Pourquoi le CADEB lance-t-il une pétition?

C'est une délibération du conseil d'administration du STIF (syndicat des transports d'Ile de France), en date du 28 mars 2007, qui a décidé d'augmenter les fréquences sur la branche Cergy du RER A en heures creuses (9h00 à 17h00), en faisant circuler une rame toutes les dix minutes; ces dispositions doivent prendre effet au 03 février 2008.

Cette décision est la conséquence d'une demande de la communauté d'agglomération de Cergy, qui aurait de plus exigé que la desserte soit assurée exclusivement par du matériel RER A.

En effet, une autre possibilité aurait consisté à prolonger les trains Paris Saint Lazare Maisons-Laffitte jusqu'à Cergy, ce qui aurait permis une bonne desserte de Cergy sans pénaliser aucun usager.

Dans ce choix du STIF de ne faire circuler que des RER, plusieurs milliers de voyageurs vont pouvoir bénéficier d'une desserte toutes les 10 minutes leur permettant de gagner le cœur de Paris, mais des milliers d'autres ne pourront plus rejoindre Paris Saint Lazare directement, contraints d'effectuer plusieurs changements. Cela concerne aussi tous les voyageurs à destination des gares intermédiaires de la ligne de Paris à Cergy.

En effet, la SNCF va limiter à Nanterre Université, en heures creuses, au 03 février 2008, tous les trains « bleus » terminus Maisons-Laffitte. Cela est justifié par l'absence de sillons disponibles, et des impératifs de fret dans la zone de Sartrouville (jonction de la grande ceinture Nord).

Le CADEB souhaite une amélioration qui profite à tous les usagers

Averti début juillet de ces changements, le CADEB a immédiatement écrit au STIF et à la SNCF pour demander le maintien de la liaison avec Paris Saint Lazare même en heures creuses en semaine et l'ouverture d'une concertation. Ces courriers sont restés sans réponse à ce jour.

Dans ce dossier, le CADEB n'est pas seul. Les Maires des communes de la CCBS ainsi que le Député Maire de Maisons – Laffitte ont interpellé vigoureusement le STIF. De son côté, la CGT Cheminots de Paris Saint Lazare a distribué 14 000 tracts aux usagers de la ligne pour les informer de la situation et proposer des dispositions alternatives.

Après avoir reçu les élus, le STIF souhaite rencontrer les associations d'usagers. Le CADEB sera donc reçu début décembre, en compagnie de l'AUT (Association des usagers des transports).

Notre Collectif indiquera que la décision prise par le STIF et la SNCF va à l'encontre de la demande d'accroître l'offre de transports collectifs compte tenu des besoins en constante augmentation sur ces lignes, et des difficultés engendrées par les travaux du Tram au pont de Bezons. Le CADEB proposera un moratoire , le temps de trouver des modalités d'organisation susceptibles d'éviter à de nombreux usagers une dégradation de leurs conditions de transport.

Pour soutenir notre action, nous vous invitons à signer la pétition destinée au STIF et à la SNCF..

Le Bureau du CADEB

Sommaire

La liaison SNCF avec Paris Saint Lazare

Situation actuelle
Pages 2
Situation à partir de février 2008
Pages 3

Sécuriser la RN 184: une priorité
Page 4

Pour une mobilité durable: Préparer l'après-pétrole
Page 5

Avis favorable pour la Tangentielle Nord
Page 6

Non à une gare routière dans la Plaine
Page 7

Bientôt à vélo, de l'Arche à la Seine?
Page 8

Le texte de la Pétition:

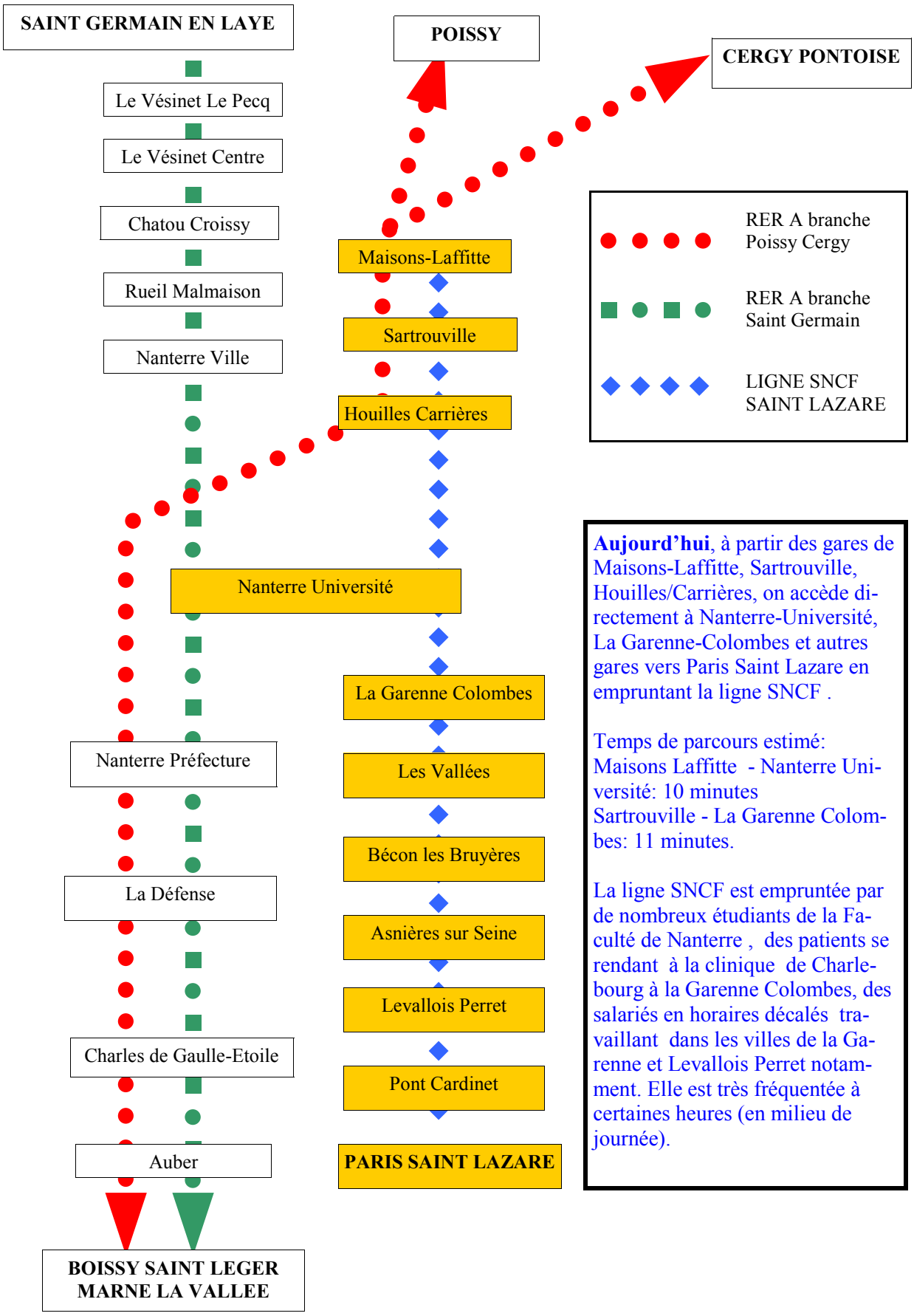
A l'appel du CADEB et de nombreuses associations, avec le soutien des communes de la CCBS (Carrières sur Seine, Chatou, Croissy, Houilles, Le Vésinet, Montesson, Sartrouville) et de Maisons-Laffitte, les habitants et usagers demandent le maintien de la liaison SNCF actuelle avec Paris Saint-Lazare.

Comment signer et faire signer la pétition :

- En vous adressant à l'une des associations membres du CADEB.
- En téléchargeant le formulaire sur le site Internet du CADEB (www.cadeb.org) et en le retournant dûment signé à l'une des associations ou au CADEB
- En ligne, sur le site Internet du CADEB.

CADEB association loi 1901 agréée pour la protection de l'environnement sous le numéro 04-033 DUEL
siège social : 130 av. Général de Gaulle - 78500 SARTROUVILLE
Tél : 01 39 57 65 28 - 01 39 15 32 21 e-mail : cadeb78@wanadoo.fr
Site Internet : www.cadeb.org

Situation actuelle de la liaison avec Paris Saint Lazare en heures creuses en semaine



Aujourd'hui, à partir des gares de Maisons-Laffitte, Sartrouville, Houilles/Carrières, on accède directement à Nanterre-Université, La Garenne-Colombes et autres gares vers Paris Saint Lazare en empruntant la ligne SNCF .

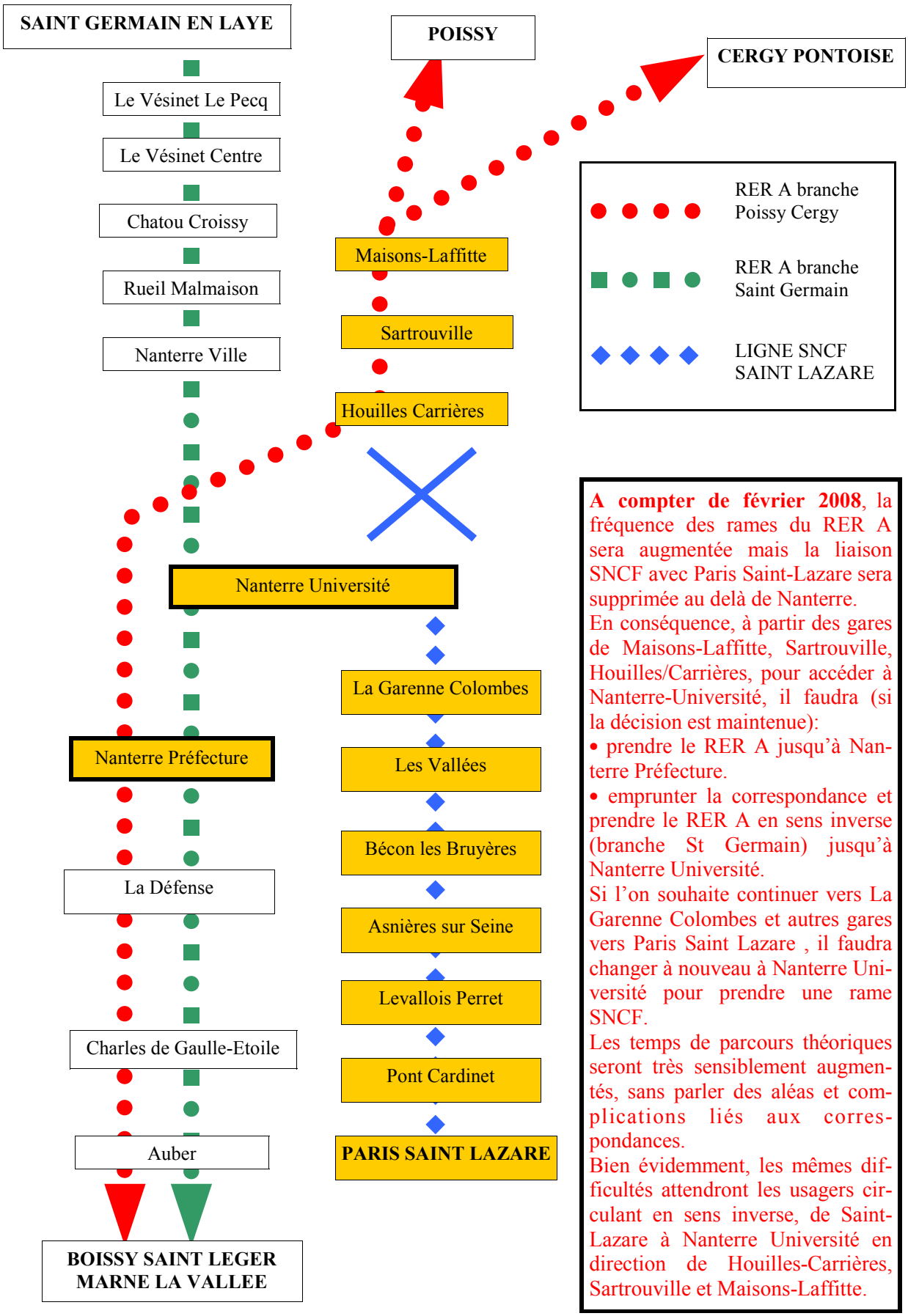
Temps de parcours estimé:
Maisons Laffitte - Nanterre Université: 10 minutes
Sartrouville - La Garenne Colombes: 11 minutes.

La ligne SNCF est empruntée par de nombreux étudiants de la Faculté de Nanterre , des patients se rendant à la clinique de Charlebourg à la Garenne Colombes, des salariés en horaires décalés travaillant dans les villes de la Garenne et Levallois Perret notamment. Elle est très fréquentée à certaines heures (en milieu de journée).

Situation nouvelle à compter de février 2008

en heures creuses
(de 9 heures à 17 heures environ)

en semaine
(du lundi au vendredi)



A compter de février 2008, la fréquence des rames du RER A sera augmentée mais la liaison SNCF avec Paris Saint-Lazare sera supprimée au delà de Nanterre.

En conséquence, à partir des gares de Maisons-Laffitte, Sartrouville, Houilles/Carrières, pour accéder à Nanterre-Université, il faudra (si la décision est maintenue):

- prendre le RER A jusqu'à Nanterre Préfecture.
- emprunter la correspondance et prendre le RER A en sens inverse (branche St Germain) jusqu'à Nanterre Université.

Si l'on souhaite continuer vers La Garenne Colombes et autres gares vers Paris Saint Lazare , il faudra changer à nouveau à Nanterre Université pour prendre une rame SNCF.

Les temps de parcours théoriques seront très sensiblement augmentés, sans parler des aléas et complications liés aux correspondances.

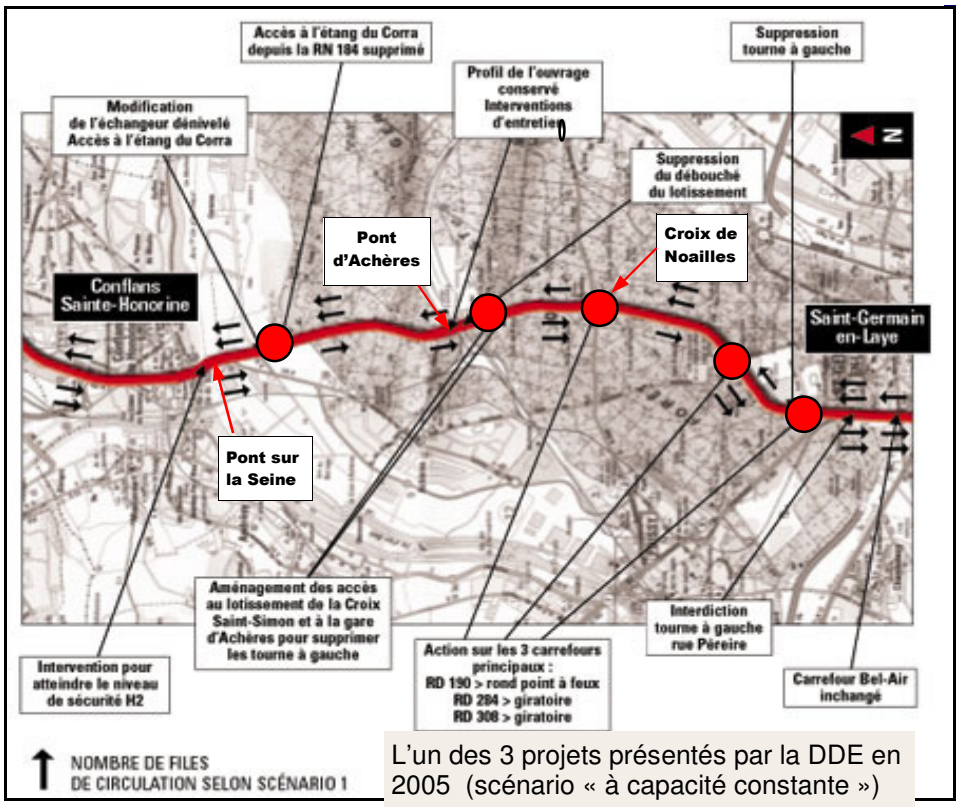
Bien évidemment, les mêmes difficultés attendront les usagers circulant en sens inverse, de Saint-Lazare à Nanterre Université en direction de Houilles-Carrières, Sartrouville et Maisons-Laffitte.

SECURITE ROUTIERE

Sécuriser la RN 184: une priorité

Lors du Grenelle de l'environnement, les associations ont demandé qu'au lieu de construire de nouvelles routes , on sécurise celles qui existent. Près de notre Boucle, un exemple nous est donné avec la RN 184. Cette voie qui traverse la forêt de Saint Germain en Laye est la plus dangereuse des Yvelines. Qu'attend-on pour la mettre en sécurité, s'interroge la section locale de la Ligue Contre la Violence Routière?

Sur 10 km de route entre Saint-Germain et Conflans, chaque année voit se répéter les mêmes drames : deux à trois morts et quinze à vingt blessés.
Pourquoi cette situation perdure-t-elle depuis si longtemps ?
La DDE présentait en 2005 un projet d'aménagement plausible. Pour la RN 184, elle a été remplacée par la DIRIF (Direction Interdépartementale des Routes d'Ile de France). Nous craignons que chaque nouveau projet fasse différer l'exécution du précédent, et que toute décision soit retardée par le débat sur le prolongement de l'A 104, relancé aujourd'hui avec la révision du SDRIF (schéma directeur de la région Île de France).
Les informations parues à l'issue de la réunion du 27 septembre 2007 à la sous-préfecture laissent espérer quelques aménagements. Mais il s'agirait surtout de remise en état.
Les aménagements significatifs de prévention sont-ils remis à l'étude, une fois de plus ? La DIRIF connaît pourtant les points de la route où se sont multipliés les accidents.



L'un des 3 projets présentés par la DDE en 2005 (scénario « à capacité constante »)

Les solutions sont connues

Combien faudra-t-il encore de morts pour que soient sécurisés ces points noirs ?
Les solutions sont connues :
- ajouter des séparateurs de voies sur certains passages à trois voies, où les amoureux de vitesse terminent leur course en chocs frontaux mortels ; et pour interdire certains tourne à gauche ou demi-tours.
  - ◊ Sécuriser ainsi la partie urbaine de RN 184 à Saint-Germain (rue Albert Priolet).
  - ◊ Les marquages au sol ne suffisent pas: certains conducteurs les franchissent..
  - ◊ En forêt, il faut réserver des passages pour animaux.
- ramener la route localement à deux fois une voie avant les virages et à l'approche des intersections.
- mieux signaler la priorité due à la RN 184 en cas de non-fonctionnement des feux tricolores.

Certains conducteurs l'oublient ou paniquent : remplacer les petits triangles "Cédez le passage", peu visibles, par des panneaux de grandes dimensions avec panonceaux ; de même, équiper les feux provisoires de "Cédez le passage".

Protéger les usagers

Autorités, experts et médias dénoncent souvent, à juste titre, le comportement des usagers.
Pourtant décideurs et aménageurs ont le devoir de protéger les usagers. D'autant plus que la dépense est du même ordre de grandeur que le coût annuel du traitement des victimes.

Nous sommes tous concernés, les plus vulnérables (juniors ou seniors, intoxiqués de l'alcool ou d'autres drogues, y compris téléphone et vitesse, maladroits, fatigués ou distraits) mais aussi les conducteurs ordinaires, vous et moi qui serons peut-être un jour au mauvais endroit au mauvais moment.

Emmanuel Fruchard et Georges Darbois
Ligue Contre la Violence Routière
Association départementale des Yvelines
3, rue de la République 78100 St Germain en Laye
Tél & Fax : 01 30 61 53 27
e-mail : ViolenceRoutiere.78.contact@club-internet.fr

Pour en savoir plus:
Sur la ligue contre la violence routière:
http://www.violenceroutiere.org/

Pour une mobilité durable

Au moment où la CCBS élabore son Plan Local de Déplacements, à l'approche des élections municipales et cantonales, Jean-Pierre Jonchère, adhérent au CADEB et à Réseau Vélo 78 lance un appel pour que candidats et élus soient attentifs aux sérieuses mises en garde, dont la nouvelle hausse du prix du pétrole renforce encore la pertinence, et mettent la politique de déplacements et d'aménagements urbains au cœur de leur programme et de leur action.

Il n'est plus possible d'oublier les risques de notre surconsommation de carburants. Ainsi *D.* Houssin précisait dès 2005, suite à la précédente envolée des prix du pétrole(1): *«la hausse brutale…un signal positif pour que les pays développés acceptent d'ouvrir les yeux et de préparer l'après pétrole à temps car , selon la formule de Huxley, les faits ne cessent pas d'exister parce que nous les ignorons »*

Il faut préparer à temps l'après-pétrole

Les faits sont connus

« Seule la vision d'un marché (pétrolier) durablement tendu est aujourd'hui envisageable pour plusieurs raisons

- *La situation d'aujourd'hui est différente de celle observée il y a 30 ans : en 1973 la demande de pétrole était tirée par le fuel-oil lourd pour la production d'électricité : la hausse des prix a permis de développer en 5 à 10 ans les alternatives qui étaient disponibles à l'époque, à savoir la production d'électricité d'origine nucléaire ou à partir de charbon. Aujourd'hui la demande est tirée par le transport : dans ce secteur il n'y a pas d'alternative massive à court terme, l'utilisation attendue de biocarburants ayant ses propres limites (mobilisations des sols, approvisionnement en eau…)*
- *La demande pétrolière est robuste et devrait continuer à croître sauf en cas de crise économique mondiale, pas directement liée aux prix élevés de l'énergie*
- *Du côté de l'offre, on ne voit pas émerger de nouvelle provinces non-OPEP.*
- *La situation géopolitique mondiale semble plus inquiétante que celle qui prévalait dans les années 70 et cette situation semble hélas durable*
- *Les pays OPEP ont compris que les prix élevés depuis 2004 n'avaient pas détruit la demande de pétrole mondiale. Dans ces conditions, ils ont tous décidé de ne pas surinvestir pour éviter de peser sur le marché. » (2)*

Les mises en garde se succèdent

- Celles de l'Agence Internationale de l'Énergie *« La sortie du pétrole monte peu à peu dans l'agenda des pays de l'OCDE.. La Chine compte pour l'instant 70 voitures pour mille habitants, contre 680 en Europe et 860 aux Etats-Unis. Si les Chinois veulent rattraper le niveau d'équipement des nations occidentales, que va-t-il se passer ? »*

« ….le monde va dépendre d'un nombre de plus en plus réduit de pays producteurs. Si, en plus, ils ne peuvent pas investir pour différentes raisons, la guerre en Irak ou des freins politiques et administratifs en Iran, on va au-devant de gros problèmes. »

Pouvoir choisir, en toute liberté, son mode de déplacement

- Celles du rapport du CAS sur le secteur des transports *: » « Les produits pétroliers sont difficilement contournables ; il faut impérativement en réduire la consommation (Diminution de la consommation unitaire des véhicules, modifications des modes de déplacements) »*
- Celles du LIVRE VERT de la Commission des Communautés Européennes (septembre 2007) au titre explicite *« Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine »*
- Celle de J.L. Borloo *: " Réorganiser la société avant d'être au pied du mur …Une urgence écologique mais aussi démocratique. Si nous attendons d'être au pied du mur, les démocraties seront-elles en mesure de gérer une pénurie imposée ? Ce sera d'une brutalité extrême »*

L'action est nécessaire

Notre mobilité en zone urbaine doit, au plus vite, se déplacer vers les transports en commun et les circulations douces. L'espace urbain se dégagera, la pollution se réduira de même que la part du budget des ménages consacrée à la voiture (investissement, entretien, parking et carburants). Avec une « VOIRIE POUR TOUS » on appliquera mieux, pour nos déplacements, notre devise républicaine :
LIBERTE de choisir, en toute sécurité, son mode de déplacement
EGALITE & FRATERNITE en laissant le pétrole à ceux qui en ont vraiment besoin (y compris nous-mêmes quand il n'y a pas d'autre option).
C'est une tâche impérieuse pour les élus locaux et régionaux de réaliser les infrastructures, en réseau, qui nous permettront d'exercer, enfin, la liberté de choix des citoyens.

Jean-Pierre Jonchère
Adhérent au CADEB et à Réseau Vélo 78.

(*1) revue ETVDES de novembre 2005: « Vers la fin du pétrole ? » par D.Houssin, Directeur du BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières)*

(2)Perspectives énergétiques de la France à l'horizon 2020–2050 » Rapport du Centre d'Analyse Stratégique (CAS) de Septembre 2007
(3) Fatih Birol en Sept 2005 et Juin 2007 ou Claude Mandil (Dr exécutif de l'AIE) en Juillet 2007

Avis favorable pour la tangentielle Nord

L'enquête publique s'est déroulée fin 2006. La commission d'enquête a rendu son rapport en mai 2007, sans grande publicité, à la différence d'autres projets plus médiatisés... Voici les principales conclusions et quelques éléments d'informations concernant Sartrouville et Houilles.

Les conclusions du rapport

C'est un avis favorable sans réserve à ce projet de liaison ferroviaire par train léger, avec toutefois des souhaits et une recommandation.

Les souhaits concernent le bruit: la commission souhaite que « *des mesures soient affinées lors de la mise en service de la ligne, et des adaptations envisagées si nécessaire.* »

La recommandation porte sur « *le renforcement de la concertation avec les villes, les associations et les habitants pour la définition des modalités du projet final* »

Nous ne pouvons que souscrire à ce souhait et à cette recommandation.

La situation particulière de Houilles et Sartrouville

Le rapport n'apporte pas de réponse précise aux demandes des associations, se retranchant derrière la conformité du projet à la réglementation, notamment en ce qui concerne le bruit.

Dans le rapport figure toutefois une précision importante: il y aura bien un mur anti-bruit dans le quartier des Richebourgs, sur 180 mètres environ, du Pont de la Ruine à la rue des Richebourgs. C'est par « erreur involontaire » que cet ouvrage avait « disparu » de la carte générale présentée lors de l' enquête.

Le devenir des passages piétons

Le rapport permet aussi de faire le point sur les passages piétons:

Aux Richebourgs, un passage à niveau piétons entre les rues Galilée (au nord) et J.B. Clément (au sud:)relie le quartier de la Croix Blanche à celui des Richebourgs. Ce passage à niveau très accidentogène est supprimé et remplacé par un passage souterrain pour piétons de 2,50 m de hauteur et de 3 m à 30 de largeur, situé environ vingt cinq mètres à l'ouest du passage à niveau existant.

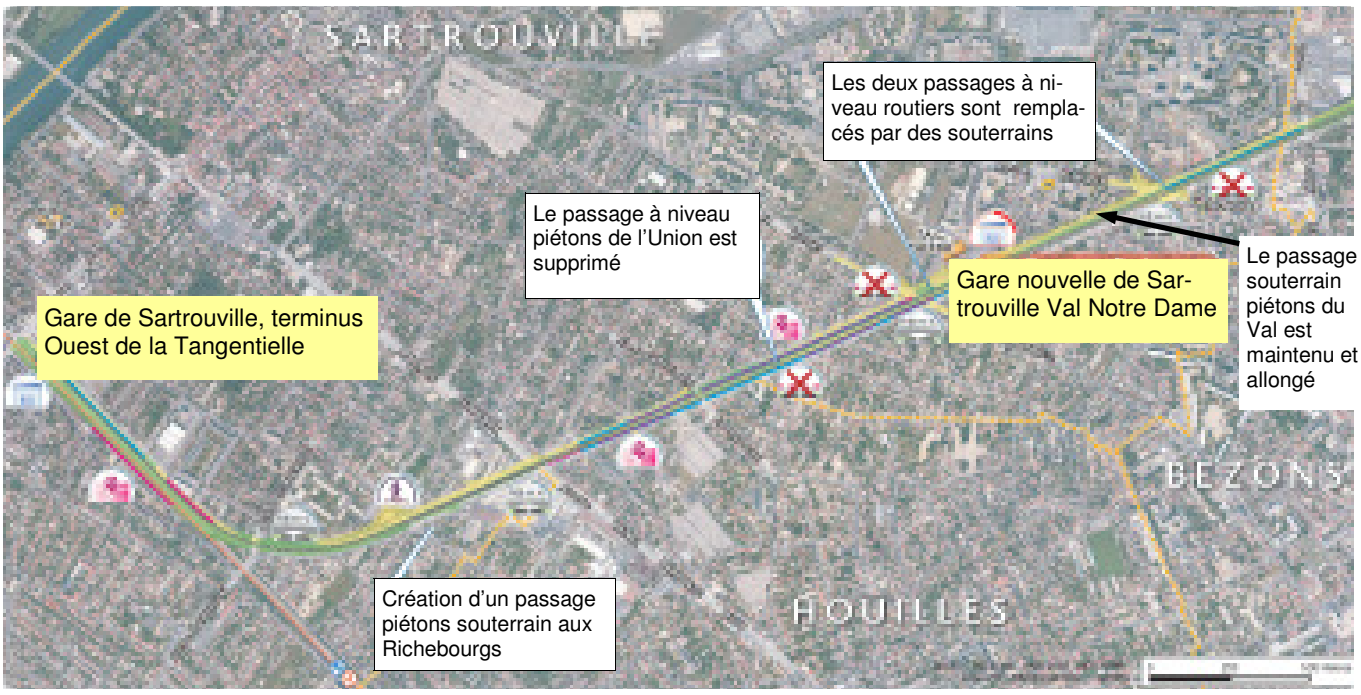
A l'Union, un passage à niveau piétons relie la rue de Chatou (au Nord) à la rue Claude Monet (au sud). Ce passage sera purement et simplement supprimé. Les associations avaient demandé le remplacement par une passerelle; cette demande est rejetée.

Au Val, un passage souterrain piéton permet de relier la rue Jean-Pierre Bourquard (au sud) à la rue de Malte(au Nord). Il sera conservé et allongé pour permettre le franchissement des 4 voies futures.

Quel délai?

Le calendrier présenté dans le cadre de l'enquête prévoit une mise en service intégrale en 2016 de l'ensemble de la ligne, de Sartrouville à Noisy le Sec. Ce délai apparaît très optimiste, compte tenu des financements actuels, sauf si la priorité aux transports en commun affichée au Grenelle de l'environnement conduit à une augmentation et une réorientation de l'affectation des fonds publics.

Gérard Moulin, Président
Voisins Voisines à Houilles



La sécurité sera améliorée avec la suppression de tous les passages à niveau et leur remplacement (sauf à l'Union) par des passages souterrains.

Non à une gare routière dans la Plaine

Une liaison par bus depuis Montesson jusqu'à la Défense? C'est le projet défendu par le Maire de Montesson, Jean-François Bel , repris par la CCBS (Communauté de communes de la Boucle de Seine) dans son livre blanc et inscrit dans le projet de Schéma Directeur d'Ile de France en cours d'enquête publique. L'association « Mieux Vivre à Montgolfier » est contre. Voici pourquoi.

En reprenant l'idée d'une offre actuellement en exploitation au départ de Mantes la Jolie, il serait question d'un projet de parc de stationnement de véhicules dans la plaine de Montesson pour les usagers souhaitant rejoindre La Défense via l'autoroute A14, en utilisant une navette par car. Dans le journal de Montesson de juillet 2006, Jean François Bel maire de Montesson précise qu'il existe un besoin d'augmenter et de développer les transports publics afin de soulager les ponts de Bezons et Chatou et dans une moindre mesure d'offrir de nouveaux débouchés vers Paris aux habitants de Montesson.

Le contexte particulier de la boucle de Montesson

La plaine de Montesson et la gare de péage de l'A14 se trouvent approximativement à 5 km de la gare routière de La Défense. Le péage de l'A14 bien qu'en limite de la zone agricole de la plaine de Montesson, est situé au milieu d'une zone urbaine dense de plus de 150 000 habitants.

La boucle dispose de possibilités de transports en commun très performants vers La Défense par RER. En effet, les 3 lignes de RER A (St Germain, Poissy, Cergy) avec arrêt sur 5 stations permettent aux usagers d'atteindre La Défense dans un délai très court (10 mn en moyenne) et avec une bonne fiabilité. Par ailleurs, les stations de RER sont desservies par un réseau d'autobus.

Ce contexte n'est donc en aucun cas comparable avec celui de Mantes la Jolie située à 30km de Paris en zone semi rurale et ne disposant que d'une ligne SNCF vers Paris Saint Lazare avec un changement à Houilles-Carrières pour rejoindre la ligne RER vers La Défense. A Mantes la Jolie, après un circuit de ramassage en ville, c'est plus de vingt bus (1000 voyageurs) qui partent tous les matins et rentrent le soir par l'autoroute. L'offre comble donc un manque de transport vers la capitale et évite un afflux d'automobiles en direction de Paris pour un coût et un temps de transport compétitifs.

L'impact d'une gare routière dans la plaine de Montesson

Une gare routière au péage de l'A 14 pourrait permettre de prélever un certain nombre d'automobiles destinées initialement à franchir les ponts de Bezons et Chatou. Ces automobiles seront pour l'essentiel en provenance de l'extérieur de la boucle : elles arriveront du pont du Pecq, du pont de Maisons-Laffitte et du Nord de la boucle (Val d'Oise). La gare routière pourra être accessible par toutes les voies communales et départementales en direction de la plaine ainsi que par la future déviation de la RD121.

Dans l'éventualité d'une gare routière de capacité de 6000 places et dans le cas minimum de 1 seule personne par véhicule, il sera nécessaire de transporter 6000 personnes vers La Défense. Avec des cars offrant 50 places assises, il faudra donc prévoir au minimum 120 cars en direction de La Défense.

Sans se lancer dans de grandes analyses techniques, un tel projet suscite un certain nombre d'interrogations de premier ordre :

◊Quelle proportion de voyageurs résidant dans la Boucle qui aujourd'hui utilisent le RER, pourrait s'orienter vers la gare routière, quel serait le gain de temps, quelle réduction de coût ?

◊Quel serait l'impact en trafic de véhicules sur les voies communales, départementales et nationales, en particulier celles de la Boucle ? Quel impact sur la future déviation de la RD 121 ?

◊ Quelle capacité serait prévue, quelles solutions en cas de saturation ?

◊ Une voie dédiée serait elle prévue pour les cars sur l'A14, quel en serait impact sur le trafic automobile de l'autoroute. Quel intérêt d'une telle solution compte-tenu des bouchons actuels aux heures de pointe ?

Une opposition franche à ce type de projet

Devant de telles interrogations et le constat d'une absence totale de réflexion préalable de la part des pouvoirs publics, l'association Mieux Vivre à Montgolfier s'oppose catégoriquement à ce type de projet.

Une gare routière en plaine de Montesson ne peut en aucun cas résoudre à elle seule la question du trafic sur les ponts de Bezons et Chatou et la création d'un nouveau site de concentration d'automobiles quasiment aux portes de Paris serait une erreur. Le trafic automobile en direction de Paris doit se gérer très en amont c'est-à-dire à 20 ou 30 km de Paris et doit être remplacé par des transports en commun efficaces et peu coûteux.

Dans le cas de réalisation d'une gare routière dans la plaine de Montesson, on peut être très inquiet sur l'efficacité de la déviation de la RD 121 qui vient de faire l'objet d'une enquête publique et qui ne tient en aucun cas compte de ce projet ni d'ailleurs d'un afflux de trafic lié au projet de réaménagement de la zone commerciale Carrefour et de la ZAC Laborde.

Cette gare routière ne sera-t-elle pas la toute première étape d'un processus d'évolution de la plaine de Montesson ?

Marc Aubrée, Président
Mieux Vivre à Montgolfier

Bientôt à vélo, de l'Arche à la Seine?

Certains aménageurs commencent à intégrer les circulations douces (vélos, piétons) au moment de la définition du projet et pratiquent la concertation avec les associations d'usagers et de cyclistes concernées. En voici un bon exemple, au pied de La Défense.

Si l'Etablissement Public d'Aménagement de la Défense (EPAD) est assez connu, celui qui est chargé de l'aménagement de l'espace allant de la Défense à la Seine côté Nanterre l'est beaucoup moins. Il s'agit de l'E.P.A.S.A. ou Etablissement Public d'Aménagement Seine-Arche. Celui-ci a présenté son projet, il y a deux ans, aux associations Réseau Vélo 78, Naturellement Nanterre et Les Amis de la Nature de Colombes qui ont exprimé leur souhait d'une voie cyclable en site propre permettant de relier La Défense aux berges de Seine et au nouveau Parc Départemental du Chemin de l'Ile et examiné le cheminement des piétons et des personnes à besoins spécifiques.

Le 15 octobre dernier, tous se sont retrouvés pour voir les réalisations de la première tranche et les projets relatifs aux suivantes. La liaison avec la dalle de la Défense est encore aléatoire mais

une solution du côté du cimetière de Neuilly et une autre en faisant le tour de la nouvelle tour en construction (Sté Générale) le long et en face du cimetière de Puteaux semblent en bonne voie.

Le sol de la passerelle dangereux par mauvais temps sera refait et un escalier permettra de rejoindre les jardins de l'Arche situés en dessous. Les immeubles des terrasses 12 à 16 sont réalisés (bureaux) et nous vous invitons à vous arrêter boulevard de Pésaro pour voir les trottoirs, les semis de la noue, (le parking voitures en sous-sol) et….la piste cyclable et le trottoir le long de la chaussée. Une voie de bus en site propre étant à l'étude, son tracé actuel n'est pas définitif.

Le plan de la piste cyclable devant la tranche d'immeubles des terrasses 9 (bureaux), 10 et 11 (habitations) nous a été remis (dalle au niveau de l'Hôtel du Département), ainsi que celui de la piste passant le long des terrasses prévues en espaces verts 6,7 et 8 à côté de la future Gare de RER Nanterre U. Il restera à voir le tronçon allant de la rue Blaise Pascal à la Seine.

Nous nous réjouirons lorsque nous aurons roulé d'un bout à l'autre, mais merci à l'EPASA pour sa bonne volonté.

Georges Martin Saint Léon
Réseau Vélo 78
47, chemin du Tour des Bois
78110 - LE VESINET
Site: www.reseauvelo78.org
Mel : reseau.velo.78@club-internet.fr

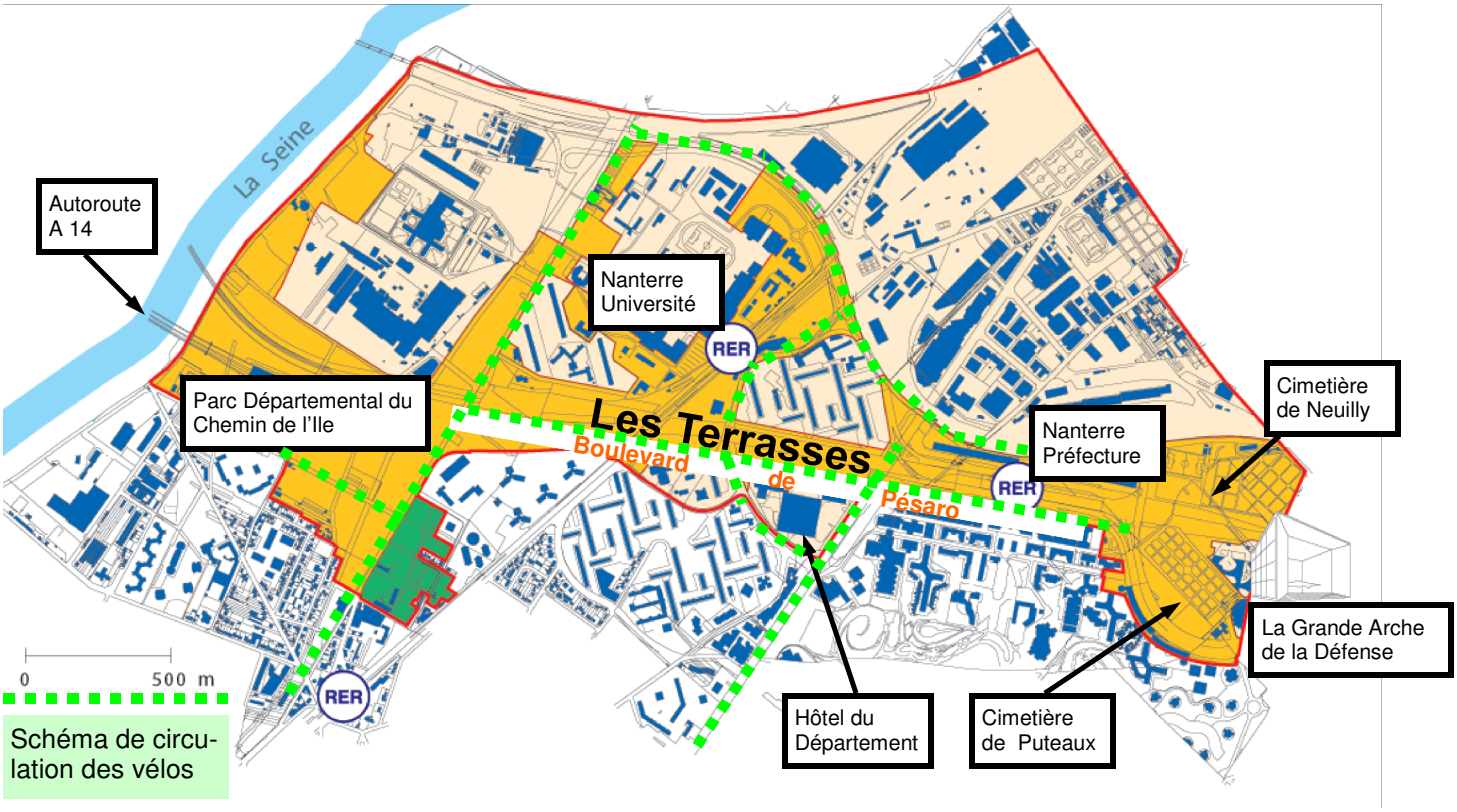


Schéma de circulation des vélos