Alerte au Pôle « Paysages et Sites » de la DRIEE

Le 22 Novembre 2015, le Collectif alerte le *Chef de Pôle « Paysages et Sites »* de la *Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie* au sujet de l'Extension de la gare de St-Rémy-lès-Chevreuse dans le site inscrit de la Vallée de Chevreuse.

Nous souhaitons que la DRIEE analyse ce projet avec l'Inspecteur des Sites et l'ABF (Architecte des Bâtiments de France).

2015-11-22 Lettre à l'Inspecteur des Sites

la RATP ne semble pas avoir pris conscience que son projet se situe dans une vallée dont la qualité paysagère a justifié

qu'elle soit totalement classée et inscrite en 1973, ces protections visant à préserver l'ensemble du site comme une entité paysagère remarquable.

En dehors du fait que ces installations vont modifier significativement le paysage de ce site, elles risquent aussi, à cause des mouvements topographiques entraînés et des équipements techniques engagés, de défigurer le centre-ville de Saint-Rémy. Par ailleurs, ce projet engendrerait une augmentation significative des pollutions sonores et lumineuses avec ses impacts néfastes sur la biodiversité, les habitants, et leur cadre de vie.

De toute évidence, ce projet ne peut être engagé sans avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites. C'est la raison pour laquelle nous souhaiterions, avant tout commencement des travaux prévus début 2016, vous inviter à une présentation de ce projet en présence de l'inspecteur des sites et de l'architecte des bâtiments de France de notre département.

Nous demandons aussi que les autorisations légales requises pour ce type de projet en zone protégée soient effectuées avec une grande attention par les services concernés.

Alerte à l'Autorité Environnementale

Le Collectif a alerté le 20 novembre 2015 par courrier l'Autorité Environnementale (partie du [CGEDD](#)) sur le projet de réaménagement des infrastructures ferroviaires envisagées par le STIF et la RATP et l'absence à cette heure d'Étude d'Impacts du projet ni de garantie que l'ensemble des phases seront bien incluses. Le déroulement ressemble en effet à ce que la Cour de Justice Européenne qualifie de « saucissonnage ».

[2015-11-20 Lettre à l'Autorité Environnementale CGEDD](#)

La RATP a déposé auprès de vos services une demande au cas par cas en Novembre 2014, occultant la phase 1 et indiquant repousser la phase 3 à une date ultérieure.

Elle a retiré cette demande, après que vous l'ayez débouté de son recours dans le cadre d'aménagements similaires en gare de Robinson, pour lesquels vous avez exigé une étude d'impact pour l'ensemble du projet en application de l'article R122-5 du code de l'environnement

De toute évidence, ces différentes phases doivent faire l'objet d'une étude d'impact globale à l'instar de ce vous mentionniez dans votre Décision n°F—011-14-C-0101/n° CGEDD 10044-01 du 21/11/2014 :

«... que cette approche pourrait être interprétée, comme la commission et la Cour de Justice Européenne ont déjà pu le faire, comme du saucissonnage de ce projet d'ensemble, aux dépens d'une bonne prise en compte de l'ensemble de ses impacts... »

Et pourtant, la phase 1, validée par le conseil du STIF du 8/7/2015 et dont le début de travaux est planifié par la RATP début 2016, est sur le point d'être lancée indépendamment de la suite du projet.

...

C'est la raison pour laquelle nous tenions à vous alerter. Vous remerciant d'avance pour la prise en compte de ces éléments, et souhaitant vous rencontrer pour pouvoir vous exprimer plus précisément nos doléances.

MISE à JOUR de l'article : La réponse de l'Autorité Environnement du 3 décembre 2015 (cliquer sur le lien pour télécharger: [20151203-reponse-cgedd](#)) nous laisse malheureusement sans recours, tant qu'il n'y aura pas de saisie officielle du dossier par dépôt d'une demande par le porteur du projet (la RATP).

La vigilance reste donc absolument nécessaire pour que le code légal soit respecté et nous devons en parallèle chercher d'autres leviers pour faire prendre en compte nos positions.

Bref, le projet RATP en 2min 30

Nos amis du ['Petit Chevincourt'](#) expliquent le projet.

La gare RATP de St-Rémy-lès-Chevreuse - Mieux se Déplacer à Bicyclette

Mieux se Déplacer à Bicyclette

Source : [La gare RATP de St-Rémy-lès-Chevreuse - Mieux se Déplacer à](#)

Bicyclette

Pour améliorer le fonctionnement du RER, la RATP a un projet de trois phases sur la gare terminus de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

La première phase consiste en la mise aux normes de l'alimentation électrique. Cette phase a été votée et sera réalisée d'ici 2 ans

La deuxième phase consiste à construire des voies de garage supplémentaires pour les trains dans un projet pas bien défini mais qui supprime l'emplacement actuel des garages à vélos, très utilisés par les Chevrotins.

En parallèle, la mairie et le STIF mettent en place un pôle d'échange intermodal. MDB vallée de Chevreuse souhaite participer à la réflexion de l'aménagement de la gare.

Nous avons un besoin essentiel et très spécifiquement lié à la gare : un lieu de stationnement largement dimensionné et totalement sûr pour les vélos, en particulier pour des usagers de vélos à assistance électrique, fort utiles entre certains quartiers comme Beauplan et la gare.

et un besoin générique

dès le début des études, la circulation des vélos en provenance des différentes voies d'accès à la gare doit être bien réfléchi et discutée avec les usagers cyclistes

L'avis du Collectif sur le projet RATP

[Voir aussi [L'avis consolidé en réunion publique du 14-06-2016](#)]

La Phase 1 est :

- telle la charrue mise avant les bœufs !

La phase 1 est dépendante du futur plan de voies qui résultera de la phase 2

- fondée sur des sables mouvants !

Les aménagements reposent sur des hypothèses relevant de décisions non encore prises (futur matériel roulant, future offre de transport)

- Une preuve de saucissonnage afin de soustraire l'ensemble des aménagements à une étude d'impact

La Phase 2 est à revoir sur la base :

- D'une justification étayée du besoin de 10 nouvelles positions non commerciales à Saint-Rémy
- D'une prise en compte de la Charte du Parc de la Haute Vallée de Chevreuse
- Des résultats d'une analyse d'impacts globale restant à mener

Par exemple, le bruit n'est pas un sujet de préoccupation pour la RATP :

<http://polegaresaintremy.fr/cms1/wp-content/uploads/2017/09/garage-du-train-voie4-11-09-2017.m4v>

(Voir aussi les liens suivants : [SR Départ Train -côté Nord](#) et [SR Départ Train -côté Sud](#))

- Des risques de dépréciation immobilière sur les quartiers riverains
- Des conclusions de l'expertise de Rail Concept
- Des besoins identifiés dans le cadre du projet de pôle d'échange de la gare de Saint-Rémy
- Des décisions prises en 2016 concernant le futur matériel roulant et la future offre de transport
- Du contexte économique

La Phase 3, d'un coût estimé à 50 M€, est à abandonner définitivement !

La Phase 3 :

- N'a pas de sens pour une gare qui comprend déjà
 - trois quais d'embarquement / débarquement
 - une fréquence de passage plus faible que celle du métro parisien.
- Va à l'encontre de recommandations d'experts du ferroviaire pour ces situations d'utilisation des quais en alternance (Cf. recommandations de

l'École Polytechnique de Lausanne dans son [audit 2015](#) en page 49 §4.10)

- Occasionnerait un délai supplémentaire d'exploitation alors que la régularité au départ de Saint-Rémy s'est déjà améliorée cette année, grâce à des mesures simples et peu onéreuses (augmentation du nombre de trains en réserve, application d'un glissement de 1 au départ, i.e. c'est l'avant dernier train arrivé, et non le dernier, qui repart)
- nécessiterait de recasser les récents butoirs sécurisés situés en bout de voies,
- poserait le problème de croisement avec la RD 938 extrêmement fréquentée,
- se trouverait dans le périmètre du site historique du domaine de Coubertin.