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'intéruption 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