

Novembre 2010

ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS D'ARGENTEUIL

L'association des usagers des transports d'Argenteuil présente ses points de vue aux acteurs des transports d'Île-de-France.

Cette association, qui représente également les cyclistes et les piétons estime qu'il est regrettable que la voiture individuelle soit encore le mode de déplacement dominant.

Dans ce débat public, il est urgent de promouvoir en Île-de-France un mode de vie urbain différent avec plus d'espace dédié aux piétons, aux enfants, à l'agrément... Les citoyens aspirent à une vie plus calme et souhaitent respirer un air moins pollué.

L'AUT soutient, par exemple, le projet de transformation de « l'autoroute » D311 sur les berges de Seine. Cet espace doit être rendu aux habitants des villes d'Argenteuil, de Bezons.

Nous estimons que les projets Grand Paris et Arc Express survalorisent l'accès aux aéroports en oubliant bien vite le bruit si dommageable notamment aux 600 000 riverains de Roissy-CDG, la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre provoqués par les avions. Les vols courts et moyens courriers en concurrence avec trains classiques et TGV sont une source de gênes préjudiciable à tous.

L'interdépendance de notre ville d'Argenteuil et des zones concernées par les tram T1, T2 et T8, Arc Express et « double boucle » du Grand Paris est une évidence. Il est donc prioritaire pour notre association d'émettre un avis sur cette question « capitale ».

Si la desserte ferroviaire Argenteuil-Saint-Lazare est considérée comme satisfaisante dans l'ensemble, les usagers constatent que trop souvent, des trains sont supprimés ou retardés et que l'état des deux gares de notre ville (104 000 habitants) reste déplorable avec des travaux interminables. ...

AUT ARGENTEUIL

Association des Usagers
des Transports d'Argenteuil
82, avenue du Général Leclerc,
95100 Argenteuil

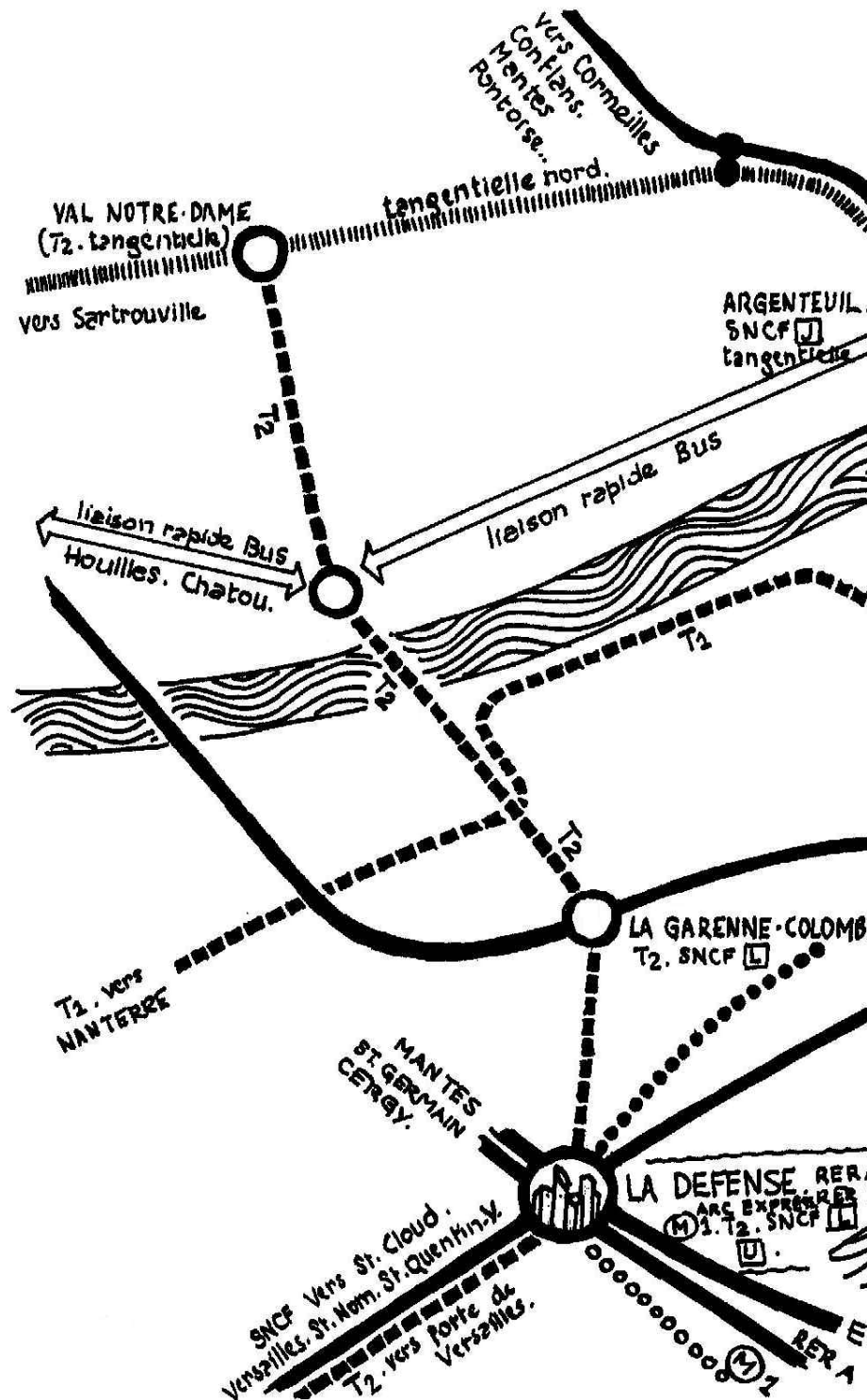
Argenteuil, 104 000 habitants vos déplacements d'aujourd'hui

●●● Le terminus (que nous espérons provisoire) du tramway T2 à Bezons a été prévu sans parking voitures, cela nous semble une sage mesure. Mais les usagers des bus, les cyclistes et les piétons devront y trouver les équipements nécessaires : plans et informations, toilettes, abris éclairés, parcs vélos vidéo surveillés avec possibilité de petites réparations. Il est utile de rappeler ici que le vélo est un mode de déplacement adapté à la ville dense et que beaucoup de cyclistes en Europe complètent un trajet en train ou en métro par un trajet en vélo.

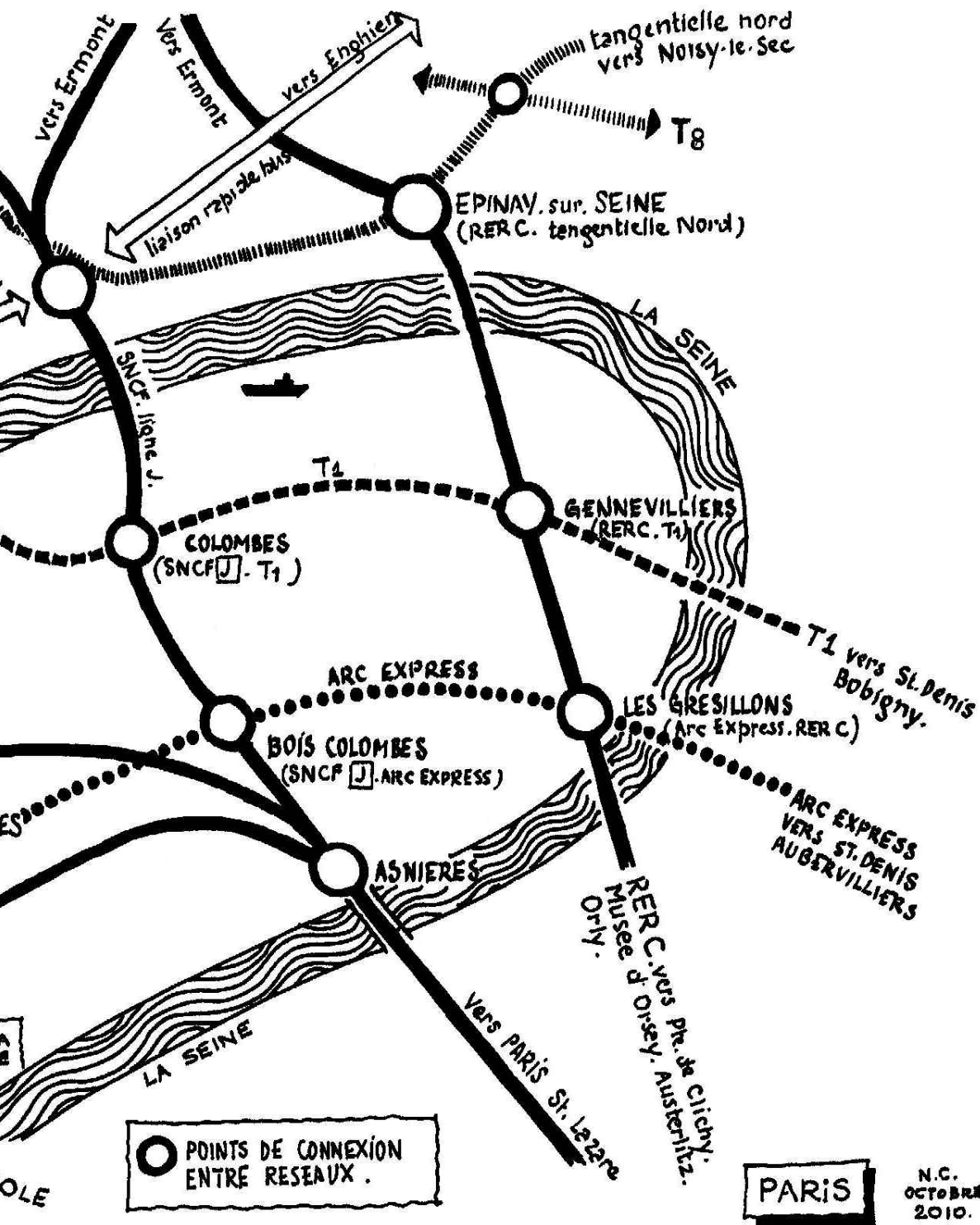
Quant à la liaison ferroviaire Tangentielle Nord qui évitera de nombreux transits par Paris, sa nécessité est tellement évidente que les délais de mise en service deviennent insupportables. N'est-il pas possible de les raccourcir ?

Il faut exiger des transports en commun performants, attractifs et concurrentiels à l'usage de l'automobile. Il n'est plus possible de contourner la nécessité d'accorder de véritables priorités physiques à tous les types de transports en commun (sans oublier les bus indispensables à la desserte fine) et aux modes de circulation douce. Nous demandons que la municipalité d'Argenteuil, dans son Plan local d'urbanisme (P.L.U.) prenne l'engagement d'accompagner les projets structurants proposés au débat en affirmant dès à présent sa volonté de limiter l'accès à l'automobile. Par exemple, l'aménagement de la nouvelle zone d'activités tertiaires, en lisière de la gare centrale et de la future gare tangentielle, compte tenu de son excellente desserte doit refléter ces options : nombre de places de stationnement très réduit et maximum d'espace réservé aux piétons et aux cyclistes.

Christian Noguier,
Président de l'association
des Usagers des Transports
d'Argenteuil



nts, d'hui et pour demain





1) Recherche d'un effet de réseau

- **Horaires fiables.** La rapidité du métro rendra encore plus criante la situation désolante de certains parcours de bus englués dans la circulation ou retardés par les feux tricolores pour lesquels ils n'ont aucune priorité. Exemple : le bus 514 sur l'avenue de Stalingrad, le bus 178 très ralenti au niveau de la gare de Bois Colombes. Les projets structurants doivent avoir un effet d'entraînement pour que la totalité de la chaîne des transports soit la plus fluide possible ;
- **Complémentarité avec trains, trams, métros :** dans la réalité, villes et départements sont imbriqués les uns dans les autres, or en seconde couronne les lignes de bus sont souvent interrompues aux limites des collectivités qui les financent. Cette situation ubuesque limite beaucoup l'attractivité de certaines lignes de bus, comme la ligne 2 d'Argenteuil qui devrait être prolongée vers la gare de Cernay au lieu de s'arrêter à la limite de Sannois. Les bus qui sont actuellement les plus fréquentés vont de gare à gare (par exemple la ligne 361 qui va du métro St-Denis Université à la gare d'Argenteuil ou la 514 : gare d'Argenteuil – gare d'Enghien).

2) Avis sur la desserte de la Boucle de Gennevilliers

L'option Arc Express « tracé éloigné » qui dessert la boucle de Gennevilliers semble ne pas tenir compte du prolongement du T1 déjà amorcé. Dans les tracés proches nous proposons le passage par la station de métro de la ligne 13 : Gabriel Péri, à la limite entre Asnières et Gennevilliers (gare routière importante, bien reliée au métro). L'arrêt Agnettes étant une simple halte.

3) Avis sur les correspondances :

- a) Arc Express et tangentielle : le soin apporté aux correspondances entre la tangentielle et les neuf points de connexion avec le réseau existant est déterminant pour que les automobilistes privilégient désormais le transport public pour leurs déplacements en rocade ;
- b) Arc Express et train Ermont-St-Lazare : l'urbanisme dense et les rues étroites aux abords de la gare de Bois-Colombes démontrent l'intérêt d'un métro de rocade en correspondance avec la ligne Ermont-St-Lazare,
- c) Le passage du T1 à la gare de Colombes offrira une possibilité de correspondance vers la ligne Ermont-St-Lazare ;
- d) T2 et futur prolongement de la ligne E : à la Défense le parcours entre ces deux stations doit être le plus court possible.

4) L'intermodalité, c'est-à-dire la facilité de passer d'un mode de déplacement à un autre est pour nous essentielle. Au pont de Bezons, par exemple, les correspondances bus-tram ; bus-bus mais aussi tram-marche et vélo doivent faire l'objet de beaucoup d'attention. Cette intermodalité doit être également tarifaire et générale. Le ticket t+ n'offre pas actuellement la possibilité de passer du train au bus. Heures de pointe/heures creuses ; accueil des familles. Il est essentiel de favoriser l'usage des transports en commun les fins de semaine et pendant les congés. Pendant ces périodes de moindre fréquentation, il serait possible d'accueillir les cyclistes dans les tramways et de généraliser leur accès dans tous les trains. La conquête d'une clientèle famille doit être assurée par une tarification adaptée.