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

Bref, le projet RATP en 2min 30

Nos amis du 'Petit Chevincourt' expliquent le projet.

La gare RATP de St-Rémy-lès-Chevreuse – Mieux se Déplacer à Bicyclette

> *Mieux se Déplacer à Bicyclette*

Source : *La gare RATP de St-Rémy-lès-Chevreuse – Mieux se Déplacer à Bicyclette*

> *Pour améliorer le fonctionnement du RER, la RATP a un projet de trois phases sur la gare terminus de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.*
>
> *La première phase consiste en la mise aux normes de l'alimentation électrique. Cette phase a été votée et sera réalisée d'ici 2 ans*
>
> *La deuxième phase consiste à construire des voies de garage supplémentaires pour les trains dans un projet pas bien défini mais qui supprime l'emplacement actuel des garages à vélos, très utilisés par les Chevrotins.*

En parallèle, la mairie et le STIF mettent en place un pôle d'échange intermodal. MDB vallée de Chevreuse souhaite participer à la réflexion de l'aménagement de la gare.

Nous avons un besoin essentiel et très spécifiquement lié à la gare :
un lieu de stationnement largement dimensionné et totalement sûr pour les vélos, en particulier pour des usagers de vélos à assistance électrique, fort utiles entre certains quartiers comme Beauplan et la gare.

et un besoin générique
dès le début des études, la circulation des vélos en provenance des différentes voies d'accès à la gare doit être bien réfléchie et discutée avec les usagers cyclistes

---

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.