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'Ecole 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.