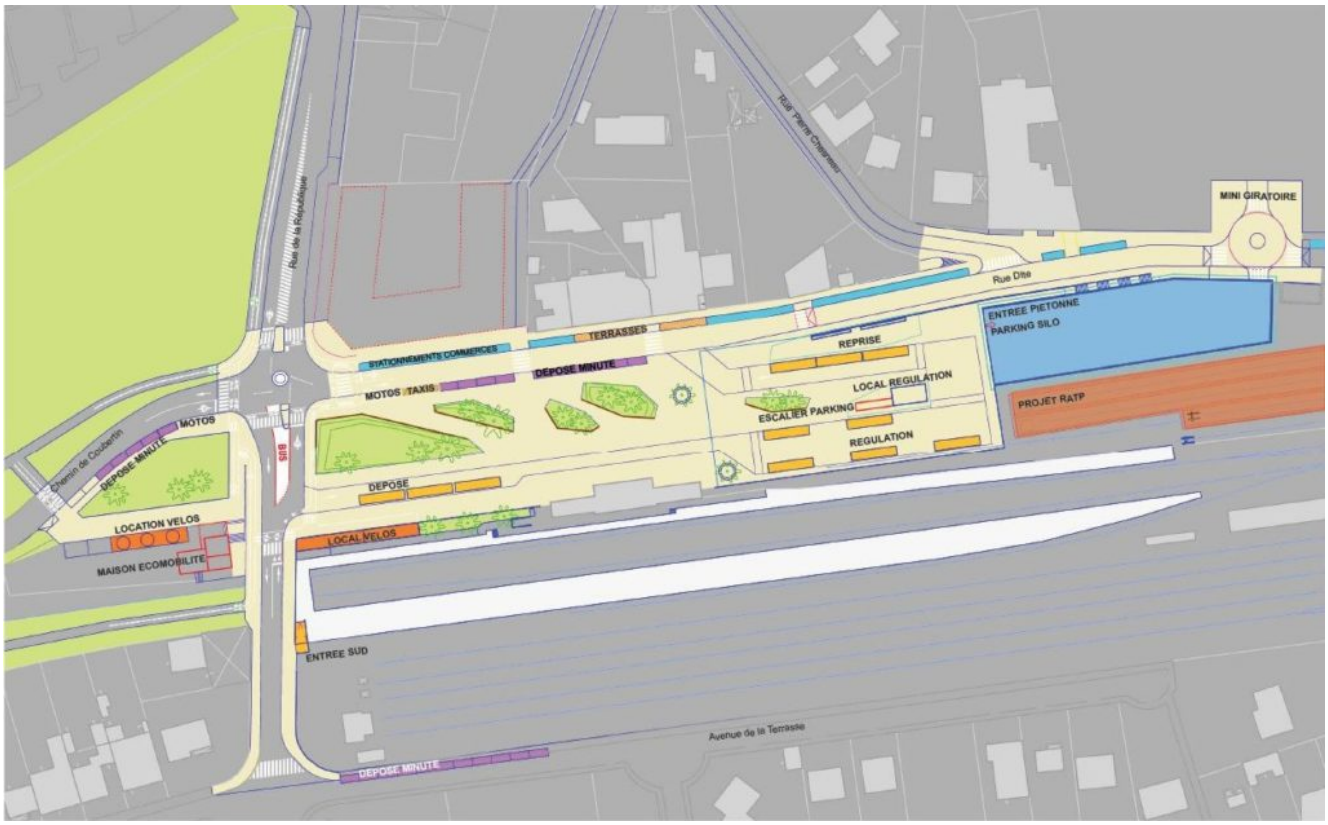
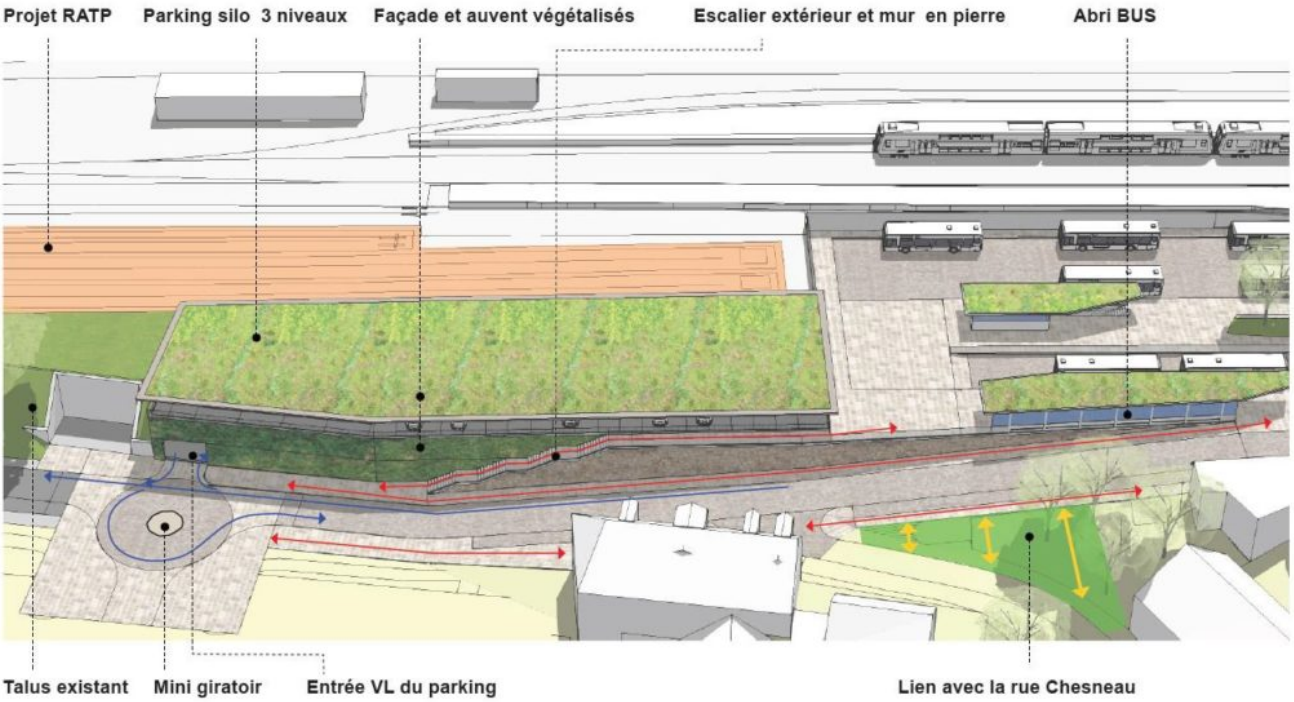
Comité de pôle : avis du collectif

Suite à nos sollicitations auprès d'IDFm, nous avons obtenu la reprise de l'étude du comité de pôle. L'objectif de cette étude est de mettre à jour l'étude Artélia de 2017.

Pour rappel, voici le schéma général de cette étude :



ainsi qu'un focus sur le parking :



Ces bases de travail on été rappelées lors d'une réunion de comité de pôle en mairie le 29/09/2022 en présence d'IDFm, la DDT78, le bureau d'études Artelia, de représentants de la commune dont M. le Maire et de représentants d'associations (Collectif pôle gare, Riverains RER B, COURB).

Nous avons exprimé le 12/10/2022 notre avis sur ces éléments : version PDF

Aménagement général

L'aménagement général (projet Artelia datant de 2016-17) ne traite aucun problème de sécurité de la zone du pôle gare, voire les accentue par rapport à la situation actuelle en ajoutant des croisements de circulations entre bus et piétons. Le projet proposé reste froid et non convivial. Les usagers restent dans une gare routière. Les aménagements paysagers sont plus que modestes.

A ce stade, rien ne prouve que ce projet, tant du point de vue urbanistique que commercial, paysager ou environnemental, est compatible avec la future OAP du front de gare, dont l'architecture n'est pas encore connue.

Il ne parait pas correspondre à l'évolution des besoins de mobilité (vélos, trottinettes, TAD, voitures autonomes, zones de recharge, etc) ni aux nouveaux besoins de cadre de vie avec des services de proximité (télétravailleurs, …) ou points d'étapes ou de repos arborés pour les randonneurs (crucial en période de canicule).

Plusieurs de ces points à améliorer ont déjà été signalés en 2018, lors de la dernière réunion de comité de pôle.

Circulation générale des bus

Les bus déposent leurs passagers à l'ouest de la gare et de ses entrées-sorties puis viennent se garer à l'est de celles-ci avec une reprise des passagers côté rue Ditte. De ce fait :

- On insécurise les déplacements piétons coupés par la circulation des bus, surtout devant la gare.

- On ne libère pas le parvis devant la gare pour le laisser entièrement aux piétons comme le suggérait d'ailleurs le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse dans un document d'étude de 2012 ci-dessous :

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

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

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

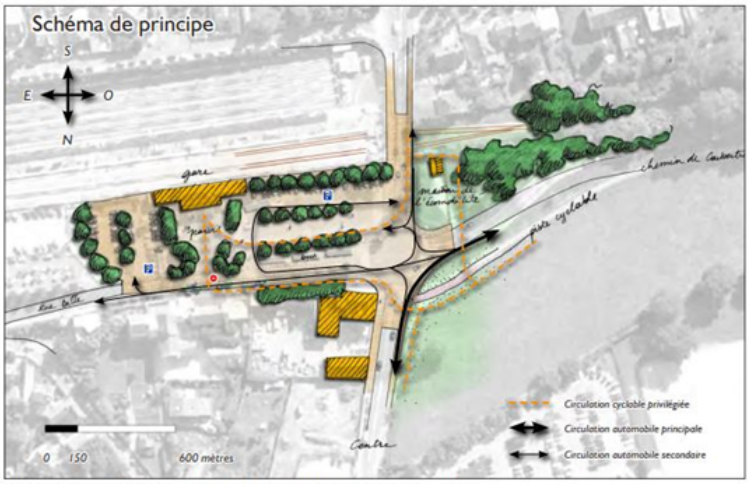
Etat actuel

La proposition de projet prévoit :

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

fig. 1

fig. 2



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

27

Extrait étude PNR 2012

La zone tampon des bus entre le carrefour et l'entrée route de Limours doit faire l'objet d'une étude de flux spécifique. Si plus de 1 bus s'engage dans la zone, le carrefour sera complètement congestionné. Actuellement, seule la rue de la République est bloquée, pas le carrefour.

Les bus sortant tous par la rue Ditte seront congestionnés devant le feu. Ce n'est pas le cas actuellement : les bus attendent au feu dans la zone de régulation.

Le flux des bus en direction de Limours est complexifiée. La future circulation imposera un passage par le carrefour pour faire ¾ de tour.

Parking semi enterré

Sachant que ce parking de 250 places remplacerait le parking zone bleue actuel (30 places), le parking payant (60 places) et le parking des agents de la RATP (20 places) soit environ 110 places, le solde de places réellement créées serait finalement de 140.

Si l'objectif de la municipalité est de réduire, voire faire disparaître, le parking du stade (120 places), **le bénéfice net du nombre de places créé serait de l'ordre de + 20 places** pour un investissement estimé à 8M€ en 2018, soit environ 400 000€/place supplémentaire et des travaux sur plusieurs années.

De plus ce sont tout de même 140 voitures supplémentaires qui matin et soir emprunteront la rue Ditte face à la gare dont la configuration actuelle ne permet pas une telle augmentation de trafic.

Les voitures sortant du parking ne pourront pas emprunter la rue Ditte à l'est de l'espace Jean Racine si celle-ci est en sens unique Est-Ouest. Elles seront donc obligées de prendre aussi la rue Ditte avec les bus en attente au feu ou la rue Chesneau.

Si le parking du stade est supprimé au profit du nouveau parking semi enterré, cela entrainera un déplacement du flux vers la gare et une congestion additionnelle ainsi qu' une augmentation de la dangerosité pour les piétons, cyclistes et trottinettes.

La suppression de ce parking fera disparaître les parkings de longue durée à coût réduit dans le centre-ville, également utilisés pour des usages autres que pour l'accès à la gare.

Le projet de parking est censé ne plus comporter qu'un niveau bas à -2m50 du niveau du parvis de la gare et un niveau supérieur. Nous ne comprenons pas de ce fait comment celui-ci peut être accessible à partir d'un futur rond point situé face à l'EJR puisque ce rond point est actuellement au niveau -5m00 environ.

hypothèses d'entrée si le niveau -2 disparaît

L'intégration de ce parking doit impérativement faire partie d'une étude d'impact environnementale globale couplée avec le projet de voies de garage 6/8/10.

Il est évidemment souhaitable que l'accès au parvis de la gare soit limité aux seuls véhicules transportant des PMR afin d'éviter les conflits entre le stationnement/l'opération des bus et taxis, le passage des piétons et liaisons douces et l'accès éventuel des véhicules privés. Nous pouvons noter que si la voie 10 n'était pas construite (demande des associations), les terrains « RATP » ainsi libérés **pourraient êtreaménagés à moindre coût pour la création d'une cinquantaine de places de parking aérien végétalisé** avec une sortie piétons directe vers l'EJR et le marché. Avec une conservation du parking du Stade, cela impacterait moins les circulations sur la rue Ditte. La végétalisation de ces places de surface permet de traiter l'aspect visuel.

Dépose minute

Des places de dépose minute sont indispensables :

- Route de Limours en direction des Molières, éventuellement rue de la Terrasse, en tenant compte de la refonte du croisement Route de Limours/Avenue Guy de Coubertin/Rue Henri Janin prévue par le Département,
- Chemin de Coubertin dans le sens vers Chevreuse,
- Rue Ditte plutôt côté nord puisque cette rue va devenir en sens unique entre le rond point de Vaugien et l'EJR et que, pour éviter que des véhicules empruntent la rue Chesneau, il vaut mieux que le minimum de véhicules tournent rue Ditte en venant des Molières.

Accès et gardiennage vélos

La circulation des vélos doit être prévue avec des mono pistes dans le sens de circulation des véhicules. Un enjeu majeur est de relier les pistes cyclables Est/ouest entre rue Ditte et le chemin de Coubertin. Dans le sens Nord/sud la circulation est aussi à définir.

L'emplacement et le dimensionnement du garage à vélo sécurisé est à revoir.

Autres moyens de transport

TAD, Voitures autonomes, bornes de recharges électriques sont à disposer dans le schéma.

Autres aménagements

Les associations réclament toujours la création d'un accès ouest aux quais dont la réalisation n'est pas dépendante des aménagements de la gare.

Il nous paraît important de redynamiser Saint-Rémy via ce quartier de la gare en :

- créant des espaces de convivialité, de détente ou d'attente, ombragés avec des bancs
- revégétalisant ces espaces pour un meilleur impact environnemental et paysager dans cette gare en entrée de la ville et du PNR
- prévoyant un dégagement de l'autre côté de la rue Ditte, pour accèder à de futurs emplacements de restauration avec terrasses,

Prévoir également :

– la signalétique pour le cheminement piétons,

– Un affichage clair des arrivées de RER, visible des chauffeurs de bus, et un

affichage des départs de bus,

– Des espaces dédiés pour des associations type AMAP, un espace d'information sur le PNR,

– un nouvel emplacement pour les casiers pick-up station qui génèrent des circulations de livreurs et de clients sur le parvis de la gare (parfois livreurs en contre sens des bus)

– Une zone plus discrète pour les poubelles (actuellement à côté de l'accès direct du quai 2 et du souterrain)

En conclusion,

Le constat est que le projet tel que présenté aggrave les problèmes de sécurité et de circulation dans le périmètre de la gare. Il priorise la circulation des bus et ne traite pas les autres moyens de transports ni les déplacements sécurisés des piétons. En termes de places de parking, le coût du parking souterrain semble démesuré en regard du petit nombre de places réellement crées. Enfin, la dissociation avec le projet de voies de garage occulte les impacts cumulés des deux projets notamment sur le plan hydraulique. D'évidence une étude d'impact environnementale globale est nécessaire.