ce qui n'est pas établi compte tenu de leurs finalités propres, que les deux projets, qui ne sont pas réalisés de manière simultanée, puissent être considérés comme concourant à la réalisation d'un même programme de travaux ou d'aménagement, cette circonstance est sans incidence sur la nécessité de réaliser une étude d'impact concernant le projet dit de phase 1 ». **Ainsi nous demandons que les mesures à prendre en matière environnementale soient considérées au vu des phases 1 et 2.**

2

- Le site de Massy prévoyait suivant le SDRIF 2013 l'implantation de voies de garage supplémentaires pour le RER B sur le site dit « CEMEX ». Rappelons que le site comporte une cimenterie implantée là depuis de nombreuses années et une autre zone, indépendante, occupée actuellement par des installations de chantier liées aux travaux de la ligne 18 qui sont en cours de démontage. Les travaux de cette ligne du Grand Paris n'empêchent donc nullement à l'horizon 2027 de créer ces voies comme prévu.



Zone de travaux Ligne 18 libérable fin 2024
Prévue par IDF Mobilités pour de nouvelles voies de garage



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

- La RATP n'apporte toujours pas d'élément convaincant justifiant le « déficit » de voies de garage du RER B par rapport aux besoins, que ce soit à ce jour ou lorsque les nouvelles rames MI20 arriveront, au mieux, à l'horizon mi 2027 (annonce de Mars 2023)-2032.

La RATP ne propose aucune alternative à l'abandon de la voie 12 puis de la voie 4T, pourtant considérées comme indispensables à l'origine du projet.

La RATP ajoute par ailleurs dans ses documents que « le parc de matériel roulant va donc temporairement augmenter sur la ligne » lorsque les nouvelles rames arriveront : est-ce à dire que les voies de garage envisagées à Saint Rémy ne répondraient qu'à un besoin temporaire pour un coût de travaux de plus de 30 M€ ?

Le fait d'être un terminus de mission commerciale ne justifie pas de créer des voies de garage supplémentaires. La gare d'Orsay est également un terminus de mission commerciale et la RATP se refuse à utiliser la voie de retournement en voie de garage prétextant qu'il n'y a pas « d'attache conducteur » au niveau de cette gare alors que les conducteurs peuvent très bien partir de Saint Rémy lès Chevreuse.

Garer des trains loin des ateliers de maintenance ne peut apporter une amélioration de la fiabilité du RER B, bien au contraire.

Garer des trains loin des terminaux commerciaux que sont Orsay et Massy et de ce fait **accroître les circulations à vide** ne peut apporter une amélioration de la fiabilité du RER B.

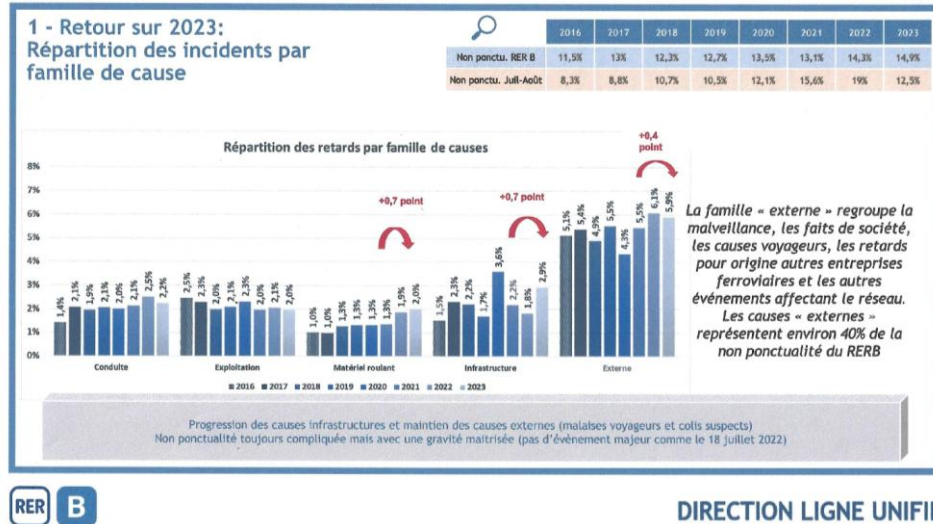
Rappelons par ailleurs que du fait de la non réalisation de la voie 4T, aucun train garé sur les voies de garage 6, 8 et 10 ne pourra accéder à la gare de Saint Rémy lès Chevreuse. Il n'y a donc aucun effet positif pour les habitants.

Comme l'indique très justement l'Ae : « le choix du site repose uniquement sur des critères d'exploitabilité ».

Nous restons bien sur favorables à une amélioration de la régularité et de la fiabilité du RER B mais n'oublions pas, comme l'indique le document d'IDF Mobilités ci-dessous, que « les causes externes représentent environ 40% de la non ponctualité du RER B ».



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE



4

Par ailleurs, un audit de la ligne commandité par IDF Mobilités à l'automne 2023 fait état :

- De la vétusté du matériel,
- Du manque de coordination dans la gouvernance entre la RATP et la SNCF,
- De « l'embouteillage » dans le tunnel entre Châtelet et Gare du Nord emprunté par le RER B et le RER D,
- Du retard dans l'arrivée du nouveau matériel,
- Du retard dans la mise en œuvre de l'outil de pilotage automatique Nexteo, qui ne sera opérationnel qu'à l'horizon 2031,
- Des problèmes de maintenance malgré l'ouverture d'un deuxième centre à Mitry.

L'ajout de ces nouvelles voies de garage sur la ponctualité et la régularité n'est donc pas évalué ou comparé au regard de l'impact qu'auraient des investissements du même montant sur d'autres postes.

- D'ailleurs, **d'un point de vue socio économique, la RATP n'indique pas, comme elle le devrait, le gain financier en terme d'exploitation qu'elle peut attendre d'un investissement qui va dépasser les 30 M€ ?**
- La RATP affirme que le projet est en totale cohérence avec un projet de « pôle gare » : mais quel projet ? Aucun projet n'a été approuvé ni par la commune, ni par IDF Mobilités, ni par le Département. Les études de 2016-2017 sont en sommeil depuis cette date. Aucune planification n'est prévue à l'heure actuelle alors que la révision du PLU de la commune a été approuvée le 8 Février 2024. Les associations n'avaient pas approuvé le projet ARTELIA de 2017.



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

La création d'un accès supplémentaire à la gare : en quoi cet accès réclamé par les habitants de Saint Rémy depuis des années, promis par la RATP il y a 5 ans, est-il conditionné par les voies de garage ? Quel rapport entre les deux sujets ? ***Cet accès ouest ne devrait pas faire partie de l'enquête publique*** comme l'avait d'ailleurs écrit le Commissaire enquêteur lors de l'enquête de 2018.

- La réalisation d'un mur de soutènement à l'extrémité des voies nouvelles facilitera la construction du futur parking de la gare. Aucun projet n'a été adopté. Ce mur de soutènement ainsi que des murs de fondation d'un parking auraient pour conséquence de couper la nappe phréatique qui se trouve à environ 3 à 4 m (sondages RATP) sous l'ensemble de l'espace ferroviaire et pourraient créer des désordres irrémédiables à la plateforme et à la rue Ditte au centre ville de la commune.
- Le SIAHVY, la Police de l'eau, la Commission Locale de l'eau n'ont pas donné leur avis à ce stade de l'enquête sur ce projet, notamment sur le bassin de rétention projeté ou les pompages nécessaires en phase travaux ? **Un dossier Loi sur l'eau sera indispensable.**
- Les projets paysagers de la rue Ditte paraissent incompatibles avec celui de la mise en sens unique de cette voie envisagé par la commune, programme en cours de test.
- Les solutions envisagées par la RATP vis-à-vis du bruit des rames (en circulation ou à l'arrêt, moteurs allumés), des vibrations et de la pollution lumineuse n'apporteront, selon leurs affirmations, une amélioration qu'avec l'arrivée du nouveau matériel. En attendant celle-ci, il va donc s'ensuivre une dégradation des nuisances pendant toute la période 2026-2032. L'étude ne prend pas en compte les mouvements des trains sur les aiguillages qui sont la source la plus grande au niveau du bruit.
- La RATP ne propose aucune solution alternative à son projet comme elle se doit de le faire. La suppression de la voie 12 puis de la voie 4T ne sont pas des variantes puisqu'aucune solution n'est proposée en contrepartie. **Nous demandons de nouveau que la solution alternative proposée par les associations, note blanche de 2019 en pièce jointe, qui prévoit une voie de retournement (pouvant servir également de voie de garage) et deux voies de garage soit étudiée** plutôt que de s'enfermer dans une solution coûteuse, pleine d'aléas et aux conséquences environnementales désastreuses.



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

- La présentation très schématique aux associations de ce "nouveau" projet (certes sans la voie 4T) faite par la RATP lors de la visioconférence du 3 juillet 2023 n'a pu les convaincre de son bienfondé au titre de la modernisation du RER B et pas davantage sur la protection environnementale des abords du projet (risques hydrauliques, bruit, vibrations, paysage).
- **Enfin, nous venons d'apprendre que les nouvelles rames devront respecter une nouvelle norme européenne de « crash-test ». Le fabricant ignore à ce stade les conséquences techniques sur son nouveau matériel, en dehors des nouveaux retards engendrés. Si le matériel devient plus lourd par exemple, qu'en sera-t-il des mesures à prendre en termes de structures, bruit, vibration ?**



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

Délibérations votées par le Conseil municipal de Saint Rémy-lès-Chevreuse le 21 Septembre 2023 et la CCHVC le 5 Décembre 2023 (pièce E Page 64)

Le Collectif Pôle gare et l'association des Riverains du RER B ont écrit à Mr le Maire de Saint Rémy lès Chevreuse le 2 Novembre 2023 suite au vote d'une délibération favorable au projet approuvée en Conseil municipal le 21 Septembre 2023 :

« La délibération portant sur un avis favorable à ce projet de voies de garage votée à la majorité lors du Conseil municipal du 21 Septembre 2023 a suscité une profonde déception par l'orientation ainsi donnée. Rappelons que le Conseil municipal avait voté deux motions en défaveur du projet les 11 Janvier 2018 et 21 Janvier 2021.

Des réserves sont associées au vote de la délibération. On peut s'interroger sur ce que sera votre décision si tout ou partie de ces réserves ne sont pas levées.

- L'accès ouest à la gare via la Route de Limours aurait pu être réalisé par la RATP depuis des années si celle-ci n'avait pas conditionné sa réalisation à l'approbation de son projet de voies de garage ; c'est seulement cette année qu'elle a commencé à l'étudier,

- Vous avez fait état lors du Conseil municipal de l'étude de 2016 du bureau d'études ARTELIA. Nous vous rappelons que cette étude n'avait pas obtenu l'assentiment des associations lors de sa présentation à l'époque pas plus que le nôtre lors de la réunion du 29 Septembre 2022 avec la RATP (voir notre courrier du 12 octobre 2022). Le comité de Pôle est piloté par la commune, vous l'avez rappelé à plusieurs reprises, nous vous demandons donc avec insistance que les études soient relancées dans les plus brefs délais afin de tenir compte de l'évolution des besoins et des préconisations récentes d'IDFM.

- Par ailleurs, dans le cadre de la révision du PLU en cours, nous vous avons demandé que l'OAP secteur gare ne soit pas disjointe de l'aménagement du Pôle gare, ni de l'éventuelle création d'un parking semi-enterré et du projet de voies de garage, autant de projets présentés comme indépendants mais qui ont inévitablement des interactions.

Nous n'avons pas connaissance de l'étude d'impact mais les recommandations émises par l'Autorité environnementale dans son avis du 20 juillet 2023 génèrent de vives inquiétudes car elles ne sont pas sans rappeler celles portées sur l'étude d'impact de 2018. Ces recommandations laissent présager des insuffisances graves dans l'évaluation des émergences de bruit, des vibrations et dans les mesures apportées, ou non, pour corriger les nuisances à venir.



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

Enfin, si nous pouvons accepter le projet des voies de garage 6 et 8, la voie 10 proche des habitations et adossée à l'éventuel parking semi-enterré comporte un risque environnemental trop important pour être acceptable. »

8

A aujourd'hui, l'accès ouest n'est pas réalisé. Qui plus est, la RATP l'inclut à tort dans la présente enquête publique ...

Les études du pôle gare sont à l'arrêt et il n'est donc pas possible de s'assurer de la compatibilité de celles-ci avec le projet de voies de garage.

La CCHVC parle d'une reprise de talus le long de la voie 10. Rien ne permet dans le dossier de la RATP d'appréhender ce sujet.



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

REMARQUES SUR L'ETUDE D'IMPACT

PIECE D CHAPITRE 1 Résumé non technique

La RATP écrit page 3: « L'utilisation du site de Croix-de-Berny complexifie l'exploitation du RER B : en effet ce site est éloigné du centre d'attache de Massy-Palaiseau où les conducteurs prennent leur service, ce qui entraîne des circulations supplémentaires des conducteurs qui n'est pas pleinement au service des voyageurs.

La possibilité de garer des trains longs supplémentaires à Saint-Rémy-lès-Chevreuse permettra de diminuer l'impact des circulations techniques sur l'exploitation de la ligne. »

Or les gares de Croix de Berny et Massy Palaiseau sont éloignées de 5 km alors que les gares de Saint Rémy lès Chevreuse et Massy Palaiseau le sont de 19 km. Il n'y a donc pas d'amélioration.

La RATP décrit page 21 ce qu'elle appelle le projet ferroviaire initial. Elle omet la phase 1 qui a créé la voie de garage et de retournement 5T ainsi que différents aiguillages, certains étant nécessaires à la phase 2.

Les aménagements paysagers décrits page 23 ne prennent pas en compte le projet de voie en sens unique de la rue Ditte.

Nature des travaux page 24 : les riverains devront-ils supporter des travaux de nuit non programmés comme cela a été le cas lors de la phase 1.

Page 40 : 800 000 € pour la paroi anti vibratile; 1 000 000 € pour le drainage de la nouvelle plateforme. Ne devrait-on pas réfléchir à des dispositifs de drainage sur la plateforme ferroviaire actuelle ?

PIECE D CHAPITRE 2 DESCRIPTION DU PROJET

La RATP écrit page 51: « Par ailleurs, dans le cadre du projet d'aménagement global du site de Massy, une réserve foncière sur un terrain propriété de la SNCF, précédemment occupé par la cimenterie Cemex et actuellement mobilisé par la Société du Grand Paris pour le projet de ligne 18, a été identifiée afin de permettre la réalisation ultérieure éventuelle de positions de garage. Pour autant, la complexité de ce site industriel rend vraisemblablement coûteuse, et relativement peu efficace pour la gestion du parc, la création de positions de garages. Le site de Massy constitue ainsi une réserve éventuelle pour le long terme. »

Ce site sera disponible dès la fin des travaux de la ligne 18 en 2025 (voir schéma plus haut).



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

Page 61 : la longueur des trains prise en compte pour le dimensionnement des voies de garage est de 224 m alors que les trains actuels et **futurs** font 208 m.

Page 66 : en cas de fortes pluies, la vidange du bassin de retenue pourrait amener à une inondation de la rue Ditte en son point bas puisque le bassin se rejette à cet endroit.

Page 83

On voit apparaître sur le tableau ci-dessous une paroi amortissante dont le positionnement le long de la rue Ditte n'est pas précisé et qui compte tenu de sa profondeur « coupera » la nappe phréatique.

10

Données/ hypothèses	
Démolition	
Démolition de l'habitation rue Ditte. Estimation à 110 m ³ de gravats à évacuer	
Génie civil des travaux de voie	
Terrassements	Terrassements pour la création de plate-forme : cubage estimé à environ 2 500 m ³
	Terrassements pour la réalisation du bassin de rétention sous les voies 6, 8 et 10 estimés à environ 1 600 m ³ de déblais et 500 m ³ de remblais
	Terrassements pour la réalisation du poste de redressement environ 3 000 m ³ de déblais
Paroi Amortissante	285 m de longueur et 3 m de hauteur
Bassin de rétention sous les voies 6, 8 et 10	27 m de longueur par 3,60 m de largeur intérieure et 4,70 m de hauteur jusqu'au fond de fouille

Les volumes de déblais indiqués ci-dessus paraissent incohérents avec ceux du tableau page 517.

	Regard	unité	21
Terrassement	Déblais	m ³	7825
	Remblais	m ³	6435
Signalisation Télécom		kg eq CO ₂ / ml	16
Voie	Création de voie	ml	3322
	Traverses	unités	5534
	Ballast	unités	2100



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

Page 84 : comme écrit précédemment, ce calendrier n'est plus d'actualité.

Page 85 : comme écrit précédemment, le nouvel accès ouest à la gare n'a aucun lien avec le projet de voies de garage et ne doit pas faire partie de cette enquête publique.

11

PIECE D CHAPITRE 3 ETAT INITIAL

Pages 108 et suivantes : il est regrettable de constater que les relevés piézométriques datent de 2015 et qu'aucune actualisation malgré les inondations de 2016 et 2018 et l'accident ferroviaire du 12 Juin 2018 près du château de Vaughien n'a été faite.

Page 113 : « Deux nappes principales superficielles ont été identifiées : celle des sables de Fontainebleau et des calcaires de Brie. La nappe superficielle la plus proche du terrain naturel est celle des sables de Fontainebleau. La nappe superficielle identifiée au droit de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est située entre 3 et 4 mètres sous le terrain naturel. »

Ainsi le bassin de rétention sous les voies 6 à 10 qui ferait 4m70 de profondeur et 27 m de longueur perturbera la nappe phréatique et nécessitera des pompages en phase travaux.

PIECE D CHAPITRE4 ESQUISSES SOLUTIONS

Pas d'autre remarque

PIECE D CHAPITRE 5 ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Page 298 : Il est étonnant de constater que la base travaux et de stockage des matériaux serait située au sud du faisceau de voies de garage alors que les travaux sont situés au nord de ce faisceau. Comment des matériaux déposés au sud vont-ils être transportés au nord ? Le personnel du chantier ne va pas traverser les voies !

Cette information est d'ailleurs en contradiction avec celle donnée page 80 du dossier où on lit qu'il existera **deux** bases travaux, l'une au sud, l'autre au nord. Compte tenu de la mise en sens unique de la rue Ditte, de la création d'une piste cyclable et de l'élargissement du



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

trottoir côté habitations, on peut d'ailleurs se demander comment des camions pourront accéder à la base de travaux côté nord.

Nous ignorons également comment la paroi anti vibratile sera réalisée et les conséquences de ces travaux sur la circulation rue Ditte.

Page 300, obligation des entreprises : on a pu constater lors de la phase 1 que des travaux de nuit non programmés ont perturbé les riverains,

Page 303 : « **Mesures d'évitement mises en place pour la stabilité du sol**

Etant donné les caractéristiques des sols en place, il est prévu de mettre en oeuvre une paroi berlinoise pendant les travaux le long de la voie 10 afin d'éviter des tassements trop importants des sols.

Par ailleurs, afin de limiter les tassements et pour s'assurer de la portance suffisante de la plateforme, la voie n°10 sera installée sur des structures porteuses (technique de la « voie portée » = micropieux). »

Une paroi berlinoise n'a aucun sens constructif à cet endroit (éventuellement une paroi moulée) sauf à supposer que la RATP veuille enlever tout le talus le long de la rue Ditte.

Un tapis anti vibratile est incompatible avec une « voie portée ».

Si le bassin de rétention se trouve sous les voies, on ne voit pas comment peut-être réalisé un tapis anti vibratile dans cette zone.

Page 304 : « **2.2.3 Ressource en eau**

A noter que, en l'état actuel des études, les travaux nécessaires à la réalisation des différents aménagements du projet n'ont pas incidences sur l'eau et les milieux aquatiques de l'aire d'étude qui nécessiteraient la réalisation d'un dossier Loi sur l'eau (articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement). Les études ultérieures permettront d'apprécier la nécessité de réaliser ou non un dossier loi sur l'eau. »

Un dossier Loi sur l'eau est indispensable.

Page 305 : des pompages seront forcément nécessaires pour réaliser le bassin de retenue puisque la base de celui-ci est sous le niveau de la nappe phréatique.

Page 306 : tous ces dispositifs n'ont pas été mis en place pour la phase 1 ; pourquoi croire qu'ils le seront pour la phase 2 !

Page 342 : la suppression d'une quinzaine de places sur le parking communal durant les travaux de la voie 10 doit être compensée sur le parking RATP,



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

Page 377 : la réalisation de la voie 10 nécessite la modification du talus actuel. Nous n'avons aucune précision sur les soutènements envisagés, les conséquences au niveau des ruissellements et l'impact paysager qui s'en suivra.

Page 384 et suivantes : en ce qui concerne l'environnement sonore

Nous notons que l'Ae recommande :

- « *D'établir que l'état initial correspond à la situation avant toute réalisation des travaux, notamment avant la réalisation des communications entre les voies de circulation, le faisceau de remisage existant et le faisceau du projet* ». Les aiguillages mis en place en phase 1 mais destinés à la phase 2 génèrent en effet déjà des nuisances importantes pour les riverains que la méthodologie de la RATP semble ignorer,
- « *d'expliciter les hypothèses retenues pour le calcul des émergences sonores et le choix des habitations récepteurs* ». Il ne s'agit pas de prendre des moyennes sur une journée ou sur une nuit pour justifier que le projet se situerait en-dessous des seuils réglementaires mais de tenir compte également des « pointes » de bruit et du matériel stationné en état de marche notamment la nuit.

Le projet ne semble prévoir aucun mur antibruit, pas même un traitement du soubassement des murets supportant la future clôture. Or un tel traitement permettrait de réduire efficacement vis-à-vis des riverains le bruit généré par les roues du matériel.

Nous relevons par ailleurs les recommandations de l'Ae dans les pages 16 à 18 de son rapport et nous y associons.

Page 397 et suivantes : au niveau des vibrations

Le projet prévoit :

- Des tapis anti vibratiles sous les nouvelles voies de garage et les aiguillages associés. Mais les aiguillages mis en place lors de la phase 1 ne sont pas traités et on ignore comment sera traitée la zone où se trouve le bassin de récupération des eaux pluviales qui est censé être sous les voies pas plus que la voie 10 qui doit être construite sur micro pieux,
- Une paroi antivibratile dont la longueur et le positionnement ne sont pas indiqués. Ce type de paroi qui n'existe nulle part en France n'a pas démontré son efficacité. De plus, compte tenu de sa profondeur, elle traverse la nappe phréatique et ne peut qu'engendrer des désordres dans celle-ci.

Association Loi 1901 enregistrée le 7 Janvier 2012 sous le N° 782002858

Siège : 11bis rue Balzac 78470 Saint Rémy les Chevreuse



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

PIECE D CHAPITRE 6 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

Pages 455 et suivantes : au niveau de la compatibilité avec le PLU de Saint Rémy les Chevreuse

La révision de celui-ci a été approuvée par le Conseil municipal le 8 Février 2024. Une Opération d'Aménagement et de Programmation dénommée « secteur gare » est notamment prévue. Comme indiqué précédemment, les études du Comité de Pôle sont en sommeil. Le projet de voies de garage ne paraît pas compatible avec ces documents.

Les schémas présentés, par exemple page 458, ne correspondent nullement aux documents approuvés. Le projet dit du « Silo » est construit depuis plusieurs années.

Les documents de la RATP ne sont donc pas d'actualité. Ils ne tiennent pas compte non plus de l'évolution du SDRIF-E dont l'enquête publique vient de se terminer.

14

PIECE D CHAPITRE 7 A 12

Pas de nouvelle remarque

EN GUISE DE CONCLUSION

En considérant que le tiroir de retournement d'Orsay peut être utilisé comme voie de garage, l'EPAC peut admettre la création des voies 6 et 8 mais est contre la création de la voie 10, potentiellement la plus créatrice de nuisances vis-à-vis des riverains et de problèmes structurants et environnementaux.

A Saint Rémy lès Chevreuse le 19 Mars 2024

Pour le Conseil d'administration

Le Président

Daniel CALINAUD



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

Annexes :

Dépliant RATP concertation Octobre 2021

Note blanche Juillet 2019



ENSEMBLE POUR UN AUTRE CŒUR DE VILLE

Projet de voies de garage en gare de Saint Rémy-lès-Chevreuse

17

Note blanche

Juillet 2019

Propositions

La phase 2 du projet de voies de garage de la RATP en gare de Saint Rémy-lès-Chevreuse prévoit :

- 3 voies de garage numérotées 6, 8 et 10
- Le prolongement de la voie 4T que la RATP veut utiliser en voie de garage la nuit et en voie de retournement pour permettre aux trains garés sur les voies 6, 8 et 10 d'être exploités en gare

Le prolongement de la voie 4T en tant que voie de garage de nuit peut être remplacé par le tiroir de retournement d'Orsay

La voie 10 peut être remplacée par la non suppression d'une voie de garage à Bourg la Reine

Les voies 6 et 8 peuvent alors être décalées vers l'ouest et raccourcies de 16 m (différence entre les rames « projetées » et les rames « commandées » identiques aux rames actuelles) tel qu'il apparait sur le plan de la page 4

Ainsi la voie 4 et le prolongement réalisé en phase 1 peut servir de voie de retournement pour les seules voies 6 et 8

Avantages de la proposition

- Le projet Pôle Gare d'ARTELIA est compatible avec cette solution
- Les risques hydrauliques dus aux murs de soutènement n'existent plus
- Economies substantielles sur le coût du projet
- Rapidité d'exécution donc disponibilité bien avant l'objectif de 2025
- Déblocage du conflit

