

### ATELIER D'ÉCHANGES AVEC LES ASSOCIATIONS

## COMPTE-RENDU DE L'ATELIER

### 1. Les participants à l'atelier

Cette réunion, organisée en salle du Conseil Municipal de la mairie, a été animée par le groupement en charge de l'étude : ARTELIA & Yuli ATANASSOV, appuyé par Maëlle Hodges, chargée de mission sur le pôle gare de Saint-Rémy, pour le compte de la ville.

Nom Organisme / Fonction	Nom	Adresse mail	N° de téléphone
ARTELIA / Chef de Projet	Nicolas OUDIN	<a href="mailto:nicolas.oudin@arteliagroup.com">nicolas.oudin@arteliagroup.com</a>	
ARTELIA / Chargé d'étude	David BEGAUD	<a href="mailto:david.begaud@arteliagroup.com">david.begaud@arteliagroup.com</a>	
Yuli ATANASSOV / Urbaniste & Paysagiste	Yuli ATANASSOV	<a href="mailto:yuli.atanassov@free.fr">yuli.atanassov@free.fr</a>	
Ville de Saint-Rémy / Chargée de projet	Maëlle Hodges	<a href="mailto:mhodes@ville-st-remy-chevreuse.fr">mhodes@ville-st-remy-chevreuse.fr</a>	01 30 47 05 16

14 Associations étaient représentées à cet atelier participatif :

Nom Association	Nom du Président(e) ou Représentant(e)	Adresse mail association	Nom du participant à l'atelier du 7/07
Association des Habitants du Rhodon (AHR)	Véronique MARRACCI	<a href="mailto:info.ahgr@gmail.com">info.ahgr@gmail.com</a>	Henri Lecailtel
Association des Habitants de Beauséjour (AHB)	François JULIEN	<a href="mailto:association.beausejour@laposte.net">association.beausejour@laposte.net</a>	Jean-Pierre Romeuf
Ensemble pour un autre cœur de ville (EPAC)	Daniel CALINAUD	<a href="mailto:contact.asso.epac@free.fr">contact.asso.epac@free.fr</a>	Daniel Calinaud
Vivre les Hauts de Saint-Rémy (VHSR)	Martine MICHEL	<a href="mailto:vhsr@bbox.fr">vhsr@bbox.fr</a>	Martine Michel
Conseil Syndical de la Guîèterie (CSG)	Marc MOUTON SMIT	<a href="mailto:mouton.smit@gmail.com">mouton.smit@gmail.com</a>	Benjamin Piton
Association Quartier du Petit Chevincourt (AQPC)	Valentin GUILMARD	<a href="mailto:petitchevincourt@gmail.com">petitchevincourt@gmail.com</a>	Frédérique Glorennec
Conseil Syndical de la Vallée du Rhodon (CSVR)	Alain BOSSU	<a href="mailto:alain.bd@free.fr">alain.bd@free.fr</a>	
Association Moc Souris (AMS)	François ROLLIN	<a href="mailto:francois.rol1@gmail.com">francois.rol1@gmail.com</a>	Francois Rollin
Association Butte à Monseigneur (ABM)	Michel POINOT	<a href="mailto:s.poinot@free.fr">s.poinot@free.fr</a>	Danielle Mouterde
Saint-Rémy Environnement (SRE)	Pierre CHOAY	<a href="mailto:asso.sre@laposte.net">asso.sre@laposte.net</a>	Dominique Ducout
Comité des Usagers du RER B (COURB)	M-H WITTERSHEIM	<a href="mailto:pres.courb@orange.fr">pres.courb@orange.fr</a>	M-H Wittersheim
Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB)	Dominique DUCOUT	<a href="mailto:ducoutd@yahoo.fr">ducoutd@yahoo.fr</a>	Dominique Ducout
Collectif Pôle Gare Saint-Rémy (C PGSR)	François LEBBE	<a href="mailto:francois.lebbe@gmail.com">francois.lebbe@gmail.com</a>	Yohan Petillon
Union des amis du Parc (UAPNR)	Catherine GIOBELLINA	<a href="mailto:catherine.giobellina@wanadoo.fr">catherine.giobellina@wanadoo.fr</a>	Catherine Giobellina
Association des Paralysés de France (APF)	Marysette MEMBRIVES	<a href="mailto:marysette.membrives@gmail.com">marysette.membrives@gmail.com</a>	Marysette Membrives
Association Valentin Haüy (AVH)	Pierre MOISE	<a href="mailto:pierre.moise78@gmail.com">pierre.moise78@gmail.com</a>	

### 1. Introduction et objectif de cet atelier

La Mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, en partenariat avec le STIF, a lancé une démarche de projet de pôle pour réaménager la gare de la commune et ses alentours. Dans ce cadre, un comité de pôle, constitué de l'ensemble des partenaires institutionnels concernés, a été monté et ce afin de valider conjointement et de manière consensuelle les différentes étapes du projet. Cette démarche a débuté par le lancement d'une étude de pôle qui vise à définir les aménagements futurs souhaités. Ainsi le groupement ARTELIA/Yuli ATANASSOV a été sélectionné pour nous accompagner sur cette étude préalable.

En outre, il est important pour la municipalité d'associer les usagers et Saint-Rémois à cette réflexion. Pour cela, la municipalité mettra en place des temps de concertation avec les habitants, usagers et associations. En complément de réunions publiques, des ateliers de travail seront organisés avec les associations Saint-Rémoises.

Un premier échange a eu lieu au cours d'un atelier qui s'est déroulé le 7 juillet 2016 entre le groupement en charge de l'étude, composé du bureau d'étude ARTELIA et du paysagiste et urbaniste Yuli ATANASSOV, et les différentes associations de Saint-Rémy concernées par le projet.

L'objectif de cet atelier était d'intégrer à la phase de diagnostic, les points de vue et les dysfonctionnements observés sur le pôle mais aussi les enjeux et les opportunités soulevés par les associations.

## **2. Présentation de l'étude**

Une rapide présentation de l'étude de pôle, de ces enjeux et de son déroulement est réalisée par ARTELIA pour introduire l'atelier (cf Présentation PPT jointe).

ARTELIA présente ensuite un retour synthétique sur les contributions des associations, qui ont été transmises en amont de l'atelier, réparties en quatre grands thèmes qui constitueront la trame de l'atelier :

- 1. Stationnement et rabattement en gare**
- 2. Gare routière : information, usages, confort...**
- 3. Accessibilité douces & accessibilité innovante**
- 4. Conflit d'usages autour de la gare**

## **3. Echanges**

### **3.1. Stationnement et rabattement en gare**

*AHB* : Vu la faible distance entre le quartier Beauséjour et la gare, ils indiquent qu'ils n'ont que peu d'intérêt pour le stationnement à proximité de la gare car ils y viennent à pied ou en vélo essentiellement.

Cet avis n'est pas partagé par les autres associations puisque certains quartiers sont beaucoup plus loin de la gare que Beauséjour.

Pour certain, le stationnement en lien avec la gare s'étend vers les quartiers résidentiels et les usagers en rabattement prennent la place des habitants des quartiers. Une association précise qu'il y a un mieux depuis la création des zones violettes pour les résidents, mais les contrôles de police ne sont pas assez fréquents pour endiguer le problème.

*ARTELIA* explique qu'il pourrait être pertinent de dissocier l'offre de stationnement de la gare, de celle des quartiers et du centre-ville. Même avec un développement des transports en communs (TC), il y aura toujours de nombreux rabattements sur la gare de Saint-Rémy ; il s'agit donc d'envisager des solutions adéquates, comme par exemple : la création d'un parking relais P+R, une tarification liée aux TC, une tarification spécifique pour les Saint-Rémois...

- Quel développement du stationnement ?

La volonté partagée par une majorité est de ne pas sacrifier du terrain pour davantage de stationnement :

- ✓ OK pour du stationnement sous-terrain / semi-enterré / en silo
- ✓ OK pour du stationnement à l'extérieur de SRLC + navettes

*UAPNR* : Il faut préserver et valoriser l'entrée de la vallée de la Chevreuse afin que la ville de Saint-Rémy ne devienne pas uniquement un parking pour la gare. Il faut donc trouver des solutions pour diminuer la place de la voiture, notamment la rendre moins présente autour de la gare, pour redonner la ville aux

habitants. Il faut donc **proposer des leviers aux habitants pour qu'ils puissent changer de mode de transport/d'accès à la gare.**

*COURB* : Nous avons une forte tentation à diminuer le stationnement mais, ceci ne peut se faire sans un service alternatif équivalent en termes de performance pour ne pas faire fuir les utilisateurs de la gare de Saint-Rémy.

Actions possibles sur les communes aux alentours ?

- ✓ Les bus sont pris dans les embouteillages et n'ont pas des fréquences très élevées ce qui n'incite pas à leur utilisation. > Envisager des sites propres ?
- ✓ Le covoiturage en revanche semble prometteur puisque on remarque de nombreux autostoppeurs dans les environs de Saint-Rémy, alors qu'aucun espace n'est prévu pour cet usage. > Créer des espaces d'attente pour les autostoppeurs ?

*ARTELIA* indique que l'étude de pôle est à mettre en parallèle avec l'étude centre-ville aujourd'hui en cours. Elle pourrait servir de levier pour peut-être avoir moins de place et aider le changement de pratique. Tout en restant vigilant à ce que les commerces est une offre de stationnement à proximité pour assurer leur viabilité. Rappelons tout de même qu'aujourd'hui il y a plus de 800 places dans un périmètre de 500 m autour de la gare (comprenant aussi le stationnement en centre-ville et sur voirie), ce qui est déjà important.

*ABM* : Peut-être pourrait-on créer des parkings sous les poches de stationnement existantes ? *ARTELIA* indique que construire du parking en sous-terrain coûte cher et qu'il est nécessaire d'avoir une réflexion globale sur l'offre de stationnement pour réfléchir à cette option.

- Impact du projet RATP et offre de stationnement

Attention à la diminution du nombre de place voiture du parking de la gare suite au projet d'extension des voies de garage de la RATP. *ARTELIA* assure que d'après les dernières informations disponibles et validées par la RATP, **seul le parking RATP sera impacté par le projet de voies de garage. → ARTELIA vérifiera néanmoins ses informations auprès de la RATP.**

*EPAC* : Un parking silo, de type P+R, pourrait permettre de supprimer des places en surface et redistribuer différemment l'offre de stationnement et de libérer du foncier comme par exemple au parking du stade.

D'autres associations indiquent qu'il pourrait être intéressant d'envisager la création d'un parking sous-terrain sous les rails des futures voies de garage de la RATP. *ARTELIA* précise qu'une telle construction est coûteuse mais que la question sera étudiée.

*COURB* : En cas de création d'un nouveau parking, il ne faut pas oublier qu'un traitement paysager de qualité peut le rendre acceptable voir agréable. L'exemple du parking de Chevreuse est donné.

- Dépose-minute :

Actuellement, il n'existe aucun dépose minute sur la gare. Il faut donc en créer un à minima sur le parvis, le plus proche possible du bâtiment voyageur (BV).

Un second dépose minute côté sud serait à étudier car aujourd'hui beaucoup de gens font leur dépose au niveau du carrefour avec l'avenue de Coubertin ce qui est dangereux car le trafic sur la route de Limours est important.

### 3.2. Gare routière : information, usages, confort...

ARTELIA informe que les bus représentent aujourd'hui le premier mode utilisé pour accéder à la gare, devant la voiture, d'où l'intérêt de réfléchir sur le fonctionnement de la gare routière.

Certaines associations considèrent que l'offre bus est trop faible pour être attractive et concurrentielle à la voiture (fréquence d'1h pour une majorité de ligne).

L'AMS considère que renforcer le réseau de bus n'est toujours pas une solution pour les quartiers avec un tissu urbain dispersé, notamment les quartiers au sud de la gare. Il pourrait être envisagé de créer une passerelle au-dessus des rails, ou de construire une dalle au-dessus de la gare pour y développer la gare routière ou d'autres services... ARTELIA précise que construire au-dessus d'une voie ferrée est difficile d'un point de vue structurel et très coûteux. De plus, cela aurait un impact visuel non négligeable sur le paysage de la vallée.

L'EPAC propose une réorganisation de la gare routière suivant une proposition faite dans la charte urbaine. → ARTELIA étudiera cette proposition intéressante.

Une autre solution est proposée : Aménager une grande boucle des bus avec une route supplémentaire entre rue de Ditte et rue de Paris, qui traverserait le parc de la Mairie. Cela permettrait un retournement facile des bus et un allègement du trafic bus sur le carrefour principal. D'autres associations et la ville déclarent que le site par lequel passerait cette route est un espace naturel inventorié en ZNIEFF (Zone d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) et que cet aménagement n'est pas réalisable.

- Préconisation à l'échelle du bassin de vie :

*MDB* : Il n'existe pas d'arrêt de bus (sauf scolaire) près du parking au niveau de la piscine de Chevreuse. Il faudrait préconiser une modification du réseau bus avec un service de navette par exemple.

### 3.3. Accessibilité douces & accessibilité innovante

Depuis le sud, il manque un accès direct aux quais de la gare RER. Un second accès aux quais au niveau de la grille d'accès RATP, le long de la route de Limours, est une opportunité à étudier car aujourd'hui les usagers venant du sud (très nombreux) sont obligés de faire un grand détour.

La majorité des associations témoignent de la mauvaise qualité des cheminements piétons rue Ditte et de nombreux problèmes d'accessibilité (PMR) à la gare.

Le développement du covoiturage est à encourager. Le covoiturage existe déjà mais aucun espace n'est réservé pour cet usage.

*MDB* demande une piste cyclable supplémentaire depuis le sud car un point noir est identifié au niveau du feu de la route de Limours où un goulot d'étranglement est localisé.

- Maison de l'écomobilité :

ARTELIA présente le projet de maison d'écomobilité et propose de mutualiser l'usage touristique vélos et celui des Saint-Rémois pour leurs déplacements de tous les jours.

Cela pourrait aussi inclure un stationnement vélo sécurisé du type Véligo, demandé par l'ensemble des associations.

### 3.4. Conflits d'usages autour de la gare

*AHB* : Le gare est en cul-de-sac ce qui génère des problèmes d'accès et concentre tous les flux sur le carrefour principal. Depuis le sud, l'accès est très problématique en heure de pointe puisqu'il arrive d'attendre 10 min pour faire 200m à cause de la congestion au carrefour principal.

Les habitants ont remarqué que le carrefour « République / Ditte » fonctionnait mieux lorsque les feux étaient en panne d'où leur proposition d'étudier un fonctionnement du carrefour sans feu. ARTELIA ne préconise pas la mise en place d'un rond-point mais étudiera un réaménagement du carrefour.

L'ensemble des associations ont pour souhait d'apaiser à la fois la circulation route de Limours et avenue de la République mais aussi sur la rue de Ditte.

Problèmes de visibilité en sortie des parkings de la gare.

Pour limiter les conflits d'usage, il faut dissocier les usages et notamment la dépose-minute et les bus. Ce qui est l'un des dysfonctionnements important aujourd'hui. En effet, l'espace d'accès au bus devant le bâtiment voyageur est utilisé comme dépose minute alors qu'il est censé être interdit aux voitures.

Le problème de la régulation des bus est soulevé puisque les bus font souvent leur régulation sur les passages piétons, faute d'espace dédié ; compliquant les déplacements piétons.

## 4. Synthèse

### 1. Stationnement et rabattement en gare

- ✓ Meilleure insertion urbaine des parkings ;
- ✓ Création d'un P+R pour modifier l'offre des autres parkings ;
- ✓ On peut difficilement diminuer le nombre total de places de parking ;
- ✓ Le covoiturage et l'auto-stop sont aujourd'hui bien développés même sans aménagement dédié. Il y a donc un levier important dans ce domaine ;
- ✓ Problème de la dépose qui se fait partout et notamment en gare routière, faute d'espace dédié. Il faut donc lui trouver une place.

### 2. Gare routière : information, usages, confort...

- ✓ Conflits d'usage importants entre bus et voitures au niveau de la gare routière, mais aussi sur la rue Ditté avec le stationnement bilatéral ;
- ✓ Le réaménagement de la gare routière semble indispensable. Il faut trouver un meilleur circuit de bus pour limiter les problèmes aux entrées/sorties ;
- ✓ Il faudra inclure un nombre de quais suffisant ;
- ✓ Ne pas éloigner la gare routière du bâtiment voyageur.
- ✓ L'information en gare/gare routière n'est pas suffisante.

### 3. Accessibilité douces & accessibilité innovante

- ✓ Les Saint-Rémois sont ouverts à d'autres modes malgré les pentes (exemple : vélos électriques) ;
- ✓ Le parvis gare devra être traité comme un espace public, l'espace est important si l'on réaménage l'ensemble d'où une bonne opportunité sur ce point ;
- ✓ Un nouvel accès depuis le sud serait très apprécié.

### 4. Conflit d'usages autour de la gare

- ✓ Conflits nombreux sur le « parvis » de la gare ;
- ✓ La traversée du parvis n'est pas sécurisée pour les piétons à cause des conflits avec les bus/voitures ;
- ✓ Conflits piétons/voiture importants rue de la République → à apaiser dans son ensemble.

On a la chance de pouvoir reconfigurer l'ensemble de l'espace de la gare. On doit respecter un enjeu de qualité des espaces, il faudrait par exemple deviner à la sortie des voies qu'on entre dans la vallée de la Chevreuse. L'impact visuel de la gare et des espaces autour est à traiter de manière paysagère.