

## Eole doit marquer l'arrêt dans la Boucle



Dans le cadre de l'enquête publique en cours, du 16 janvier au 18 février, le Cadeb exprime un avis favorable au prolongement vers l'ouest du RER E (Eole), qui permettra une meilleure desserte de nombreux territoires.

Le collectif propose d'enrichir le projet sur plusieurs points, et demande ainsi:

- Une bonne articulation avec le projet de ligne nouvelle Paris Normandie, présenté récemment au débat public, qui permettra de dédier les lignes existantes à la desserte locale (Eole notamment).
- La création d'un quai supplémentaire à Sartrouville, longeant la voie qu'empruntera Eole vers le Mantois, afin de permettre un arrêt dans cette gare.
- La modification de la grille de desserte à l'horizon 2020, afin d'y intégrer des arrêts d'Eole entre Nanterre et Poissy, notamment à Houilles-Carières, en remplacement des arrêts qui seront supprimés sur la ligne Paris-Mantes, et à Sartrouville, en correspondance avec la future Tangentielle Nord.
- Un traitement effectif des nuisances sonores existantes et à venir.

### Le Cadeb vous invite :

- à vous exprimer auprès du commissaire enquêteur (le Collectif déposera des observations)
- à signer la pétition proposée par nos élus de la Boucle, qui reprend certaines de nos demandes.

### Pour en savoir plus:

- Le site du Cadeb (rubrique actualités)  
[www.cadeb.org/](http://www.cadeb.org/)
- Le site de la CCBS:  
[www.cc-boucladelaseine.fr/](http://www.cc-boucladelaseine.fr/)
- Le site officiel du RER E:  
[www.rer-eole.fr/Enquete-publique.htm/](http://www.rer-eole.fr/Enquete-publique.htm/)

## Les avions sont-ils moins bruyants?

Depuis fin novembre, l'altitude d'arrivée des avions à destination de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget est relevée de 300 mètres. La Boucle de Montesson est concernée, comme de nombreux autres territoires. D'après le ministère des transports, le bruit au sol est divisé par deux. En revanche, de nouveaux territoires, jusque là épargnés, voient leurs nuisances exploser, du fait des modifications de trajectoire. Il s'agit notamment de Conflans et des environs. Le Collectif local – le CIRENA – a déposé un recours.

## Un abri à vélo sécurisé à Sartrouville



La gare de Sartrouville fait partie des 17 gares d'Île de France qui vont bénéficier de cette nouvelle offre de stationnement pour les vélos, développée par la SNCF et financée à part égale par le Syndicat des transports (STIF) et la Région Île-de-France. Il s'agit d'un abri collectif fermé et éclairé, à l'intérieur duquel les cycles sont rangés sur racks double étage. La consigne est accessible grâce au pass Navigo, à condition de s'acquitter d'un abonnement annuel de 20 euros. L'objectif est de faire passer la part du vélo dans les trajets d'accès aux gares de 0,4% à 4% en 2015.

La capacité de l'abri diffère selon les modèles. A Sartrouville, c'est un abri de 88 places qui a été retenu. Il devrait être installé dans le courant du mois de février.

## 26 M€ pour les voiries des Yvelines

Le conseil général a débloqué une enveloppe de 26M€ au profit des 262 communes du département, pour leur permettre d'effectuer des travaux d'entretien de voirie. Ce programme triennal commencera à partir de 2012 et s'étalera jusqu'en 2014. Le financement sera augmenté pour les communes qui réaliseront des travaux en res-

pectant certains critères environnementaux : recyclage du bitume usagé, utilisation d'enrobés à froid — moins polluants — ou même installation d'un éclairage public peu énergivore.

## Rénovation des voies

Du 30 janvier au 6 mars, la SNCF va réaliser des travaux de renouvellement de la voie entre La Garenne et Sartrouville.

Ceci entraîne plusieurs conséquences. Tout d'abord, la vitesse des trains est limitée à 40 km/h. dans le secteur des travaux. De plus, tous les trains au départ de Paris-St-Lazare vers Mantes-La Jolie (via Poissy et Houilles) sont avancés de sept minutes.

Enfin, le soir, de 16h30 à 19h30, les trains en direction de Mantes ne desservent pas la gare de Houilles-Carières.

Donc, pour se rendre dans cette gare en soirée, il reste deux possibilités: à la gare Saint-Lazare, prendre un train en direction de Maisons-Laffitte ou Cergy-Le-Haut, ou encore aller chercher le RER A (pour Poissy) depuis Auber.

## Travaux en gares

A Maisons-Laffitte, les ascenseurs seront mis en service mi-février. A Sartrouville, en revanche, il faudra attendre début 2013 pour pouvoir emprunter à nouveau l'escalator du quai C (direction Cergy/Poissy). En effet, il n'est pas réparable et devra être remplacé par un équipement neuf.

## Des bus plus tardifs à Houilles-Carières

Sur la ligne 23, le dernier bus partira à 22h07 et sur la ligne 25, à 22h19. Ces horaires sont coordonnés avec ceux des trains, en vertu d'une convention passée entre la société gestionnaire edes bus -TVO - , et la SNCF.

## Le blog de la ligne A

Vous y trouverez de nombreuses informations sur le fonctionnement de cette ligne de RER (secteur SNCF). Vous pouvez aussi faire des propositions ou exprimer un avis.

Adresse du blog:  
<http://malignea.transilien.com/>



# Oui à la ligne nouvelle normande

Le débat public se termine. Le Cadeb y a participé, notamment par un cahier d'acteurs. Notre collectif préconise un phasage, afin de réaliser un premier tronçon qui permettrait de désaturer la Boucle de Montesson.

Le Projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) consiste à relier la Normandie à Paris (gare Saint-Lazare et La Défense).

Le tronçon en Île-de-France de Nanterre-La Défense à Mantes nécessite le percement d'un tunnel dans les zones urbaines denses. La traversée de la boucle de la Seine s'effectuerait selon deux scénarios de tracés, souterrains sur tout le parcours,

- l'un approximativement parallèle à la ligne actuelle Paris Le Havre, qui passe à Houilles-Carières et Sartrouville.
- l'autre, plus au sud, longeant l'auto-route A14.

## Saturation du réseau

Dans le cahier d'acteurs, proposé au débat public, notre collectif rappelle que le réseau actuel est exploité à la limite de ses possibilités, ce qui engendre une dégradation de la qualité de service, et il ne peut répondre à la demande croissante. La saturation du réseau existant est telle que le prolongement à l'Ouest du RER E (projet Eole) ne comporte d'arrêts dans les gares de la Boucle. A Houilles/Carières-sur-Seine, cela aboutit à la suppression de trois trains par heure qui assuraient une liaison directe avec Paris. A Sartrouville, futur terminus de la Tangentielle Nord, l'arrêt était prévu mais a été abandonné après études techniques par les gestionnaires de l'infrastructure (RFF) et l'exploitant (la SNCF).

## Nécessité d'une ligne nouvelle

Pour notre collectif, seul un doublement de la ligne existante est susceptible d'apporter une réponse durable aux attentes et de permettre un développement de l'offre de transports collectifs. La création de deux voies nouvelles est profitable pour notre territoire. En y faisant circuler les trains directs vers la Normandie, cela soulage d'autant la ligne Paris - Mantes existante. Selon le dossier présenté au débat, il devient alors possible de:

- « desservir les gares intermédiaires entre La Défense et Poissy (projet Eole),
- > marquer un arrêt à Sartrouville pour la correspondance avec la Tangen-

tielle Nord (TLN)

- > marquer un arrêt dans le secteur d'Achères pour une correspondance avec la Tangentielle Ouest (TGO) ;

- > dépasser la fréquence de 6 trains par heure, entre Mantes-la-Jolie et Hausmann Saint-Lazare, prévue à la mise en service du RER E Ouest.

- > séparer complètement les flux rapides des flux franciliens ce qui permet d'éviter qu'un incident sur un train normand ne perturbe le système francilien, et vice-versa. »

La question de l'amélioration de la desserte RER A de Cergy-Pontoise n'est pas abordée, mais elle serait rendue possible par le projet LNPN.

## Phasage

Toutes les améliorations significatives de la desserte transilien et RER étant reportées à la mise en service de la ligne nouvelle, le Cadeb propose l'étude d'une première phase de réalisation entre Nanterre et Vernouillet, en souterrain dans la zone urbanisée. Si cette proposition est retenue, il appartiendra à RFF de poursuivre les études en terme de délais, et de faisabilité technique, ainsi que l'articulation avec les autres projets (Eole, Tangentielle Nord, etc.), avant l'enquête publique.

## Un quai supplémentaire à Sartrouville

C'est une heureuse surprise du dossier de ligne nouvelle. Ce projet ne figurait pas dans le dossier Eole présenté l'an dernier.

Afin d'assurer l'arrêt des trains du RER E à Sartrouville et donc la correspondance avec la Tangentielle Nord, il est affirmé qu'il était « nécessaire et faisable » de construire un quai supplémentaire dans cette gare.

Le Cadeb est bien évidemment favorable à ces travaux en gare de Sartrouville, qui rappelons-le comporte cinq voies mais quatre quais seulement. Le Cadeb veillera à la qualité architecturale et environnementale de cet aménagement.

## Le fret

Il conviendrait aussi de préciser l'évolution du trafic fret à Sartrouville, qui dans cette gare quitte les voies Paris le Havre vers la Grande Ceinture. En effet, le dossier LNPN annonce une possibilité d'augmentation du trafic fret depuis les ports.

## Mesures transitoires

Le Cadeb demande l'étude de la mesure transitoire entre l'arrivée d'Eole (2020) et la LNPN (horizon incertain) pour assurer une desserte raisonnable de la Boucle par le nouveau RER E (à Houilles ou Sartrouville ou alternativement dans une des deux communes) pour assurer une correspondance avec la Tangentielle Nord

## Améliorer l'existant

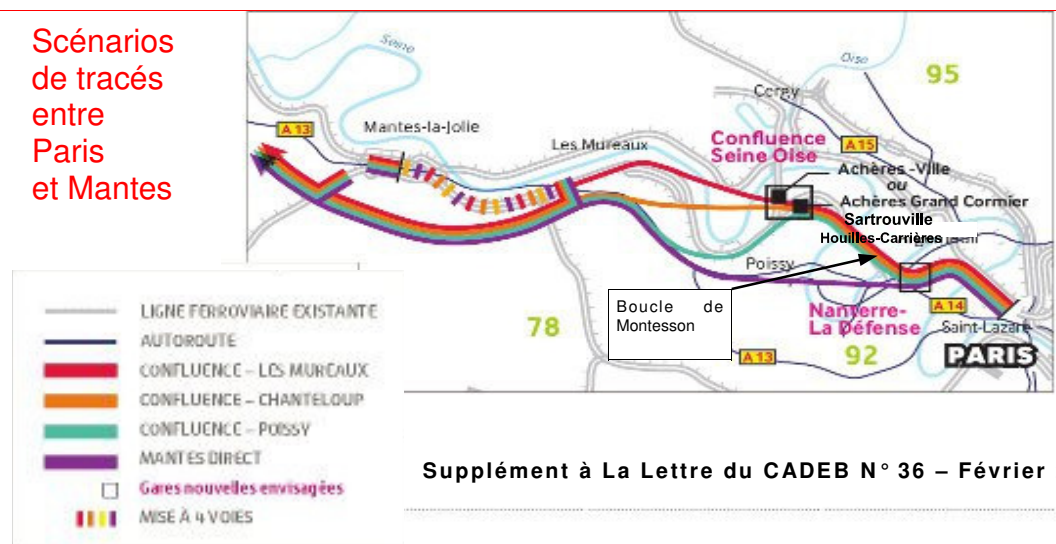
Les projets ferroviaires demandant du temps pour se réaliser, le Cadeb demande de faire dès à présent ce qui est possible pour améliorer le quotidien des usagers (schéma directeur du RER A, rénovation, des voies et les équipements ferroviaires, traitement des nuisances sonores)

Jean-Paul Mayant  
Jean-Claude Parisot  
Cadeb

## Pour en savoir plus:

- Le cahier d'acteurs du Cadeb est disponible sur le site Internet du collectif en rubrique « documents »
- Voir aussi le site du débat public: [www.debatpublic-lnpn.org/](http://www.debatpublic-lnpn.org/)

## Scénarios de tracés entre Paris et Mantes





# Itinéraire cyclable de Bezons à La Défense

*Les cyclistes pourront bientôt rejoindre La Défense à partir de Bezons en suivant le tracé du tramway T2 en cours d'achèvement. Voici le point de vue des associations sur ce projet*

Un collectif d'associations cyclistes et environnementales des communes limitrophes du prolongement du tramway T2 entre La Défense et Bezons (Réseau Vélo 78, Mieux se Déplacer à Bicyclette, Bezons Environnement) a rencontré en novembre dernier les aménageurs du T2 et les responsables circulations douces des Conseils Généraux du 92 et du 95

## Quatre kilomètres

Nous saluons cet itinéraire qui longe le tramway globalement de la Mairie de Bezons jusqu'à la Défense soit environ 4 km de longueur, avec une liaison avec le chemin de halage rive gauche, au niveau du pont de Bezons.



Nous espérons également une connexion avec le chemin de halage rive droite à Bezons, qui à terme sera prolongé jusqu'à Carrières-sur-Seine.

Mais rien n'est complètement parfait, et ce n'est que trop tardivement par rapport à l'avancement du projet que les associations cyclistes sont intervenues.

## Améliorations attendues

Plusieurs problèmes et points dangereux ont été signalés par les cyclistes utilisateurs au quotidien, déjà nombreux, sur les tronçons en cours d'achèvement:

- intersection dangereuse à la sortie du pont de Bezons avec la station service Total (et défaut d'éclairage à améliorer d'urgence)

- interruption de la piste après cette station et remise en circulation sur une voie fréquentée en provenance de la zone industrielle de Nanterre (alors que la piste aurait pu être prolongée sur le trottoir...)

- aux abords du pont de Charlebourg, interruption brutale de la piste et remise dans la circulation des vélos sur une véritable " autoroute urbaine ", par défaut d'expropriation d'un terrain

- dangereuses bordures bétonnées en biseau matérialisant des différences de niveau sur la chaussée barrant la piste à divers endroits

- interruption (provisoire nous dit-on) de la piste aux abords de la mairie de Bezons...

## Tramway à Bezons

L'arrivée du T2 à Bezons représente un enjeu considérable dans cette commune jusqu'à présent mal desservie en transports en commun efficaces. La municipalité de Bezons a fait le choix délibéré de ne pas construire de parking voitures d'intérêt général auprès du terminus. Ceci dans le but de ne pas créer un " aspirateur " à voitures et pour favoriser l'intermodalité via des bus et les circulations douces.

Nous avons demandé à la Communauté de Communes d'Argenteuil Bezons (très à l'écoute et porteuse de bons projets) et aux Conseils Généraux du 95 et du 92 de :

- différencier les voies vélos des espaces piétons aménagés sur les lar-



ges trottoirs et faire en sorte d'éviter l'encombrement des pistes par des stationnements sauvages de voitures ou poubelles

- disposer de stationnements vélos en nombre suffisant et de qualité (à la fois arceaux couverts et parking fermé et sécurisé accessible avec le pass Navigo)

- se pencher sur les continuités cyclables vers les communes voisines de la Boucle de Montesson.

## Agir en amont

Les CG 92 et 95 ont pris bonne note de nos remarques (tout en nous faisant comprendre qu'il serait difficile d'apporter des modifications substantielles, mais qu'ils pouvaient compenser par un effort de marquage au sol). Une de fois de plus, nous avons constaté que plus tôt nous agissons, plus nos revendications ont de chances d'être prises en compte.

Frapper à la porte de nos institutions pour se faire entendre n'est pas une partie de plaisir, mais nécessaire, faute d'être suffisant....



Catherine Christin  
MDB Bezons -  
Argenteuil

Lionel Carrara  
Réseau Vélo 78

# Un contrat pour les deux gares du Vésinet

*L'objectif est d'améliorer l'accès des usagers aux deux gares RER. Les aménagements proposés ont fait l'objet d'une large concertation, dans le cadre d'un comité de pôle (Lettre du Cadeb d'octobre 2011).*

En novembre 2011, le comité de pôles du Vésinet a validé un programme d'investissements pour un montant prévisionnel de 3 millions d'euros qui permet ainsi d'enclencher les étapes suivantes: approbation du conseil communautaire en décembre 2011, consultation des entreprises en début d'année 2012, adjudications des marchés de travaux à l'été.

Toutefois, il est à noter que le projet adopté ne prend pas en compte certaines options d'aménagements discutées en réunions, conformes aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain, et acceptables sur le principe, mais repoussées en raison de divergences sur leur financement.

Citons notamment: les réalisations d'un ascenseur PMR, d'un passage piétons en tunnel à la gare du Pecq, et de façon plus générale, l'extension des zones 30 au-delà de l'abord immédiat des gares.

## L'ascenseur PMR

Les normes actuelles (cf. Association des Paralysés de France) justifient l'installation de cet équipement en accès direct côté sud de la voie du RER desservie par trois lignes de bus. Actuellement, l'accès PMR se fait par le côté nord de la gare qui nécessite pour les usagers déposés en accès sud, un contournement par le pont de la route de Montesson enjambant la

voie ferrée et situé à 300m.

La CCBS, maître d'ouvrage, a lancé une étude de faisabilité, mais ne se prononce pas sur la répartition du financement, source de controverses...

En effet, 40% des usagers venant en gare du Pecq sont alpicois. La commune du Pecq se refuse à toute participation financière, ce qui scandalise, entre autres, les élus des municipalités voisines...

## Le tunnel passage piétons.

L'objectif est de relier directement le parc de stationnement de la rue Watteau (côté ouest) à la gare en évitant aux piétons le contournement du carrefour à l'entrée du pont de la route de Montesson (RD 311). La longueur réduite de cet ouvrage assurerait à la fois la sécurité et la fluidité des flux piétons. Il permettrait également une meilleure répartition du stationnement des voitures en complément du parking relais (côté est de la gare).

A noter aussi, qu'à proximité, un programme de construction de logements sur le « Terrain des Aiguilleurs » est prévu (engagement PLH - Ville du Vésinet et CCBS). Il s'ensuivra un flux d'usagers RER accru, non pris en compte aujourd'hui.

Rue Georges Bizet, le stationnement longeant le côté sud de la voie ferrée pourrait être reporté sur le parking de la rue Watteau pour libérer l'emprise

de cette voie et sécuriser la circulation partagée (bus, vélos, piétons).

La route de Montesson étant une départementale, le Conseil général des Yvelines devrait être sollicité.

## L'extension des zones 30

L'association Réseau Vélo 78 a souligné la nécessité d'étendre « l'aménagement des zones 30 en les portant de 300m à 500m pour rester cohérents avec le PLD de la CCBS »

L'étroitesse des rues et la densité du trafic mettent cet argument en évidence.

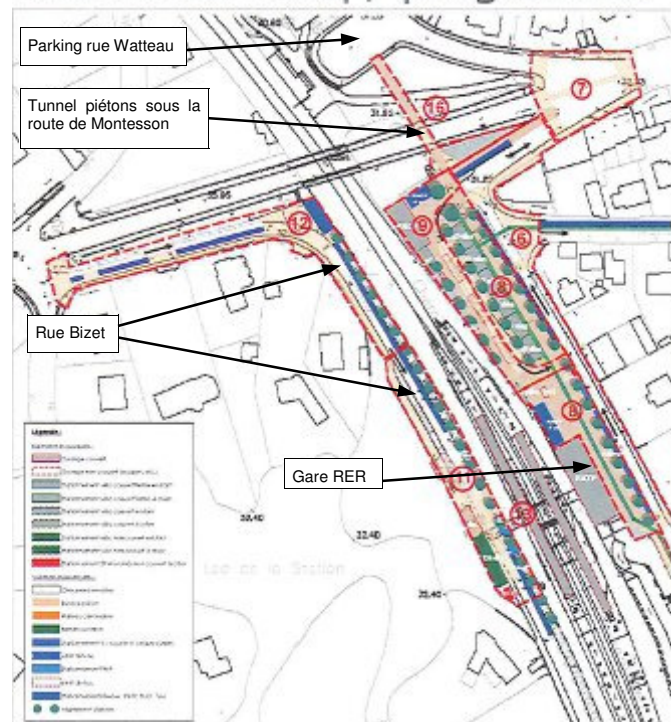
Le Pont route de Montesson assure le lien entre le côté sud et le côté nord de la gare. C'est donc le passage obligé des vélos. Or, si les carrefours aux entrées du pont sont aménagés, en revanche, la voirie du pont n'aura pas d'aménagement spécifique tendant à limiter la vitesse.

Ce point mériterait d'être approfondi.

En conclusion, ces « options » accès PMR, tunnel piétons, extension de zones 30, contribuent à l'optimisation du partage des espaces du domaine public et le Cadeb y est favorable. Leur réalisation s'imposera à court terme. Cependant, l'enveloppe budgétaire du projet de pôles ayant été arrêtée, le financement de ces options reste plus qu'aléatoire sauf à être assumé à part entière par les contribuables de la commune.

Gérard ATTIAS  
Membre du CADEB.

## Vésinet-Le Pecq / programme d'actions



### Détail des actions

- > n°6 : Réaménagement de la rue Dumas
- > n°7 : Apaisement carrefour Montesson
- > n°8 : Réaménagement du parvis à l'Est
- > n°9 : Aménagement du pôle bus côté Est
- > n°10 : Mise aux Normes Parking Relais
- > n°11 : Réaménagement de l'accès Ouest
- > n°12 : Réaménagement de la rue G.Bizet
- > n°13 : Accessibilité PMR de l'accès ouest
- > n°14 : Renforcement stationnement vélos
- > n°15 : Information multimodale et signalisation
- > n°16 : Tunnel piéton sous le route de Montesson (option)