

La lettre du

Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans la Boucle de Montesson

**Supplément
à la Lettre du
CADEB
juin 2008**

Sommaire

Le plan local de
déplacements
Page 2

La certification des
lignes de bus
Page 3

La tangentielle Nord
est d'utilité publique
Page 4

Le RER A fait
l'actualité
Page 5

Eco-conduite et
sécurité routière
Page 6

2008: les transports au premier plan de l'actualité

Les associations d'environnement tiraient de longue date la sonnette d'alarme sur ce dossier, en mettant en avant l'atteinte à l'environnement provoqué par un recours excessif aux déplacements automobiles et la nécessité d'anticiper la fin du pétrole bon marché. Elles préconisaient de développer les transports en commun et les circulations douces pour satisfaire les besoins de déplacements des populations franciliennes, dans une perspective durable.

C'est pourquoi, après avoir adhéré à Ile de France Environnement et Yvelines Environnement, notre collectif a décidé l'an dernier de rejoindre l'Association des Usagers des Transports (AUT) pour inscrire dans un cadre plus large son action dans le domaine des transports (voir Lettre N°13).

Cette adhésion nous est utile en 2008. En effet, le CADEB est confronté à plusieurs dossiers d'importance. En voici les principaux :

- La suppression de la liaison SNCF avec Paris Saint-Lazare: il s'agit d'une réduction de l'offre, aux heures creuses de semaine, qui complique le recours aux transports en commun. Le CADEB demande la fin de cette « expérimentation » et le rétablissement de la liaison directe avec la gare parisienne.
- Les dysfonctionnements du RER A : c'est le dossier qui a été le plus médiatisé. Notre Collectif s'est associé à l'action de l'AUT, et au recueil de signatures.
- La tangentielle Nord : les travaux sont prêts à être engagés mais le financement reste partiel.

Dans la Boucle elle-même, deux dossiers nous occupent :

- L'élaboration du Plan local de déplacements de la Boucle, avec un ambitieux programme d'actions concrètes.
- La qualité de service des lignes de bus dans la Boucle.

Pour faire avancer ces dossiers, nous relevons avec satisfaction la mobilisation des associations locales pour participer aux différentes actions et la sensibilité à ces questions des usagers de la Boucle, qui ont signé en nombre les pétitions proposées. C'est de bonne augure pour l'avenir.

Le Bureau du CADEB

Le Plan Local de Déplacement (PLD)

Par décision du 8 mars 2006, la Communauté de Communes de la Boucle de Seine (CCBS) a décidé de se doter d'un Plan Local de Déplacements (PLD) sur son territoire de compétence. Le CADEB et Réseau Vélo 78 participent aux instances de concertation sur ce dossier. L'élaboration du PLD se déroule en plusieurs phases. La première est terminée: il s'agissait de dresser l'état des lieux, de définir les enjeux et les objectifs. En voici l'essentiel.

Cinq enjeux + un enjeu transversal

Enjeu 1 : Offrir une vraie place aux modes doux et aux transports collectifs, et toujours concevoir les déplacements en terme d'intermodalité

(l'intermodalité consiste à pouvoir utiliser successivement plusieurs moyens de transport pour se déplacer d'un point à un autre)

Enjeu 2 : Diminuer la pollution de l'air et le bruit pour préserver la santé et la qualité de vie offerte par la Boucle.

Enjeu 3 : Utiliser le Stationnement comme outil privilégiant les modes alternatifs à la voiture.

Enjeu 4 : Rendre les déplacements équitables: assurer les déplacements de toute la population dans toute l'agglomération.

(Le développement équitable et solidaire des déplacements consiste à réduire les inégalités géographiques d'accès aux services de transport et à l'espace urbain tout en aménageant l'espace en faveur des déplacements des personnes à mobilité réduite).

Enjeu 5 : Améliorer la sécurité des déplacements: agir sur les aménagements et sur les comportements.

Enjeu Transversal : Consolider l'identité communautaire de la Boucle

(Il s'agit de faire émerger des réflexes communautaires positifs et ainsi rechercher en permanence l'intérêt commun. Cependant, il est important de respecter l'identité de

chacune des sept communes dont l'histoire et les caractères sont uniques.)

Les objectifs du plan local de déplacements :

- définir une politique de déplacement dans la Boucle ;
- aborder des thèmes majeurs pour l'organisation des transports dans la Boucle :

– Amélioration des conditions d'entrée et de sortie de la Boucle,

– Amélioration de la desserte locale et définition de la voirie d'intérêt communautaire qui sera gérée par la CCBS

– Renforcement du réseau local de transports en

commun,

– Première analyse concernant la création d'une gare routière desservant l'A 14,

– Amélioration et développement de circulations douces,

– Organisation d'une politique globale de stationnement au sein de la CCBS.

- démontrer aux différents acteurs que le tout automobile peut-être enrayeré par un plan d'action cohérent qui permette de réduire les nuisances de circulation,

- obtenir des subventions pour la réalisation des actions contenues dans le Plan Local de Déplacements,

- favoriser l'interconnexion des différents réseaux de transport.

(source: site Internet de Carrières sur Seine).

La suite du processus

Après l'état des lieux et la définition des enjeux, la phase suivante

va consister à élaborer des « fiches- actions » destinées à permettre la mise en oeuvre des objectifs du PLD. Ces fiches seront accompagnées d'un échéancier et d'un plan de financement.

Ces documents constitueront le Plan Local de Déplacements de la CCBS qui sera approuvé à la fin de l'année 2008 à l'issue d'une enquête publique qui se déroulera sur l'ensemble du territoire de la CCBS.

La position du CADEB

Le CADEB est très satisfait d'être associé à ce dossier et ceci dès le stade des études; en effet, à ce jour seul l'état des lieux a été validé par la CCBS, donc toutes les options restent encore ouvertes. Ce dossier mis en veille pendant la période électorale est réactivé avec les nouvelles équipes municipales.

Le CADEB considère le projet de PLD comme un bon document de travail qui tient compte de tous les besoins à satisfaire en matière de déplacements. C'est un projet prometteur, qui part dans une bonne direction, avec l'accent mis sur la priorité à accorder aux modes doux et aux transports en commun.

Bien évidemment, nous avons déjà formulé quelques remarques dont certaines ont été prises en compte.

Nous attendons beaucoup des fiches-actions qui seront la traduction concrète des objectifs du PLD, sur lesquelles nous souhaitons nous prononcer avant l'enquête publique, pour enrichir encore le projet.

*Gérard Moulin, secrétaire
Alex Ballot, vice président
Représentants du CADEB pour le PLD*



Un comité tripartite pour certifier les lignes de bus dans la Boucle

Veolia Transport gère de nombreuses lignes de bus dans la Boucle de Montesson. Après la signature d'un nouveau contrat avec le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) et la Communauté de Communes de la Boucle de Seine (CCBS), cette société recherchait des partenaires avec l'objectif d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers. Le CADEB a répondu présent !

Veolia Transport vient de signer en 2007 un nouveau contrat d'exploitation avec la CCBS d'une durée de 10 ans qui inclut une participation financière et des normes qualité à respecter telles que la norme NF Services. A cela, comme pour tous les autres transporteurs privés de la région Ile de France, se rajoute un nouveau contrat STIF, lui aussi sur 10 ans qui inclut 2 étapes.

La première dure 4 ans : elle maintient la rémunération des lignes en fonction de la fréquentation.

La seconde étape dure 6 ans et prévoit une rémunération en fonction des moyens mis en œuvre.

Les deux étapes introduisent de nouvelles dispositions destinées à inciter les entreprises à mieux satisfaire les clients.

Elles concernent :

- la non réalisation de l'offre
- les engagements qualité

Des critères qualitatifs

L'objectif de la certification NF Service est d'améliorer la qualité de service selon 26 critères clairement définis. (engagements de service).

A ce jour seule la ligne 3 (*) est certifiée NF sur les 11 lignes en service, mais les critères sont appliqués sur tout le réseau.



La qualité des transports

Le 20 février 2008, à la demande de Veolia Transport exprimée auprès de l'AUT (Association des Usagers du Transport), deux représentants du CADEB se sont rendus à une réunion ayant pour objet d'aborder le problème de la qualité des transports dans la Boucle.

Le CADEB est associé à la démarche

A la suite de cette rencontre, le CADEB a répondu favorablement à la demande formulée par Veolia Transport d'être associé à la démarche de certification NF, et au suivi.

Notre collectif, de par ses missions, et son périmètre d'action, est en mesure de répondre à cette demande.

Ces rencontres et ces échanges mutuels sur l'utilisation des transports en commun dans la Boucle de Seine, doivent permettre de faire évoluer la qualité des prestations pour les usagers.

*Gérard Moulin, secrétaire
Alex Ballot, vice président
Représentants du CADEB au
comité tripartite*

() Au départ de la gare de Houilles, la ligne 3 dessert, soit la gare RER de Chatou, soit celle du Vésinet - Le Pecq.*

Veolia Transport Montesson la Boucle

- Plus de 4,375 millions de voyageurs transportés chaque année
- 16 communes desservies (150 000 habitants)
- 16 lignes régulières, urbaines et interurbaines.
- 260 points d'arrêts
- Plus de 1,685 millions de km effectués chaque année
- 88 véhicules: 49 autocars et 39 autobus
- 105 conducteurs

La tangentielle Nord est d'utilité publique

Le décret déclarant d'utilité publique la Tangentielle Nord a été publié le 29 mai au Journal Officiel. Le CADEB se félicite de cette avancée dans le dossier tout en étant attentif à la protection des riverains.

La déclaration d'utilité publique permet de lancer les acquisitions foncières et de commencer les travaux dès 2009, pour mettre progressivement en service la Tangentielle à partir de 2014, avec une première phase d'Épinay-sur-Seine au Bourget. L'ouverture sur l'intégralité du parcours est envisagée à l'horizon 2017.

La nouvelle ligne ferroviaire en rocade reliera Sartrouville (Yvelines) à Noisy-le-Sec (Seine Saint-Denis). Longue de 28 km, elle traversera trois départements, la Seine Saint-Denis, le Val d'Oise et les Yvelines. Elle desservira 14 gares, dont 6 nouvelles et 8 qui seront réaménagées pour assurer des correspondances avec les lignes existantes. A Sartrouville, une nouvelle gare sera créée sur le Plateau, près du Théâtre et la gare RER en centre ville sera réaménagée pour devenir le terminus ouest de la nouvelle infrastructure.

Des déplacements facilités

La Tangentielle sera en correspondance avec les 5 lignes de RER, les trains SNCF de Paris-Nord et de Paris Saint-Lazare, ainsi que de plusieurs lignes de tramway. Grâce à ce nouveau maillage du réseau, il deviendra beaucoup plus facile de se déplacer au sein de la banlieue nord, et de l'est à l'ouest de l'agglomération sans devoir passer par Paris.

Deux voies nouvelles exclusivement dédiées au transport des voyageurs seront construites le long des voies existantes de la ligne de "Grande Ceinture" actuellement utilisées pour le fret, ce qui permettra un service de haute qualité en terme de fréquence et de régularité. Les trains, qui passeront toutes les 5 minutes aux heures de pointe (toutes les 10



minutes aux heures creuses), circuleront de 5 heures à minuit. Le trajet entre Sartrouville et Noisy-le-Sec ne demandera que 35 minutes. Le trafic est estimé à plus de 150 000 voyageurs par jour.

Moins de bruit, plus de sécurité

L'opération Tangentielle Nord permettra d'accroître la sécurité aux abords de la Grande Ceinture par la suppression des 14 passages à niveau existants (dont deux à Sartrouville).

De plus, l'environnement des riverains se trouvera amélioré grâce à la construction de 13 kilomètres d'écrans anti-bruit (dont plus de 2 km à Houilles et Sartrouville).

Un financement partiel

Le financement de la Tangentielle Nord sera assuré par la Région Ile-de-France, l'Etat, les conseils généraux et Réseau ferré de France (RFF). Les travaux d'infrastructure sont estimés à environ 1 milliard d'euros et le matériel roulant à environ 160 millions d'euros (aux conditions économiques de janvier 2007).

Les travaux concernant la première phase, entre Épinay-sur-Seine et le Bourget, bénéficient d'un engagement prévisionnel de 299 M€ inscrit au contrat de projet

Etat-Région 2007-2013 (Région Ile-de-France : 201 M€, Etat : 98 M€). RFF est maître d'ouvrage pour les infrastructures ferroviaires (voies, ponts, signalisation, alimentation électrique, télécommunications, quais des futures gares...). La SNCF est maître d'ouvrage pour les bâtiments des gares et le matériel roulant (38 rames, dont 12 pour la 1ère phase).

La position du CADEB

Le CADEB est favorable à la réalisation de cette infrastructure, mais demande :

- Une meilleure protection phonique pour les riverains à Houilles et Sartrouville, en affinant l'étude acoustique.
- La vérification que toutes les expropriations prévues sont bien nécessaires à la réalisation du projet.
- Un financement en temps utile de la phase 2 des travaux, permettant la mise en service à Sartrouville en 2017.
- La poursuite de la concertation avec les associations et les riverains au fur et à mesure de l'avancement des études de détail et des travaux eux-mêmes.

Jean-Claude Parisot
Secrétaire général du CADEB

Le RER A fait l'actualité

les usagers se manifestent

La pétition de l'AUT, co-signée par le CADEB, a recueilli près de 12.000 signatures. En voici le texte intégral.

La ligne A du RER transporte désormais 1,1 million de voyageurs par jour.

Malgré la création de la ligne 14 du métro et de la ligne E du RER, la fréquentation de la ligne A a augmenté de 26% sur les 10 dernières années (pour la partie RATP) et tout porte à croire que la tendance va se poursuivre. Surcharge, portes bloquées, voyageurs malades, retards en cascade, la situation se dégrade de plus en plus sur la ligne A qui était l'une des plus régulières auparavant.

Face à cette situation, la RATP a enfin annoncé début avril des mesures pour améliorer l'exploitation à court terme. Mais cela ne sera pas suffisant pour répondre aux besoins.

Aujourd'hui les rames à 2 niveaux ne représentent que 25 % du parc alors que leur capacité unitaire est supérieure de 38 % aux rames à un seul niveau les plus anciennes.

C'est pourquoi :
Nous demandons à la RATP et à la SNCF de lancer d'urgence un appel d'offres pour généraliser les rames à 2 niveaux sur le RER A.

Nous demandons à l'Etat, à la Région, au STIF et à la RATP de débloquent rapidement les financements nécessaires à l'achat de ces trains (environ 500 M d'euros les 50 rames

Pour en savoir plus:
<http://www.aut-idf.org/>

Depuis l'annonce en avril 2008 par l'AUT du lancement d'une campagne de signatures auprès des usagers du RER A, la ligne est l'objet de toutes les attentions. D'abord celle du président de Région, Jean-Paul Huchon, qui le 10 avril demandait un plan d'urgence. Immédiatement, le président de la RATP, Pierre Mongin, indiquait que le RER A est pour lui « une priorité ». Enfin, le Président de la République déclarait que « l'État reprendra la main » sur ce dossier si nécessaire.

Alors que la Région est compétente pour les transports depuis 2 ans seulement, les besoins paraissent énormes pour rattraper le retard et préparer l'avenir. C'est pourquoi Jean-Paul Huchon a présenté tout récemment un « plan transports » ambitieux, en demandant à l'État d'y participer.

Concernant le RER A lui-même, le résultat immédiat est le déblocage de 500 millions, à part égale entre l'Etat et la Région, pour acquérir de nouvelles rames.

C'est une première avancée dont nous ne pouvons que nous féliciter.



Une rame à 2 niveaux en gare de Houilles—Carrières sur Seine.

Le RER A, c'est:

Plus d'un million de voyageurs
158 jours par an..
Un train toutes les trois minutes
trente sur le tronçon central, soit
24 trains à l'heure.
46 gares desservies, dont 35
RATP et 11 SNCF.
218 trains en service sur cette
ligne
Le premier RER mis en service,
progressivement, à partir de 1969.



Environ deux milliers de signatures ont été recueillies à l'initiative du CADEB, à Houilles-Carrières sur Seine et Sartrouville notamment. Ci-dessus à la gare de Sartrouville, le 4 juin 2008.

Eco-conduite et sécurité routière: les associations se mobilisent.

Dans le cadre de la semaine de la sécurité routière organisé&e pour la troisième année par la ville de Sartrouville, les associations ont été invitées à participer à une journée « tous publics », sur la place de la gare, le mercredi 18 juin.



De nombreuses associations membres ou amies du CADEB ont participé à cette journée en aidant à la tenue du stand associatif:

- Le CADEB
- La Ligue contre la Violence routière des Yvelines
- Réseau Vélo 78
- La Boucle verte
- Le Val et Vous (Sartrouville)
- L'association du quartier de la Vaudoire.(Sartrouville)
- L'association des riverains du quartier de la mairie. (Sartrouville)

Quelques uns des bénévoles sur le stand associatif, autour de Virginie Lecoin, coordonnatrice de l'opération pour la ville.

L'éco-conduite

Être éco-conducteur, c'est quoi ?

- Faire des économies d'énergie et financières.
- Agir sur la sécurité routière.
- Lutter pour le développement durable

Comment devenir éco-conducteur ?

Les 10 principes de base :

1. Planifier ses déplacements
2. Rouler doucement pendant les 5 premiers kilomètres
3. Accélérer en douceur et éviter les à coups
4. Garder une vitesse constante et dans le respect du code de la route, en conservant le rapport le plus élevé possible (passer un rapport supérieur dès que possible, à partir de 2 000 trs/min pour les moteurs diesel, 2 500 trs/min pour les moteurs essence)
5. Anticiper les freinages et ralentir doucement en relâchant l'accélérateur
6. Couper le contact pour un arrêt supérieur à une minute
7. Privilégier la vitre ouverte à la climatisation
8. Alléger la voiture, retirez tous les objets inutiles
9. Entretenir régulièrement son véhicule
10. Vérifier régulièrement la pression de vos pneus

Source: maison de la sécurité routière des Yvelines
Site Internet: www.securite-routiere78.fr/