Mobilisation des Riverains de la gare de Saint-Rémy

Des riverains des quartiers de la gare actuelle se sont mobilisés contre les projets de la RATP.
Contre les nuisances visuelles et menaces pour le site que ces projets représentent, et contre l'aggravation des nuisances sonores déjà existantes.

Leur première action a été d'adresser un courrier aux instances officielles (Autorité Environnementale, Inspecteur des Sites, Députés, Parc , STIF, RATP, etc.), rappelant ainsi l'importance d'une prise en compte concrète des alertes faites.

En deuxième lieu, ils se sont organisés pour faire circuler une pétition et renforcer leur rassemblement.

Enfin, suite à cette mobilisation et à des contacts avec notre Collectif, nous accueillons désormais des représentants actifs des « Riverains »[(1)] au sein de notre « Comité de Pilotage ».

Nous soutenons cette mobilisation et nous nous réjouissons de l'arrivée de ces nouveaux acteurs dans notre Collectif qui, rappelons-le, veut rassembler largement les associations et individus, locaux mais aussi régionaux, qui ne se satisfont pas de ce projet.

En conclusion, nous relayons leur pétition et invitons en particulier les riverains encore isolés à se rapprocher d'eux.

- PETITION DES RIVERAINS 2016-11-30
- Message accompagnant la pétition 2016-11-30

---

(1) : Il faut noter que, contrairement aux autres quartiers, nous n'avions pas au Comité de Pilotage de représentants d'associations des quartiers directement riverains de la gare, à l'est de la route de Limours. Il semble que ce type d'association de quartier n'y existe pas (existence uniquement de « Syndicat » pour la gestion de voirie et/ou copropriété).

Lancement d'une « étude de Pôle » sur notre gare

La Mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse a lancé une étude pour le réaménagement des alentours de la gare de notre commune ; plus communément appelé **étude de pôle** ou **projet de pôle**.

Dans ce cadre, le bureau d'étude ARTELIA a été retenu pour accompagner cette étude ; et un comité de pôle a été constitué afin d'associer et d'échanger avec les multiples partenaires institutionnels qui sont concernés par ce projet.

Notre Collectif, comme d'autres Associations, a été invité le 15/06/2016 à contribuer à cette étude, invitation que nous avons relayée à nos membres.

Concernant le déroulement de cette étude, il est prévu que habitants et usagers de la gare soient associés à cette étude via les Associations dans sa partie définition :

- 1ère phase de diagnostic des dysfonctionnements, des enjeux et des potentialités
- 2ème phase de définition des scenarii d'aménagement et proposition du scénario optimal

Enfin, cette étude devrait se conclure en automne 2017 avec la remise par le bureau d'étude d'un **scénario de réaménagement** chiffré, organisé et planifié permettant aux parties prenantes de proposer la validation des budgets puis lancer les appels d'offres.

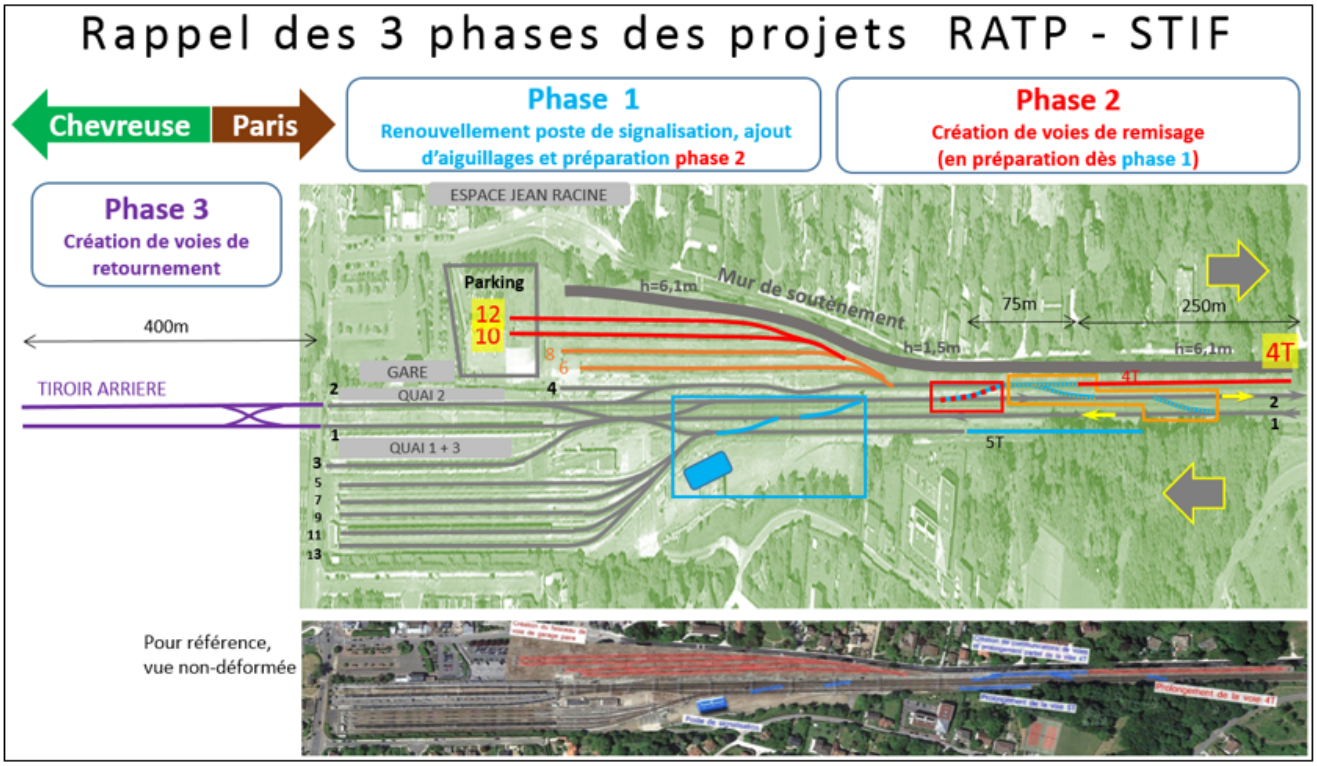
Rappelons que la position du Collectif est que les futurs travaux de la RATP (en particulier la phase 2) soient gelés en attendant les conclusions de cette étude.

Réunion Publique organisée par le Collectif – 14-juin-2016

Le Collectif a tenu sa réunion publique le 14-juin pour revenir sur l'historique des 18 derniers mois et les détails des projets de la RATP.



Cette réunion a été l'occasion de consolider l'avis sur ces projets comme suit:



- **Phase 1**
  - Accord pour le prolongement de la voie 5T, le renouvellement du poste de signalisation redimensionné au plus juste
  - Demande d'abandon de la prédisposition à la voie 4T
- **Phase 2**
  - Limiter l'ajout de nouvelles voies à 2 : voies 6 et 8
  - Refus des voies **10**, **12** et **4T** qui limitent les possibilités d'aménagement de la gare et engendrent des impacts environnementaux lourds sans bénéfices pour le tronçon Orsay-sud
  - Etudier le réaménagement du site de Massy comme préconisé dans le Schéma Directeur RERB-sud et en utilisant la réserve foncière de la SNCF occupée par la CEMEX
  - Geler les travaux en attendant les conclusions de l'étude de pôle pour le réaménagement des alentours de la gare qui vient juste de débuter
- **Phase 3** (tiroir de retournement 'arrière-gare', à l'ouest de la RD938)
  - Demande d'abandon définitif et officiel par le STIF de cette phase 3

Suite à cette réunion, le Collectif a proposé que ces positions soient débattues au prochain Conseil Municipal.

Notons enfin que la participation à cette réunion des Saint Rémois et des habitants des communes proches fut nombreuse (une centaine de personnes), montrant l'attention et la mobilisation des gens sur ce sujet.

Vous trouverez sous les liens suivants les présentations.

- Format PDF, sans animations : 20160614-RERB-Saint-Rémy-mp
- format Powerpoint avec animations : 20160614-RERB-Saint-Rémy-mr

---

Le Collectif remercie les associations membres, locales et régionales, et tous les membres individuels pour leur soutien,

et plus particulièrement les associations ci-dessous pour leur précieuse contribution à l'organisation de cette réunion :

- COURB (association des usagers du RERB)
- Ensemble pour un autre coeur de ville à Saint-Rémy
- Les Habitants de Beauséjour
- Mieux se déplacer à bicyclette
- Quartier du Petit Chevincourt
- UAP (Union des Amis du Parc Naturel Régional de Chevreuse)
- Vivre les Hauts de Saint-Rémy

Le Collectif remercie également tous les Experts qui nous ont permis de mieux comprendre ce projet, d'en identifier les impacts et les alternatives possibles aux parties les plus problématiques.

Le Collectif sollicite l'aide du Parc

Le Collectif sollicite l'aide du Parc Naturel Regional de la Haute Vallée de Chevreuse pour assurer la protection du parc.

> *A ce jour, la RATP travaille toujours pour installer 5 voies de garages supplémentaires sur la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, transformant de fait Saint-Rémy en grande annexe de la gare de stockage de Massy.*
> *Ce déport ne servira en rien les intérêts du Parc Naturel ni ceux du tronçon terminus de la ligne B (Orsay / Saint-Rémy), dont la vocation n'est pas de se développer à des niveaux similaires aux axes Massy / Paris ou Paris / Roissy.*
> *Cette opération est donc un non-sens et un mépris total de l'espace protégé qu'est le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, ne tenant nullement compte des besoins locaux et ne présentant que des inconvénients pour une région qui se bat pour rester un des rares poumons verts de l'Ile-de-France.*
> *Nous revenons donc vers vous pour solliciter votre soutien et surtout vos suggestions d'actions qui nous permettraient d'assurer la protection du parc.*

Lire le message : 2016-04-04 – Mail au PNR – sur Lettre 2016-036-21

Combien de voies de garages à Saint-Rémy ?

A ce jour, la RATP travaille toujours sur son projet d'implanter des voies de garage supplémentaires sur la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Au total le projet prévoit toujours au moins 5 nouvelles voies.
En effet, même dans des hypothèses réduites,…

- sans phase 3 derrière la route de Limours
- sans voie de garage n°12 amenant un énorme mur de soutènement
- mais avec la voie 4T de retournement allant jusqu'au n°49 de la rue Ditte (rond-point avec l'avenue de la Guiterie)
- et avec les nouvelles voies 4, 6, 8 et 10,

…ce projet impose toujours au moins 5 nouvelles voies, ce qui transformera de fait Saint-Rémy en grande annexe de la gare de stockage de Massy.

Ce déport ne servira en rien les intérêts du Parc Naturel, ni ceux du tronçon terminus de la ligne B (Saint-Rémy/Orsay), car à ce jour **le besoin présenté pour les voyageurs de ce tronçon n'est que d' 1 seul train supplémentaire**. Les 4 autres trains partiront de Saint-Rémy sans voyageur vers Paris pour commencer leur mission commerciale à Orsay.

Rien ne justifie de rajouter ces 5 nouvelles voies au détriment de l'espace protégé qu'est le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, l'un des rares poumons verts de l'Ile-de-France.
Rien ne montre que tout n'a pas été regardé sur les autres sites plus urbains, notamment Massy, même à moyen terme.

Le COLLECTIF s'en est exprimé dans le courrier ci-dessous à la

Municipalité, au STIF et à la RATP, en insistant sur un maximum de 2 voies supplémentaires (voies 6 et 8), ceci sous condition de démonstration du besoin.
Les 3 autres pourront toujours attendre la mise en place de solutions ailleurs, SI elles sont vraiment indispensables**.**

2016-03-21 CPGSR Lettre à MairieSRLC+STIF+RATP

Rapport de Contre-Expertise du projet

Le **rapport de contre-expertise** (Rapport Final de « **Rail-Concept**«) commandée par la Mairie est désormais publié sur le site de la municipalité (page sur le projet RATP).



Comme nous le supposions, les analystes ont souligné les incertitudes dans les hypothèses de départ pour les Phases 1 & 2, et démontré la contre-productivité de la Phase 3.

Finalement, les résultats de cette contre-expertise de Rail-Concept confirment nos premiers ressentis et proposent de nouvelles pistes d'optimisation. C'est donc pour nous un point positif et ce rapport est un élément important pour toute demande relative à ce projet.

De plus, les **Conclusions de la Mairie sur l'étude** sont aussi publiées sur le même site et nous en retenons notamment **les points plus bas**.

Le Collectif se réjouit de la position que la Municipalité y affiche, sachant qu'il est d'autant plus important de geler la phase 1 pour pouvoir y intégrer les besoins d'aménagement des abords de gare (Comité de pôle) et les propositions mentionnées par Rail Concept dans sa contre-expertise.

MAIS… l'incertitude demeure sur le gel de cette phase 1 dans les temps car il semble que seule une décision rapide de la nouvelle Présidente du STIF (Valérie Pécresse) puisse stopper la « machine » et permettre une remise à plat du projet.

En attendant cette prise de conscience et décision par le STIF, seul le refus par la Mairie des « Arrêtés de Voiries » semble envisageable pour bloquer et freiner cette « machine ». La « machine » a en effet prévu de démarrer les travaux de cette phase 1 au printemps 2016.

> *Extrait des **Conclusions de la Mairie sur l'étude** :*
>
> *Au vu de l'étude réalisée par RAIL-CONCEPT, il est urgent de poser les problèmes dans le bon ordre et objectivement :*
>
> *− déterminer quelle offre de transport est à développer pour couvrir quel besoin*
>
> *− décider si un éventuel renfort de cette offre doit être traité par une augmentation de la fréquence ou de la capacité de transport des rames, ce qui n'a pas du tout les mêmes conséquences : le gabarit des futurs matériels est déterminant pour les dimensions des quais et des voies ainsi que le positionnement des matériels de voies et de la signalisation*

– ne pas créer des infrastructures nouvelles dont la nécessité n'est pas avérée.

En d'autres termes, ***ne pas mettre la charrue avant les bœufs et ne pas placer ainsi les décideurs devant des faits accomplis !***

Concrètement, il faut :

*• **Geler les travaux de phase 1** qui empêcheraient de prendre en considération les recommandations d'optimisation de Rail Concept ou préempteraient le futur plan de voies à approuver en phase 2.*

*• **Remettre à plat le projet de phase 2** afin qu'il intègre à la fois les préconisations d'optimisation de Rail Concept, les résultats de l'étude concernant le renforcement de l'offre de transport et les décisions à prendre en 2016 sur le renouvellement du matériel roulant.*

*• **Définitivement abandonner la phase 3** et économiser ainsi 50 M€ tout en évitant les effets détestables sur l'environnement du tiroir de retournement.*

Le budget correspondant devrait être ré-alloué à des travaux directement profitables aux usagers de la gare.

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.

- 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 »



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 connaitre l'origine de cette affirmation**.

Jusque là RATP n'a pas expliqué que ces voies serviront 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, ou 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.

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 entrainés 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 rép**onse 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.