



Adresse de correspondance :
François LEBBE
48, avenue Guy de Coubertin
78470 Saint-Rémy-lès-Chevreuse

Monsieur Nicolas HULOT
Ministre d'Etat
Ministre de la Transition écologique et
solidaire
Hôtel de Roquelaure
246 Boulevard Saint Germain
75007 Paris

Saint-Rémy-lès-Chevreuse, le 7 Juillet 2017

Objet : Schéma Directeur RER B Sud – Modernisation et extension de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse

Monsieur le Ministre d'Etat,

En Novembre 2015, le Collectif Pôle Gare Saint Rémy, composé de 7 associations et de près de 250 habitants de Saint Rémy lès Chevreuse avait alerté le CGEDD sur le projet de réaménagement des infrastructures ferroviaires envisagées par le STIF et la RATP en gare de Saint Rémy lès Chevreuse dans le cadre du Schéma Directeur de la ligne B du RER.

La phase 1 des travaux consistait en la création d'un nouveau poste d'aiguillage et la mise en place de plusieurs nouveaux aiguillages à l'intérieur du faisceau actuel.

La phase 2 comprenait la réalisation de 4 voies de garage supplémentaires (voies 6, 8, 10 et 12), ainsi que le prolongement de deux anciennes voies (4T et 5T).

La phase 3 du projet était la création d'un tiroir de retournement en arrière de la gare.

Ce projet, évalué à l'époque à plus d'une centaine de millions d'euros pour les 3 phases, ne nous paraissait absolument pas justifié sur le plan économique et technique et reposait sur des hypothèses dont les éléments et décisions ne devaient pas être connues avant 2016 (projection en termes de fréquentation, évolution de l'offre de transport, type de matériel roulant).

Le projet avait fait l'objet, dans le cadre d'une concertation a minima en Décembre 2014, d'une présentation publique tronquant les éléments majeurs sur l'environnement immédiat de la gare de Saint-Rémy (2 slides masqués) et ne prenait nullement en compte les attentes des usagers de cette gare terminus, pourtant

réitérées à plusieurs reprises auprès du STIF et de la RATP par la commune et les associations depuis des années.

Nous considérons alors que ce projet devait :

- intégrer les contraintes environnementales, culturelles et sociales des lieux concernés,
- s'inscrire dans une cohérence globale du Schéma Directeur et attendre de connaître, en 2016, le choix du futur matériel roulant (nouvelles rames à deux niveaux ou rames de 224m de longueur au lieu de 200m) ainsi que les besoins réels liés à la future offre de transport, notamment avec l'aménagement du plateau de Saclay,
- intégrer les besoins des usagers fréquentant la gare de Saint-Rémy, notamment en matière de réaménagement des abords de la gare,

et de ce fait nous considérons qu'une étude d'impact devait être réalisée pour l'ensemble des 3 phases, celles-ci étant liées entre elles contrairement aux affirmations répétées de la RATP.

La commune de Saint Rémy lès Chevreuse, devant ces incohérences et la mauvaise volonté de la RATP en charge des études à répondre à ces questions, lançait d'ailleurs en parallèle, à l'instigation du Collectif, une contre expertise en septembre 2015 pour évaluer la pertinence de ces projets.

Le bureau d'études RAIL-CONCEPT, chargé de cette contre expertise, a rendu son travail fin 2015. Il a mis en exergue les incohérences du projet, démontré l'inutilité de la phase 3 et proposé des solutions alternatives, notamment en gare de Massy comme il était prévu d'ailleurs dans le schéma directeur.

La municipalité a mis en place par ailleurs, sur proposition du STIF, la constitution d'un comité de pôle en Mai 2016 dont les conclusions techniques (réorganisation des circulations piétons, véhicules, cyclistes / stationnements autour de la gare / création éventuel d'un parking semi enterré sous les futures voies de garage envisagées en phase 2) ne seront pas connues avant le deuxième semestre 2017.

Depuis notre alerte fin 2015, malgré de nombreuses réunions de travail entre la commune, le Collectif, la RATP et le STIF de l'automne 2015 au printemps 2016, aucune amélioration acceptable du projet n'a pu être obtenue et la RATP a engagé les travaux de la phase 1 à l'été 2016, sans étude d'impact sur le projet dans sa globalité comme nous le demandions et mettant les habitants devant le fait accompli.

« Pour calmer les esprits », la RATP et le STIF ont accepté la demande de la mairie d'organiser une nouvelle réunion publique qui s'est tenue le 13 Septembre 2016.

Au cours de celle-ci, on nous annoncé la non réalisation de la phase 3, sans pourtant abandonner ce projet à moyen terme, la RATP refusant de céder à la commune pour le franc symbolique les terrains qui lui appartiennent, et l'abandon de la voie de garage 12. On nous a également présenté des aménagements paysagers le long de la prolongation de la voie 4T en vue de séduire l'assistance ce qui n'a pas été le cas, chacun constatant les inexactitudes de la présentation : coupes dans les zones les

plus favorables, non dimensionnement des structures, absence des trains garés sur les coupes pour en minimiser l'impact, ...

A la suite de notre courrier de Novembre 2015, le CGEDD nous avait rappelé que l'Autorité Environnementale n'était pas encore saisie de ce dossier mais qu'une fois cela fait, il serait intéressé par tous les éléments existants.

Une étude d'impact a finalement été soumise le 04/10/2016 au CGEDD portant uniquement sur la phase 2 des travaux.

Notre Collectif a rencontré alors l'Autorité environnementale afin de lui faire prendre conscience, s'il en était besoin, que:

- La commune de Saint Rémy lès Chevreuse se situe dans le Parc Régional de la Haute Vallée d Chevreuse,
- Le projet est situé à quelques dizaines de mètres de deux zones ZNIEFF,
- Le projet se situe à quelques dizaines de mètres de deux sites classés : le château de COUBERTIN et le domaine de VAUGHIEN,
- Des nappes phréatiques circulent sous les emprises ferroviaires et pourraient être « coupées » par les murs de soutènement et les fondations des nouvelles voies de garage,
- Aucune disposition n'est prévue par la RATP pour traiter les nuisances sonores et visuelles, non seulement des nouveaux aménagements mais aussi des aménagements actuels. De fait, les riverains ont constaté depuis plusieurs années une dégradation significative des nuisances sonores et visuelles (la RATP refuse par exemple de mettre en place des dispositifs antivibratils au niveau des aiguillages alors que la gare se situe en plein centre-ville),
- Des solutions alternatives existent notamment en gare de Massy avec l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris, la création du Tram Train Massy-Evry, le déploiement à l'horizon 2025 de nouvelles rames à deux étages pour le RER B et la nécessité de revoir tous les aménagements de maintenance du matériel mais la RATP refuse d'examiner ces solutions voulant régler, d'après elle, des problèmes de stationnement de rames à court terme, quitte à abandonner dans moins de dix ans les nouvelles voies de garage de Saint Rémy !

L'Autorité Environnementale a remis son rapport, très critique vis-à-vis du projet, fin Décembre 2016. On y lit notamment :

« Les motivations des choix présentés restent néanmoins lacunaires, et l'absence de vision globale ne permet pas d'apprécier la pertinence des choix retenus pour les projets de Robinson et de Saint Rémy et si des solutions alternatives pouvaient être étudiées sur d'autres sites »

« L'Ae recommande de fournir, pour chacun des dossiers de Saint-Rémy et de Robinson, tous les éléments complémentaires issus de la consolidation du SDLB Sud nécessaires à la connaissance et à la compréhension des choix opérés, concernant notamment :

- les modalités prévues par le SDLB consolidé pour augmenter l'offre aux voyageurs,
- les résultats des études d'optimisation des positions de garage, les motivations des alternatives non retenues, et l'utilisation future des sites correspondants,
- l'historique récent de l'évolution du trafic de trains sur la ligne »

Bien que la RATP n'ait pas répondu à ces demandes, la deuxième phase du projet a été actée lors du Conseil d'administration du STIF du 22 Mars dernier. Elle devrait démarrer en 2019.

Lors d'une visite des travaux en cours organisée par la RATP le 17 Mars 2017, les associations invitées ont demandé que leur soient transmis la déclaration de travaux qui aurait dû être faite auprès des Services de la Préfecture des Yvelines au printemps 2016 ainsi que l'avis concomitant de l'Architecte des Bâtiments de France.

La RATP nous a répondu que ces documents n'existaient pas car elle n'avait aucune autorisation à demander pour de tels travaux.

Or le site de la Vallée de Chevreuse est classé au titre de l'article L341-2 du Code de l'Environnement (Décret 07/07/80). Donc les aménagements prévus par la RATP sont soumis à une autorisation préalable que la Préfecture aurait dû délivrer, à la demande de la RATP, au minimum 4 mois avant le début des travaux, après avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), complété si nécessaire par un avis de la Commission Départementale de la Nature et des Paysages (CDNPS) selon les articles Art R341-10 et R341-11 du Code de l'Environnement.

Ainsi donc :

- La RATP ne respecte pas le Code de l'Environnement,
- Le projet n'a pas l'aval de l'Autorité environnementale,
- Il est réalisé pour des raisons de temporalité, les surfaces attribuées pour des voies de garage sur la zone de la gare de Massy dans le schéma directeur étant monopolisées par une base travaux de la ligne 18 du Grand Paris jusqu'en 2023,
- Il n'est pas justifié et n'apporterait que des dégâts environnementaux préjudiciables à la commune de Saint Rémy lès Chevreuse, porte d'entrée du Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse, en devenant une « annexe industrielle » de la gare de Massy,
- Il ne peut être en concordance avec les études du Comité de Pôle de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse qui sont en cours, ni sur le plan technique, ni sur le plan de la temporalité.

De ce fait, nous vous demandons :

- De faire suspendre les travaux engagés,
- Qu'une étude globale du site de Massy, prenant en compte tous les systèmes de transports et de déplacements prévus, à court et moyen terme, soit

réalisée, intégrant, comme il était prévu au Schéma Directeur, les voies de garage sur la zone dite « CEMEX »,

- Qu'ensuite seulement, le projet de Saint-Rémy-lès-Chevreuse soit remis à plat.

Nous restons à la disposition de vos services pour expliquer si nécessaire notre position et, dans l'attente de votre réponse, vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre d'Etat, l'expression de notre haute considération.

Association Collectif Pôle Gare Saint Rémy



François LEBBE
Président

Copie : Mme Elisabeth BORNE
Ministre des Transports