

Jouars-Pontchartrain, Le 4 Mars 2015

Peggy PROMENEUR

Thierry DOLLEANS

Thomas JAQUEMET

Nadine RISSER

Candidats aux élections départementales 2015 pour le canton d'Aubergenville (Yvelines) – pour la liste écologistes « Redonnons des couleurs à nos vies »

Objet : réponse aux questions de l'association AUPADRE, sur les questions d'accès au réseau de transport en commun sur la ligne N.

Mesdames, messieurs,

Les difficultés de stationnement autour des gares en grande banlieue et particulièrement sur la ligne Dreux-Paris Montparnasse s'accroissent avec l'utilisation croissante des transports en commun.

Les coûts (pécuniaires et temps) des déplacements en véhicules individuels ne vont pas diminuer et il est du rôle des élu/es d'anticiper les besoins.

Les parkings sont du ressort de toutes les collectivités qui décident de se saisir du problème.

Aussi, le STIF a mis en place une charte et un cahier des charges pour garantir une équité entre tous les territoires. Les « Parcs Relais » sont un label régional pour la construction et l'exploitation des zones de parkings autour des gares du réseau, accessibles avec le PassNavigo. La tarification mensuelle est réglementée. Toutefois, le STIF n'est pas initiateur de projets et ne peut intervenir qu'en support après demande de la collectivité.

Tous les détails sont dans la documentation « cahier de référence » que vous trouverez sur ce lien :

[http://www.stif.org/IMG/pdf/Cahier\\_de\\_references\\_PR\\_novembre\\_2012.pdf](http://www.stif.org/IMG/pdf/Cahier_de_references_PR_novembre_2012.pdf)

Aussi, il y a 3 niveaux d'actions.

- Le premier, du ressort des municipalités. Le cas de Houdan est un cas parlant où le parking privé et payant revient à 4,9€ par jour sans abonnement et entre 20 et 25 Euros par mois. Exploité par la société QPark, ces parkings n'ont pas été réalisés en concertation avec le STIF. Selon nous, il n'a pas été élaboré pour répondre aux besoins des usagers de la gare mais uniquement pour ceux de la ville de Houdan (vignette locale et pas d'accès avec le Passe Navigo).

Aussi, les usagers de la ligne N ne peuvent se garer quotidiennement sur ce parking saturé et se reportent naturellement sur les gares de la ligne dans les autres communes.

- Le deuxième niveau est, à notre sens, de la responsabilité des communautés de communes (EPCI) qui doivent prendre en compte les besoins de leur territoire. Les communes qui accueillent une gare ne peuvent être les seules à supporter l'aménagement des alentours. Il y a une logique de territoire à prendre en compte.

-Et le troisième, celui du département qui doit être en mesure d'agréger les besoins, apporter des cohérences au delà des communes et présenter une vision stratégique au STIF.

Nous pensons qu'il est urgent que cette stratégie d'accès aux gares soit mise en œuvre sur l'ensemble des communes rurales des Yvelines.

C'est ce qui a été proposé dans le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF) qui a été adopté en 2014 par le Conseil Régional et qui doit impérativement servir de base de référence pour les aménagements locaux. Mais encore une fois, ce sont les collectivités locales qui doivent être à l'origine du projet.

Par ailleurs, grâce aux écologistes, le Passe Navigo sera au tarif unique de 70€ dès l'automne 2015 et permettra de réduire ce que nous considérons comme une triple peine (tarifs élevés, offre réduite et temps de transport pour Paris supérieur à 1h30 par jour). Ainsi, un accès dans un parc relais ne coûterait plus que 20€ + 70€ par mois. Soit une économie de plus de 40€ par mois par rapport à la situation actuelle. Tout ceci en préservant l'effort d'investissement nécessaire sur la modernisation des lignes (plus de 7 milliard d'euros pour l'investissement entre 2015 et 2020).

Nous pensons, écologistes, que le transport en commun ne commence pas à l'accès aux gares mais dès la sortie des maisons de chaque usager. Aussi, l'urgence est à l'expression des besoins sur chaque gare de notre territoire et la mise en place d'un chantier global.

Pour se faire, il faut réorienter les budgets alloués aux réseaux routiers qui ne font que déplacer les problèmes des bouchons et ne règlent rien pour le long terme.

La priorité est d'engager un pôle « Déplacement Yvelines », en coopération avec les EPCI et les communes pour mettre en place un réseau d'influence auprès du STIF et engager les travaux suivants :

- Organiser les transports de proximité dans les zones peu denses. (« Navettes à la demande », « Autostop de proximité encadré », etc.)
- Mettre en place un schéma directeur d'accessibilité aux gares (accès piéton, cycliste et parking pour les voitures)
- Affiner les dessertes de bus en fonction de besoin et intervenir auprès du STIF pour conduire les adaptations.
- Inclure d'autres critères de priorité que la rentabilité financière des lignes, basés sur un indice de besoins en fonction du service rendu aux populations et aux territoires.
- Faciliter les déplacements « doux » (piéton et cyclable) là où c'est nécessaire pour relier les villages.

Le tout en se référant au travail d'état des lieux et des propositions qui se trouve dans le PDUIF et en associant tous les acteurs usagers (associations, habitants, etc.).

D'autres expériences en France ont été conduites et peuvent répondre à tous ces besoins. Nous regrettons que certain/es élu/es, limités aux frontières de leur « baronnies », ne s'emparent pas de ces questions pour y répondre en innovant. C'est aussi pour cela que nous nous présentons à ces élections, pour apporter d'autres façons de voir et d'autres façons de résoudre les problèmes que nous subissons au quotidien.

Nous nous tenons à votre disposition pour toute question complémentaire.

Cordialement

Peggy PROMENEUR et Thierry DOLLEANS