

[L'Autorité Environnementale : un site à surveiller de très très près](#)

L'Autorité Environnementale (partie du CGEDD) interviendra officiellement dès « saisie » officielle du dossier. A ce moment, il sera important de lui transmettre tous les éléments pertinents à ce dossier.

Il faut donc surveiller ce site pour pouvoir réagir dès le dépôt d'un dossier par la RATP.

L'Autorité environnementale Les [saisines de l'AE](#)



[Les décisions au 'cas-par-cas'](#)

[Le-Parisien parle de la RATP](#)

[Article paru le 8-décembre 2015 dans « Le Parisien »](#)

Saint-Rémy-lès-Chevreuse : les élus contestent l'agrandissement de la gare RER

Laurent Mansart | 08 Déc. 2015, 19h00 | MAJ | 08 Déc. 2015, 20h08

Facebook | Twitter | G+ | RSS



Saint-Rémy-lès-Chevreuse, ce mardi. Les élus se sont réunis autour de la maire (DVD) Agathe Becker (au centre) afin de montrer leur désapprobation au projet d'agrandissement de la gare par la RATP. (LP/L. Mt.)

« Saint-Rémy dit non au projet RATP ». Dépliée pour la première fois ce mardi par une dizaine d'élus de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, dont le maire (DVD) Agathe Becker, la banderole sera tendue au-dessus de la route passant non loin de la mairie.

Article dans Le-Parisien sur
Saint-Rémy et la RATP

Le Parisien a publié un article sur la position de la municipalité de Saint-Rémy et le projet RATP actuel. L'avis de la RATP est aussi évoqué.

Des réactions se font déjà lire chez nos membres (voir notamment les remarques publiées par l'association '[Petit-Chevincourt](#)').

L'élément le plus étonnant est l'avis annoncé de la **RATP** qui « *...espère avec ces voies de garages...doubler le trafic en passant de 5 trains à 10 trains par heures* ».

Cela surprend le Collectif et nous fait craindre que les lecteurs du Parisien se méprennent sur ce projet et ses objectifs. **Nous souhaitons connaître l'origine de cette affirmation.**

Jusque là RATP n'a pas expliqué que ces voies serviraient à doubler la fréquence du trafic. Et dans ce cas, sur quel tronçon, comment, pourquoi, quelles alternatives envisagées ?

Bien au contraire, jusqu'à présent, la RATP nous a présenté un besoin de garer 10 Rames(*) supplémentaires à Saint-Rémy dont 8 partiront à **vide** jusqu'à Orsay.

Nulle part la proposition de doublement de fréquence entre Saint-Rémy et Orsay n'a été exprimée par la RATP ni par le STIF.

Pourquoi la doubler quand le trafic enregistré est l'un des plus faibles (en 2014 la fréquentation sur le RER B sur le tronçon Saint-Rémy - Palaiseau reste inférieure

à 4%)? Quelle perspective d'augmentation dans la zone inscrite du Parc Naturel dont la densification de population et l'urbanisation est forcément limitée?

Le problème semble situé en aval vers Paris, où la RATP a déjà du mal à tenir ses objectifs dans le tunnel du Châtelet.

Et pour cela, des trains à double étages permettraient de dé-saturer le réseau.

On parle d'un projet de plus de 100.000.000 Euros quand même !

(*) Les voies de garage accueillent des trains à double rame. 5 nouvelles voies pour 5 trains doubles et donc pour 10 rames supplémentaires.

Lettre ouverte du Collectif de décembre 2015

Lettre ouverte au futur Président de la Région Ile de France et du STIF

HALTE AUX PROJETS PHARAONIQUES DE LA RATP

EN GARE DE SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE

Le Collectif Pôle Gare Saint-Rémy, composé de 7 associations et de plus de 200 habitants de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, attire votre attention sur le projet de réaménagement des infrastructures ferroviaires envisagé par la RATP en gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse dans le cadre du Schéma Directeur RER B Sud.

Ce projet d'une centaine de millions d'euros au total, ne nous paraît absolument pas justifié sur le plan économique, et repose sur des hypothèses dont les

éléments et les décisions ne seront connues qu'en 2016 (projection en termes de fréquentation, évolution de l'offre de transport, choix du futur matériel roulant).

Vous rappelez-vous que la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est la porte d'entrée privilégiée du Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse ?

Savez-vous :

- que le projet se situe dans un site inscrit, bordé de 2 sites classés qui constituent la partie « Vallée de Chevreuse » de Saint-Rémy,
- que le projet se situe à quelques dizaines de mètres de deux ZNIEFF et des périmètres « monuments historiques » des Châteaux de Coubertin et de Vaughien,
- que des nappes phréatiques circulent sous les emprises ferroviaires ?

Et néanmoins, à ce stade, la RATP :

- n'a aucunement l'intention de réaliser une étude d'impact sur le projet, pas plus que sur l'ensemble des aménagements du RER B Sud envisagés dans le Schéma Directeur, étude pourtant réclamée par le CGEDD depuis plus d'un an,
- ne prévoit aucun dispositif pour réduire les nuisances sonores et visuelles des nouveaux aménagements et limiter l'impact sur l'espace urbain et le centre ville de la commune.

Le projet de la RATP présente de nombreuses incohérences qui vont entraîner un gaspillage financier conséquent, le tout sans améliorer efficacement le service aux usagers, puisque les nouvelles rames seront inaccessibles aux voyageurs et circuleront à vide, entre Orsay ou Massy et Saint-Rémy.

De plus, le stockage des rames à l'extrémité de ligne, située rappelons-le, à plus de 30 km de Paris, occasionnera nécessairement un allongement du délai de réacheminement des trains vers le tronçon central en cas de forte perturbation, délai d'autant plus dommageable que la ligne, empruntée par près d'un million de voyageurs par jour, est stratégique pour la région et ne peut souffrir d'interruption de service prolongée, sans mise en danger des voyageurs .

Par ailleurs, circulation à vide et procédures non optimisées vont à l'encontre des objectifs de performance recherchés dans le Schéma Directeur.

L'urgence du moment (cf. recommandations du Cercle des transports) est le renouvellement des rames avec une augmentation significative de la capacité d'accueil (rames à deux niveaux). L'enjeu sur la régularité (avec une diminution du nombre de malaises voyageurs) et sur l'économie de la région est colossal (plateau de Saclay à desservir et perspectives 2024 et 2025 à intégrer pour les éventuels JO et Exposition universelle à Paris)

Vouloir faire de Saint-Rémy une gare plus importante que celle de Roissy n'a aucun sens, quand on sait que la fréquentation du tronçon « Orsay / Saint-Rémy » est une des plus basses de la ligne, et n'a pas vocation à se développer .. Le projet de la RATP, d'un budget global de 100M€, ne répond tout simplement pas aux urgences nécessaires pour la ligne B du RER et nécessite d'être remis à plat, dans le respect de la réglementation en vigueur, de l'environnement et des besoins des usagers.

Le collectif pole Gare St Rémy

Décembre 2015

- [Le projet résumé en une image](#)
- [Sites d'information sur ce sujet](#)
- Événements majeurs : [passés](#) et [futurs](#)
- [Prochains rendez-vous du Collectif](#)