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'

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

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.