

Quel avenir pour les transports ferrés de la Boucle de Seine / CCBS ?

Projet cahier d'acteur, propositions

Eole (Est Ouest Liaison Express)



Remarques préalables, considérations générales :

- 1) Les planches qui suivent décrivent un futur possible pour un désenclavement des territoires de la boucle par le développement des transports ferrés.
- 2) Ce désenclavement permettrait de maintenir le niveau de service existant actuellement en gare de Houilles-Carières (correspondances, liaison PSL).
- 3) Proposition alternative ou complémentaire aux cahiers d'acteur portés par les communes et associations de la CCBS.
- 4) Analogie entre le déploiement du Haut Débit et le développement des transports.
(mobilité et accessibilité des données, des personnes, des marchandises).
- 5) Les orientations actuelles des projets officiels, risques et contraintes sont connus, cette présentation prend un pari sur l'avenir à moyen et long terme pour les habitants de la boucle.

Panorama transports franciliens Etat de l'art & Projets (sans EOLE)

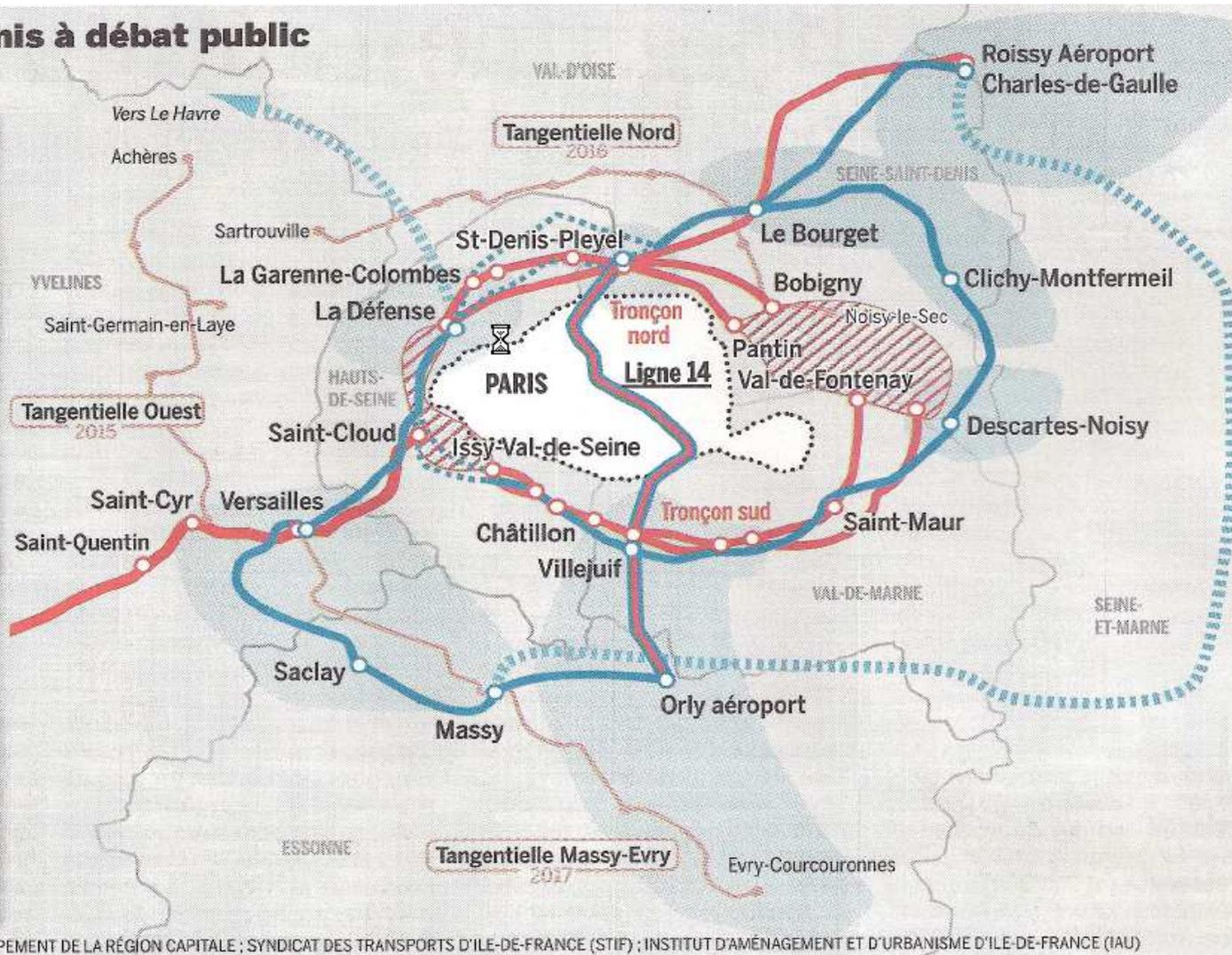
Deux projets soumis à débat public

Projet « Double boucle » de Christian Blanc

-  Métro automatique (tracé à préciser à l'issue du débat public)
-  Tracé à définir
-  Gare principale
-  Métro ligne 14 (Pleyel-Orly)
-  Ligne LGV/ Interconnexion TGV
-  Pôles d'activité

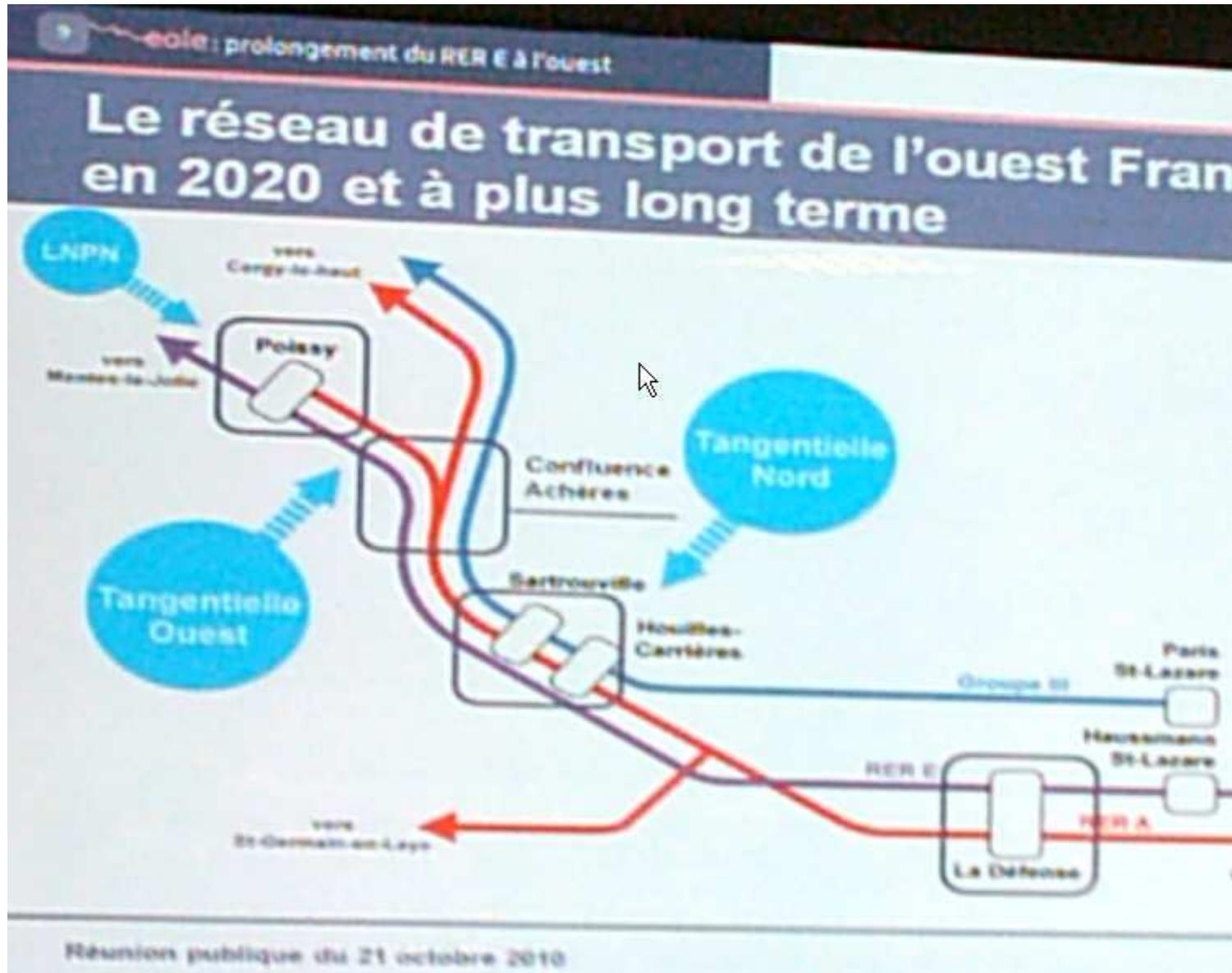
Projet « Arc Express » de Jean-Paul Huchon

-  Arc Express (tracé à préciser à l'issue du débat public)
-  Fuseau à l'étude
-  Gare d'échange
-  Métro ligne 14 (Pleyel-Orly)
-  Tangentielles (SNCF)



Grand Paris : 2 projets, 2 débats, 6 milliards

La plus vaste consultation jamais organisée auprès de la population a débuté le 1^{er} octobre 2010



Réunion CNDP du 21/10/10 à Houilles

LNP = Liaison Nouvelle Paris Normandie 5

Rappel du tracé Eole prévu



Un constat : Rien concernant le développement des transports ferrés sur Boucle de Seine

58 **eole** : prolongement du RER E à l'ouest

6 AMÉLIORER LES LIAISONS ENTRE LA NORMANDIE ET L'ÎLE-DE-FRANCE

Les voies Paris-Saint-Lazare-Mantes via Poissy sont utilisées non seulement par les trains Transilien* mais aussi par le fret et les trains qui circulent entre Paris et la Normandie (TER et Corail Intercités) – ces derniers représentent 70 % de la circulation sur cet axe. Mantes est la principale porte ferroviaire entre les régions normande et francilienne. Une meilleure séparation des flux* entre Mantes et Poissy, permise par le projet EOLE, facilitera les circulations des trains reliant la Normandie et l'Île-de-France.

6.1 MIEUX DESSERVIR LES FRANGES DE L'ÎLE-DE-FRANCE ET LA NORMANDIE

La réalisation du prolongement du RER E à l'ouest est une opportunité pour améliorer la desserte* des franges de l'Île-de-France et de la Normandie, de Vernon et de Rouen notamment. À Mantes, les correspondances entre les trains de Paris et ceux desservant ces villes pourraient être optimisées. Des trains semi-directs entre ces villes et La Défense (pour Rouen) ou Paris (pour Vernon) pourraient être mis en place.

6.2 FLUIDIFIER LA CIRCULATION DES TRAINS NORMANDS

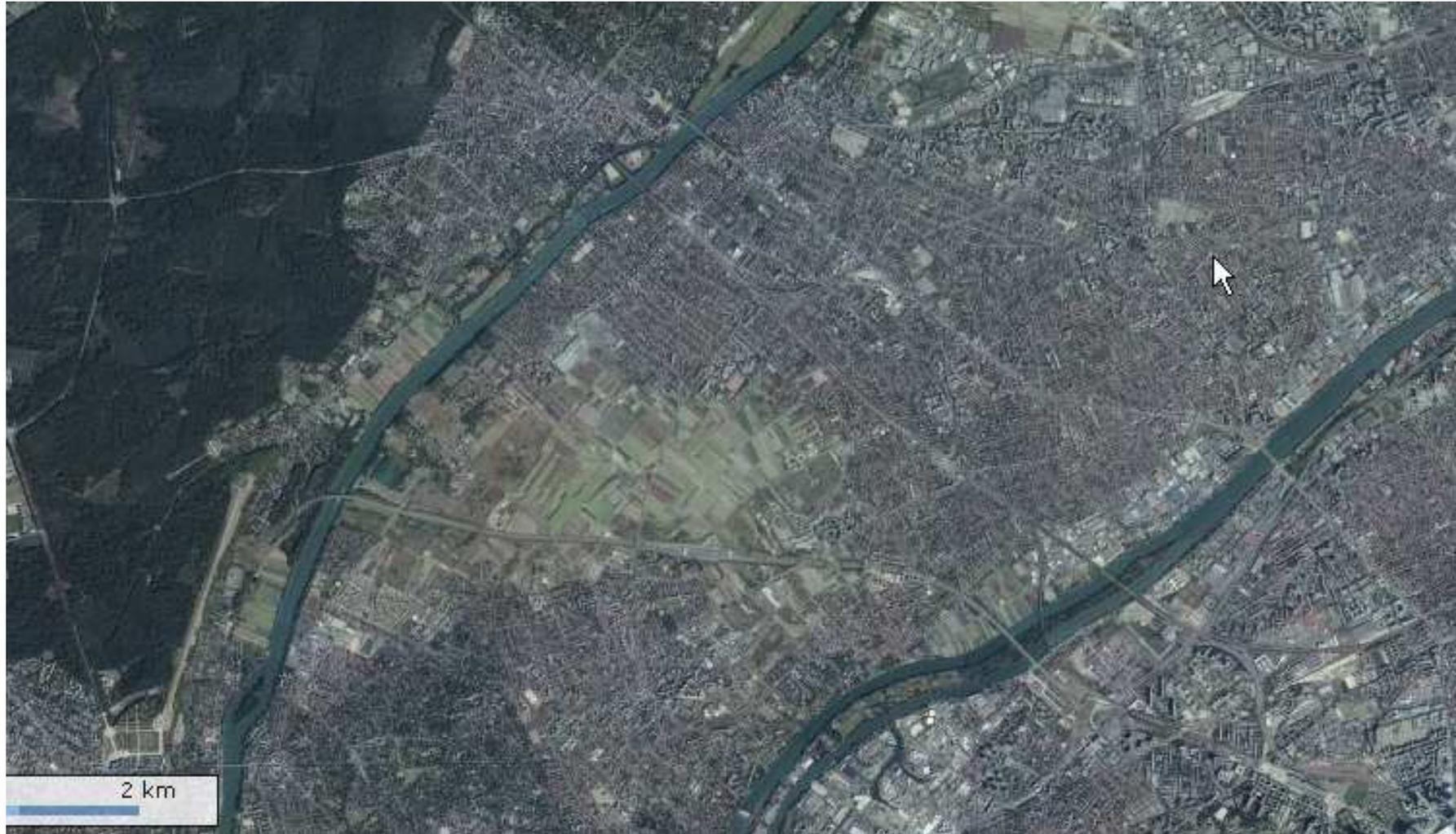
La desserte* de la Normandie dans son ensemble serait également fiabilisée par la réalisation du projet. Les aménagements ferroviaires entre Mantes et Nanterre ainsi que la libération de voies entre Nanterre et Saint-Lazare (du fait du basculement des trains* dans le tunnel du RER E) sont de nature à améliorer la régularité des trains « normands ».

6.3 PRÉPARER L'AVENIR

Les aménagements d'infrastructures ferroviaires* prévus dans le cadre du projet EOLE dans les gares entre Mantes et Poissy ainsi que sur les voies à Nanterre et entre Épône et Mantes devraient préparer l'arrivée de la ligne nouvelle Paris-Normandie, si celle-ci passe par Mantes-la-Jolie. Il s'agit de prévoir les réservations nécessaires, voire de réaliser des investissements anticipés qui permettent de mutualiser les coûts, comme les travaux.

À long terme, la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie dégagera de la capacité* sur les voies ferrées entre Mantes et Nanterre. Cela permettra d'augmenter l'offre de service sur la branche ouest du RER E et ouvrira aussi des perspectives pour réorganiser la desserte* ferroviaire de l'ouest francilien.

Préconisations JP Valentin, délégué transport CSS :



Origine des photos aériennes : site IGN

Préconisations JPV :

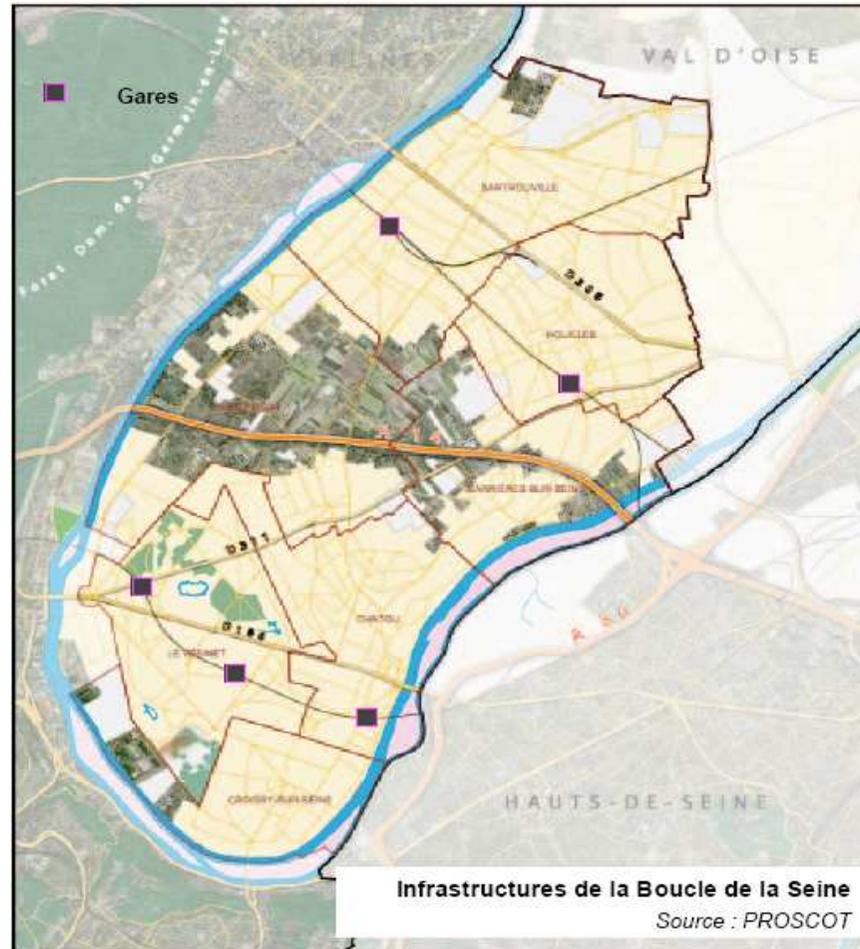
Tracé EOLE de Nanterre à St Germain via la plaine de Montesson

- 1) Création d'une nouvelle gare CCM (Carrières, Chatou, Montesson)
- 2) Cette nouvelle gare serait le seul arrêt Eole au cœur de la boucle
- 3) Cette nouvelle gare Eole désenclave la CCBS (options) :
 - 3.1 : si prolongement de la tangentielle nord (via tunnel)
 - 3.2 : à l'Est à Nanterre (nouveau passage de Seine)
 - 3.3 : à l'Ouest (nouveau passage de Seine 2) en direction de Poissy
- 4) Diagonale directe et rapide St Germain (ou Poissy), CCM, La Défense, Paris.
- 5) 3 gares nouvelles interconnectées (théâtre Sartrouville, CCM et Groues)
- 6) Tracé LNPN , hypothèse tunnel le long de la A14 évoqué...

Eole : Est, Ouest Liaison Express prend tout son sens

Nord

Ouest

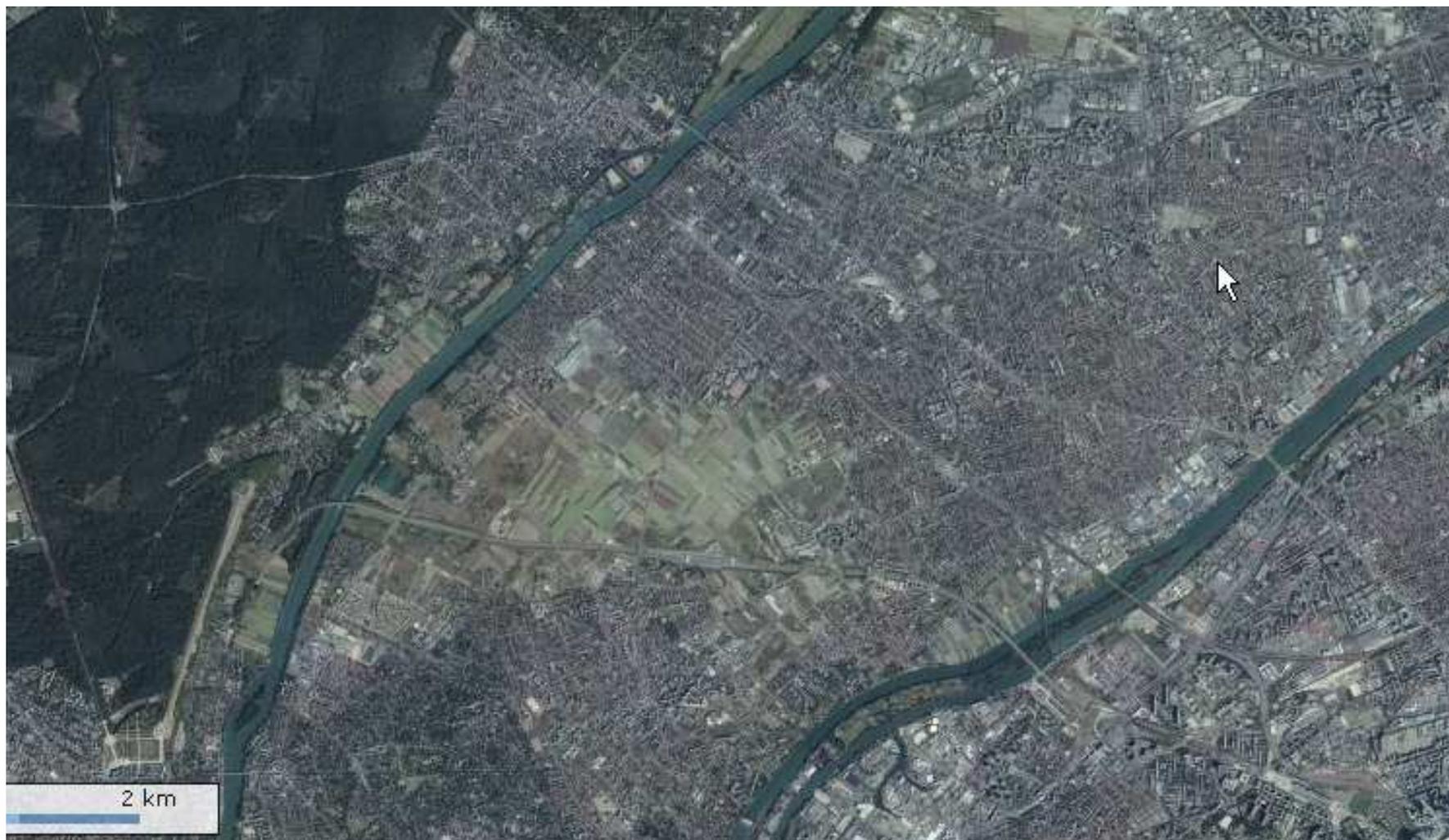


Est

Sud

Voie nouvelle Eole le long de la A14....

Plus rapide et économique : Utiliser carrément la A14 (tout ou partie...)



Voie nouvelle Eole le long de la A14.... (§ projet LNPN*)

- 1) La A14 ne sert absolument pas aux habitants de la boucle
(Utilisée par peu de VL et les navettes bus Mantes La défense)
 - 2) Autoroute payante très chère interdite aux PL, abords de la Défense saturés
 - 3) Projet de gare routière A14 : Convergence de VL, encombrements, nuisances
 - 4) Contraire aux projets de grands équipements CCBS de la plaine
(livraisons, apport de clientèle, zone de chalandise accessible par TCF)
 - 5) Soit consacrer quelques voies de la A14 pour voies ferrées
 - 6) Soit substituer une ligne nouvelle ferrée en lieu et place de l'autoroute
 - 7) On règle une fois pour toute la question des échangeurs
 - 8) Si A14 devient ferrée, possibilité d'y adjoindre des pistes routières cyclables...
- * LNPN : Ligne Nouvelle Paris Normandie tunnel le long de la A14 (horizon 2020) ?

Voie nouvelle Eole à la place de la A14.... (§ projet LNPN*)

- 1) Seule chance pour la CCBS d'obtenir une voie ferrée nouvelle avec arrêt en cœur de boucle compte tenu des restrictions budgétaires à venir
- 2) Permet de ne pas mettre tous les œufs dans le même panier, que les usagers des transports ferrés de la boucle disposent d'une alternative sérieuse
- 3) Ligne TGV/LGV Paris Le Havre empruntera(it) les VF existantes, mais partage possible avec le voie Eole, auquel cas, possibilité de maintien de la desserte locale Transilien omnibus vers PSL
- 4) Il coûtera moins cher à la collectivité (finances publiques) de changer la destination de la A14 que de construire une nouvelle voie ferrée
- 5) Moyen de limiter le trafic routier (cars, bus, PL, etc.) au centre de la CCBS avec la promotion des modes de déplacements doux (PLD...)
- 6) Eventuelle révision du projet RD121 poussé par la région et l'état.
- 7) Le STIF s'y retrouve par les économies sur transports des bus Mobilien et le développement des TC, & maintien performance Eole (tps de parcours).

A14.... Données techniques

L'**autoroute française A14** est une **autoroute à péage** de 15,6 kilomètres de long située dans l'ouest de l'**Île-de-France**. Déclarée d'utilité publique le 20 décembre 1989, puis mise en service le 6 novembre 1996, elle relie le quartier d'affaires de **la Défense** à **Nanterre (Hauts-de-Seine)** à **Orgeval (Yvelines)** où elle rejoint l'**A13**¹. C'est la première autoroute urbaine à péage en France. Son exploitation est assurée par la **société des autoroutes Paris-Normandie** (groupe **Sanef**).

Sommaire [masquer]

- 1 [Accès à l'autoroute](#)
- 2 [Projets d'échangeur](#)
 - 2.1 [À Montesson](#)
 - 2.2 [À Saint-Germain-en-Laye](#)
- 3 [Ouvrages d'art](#)
- 4 [Péage](#)
- 5 [Son parcours](#)
- 6 [Trafic](#)
- 7 [Notes et références](#)
- 8 [Voir aussi](#)
 - 8.1 [Liens externes](#)

Accès à l'autoroute [modifier]

Cette autoroute ne comporte aucun accès entre Nanterre et Orgeval. En particulier, l'**échangeur** projeté à la sortie ouest de **Saint-Germain-en-Laye** qui aurait dû se trouver dans la **forêt de Saint-Germain** a été supprimé en 1990 sur intervention de **François Mitterrand** à la demande des élus locaux. D'autres échangeurs ont été envisagés dans le secteur de Poissy et dans la boucle de Montesson. Cependant, les collectivités locales ne sont pas unanimes sur l'intérêt de ces accès et aucun n'a été réellement projeté. La fonction de cette autoroute est donc de doubler l'A13 entre Paris et Orgeval pour les usagers se rendant au-delà d'Orgeval. Le délestage de la voirie locale, notamment de la **nationale 13** qui irrigue le secteur de Saint-Germain, est, de ce fait, limité.

A14.... Données techniques

A14

Autoroute française A14



Le pont sur la Seine vu depuis les terrasses de Saint-Germain



Longueur	15,6 km
Ouverture	1996
Direction	est / ouest
Extrémité est	La Défense
Extrémité ouest	A13 Orgeval (Yvelines)
Villes principales	Bois-d'Arcy, Saint-Cyr-l'École, Versailles, Trappes
Réseau	Autoroute française

A14.... Données techniques

Accès à l'autoroute [modifier]

Cette autoroute ne comporte aucun accès entre Nanterre et Orgeval. En particulier, l'échangeur projeté à la sortie ouest de [Saint-Germain-en-Laye](#) qui aurait dû se trouver dans la [forêt de Saint-Germain](#) a été supprimé en 1990 sur intervention de [François Mitterrand](#) à la demande des élus locaux. D'autres échangeurs ont été envisagés dans le secteur de Poissy et dans la boucle de Montesson. Cependant, les collectivités locales ne sont pas unanimes sur l'intérêt de ces accès et aucun n'a été réellement projeté. La fonction de cette autoroute est donc de doubler l'A13 entre Paris et Orgeval pour les usagers se rendant au-delà d'Orgeval. Le délestage de la voirie locale, notamment de la [nationale 13](#) qui irrigue le secteur de Saint-Germain, est, de ce fait, limité.

Ouvrages d'art [modifier]

Elle compte de nombreux [ouvrages d'art](#) dont deux [viaducs](#) sur la [Seine](#) et un [tunnel](#) de 2,8 kilomètres pour le passage sous la terrasse du [château de Saint-Germain-en-Laye](#). Son coût de construction s'est élevé à 4,5 milliards de francs (690 millions d'euros) du fait précisément des contraintes environnementales, en particulier dans le secteur de Saint-Germain-en-Laye, et des exigences des riverains qui ont nécessité le creusement d'un tunnel et la couverture de plusieurs tronçons.

Péage [modifier]

Le [péage](#) pour les véhicules légers est de 7,70 € (réduit à 5,60 € de 10 h à 16 h et de 21 h à 6 h du lundi au vendredi). Ce montant est élevé au regard de la distance parcourue, mais il existe des formules d'[abonnement](#), et même la gratuité du passage pour les véhicules pratiquant le [covoiturage](#) (trois personnes au moins incluant le porteur de la carte) pour un aller et retour par jour ouvrable.

Ce tarif en fait l'autoroute la plus chère de France en euros par kilomètre parcouru. Le [Duplex A86](#) pratique aussi des tarifs élevés et dépasse aux heures de pointe le taux tarifaire de l'autoroute A14 (1 €/km)

A14.... Données techniques

Projets d'échangeur [modifier]

À Montesson [modifier]

Concernant le projet d'échangeur au niveau de [Montesson](#), le maire a mis comme condition préalable à sa création, d'une part, l'amélioration de la desserte locale avec une nouvelle voirie pour délester la RD121 et, d'autre part, l'existence d'un autre échangeur au niveau de [Saint-Germain-en-Laye](#). Pour le tracé de la nouvelle voirie de délestage de la RD121, il indiquait comme condition préalable dans son programme électoral de 2001 que cette voie nouvelle soit compatible avec un échangeur sur l'A14. Un projet de voie nouvelle de délestage de la RD121 a fait l'objet d'une concertation publique début 2006 et est prévu pour être mis en service en 2012. C'est donc une étape préparatoire à la mise en place d'un échangeur avec l'A14 situé juste à l'ouest de la barrière de péage de Montesson. Le 7 septembre 2008, un « Avis favorable sans réserves » est la conclusion du commissaire enquêteur chargé de l'enquête publique sur la Voie nouvelle départementale (ex. déviation de la RD121) qui s'est tenue à [Sartrouville](#) et Montesson.

À Saint-Germain-en-Laye [modifier]

L'échangeur de Chambourcy a été inauguré le 6 avril 2009 par [Dominique Bussereau](#), secrétaire d'État aux transports.

Les travaux de mise à 2 fois 2 voies de la [RD 113 \(Ex-RN 13\)](#) ainsi que la création de rond-points aux carrefours entre [Saint-Germain-en-Laye](#) et [Orgeval](#) prévus pour 2009-2010 sont toujours en cours.

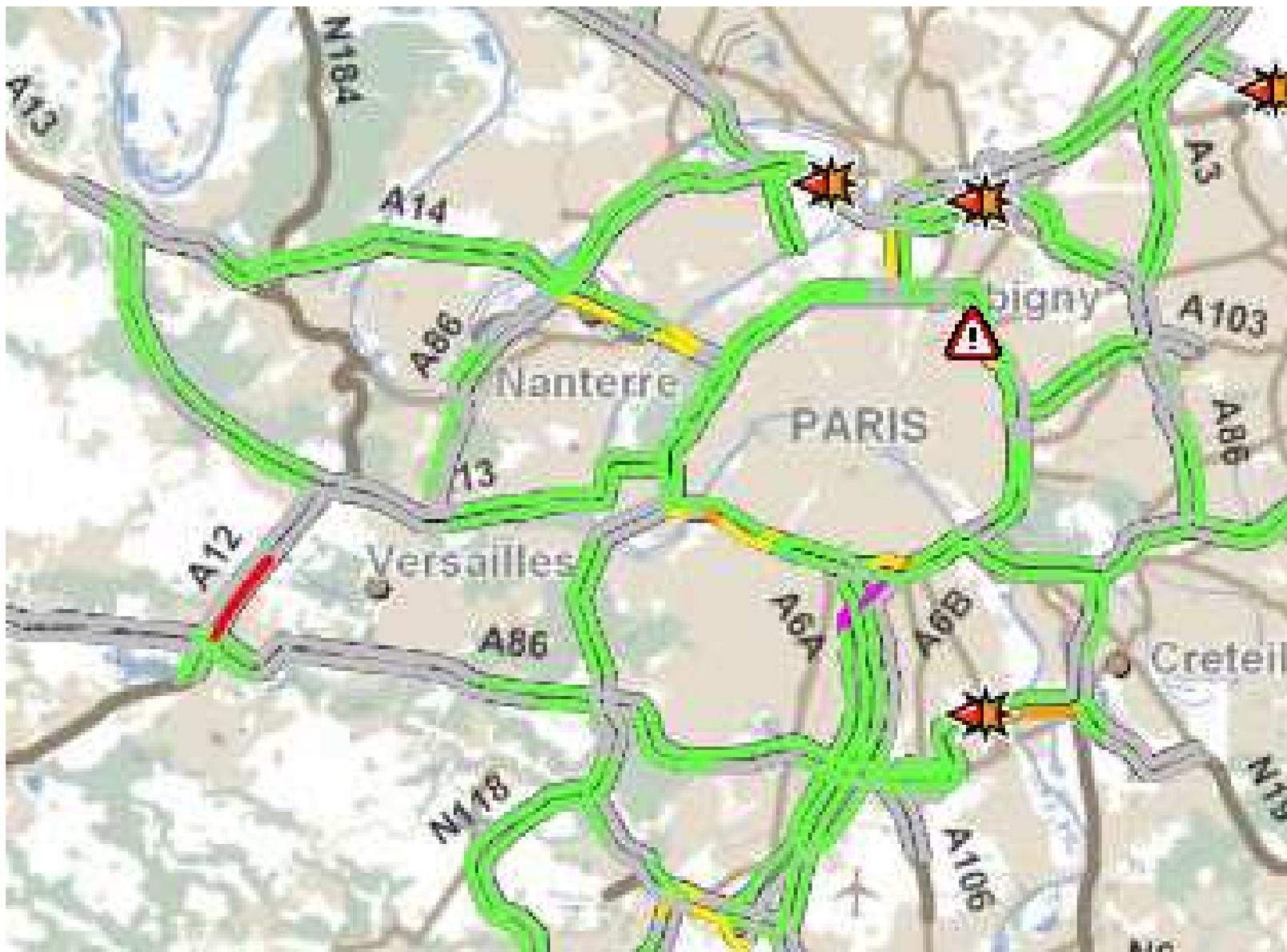
Extrémité est	La Defense
Extrémité ouest	A13 Orgeval (Yvelines)
Villes principales	Bois-d'Arcy , Saint-Cyr-l'École , Versailles , Trappes
Réseau	Autoroute française

A14.... Trafic, thrombose au pont de Neuilly

Egalement appelée phlébite, la thrombose veineuse correspond à la formation d'un caillot sanguin. Si cet obstacle se développe dans une veine superficielle, il n'y a généralement pas lieu de s'inquiéter. En revanche, si c'est une veine profonde qui est affectée, le problème est nettement plus sérieux avec un risque d'embolie pulmonaire. Zoom sur ce mécanisme.



A14.... Trafic Routier



A14.... Trafic bus Mobilien :

MANTES -> La Défense Express A14 Horaires et informations pratiques

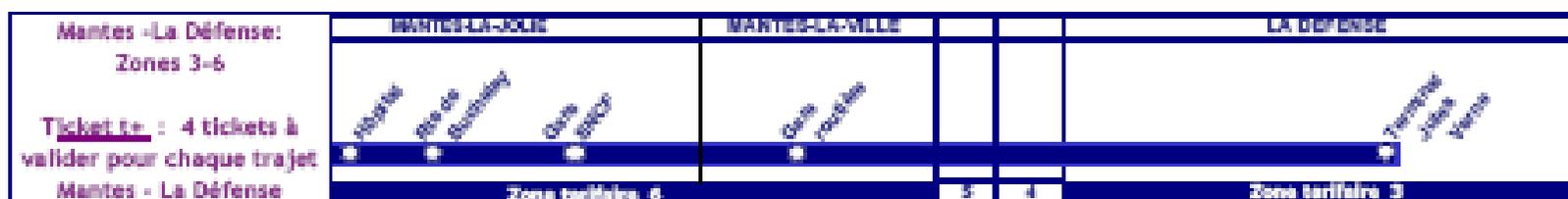


Express A14 MANTES - LA DEFENSE ...

Votre ligne s'est développée le 2 novembre 2006 dans le cadre du dispositif Mobilien financé par le STIF :

- service en heures creuses entre 10h et 16h
- service le samedi

Schéma de ligne



A14.... Trafic bus Mobilien :

Les MUREAUX->La Défense Express A14 Horaires et informations pratiques



Sans changement ...Au départ de la gare routière des Mureaux, vous allez à La Défense-Terminal Jules Verne directement et sans arrêt intermédiaire

Votre ligne s'est développée le 2 novembre 2006 dans le cadre du dispositif Mobilien financé par le STIF :

- service en heures creuses entre 10h et 16h
- service le samedi

Schéma de ligne



A14.... Trafic bus Mobilien :

VERNEUIL-Orgeval-La Défense Express A14 Horaires et informations pratiques



Sans changement ...Vous allez à la Défense Terminal Jules Verne

Prenez le car à la gare routière de Verneuil ou à l'arrêt Conforama d'Orgeval.
 Le trajet est rapide, la ligne emprunte l'autoroute A14.
 Nouveauté rentrée 2006...Fréquence améliorée et desserte d'Orgeval systématique.

Schéma de ligne			
	Verneuil	Orgeval	La Défense
Verneuil/Orgeval - La Défense : Zones 3-5 <u>Tickets t +</u> - 3 tickets à valider pour un trajet Verneuil - La Défense - 2 tickets à valider pour un trajet Orgeval - La Défense	Gare routière	Conforama Toys R'Us	Terminal Jules Verne
	Zone tarifaire 5		4

A14.... Archives INA – Pour désengorger l'A13

LE DOSSIER DE L'AUTOROUTE A14

Actualités régionales Ile de France - 11/01/1993 - 01min32s

340 vues

L'A 14, autoroute de 16 kilomètres entre Orgeval et La Défense, première autoroute urbaine à péage aurait dû être prête en 1995, mais le projet est très contesté : elle devrait passer sous la terrasse de Saint Germain en Laye, créée par LOUIS XIV et le dossier est arrivé devant le Conseil d'Etat.

Reportage. Ultime ligne droite pour les défenseurs de l'environnement, le Conseil d'Etat examine la décision du tribunal de Versailles qui a interrompu les travaux. Tout est arrêté près de la terrasse.

L'A14 devait enjamber la Seine par un viaduc de 600 mètres de long pour rejoindre un tunnel creusé sous la terrasse. Le Conseil d'Etat devra trancher entre l'autoroute et la protection du patrimoine historique. La construction de cette autoroute avait été décidée en 1960.

PRODUCTION

producteur ou co-producteur:

France Régions 3 Paris

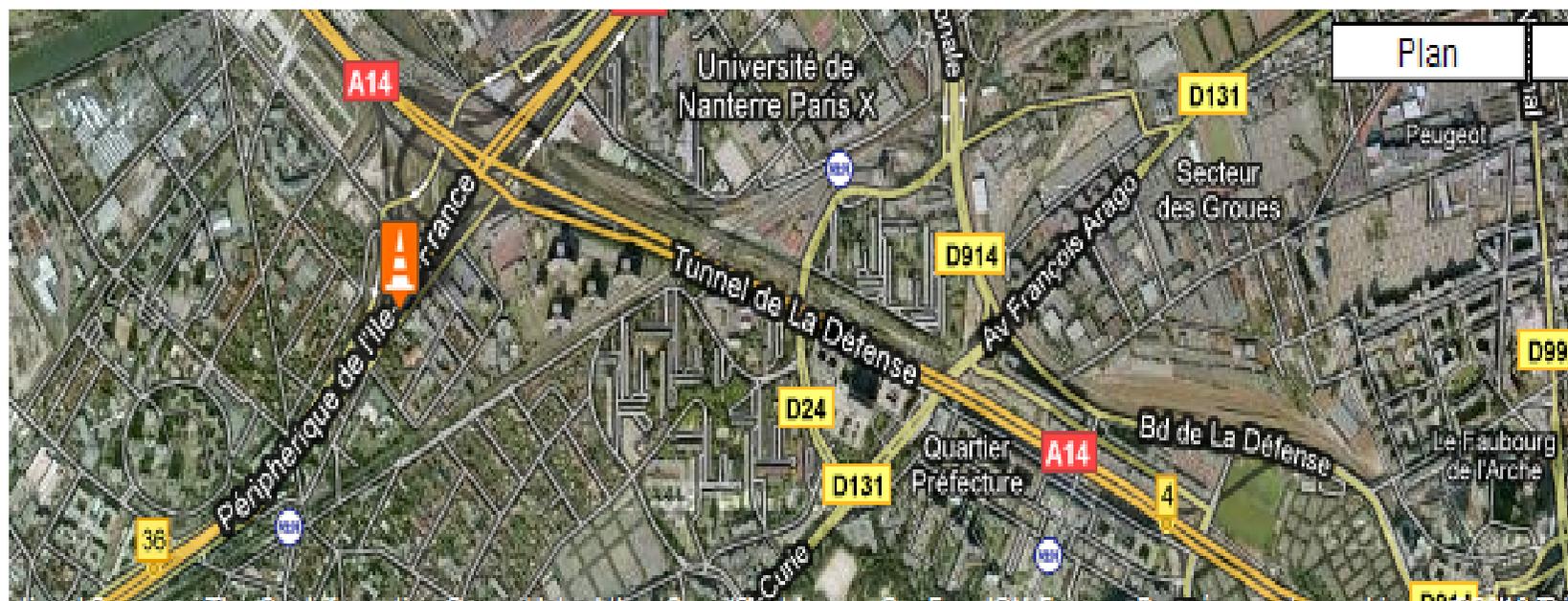
A14.... Archives INA – Videos – liens http

<http://www.ina.fr/economie-et-societe/environnement-et-urbanisme/video/PAC02029353/le-dossier-de-l-autoroute-a14.fr.html>

Sécurité A14

<http://vimeo.com/14735559>

Chantier travaux tunnel A14 prévu jusqu'au 31/12/2010



Archives

CHAMBOURCY

Echangeur de l'autoroute A 14 : un bilan mitigé

07.04.2010

Cela fait un an aujourd'hui que l'échangeur de l'A 14, construit au niveau de Chambourcy, a été mis en place. Ouvert à la circulation le 7 avril 2009, l'ouvrage a provoqué une augmentation du trafic sur la voie rapide : environ 27800 véhicules par jour aujourd'hui, contre 27000 en moyenne auparavant. Reste que la fréquentation est en deçà des objectifs. La Société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN), qui gère l'A 13 et l'A 14, espérait mieux. « Les chiffres attendus ne sont pas atteints, reconnaît Philippe Fenain, le directeur d'exploitation de l'entreprise. Nous avons cependant noté une progression constante du nombre d'usagers sur l'A 14, une hausse de 2,6% en un an. » Contre toute attente, l'essentiel de la fréquentation de l'échangeur se produit dans le sens Paris-province et non pas en direction de La Défense, comme prévu. Cet échangeur a été créé dans le but de relier la voie rapide à la N 13, souvent saturée. Pour ce faire, une portion routière longue d'environ 2 km a été créée. Ainsi, les automobilistes de Saint-Germain-en-Laye, du Pecq et d'Aigremont évitent les points noirs de la traversée de Chambourcy, de Poissy et d'Orgeval. « En passant par l'échangeur, les usagers gagnent environ une demi-heure sur leur temps de parcours pour rejoindre La Défense », insiste Philippe Fenain. Mais ce raccourci et ce gain de temps ont un prix. Il faut s'acquitter de 2,10 € à la barrière de péage de l'ouvrage. « Le péage n'est pas un repoussoir, soutient le directeur d'exploitation. Des abonnements à des tarifs préférentiels sont proposés et certains usagers peuvent se faire rembourser par leur employeur. » La SAPN a investi 35 M€ pour construire cet échangeur. Selon le concessionnaire, la fréquentation de l'ouvrage devrait augmenter lorsque les travaux routiers d'élargissement de la D 113 entre Orgeval et Chambourcy seront achevés. La nouvelle 2 x 2 voies devrait être livrée aux automobilistes en 2011. « Ce secteur géographique va se développer avec l'implantation du nouvel hôpital, d'une gare routière et de nouveaux magasins, précise Philippe Fenain. Ainsi, l'attractivité sera plus importante et un plus grand nombre de véhicules empruntera l'échangeur. »



Le Parisien

Cet article a été publié dans la rubrique Yvelines

Nouvelle Gare intercommunale en lieu et place de la gare routière prévue

Localisée au cœur de la CCBS



Localisation nouvelle gare CCM

A la place du péage actuel de la A14



Gare ferroviaire Carrières, Chatou, Montesson (Gare CCM)

Option : Interconnexion Eole & tangentielle Nord envisageable si percement tunnel depuis la nouvelle gare en projet à Sartrouville



1 Localisation gare CCM au cœur des territoires CCBS

Le nouveau tracé Eole contribue au désenclavement de la CCBS : **A l'Est**
Nanterre : Convergence A14 et RER A vers le quartier d'affaires



Le nouveau tracé Eole contribue au désenclavement de la CCBS : **A l'Est**

Nanterre : Secteur des Groues – Nouvelle Gare Eole, prolongement métro L1 ?

Les projets de développement de Seine Arche

Les Terrasses de Nanterre : un espace public ouvert et paysager

Élément-clé de l'aménagement de l'ouest de La Défense, le projet de recomposition urbaine Les Terrasses se situe dans l'axe de la perspective historique de Le Nôtre, qui s'étend aujourd'hui du Louvre à la Grande Arche.

Il la prolonge jusqu'à la Seine (à l'ouest de Nanterre). Il est conçu pour accueillir bureaux, logements et commerces autour de vingt terrasses paysagères. Ce vaste espace public offrira sur près de 3 kilomètres des lieux de promenade et de détente, des animations festives et des marchés.

Les Groues-La Folie : un nouveau quartier de ville

D'une surface de 76 hectares et situé à Nanterre, au pied du quartier d'affaires de La Défense et en limite de La Garenne-Colombes, le secteur des Groues est, à l'origine, majoritairement ferroviaire. Le site accueille une gare de triage et est composé d'un tissu diffus d'entreprises de production et de services. Actuellement lourdement enclavé par les voies ferrées, Les Groues-La Folie fait l'objet d'un projet d'aménagement. Le quartier va profondément changer de physionomie en accueillant bureaux, logements, équipements publics, commerces et activités économiques complémentaires de celles du quartier d'affaires.

Entre 10 000 et 20 000 habitants sont prévus, et entre 10 000 et 20 000 emplois.

Par ailleurs, un stade de 30 000 places (modulable en une salle de spectacles pouvant accueillir jusqu'à 40 000 personnes) est en projet entre La Défense et le secteur des Groues. Il deviendrait la plus grande

salle de spectacle couverte d'Île-de-France, suscitant des flux* de personnes sur une très courte période lors de son utilisation.

L'implantation d'une gare RER E est une opportunité pour le développement de ce quartier.

LE SECTEUR DES GROUES



Source : La Défense-Seine Arche, octobre 2009

Équipement prévu : Stade 30000 places, modulable en salle de spectacle 40000 places
Impact projets gds équipements CCBS en plaine de Montesson...

Le nouveau tracé Eole contribue au désenclavement de la CCBS : **A l'Est**

Nanterre : Convergence vers A14 Prolongement Eole (ou alternative métro L1)

Question : Les ponts autoroutiers supporteront ils le poids des rames Eole (études) ?

RER A SNCF

A14



Le nouveau tracé Eole contribue au désenclavement de la CCBS : **A l'Ouest**
St Germain : Option (études) Interconnexion Eole & Tangentielle Ouest

A14



Le nouveau tracé Eole contribue au désenclavement de la CCBS : **A l'Ouest**
Eole depuis gare CCM vers Poissy Via A14 avec ou sans arrêt à St Germain

Gare de triage d'Achères



A14

A14

Le nouveau tracé Eole contribue au désenclavement de la CCBS : **Au Nord**
Interconnexion Eole/A14 & Tangentielle nord Sartrouville par tunnel

Gare de Sartrouville



A14

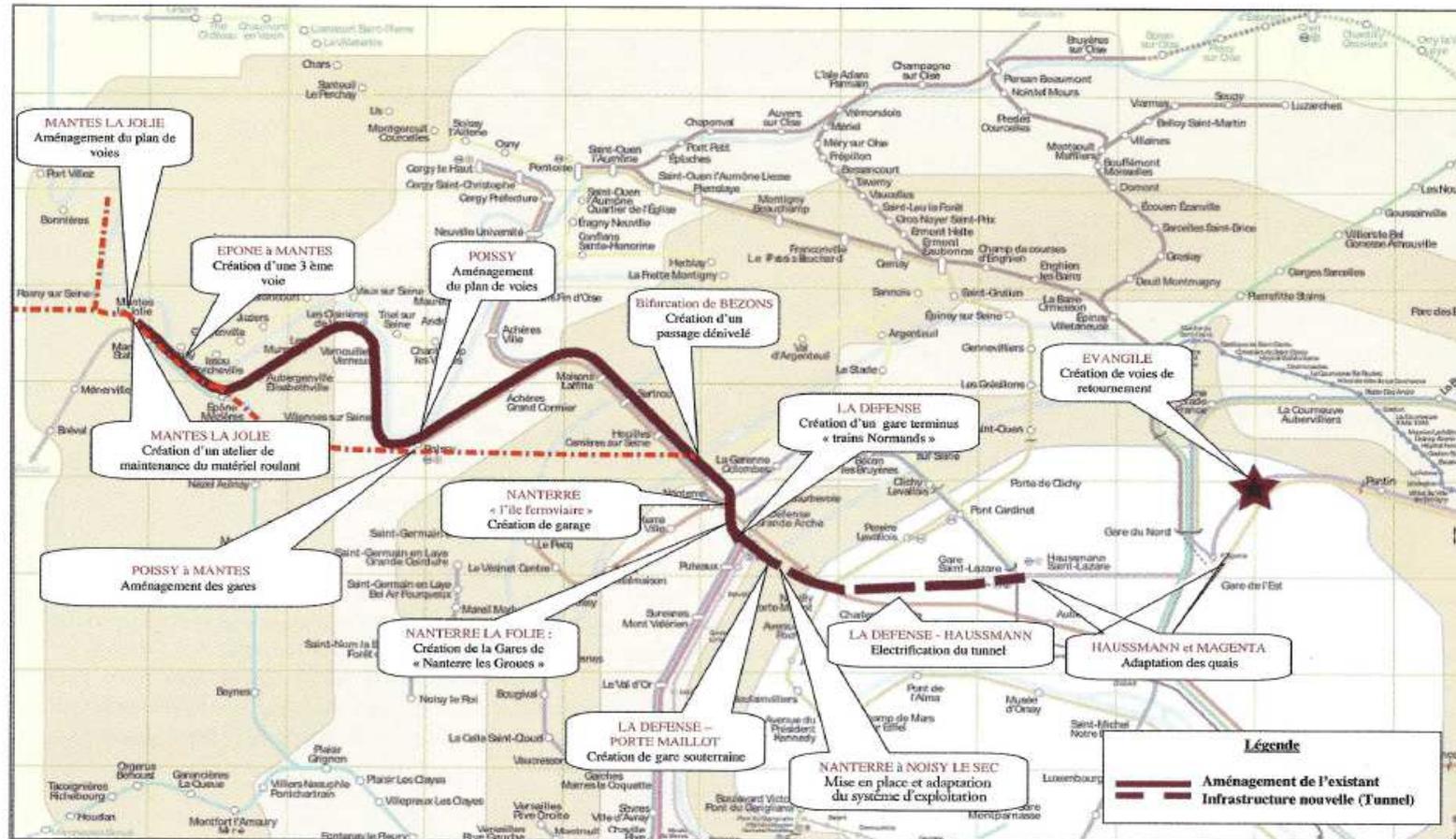
Le nouveau tracé Eole contribue au désenclavement de la CCBS : **Au Nord**

Interconnexion Eole/A14 & Tangentielle nord Sartrouville par tunnel

Projet nouvelle gare sur la plateau à coté du théâtre, départ du tunnel vers A14



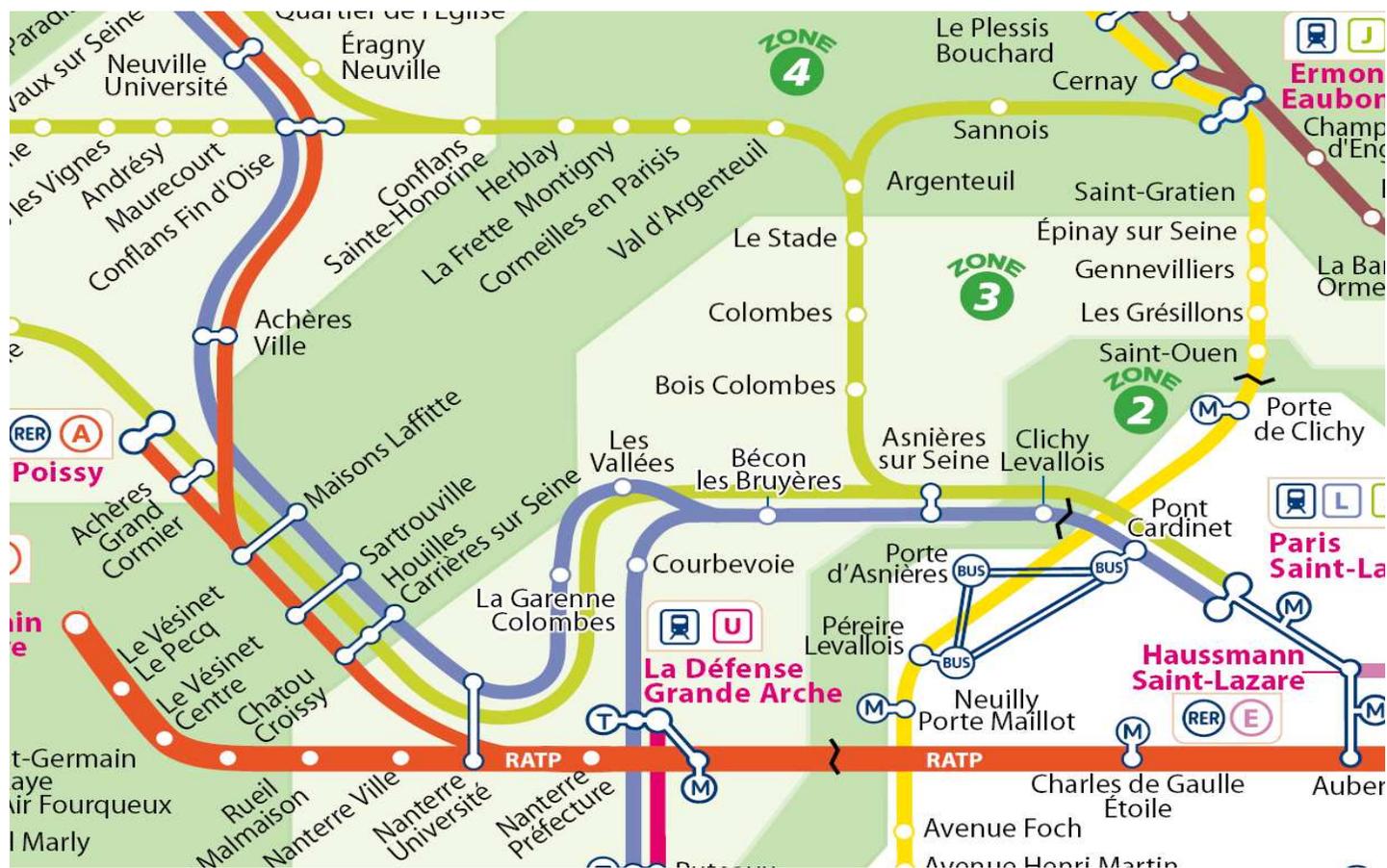
LES DIFFÉRENTS CHANTIERS DU PROJET



Source : SNCF 2010

Source : SNCF/RF, 2010

Nouveau tracé Eole via A14 = maintien desserte HCSS PSL ?



Eole : Nouveau tracé

Fin de la présentation des propositions

Questions qui se posent aux élus de la Boucle de Seine :

Impacts sur le SCOT CCBS et le SDRIF ?

Quel accueil auprès des habitants (et usagers des TC) de la Boucle ?

Eole : Actions des élus de Carrieres-Sur-Seine ?

- A) Pour défendre un arrêt Eole en gare de CSS/Houilles
- B) Pour défendre un arrêt Eole en gare de Sartrouville
- C) Pour défendre un arrêt Eole sur les 2 gares
- D) Pour promouvoir le projet transformation A14 en VF pour Eole

Eole : Actions des élus de Carrieres-Sur-Seine ?

Modalités d'actions (en fonction des choix) des élus CSS :

- A) Nécessité pour la CCBS de se doter d'une compétence Transports élargie
- B) Activer les appuis politiques au plus haut niveau (sénateurs, députés)
- C) Demander à la CCBS d'organiser une consultation type référendum
- D) Campagne de communication (presse, blog, site internet etc.)
- E) Campagne de tracts à la gare Houilles Carrieres par les élus CSS
- F) Manifestations d'élus et usagers
- G) Etc. Etc. Liste non exhaustive

Dans tous les cas, bien poser et structurer nos revendications...

Eole : Actions Elus CSS

« Précédente

Manifestation d'élus contre les nuisances aériennes

Suivante »



Manifestation au Trocadéro d'élus de 94 communes concernées par les nuisances aériennes (notamment les vols de nuit) de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Paris, le samedi 20 septembre 2008. © [Laurent GARRIC](#)