



Qui veut tuer la ligne de Nogent-le-Roi à Rambouillet ?

Nous demandons un rendez-vous en urgence avec la Présidente de la communauté de communes des Portes Euréliennes d'Ile-de-France.

Nous demandons que la commission en charge des Transports et de la Mobilité soutienne les usagers contre la dégradation du service public sur la ligne 89 et prenne en main ce dossier pour peser sur les futures décisions du STIF et du Conseil Régional Centre Val-de-Loire.

Nous demandons que les directions respectives de Transdev-Ile-de France Ouest (STIF) et TEL Centre (Conseil Régional Centre Val-de-Loire) se concertent.

Nous demandons un travail de concertation sur ce dossier entre les présidents des communautés de communes des Portes Euréliennes d'Ile-de-France et de l'agglomération de Rambouillet Territoires.

Nous demandons une réunion avec les usagers et un calendrier pour que ceux-ci puissent prendre leurs dispositions pour la rentrée 2017-2018.

Le collectif des usagers de la ligne 20 ex 89 Nogent-le-Roi/Rambouillet



Nous contacter : sauvons_l89@hotmail.com

Le fait du jour

Offre

La ligne Nogent-le-Roi/Rambouillet va être supprimée. En revanche, la ligne de bus Anet/Houdan et la ligne Aunay-sous-Auneau/Rambouillet ne sont pas menacées.

Un chiffre

160 millions ont été investis par l'Ile-de-France sur son plan bus entre 2013 et 2016. Les gagnants sont les secteurs Houdan, Mantes et Saint-Quentin.

Express

Heureux habitants des Yvelines. Le 29 août, une ligne de bus express sera créée entre Mantes-la-Jolie, Houdan et Rambouillet. Elle longera une partie de la frontière avec l'Eure-et-Loir.

MOBILITÉ ■ La suppression annoncée de la desserte Nogent-le-Roi/Rambouillet provoque un tollé



Ils veulent sauver leur ligne d'autocar

TRANSPORTS. De Nogent-le-Roi à Rambouillet, via Faverolles et de nombreux villages, la ligne d'autocar numéro 89 fait le pont entre les élèves et salariés euréliens et les Yvelines. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France a décidé de la supprimer. **PAGE 3**

Un car condamné à cause de la frontière

Ils franchissent chaque jour la frontière entre l'Eure-et-Loir et les Yvelines. De Nogent-le-Roi à Rambouillet, l'inquiétude monte avec l'annonce de la fermeture de la ligne de car 89.

Pascal Boursier
pascal.boursier@centrefrance.com

Tout a commencé par « des bruits de couloir, des infos glanées ici et là auprès de syndicalistes ». Aujourd'hui, une petite affichette est fixée sur chaque arrêt de bus de la ligne de car Nogent-le-Roi, Faverolles, Rambouillet, invitant les usagers à signer la pétition pour sauver la ligne 89.

Créée de concert, il y a une quinzaine d'années entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et le Conseil départemental d'Eure-et-Loir, cette desserte transfrontalière est d'ores et déjà condamnée dans sa forme actuelle.

Même si une nouvelle ligne battant pavillon Transbeauce devrait remplacer la ligne actuelle, en septembre, le Syndicat des transports d'Ile-de-France l'a, au terme de deux années d'études sur le sud-Yvelines, rayée de son plan de réorganisation des dessertes.

Désertification rurale

En ce mardi soir, à l'arrêt de bus de Faverolles, Olivier Chagot, un habitant du village, et Patrick Troysi, citoyen de Nogent-le-Roi, évaluent la mobilisation :

« En moins de trois jours, nous avons réuni plus de 80 signatures. Nous avons à nos côtés tous les usagers mais aussi les maires des petites communes très conscients de l'enjeu. » Pour les



BATAILLE. Olivier Chagot et Patrick Troysi mènent la lutte pour le maintien du car entre Nogent-le-Roi et Rambouillet.

deux hommes, c'est ni plus, ni moins, « un mur » qui en train de s'édifier entre l'Eure-et-Loir et les Yvelines :

« De très nombreux jeunes du secteur de Nogent-le-Roi et de Faverolles vont au collège ou au lycée à Rambouillet. De nombreux salariés euréliens travaillent aussi sur le secteur de Rambouillet ou s'y rendent par la ligne 89 pour prendre ensuite un train pour Paris. Comment ferons-nous si la desserte actuelle est supprimée ? En les rendant moins attractives, veut-

on désertifier un peu plus nos campagnes ? » Ces usagers sont d'autant plus amers... et mobilisés que la décision a été prise, selon eux, « dans la plus parfaite opacité et sans concertation des deux côtés ».

Mardi, des enquêteurs du Conseil départemental d'Eure-et-Loir ont commencé à sonder les usagers sur leurs besoins et leurs désirs. Olivier Chagot prévient : « Ce que nous réclamons est très clair : si l'Eure-et-Loir prend à sa charge cette ligne, nous voulons la même desserte,

le même parcours et les mêmes horaires. » La solution qui consisterait à réduire l'offre sur cette ligne et à diriger les "navetteurs" vers les gares SNCF de Maintenon ou d'Éperon, est d'ores et déjà rejetée :

« En termes de temps perdu et en termes de pouvoir d'achat, ce serait considérable. Le surcoût par usager s'élèverait à près de 500 € par an », estime Patrick Troysi, disposé « à payer un peu plus » son abonnement d'autocar pourvu que l'on maintienne le service. ■

QUESTIONS A



JEAN-NOËL MARIE

Conseiller départemental du canton d'Éperon et maire de Coulombs.

Comprenez-vous l'inquiétude des usagers de la ligne de car Nogent-le-Roi/Rambouillet ?

Non seulement, je la comprends mais je la partage. Moi aussi, j'ai signé la pétition des usagers.

En quoi est-ce important de maintenir cette desserte transfrontalière ?

Cette mobilité est vitale pour nos petites communes rurales. Il faut que les enfants continuent, si leur famille le souhaite, à pouvoir étudier dans les Yvelines. Il faut que les salariés puissent se rendre à leur travail dans de bonnes conditions.

Quelle réponse comptez-vous apporter ?

Nous avons lancé une enquête auprès des usagers pour évaluer précisément leur nombre et leurs besoins. Très rapidement, nous allons organiser une réunion publique, chez moi, à Coulombs avec les usagers et les élus. Le désengagement du Syndicat des transports d'Ile-de-France nous donne l'opportunité de tout remettre à plat. Je vous affirme que, quoi qu'il arrive, une desserte sera maintenue. C'est l'engagement que je prends.

Rambouillet

Les laissés-pour-compte des cars

Les villages du Sud-Yvelines restent les grands oubliés des transports. La suppression possible de lignes à la rentrée semble le confirmer. Les usagers et les élus réagissent. Tour d'horizon des principaux problèmes.

Le me est à craindre pour les usagers des lignes 89 Nogent-le-Roi-Rambouillet. La menace d'une suppression plane au-dessus de cette ligne notamment. «Comment vont faire les élèves de nos villages qui se rendent aux collèges et aux lycées de Rambouillet », s'est alarmée Françoise Berthier, le maire de Mittainville lors du dernier conseil communautaire.

Limites administratives

A La Boissière-Ecole, le problème est tout aussi prégnant : «Beaucoup d'habitants d'Eure-et-Loir viennent travailler chez nous via cette ligne, car ils n'ont pas la possibilité de se loger chez nous. On met aussi en parallèle la ligne 20 qui n'a pas assez de personne (passe par La Boissière, fait une incursion en Eure-et-Loir et revient à Mittainville pour aller vers Rambouillet), met en avant Anne-François Gaillot, le maire. Des habitants des communes limitrophes s'alarment aussi : «J'apprends que la ligne de cars (13-89) Transbeauce Nogent-le-Roi dans le 28 et Rambouillet dans le 78 qui me permettait de rallier la gare de Rambouillet pour me rendre à mon travail à Saint-Quentin va être supprimée, à



Privés de cars à la rentrée, les usagers n'auront pas d'autre choix que l'auto-stop.

la demande du STIF. Y aurait-il des problèmes entre la région Centre et l'Île-de-France ? Il me semblait qu'en région Centre, nous étions aussi des citoyens et que nous contribuions à la richesse collective de l'Île-de-France, vu le nombre d'Euréliens qui se rend en Île-de-France tous les jours». Ce dernier a envoyé un courrier à la présidente de région Île-de-France. Selon les élus présents, le STIF évoque un problème de contrat qui ne s'applique qu'à l'intérieur des limites administratives de la région Île-de-France. En province, donc en région Centre, cette ligne dépend du département 28 qui ne relance pas cette liaison régionale. Il semblerait que la réorganisation des réseaux de cars dans le Sud-Yvelines a

conduit la région Centre voisine à revoir son organisation. «A se pencher sur la fréquentation de certaines lignes. Le nombre de voyageurs est un curseur imparable», a précisé Geneviève Jezequel, élue du SITER (syndicat des transports de Rambouillet) qui a fait remonter la demande. Mais pour elle, «la balle est dans le camp de l'Eure-et-Loir». Marc Robert, maire de Rambouillet juge que cela se passe comme pour les trains : «Nous avons dû nous battre pour que le TER du 28 qui passait par Rambouillet s'arrête à notre gare. C'est un combat à mener». Gaëlle Barbotin, conseiller régional, a promis de faire remonter ces questions au STIF. Dans les villages concernés, on demande une

table ronde et l'intervention des élus régionaux. «On compte seulement les "montées", et non les retours. Or il y a beaucoup d'élèves qui partent le matin dans la voiture de leurs parents et reviennent le soir en car», a déploré le maire de Mittainville.

Rochefort et Longvilliers oubliés

Dans les villages non loin de Saint-Arnoult, la question de la suppression de cars empoisonne la vie au quotidien. A Rochefort-en-Yvelines, le maire, Sylvain Lambert, demande des solutions

Saint-Arnoult, Ablis et Rambouillet favorisées

Si les petits villages vont perdre, les grandes communes vont énormément gagner dès la rentrée de septembre prochain. Pour Ablis-Rambouillet (ligne 11), ce sera des cars toutes les heures en semaine. Du jamais vu. Pour la ligne Dourdan-Rambouillet (ligne 10) qui passe par Saint-Arnoult, ce sera des cars toutes les 15 minutes aux heures de pointe. La grosse nouveauté sera aussi la création de la ligne 12 entre Rambouillet et la gare de Saint-Quentin. Toutes les heures, ce car desservira les deux villes via Le Perray, Les Essarts et la ZA de Coignières pour attirer les actifs et les étudiants.

alternatives : «Chez moi, la ligne 29 s'arrête le 29 août. C'est la seule ligne qui conduit les lycéens et collégiens vers Rambouillet. On nous propose des échanges via la ligne 13 et 10, ce qui est compliqué. Pourtant la nouvelle ligne 10 qui va passer tous les quarts d'heure (entre Saint-Arnoult et Rambouillet) a une vraie valeur. C'est d'autant plus regrettable de voir la ligne pas loin de chez nous. Or, elle passe par une déviation et évite le village alors qu'avec un détour de 700 m, nous pourrions en bénéficier. Alors, les habitants vont vers Orsay et Dourdan. On les prive du cordon ombilical vers les deux villes centre (Rambouillet et Saint-Arnoult). C'est difficile d'expliquer cela en terme de cohérence territoriale». Marc Allais, le maire de Longvilliers est tout aussi concerné : «Il n'y aura plus de ramassage pour les élèves des hameaux du Petit-Plessis et de Reulet, il y a six collégiens et quatre lycéens qui la prennent dans ces deux hameaux, et comme Rochefort, la ligne 10 va éviter soigneusement

Longvilliers en passant par la déviation». Pour les habitants de Longvilliers l'alternative passe par la ligne Dourdan-Rochefort «pour rejoindre la nouvelle ligne 10. Or Dourdan-Rochefort offre peu de fréquence. On nous dit qu'il y a peu d'utilisateurs car il y a peu de fréquence. Ainsi, on ne connaît pas l'utilisation réelle du service». Du côté de La Celle-les-Bordes le maire, Serge Quéraud regrette la mauvaise volonté des transporteurs dès qu'il s'agit «des villages ruraux. Quand, nous devions faire des travaux sur le pont, le transporteur voulait carrément supprimer la ligne durant 4 à 5 semaines. La question se pose à nouveau en juillet-août. Et nous n'avons toujours pas de réponse du transporteur». Le maire rêve aussi d'un moyen de relier son village à Cernay, 3 kilomètres plus loin, afin de pouvoir rallier la gare de Saint-Rémy. Mais la mise en place d'un vrai maillage des villages est encore bien loin.

Philippe Cohen

ZOOM. Une pétition en ligne pour sauver la ligne

«Nous nous sentons franciliens. Beaucoup d'habitants de cette ligne sont d'anciens de Rambouillet. Dire qu'avec la suppression de cette ligne, on nous coupe de Rambouillet est dur à vivre», confie Olivier Chagot qui a lancé le vent de la mobilisation. Chaque matin, de Faverolles (28) où il vit, il passe «la frontière» avec le «89» pour rejoindre la gare de Rambouillet et récupérer le train pour se rendre à son travail à Saint-Quentin. «Nous avons compté 83 personnes qui utilisent les quatre cars dont plus d'une quarantaine d'élèves qui se rendent au collège de Rambouillet. Il y a en plus des personnes qui cherchent du travail ou qui n'ont pas de voiture qui ont besoin de cette ligne.» Ces cars correspondent



Une pétition a été mise en ligne pour sauver le bus jaune transbeauce.

aussi à des choix de vie. Sur la page Facebook «Sauvons la ligne 89», une femme témoigne : «Si j'ai fait construire à Faverolles, c'est parce que je savais qu'en 20 minutes j'étais à Rambouillet». Les villages du canton de Nogent-le-Roi sont aussi «décentrés par rapport aux autres gares comme celle d'Epernon», précise Olivier Chagot. Avec la fin de cette ligne, les habitants des villages limitrophes n'auraient comme solution que chercher à rejoindre Maintenon, puis de là, la gare d'Epernon. «Cela serait aussi des coûts de transport quatre à cinq fois plus chers entre coupon de cars mensuel, puis TER à 40 euros/mois, et carte Naviguo Île-de-France», relève

l'utilisateur de la ligne 89. Pour éviter ce scénario, les usagers se mobilisent depuis une semaine. Les élus d'Île-de-France dont Valérie Pécresse ont été sollicités. Les usagers ont alerté les conseillers départementaux d'Eure-et-Loir qui font remonter le mécontentement des administrés. Une réunion publique aura lieu. «Parler de frontières pour justifier la suppression de ligne, c'est ne pas assurer la continuité du service public. Maintenant, on nous oppose à la ligne Auneau-Ablis plus fréquentée. Est-ce une question de rentabilité ? A l'heure où on essaie de limiter l'usage de la voiture, on fait marche arrière».

Une pétition a été mise en ligne : <https://www.change.org/p/tel-serviceconso-transdev-com-refusions-la-fermeture-de-la-ligne-89-nogent-le-roi-rambouillet>

Emancé mise sur Rezo pouce

«Les jeunes ont la qualité de vie id mais sont confrontés au problème des transports. C'est pourquoi nous allons tenter l'expérience Rezo pouce», souligne Christine David, maire d'Emancé. Rezo pouce sera expérimenté pour la première fois dans les Yvelines à Emancé. C'est un dispositif d'auto-stop sécurisé et gratuit. Conducteurs et passagers sont identifiés et se rencontrent aux «arrêts sur pouce». La solution idéale pour aller faire ses courses, se rendre chez le médecin ou à la gare, aller au travail, revenir du lycée en dehors des horaires de ramassage scolaire. Pour adhérer, il suffira de fournir une copie de sa pièce d'identité et de signer la charte (inscription en mairie ou sur le site Rezo pouce). Ce nouveau système

de transport vise à dans un premier temps, offrir un auto-stop sûr aux jeunes contraints de faire de l'auto-stop pour sortir et rejoindre Rambouillet. «Il y a un besoin car nous avons très peu de transport en commun, seulement deux bus de la ligne 30 pour les lycéens le matin et trois le soir pour ramener les lycéens. Et pendant les vacances scolaires, il n'y a plus rien !» Pour mettre en place Rezo pouce, la mairie va s'appuyer aussi sur l'association Emansel favorable à cette démarche écologique. L'idée est au moins de pouvoir conduire les jeunes jusqu'à la gare de Gazeran. «Aujourd'hui, la plupart du temps, ce sont les parents qui font les taxis»

Rambouillet

TOUTES LES NOUVELLES
MERCREDI 14 SEPTEMBRE 2016
www.78actu.fr 17

Les usagers des nouvelles lignes de bus en colère

Alors que les nouvelles lignes de bus sont opérationnelles depuis la rentrée dans le Sud-Yvelines, les plaintes des usagers se multiplient.

Des bus bondés, des arrêts supprimés, une hausse du prix de l'abonnement... Pour beaucoup d'usagers des transports en commun dans le Sud-Yvelines, la rentrée a bien mal commencé.

▲ Ligne 24 Raizeux-Rambouillet.

« Avant le bus passait à 7h55, maintenant il part à 7h25, pour arriver au lycée plus tard qu'avant. Sur le papier, ils sont censés être à 8h08 à Bascan. Dans la réalité, ils y sont à 8h20. En sachant que les cours commencent à 8h30 et qu'il faut du temps pour traverser tout l'établissement si on a cours à l'autre bout », s'insurge Ghislaine Colette.

▲ Bus rajoutés

« Oui, il y a plus de bus mais il n'a aucune concertation. Il y en a un, par exemple, qui part de la gare à 12h30 pour Raizeux. Mais comment voulez-vous que les jeunes qui sortent à 12h30 des cours puissent le prendre ? Pourquoi ne peut-il pas partir à 12h40 ? »

▲ Ponthévrard et Bullion en rade

À Ponthévrard, les lycéens ont eu une surprise un peu désagréable à la rentrée. Leur bus direct pour Rambouillet et son lycée Bascan a été supprimé. Aujourd'hui, ils doivent donc prendre un premier bus pour Saint-Arnoult ou Dourdan et attendre là le bus pour la cité présidentielle.

« Les parents s'inquiètent car



Les correspondances avec les trains et le respect des horaires à la gare de Rambouillet sont notamment pointés du doigt.

les plus âgés vont être tentés de rentrer à pied sur des routes mal éclairées et pas sécurisées ou de faire du stop pour finir le trajet le soir », explique la présidente de la PEEP. « Cette situation n'est pas normale. Voir des bus du matin supprimés à Saint-Arnoult, voir des habitants obligés d'aller à Dreux. J'ai saisi Valérie Péresse », s'insurge aussi Jean-Frédéric Poisson, président de Rambouillet territoires. Il entend reprendre les compétences transports.

À Bullion, l'arrêt Moutier a été purement et simplement supprimé le 29 août au soir. « Transdev m'a expliqué qu'à cet arrêt, il n'y avait en moyenne que deux personnes. Selon les données des badges validés par les enfants. Mais sur le

terrain, moi j'ai compté neuf collégiens et lycéens. Avant de modifier les lignes, il faut se rendre sur le terrain et ne pas se fier juste aux chiffres. Ce que je regrette c'est qu'à aucun moment, la commune n'a été informée de ces changements », déplore la première adjointe Isabelle Roger. Une nouvelle solution a été trouvée : les jeunes prennent le bus 29 chez eux à Moutier, avant de changer à Longchêne (près de l'hôpital pédiatrique) pour prendre la ligne 4 vers Rambouillet. Soit 45 minutes de trajet contre 20 l'an dernier dont une correspondance et un départ du hameau à 7h15 contre 7h50. Une solution que beaucoup de parents n'ont pas appréciée. Jeudi dernier, ils n'étaient que deux à prendre le bus.

▲ Ligne Nogent-le-Roi / Rambouillet

« Nous avons prévenu les élus départementaux et les élus des communes desservies sur le risque de dégradations du service public. Au bout de deux semaines, nous en subissons déjà les conséquences. Depuis la rentrée scolaire par exemple, 100 % des liaisons du matin ne respectent pas les horaires à la gare de Rambouillet », s'insurge-t-on dans les rangs du collectif de la ligne 20/89 Nogent-le-Roi/Rambouillet. De nombreux témoignages remontés mettent en cause « le manque de coordination entre les élus et les transporteurs de l'Eure-et-Loir et des Yvelines ». Pour les communes desservies côté yvelinoises, la suppression d'arrêts à certaines



Pour Ghislaine Colette, présidente de la PEEP, les horaires sur papier ne correspondent pas avec ceux de la réalité.

heures à La Boissière-École et à Mittainville est également à la source du mécontentement : « Le soir, en prenant le bus de 18h35, une habitante de Mittainville est obligée de faire 3 km à pied ou d'attendre 45 minutes le bus de 19h05 en gare de Rambouillet », rapporte l'un des porte-parole du collectif, promettant de faire remonter toutes les plaintes reçues à Transdev, au STIF et aux élus des deux côtés de la frontière 28/78 : « Le collectif « Sauvons la ligne 89 » a dû défendre pied à pied le maintien de la ligne vers Nogent-le-Roi contre Transdev et les élus. Et malgré toutes nos démarches, les usagers n'ont plus que 2 liaisons au lieu de 4 le matin et 2 liaisons au lieu de 6 le soir. Est-ce vraiment ça la défense des communes éloignées ? ». (Page Facebook « Sauvons la ligne »).

▲ Hausse des abonnements
Autre coup dur pour les parents d'élèves prenant les transports en commun : la hausse de l'abonnement à la carte Imagine R pour l'année 2016/2017. Dans les Yvelines, le Département finance toujours une partie de l'abonnement des collégiens et des lycéens boursiers (de 70 à 130 euros). Les autres doivent s'acquitter du plein tarif soit 341 euros par an contre un peu de 190 euros l'an dernier. « Les parents ne comprennent pas trop pourquoi ils doivent payer plus cher pour un service de la ligne vers Nogent-le-Roi contre Transdev et les élus. Et malgré toutes nos démarches, les usagers n'ont plus que 2 liaisons au lieu de 4 le matin et 2 liaisons au lieu de 6 le soir. Est-ce vraiment ça la défense des communes éloignées ? ». (Page Facebook « Sauvons la ligne »).

Florence Chevalier et Laurent Lecoquer

■ A l'état-civil

Naissances

20/07/2016 Léa Douarin ; 21/07/2016 Bailly Capucine, Maryse, Anne-Marie ; 22/07/2016 Meunier Héloïse, Bénédicte ; 23/07/2016 Sarambounou Muhammad, Muhammadou ; 25/07/2016 Ben Amor Bilal ; 25/07/2016 Bellin Aliénor, Marie, Marthe ; 26/07/2016 Beaupuy Marylou, Florine ; 27/07/2016 Yilmaz Selim, Meté ; 27/07/2016 Madan Vanessa ; 28/07/2016 Sentis Paola, Jeanne, Marie, Thérèse ; 28/07/2016 Trindade Rousse Sarah, Victoria ; 30/07/2016 De Sousa Carneiro Bryan, Luan, Raphaël ; 30/07/2016 de Sousa Carneiro Noah, George, Miguel ; 30/07/2016 Massot Alisée, Claire, Anaëlle ; 31/07/2016 Corric Matisse, Alexandre ; 31/07/2016 Martot Romane, Maëlys, Lola ; 01/08/2016 Lavaine Mélusine, Nicole, Angèle ; 04/08/2016 Dubois Marie, Victoire ; Desnos Adrien, Charles, Nicolas ; 05/08/2016 Didi Méliä ; De Rigal Luna ; Larret Nathan, Lucas ; 06/08/2016 Trebois Ayden, Christian, Serge ; 07/08/2016 Prévost Juliette, Catherine, Chantal ; Gogouillon Gabriel, Jean-Marc, Patrick ; 08/08/2016 David Gaëtan, Joseph, Raymond ; 09/08/2016 Klebert Jules,

Daniel, Manuel ; Thiébaud Azélie, Marie, Laurine ; Li Yvan ; 10/08/2016 Barroso Faria Anaïs ; Sedraoui Idris ; 11/08/2016 Coulon Baptiste, Philippe, Claude ; Phéllippe Noémie, Jade, Lucie ; 13/08/2016 Aymé Terlon Eden, Çağca Mélis ; 15/08/2016 Ali Amir, Fakri ; 20/08/2016 Daudard Soline, Athénais ; 21/08/2016 Sandelis Camille ; Pawlowski Daphné, Aude, Isabelle ; 23/08/2016 ; Lecomte Déchamp Adrien, Wilhelm, Pierre ; 25/08/2016 Kergroach Adrien, Gérard, Raymond ; 26/08/2016 El Azzab Fernandes Soares Ryan, Ilès ; 28/08/2016 Le Rochais Charline, Brigitte, Augusta ; 29/08/2016 Dufeil Rafaël, Amaury, Nicolas ; 29/08/2016 Kandula Enzo, Mathiou, Rohrbach Raphaël, Gilbert, Marcel ; 31/08/2016 Beaufre Soleen.

Décès

17/07 Henriette Delizy veuve Gégout, 89 ans ; Jean-Pierre Mornas, 69 ans. 18/07 Laurence Cantin épouse Menyoub, 56 ans ; Suzanne Maillart veuve Lamoise, 98 ans ; Guy Thomas, 84 ans. 19/07 Michel Maillart, 82 ans. 21/07 Guy Barbier, 84 ans ; Anne Bertin, 69 ans. 22/07 Geneviève Legrand veuve Breton, 96 ans ; Jean-Pierre Scourvil, 80 ans. 23/07 Eliane Tonna

veuve Gavois, 85 ans. 24/07 Philippe Daunou, 51 ans ; Bernadette Macé veuve Miniel, 99 ans ; Helène Patt veuve Baranger, 99 ans. 27/07 Roland Baty, 84 ans ; Frédéric Gatineau, 45 ans ; Evelyne Guérin veuve Gognau, 64 ans. 28/07 Albino Dos Santos, 62 ans. 29/07 Geneviève Niel veuve Barbet, 96 ans. 31/07 Serge Dassy, 68 ans. 05/08 Emilie Lambert, 94 ans ; Pierre Molot, 74 ans. 08/08 Vincenza Licciardello veuve Zacar, 97 ans. 09/08 Marie-Thérèse Renois veuve Dobin, 95 ans. 10/08 Jean Gavalda, 88 ans. 12/08 Yolande Bongrain veuve Maïly, 78 ans ; Jacqueline Chédeville veuve Simonin, 90 ans. 13/08 Bernard Chiappani, 81 ans ; Michel Cuisin, 85 ans. 14/08 Denise Guérin veuve Béguin, 84 ans. 19/08 Daniel Clément, 72 ans. 20/08 Huguette Beldigot veuve Godon, 99 ans ; Jacqueline Regimbart, 84 ans. 21/08 Pierre Faurie, 60 ans. 23/08 Nicole Lacroix épouse Picard, 63 ans. 24/08 Madeleine Maillat veuve Tillot, 93 ans ; Philippe Ramier, 49 ans. 28/08 Didier Duterte, 54 ans ; Roland Robert, 94 ans. 29/08 Irène Claehtout, 67 ans ; Jeanine Glotin veuve Crépin, 89 ans. 30/08 Simonne Degueret veuve Bordet, 92 ans.

La photo de votre bébé dans Les Nouvelles

Félicitations, votre bébé est né ! Envoyez-nous sa photo et son prénom et nous la ferons paraître dans votre journal Les Nouvelles, dans la rubrique état-civil.

p.cohen@lesnouvelles.fr



Ligne de car 89 : l'inquiétude demeure

Ligne de car transfrontalière entre Nogent-le-Roi et Rambouillet, via Faverolles ou Épernon, la ligne 89 n'existera plus sous sa forme actuelle à la rentrée de septembre.

Confirmée, il y a plusieurs semaines, la nouvelle du désengagement du syndicat des Transports d'Île-de-France qui renforce ses lignes et ses services sur son seul territoire des Yvelines, suscite la plus grande inquiétude chez la soixantaine d'Euréliens (élèves scolarisés à Rambouillet et salariés), domiciliés dans le secteur de Nogent-le-Roi et d'Épernon.

78 € par mois

Face à la bronca des clients, le Conseil départemental d'Eure-et-Loir et la société Transbeauce ont planché sur le sujet. Des enquêtes ont été menées auprès des usagers et des élus concernés. Vendredi soir, Stéphane Lemoine,



IDÉES. Les usagers écoutent les propositions.

vice-président du Conseil départemental et Jean-Noël Marie, conseiller départemental ont avancé leurs propositions... Plutôt mal accueillies par les voyageurs et plusieurs élus des villages concernés.

Pour les usagers de la ligne 89, via Faverolles, trois solutions se dessinent : un aller et retour direct avec un abonnement à 78 € par mois, contre 10,20 € actuellement ; une offre plus

conséquence mais avec des correspondances avec d'autres lignes, ou bien trois allers et six retours directs avec un abonnement à 78 € et une forte participation des communes.

Sur le tronçon, via Épernon, beaucoup moins fréquenté, un "rabattage" sur les gares d'Épernon est avancé. Furieux, des usagers promettent d'en découdre ! ■

Pascal Boursier

QUESTION A

Que pensez-vous de ces propositions ?



PATRICK TROISY

Usager de la ligne 89

« Je suis désolé mais, dans tous les cas de figures, il n'y a rien qui puisse satisfaire les usagers. Ils proposent des abonnements mensuels à 78 €. Franchement autant prendre la voiture ! Quant à la question des correspondances, on sait très bien que ce n'est pas fiable. Nous allons maintenant passer à l'action... »

ON EN REPARLE

La ligne 89 reste dans l'impasse

Une réunion publique à Coulombs a permis aux usagers de cette ligne du Transbeauce d'exprimer leur inquiétude. Mais pas de solution face à sa suppression.

Sylvie Chardon

dreux@centrefrance.com

La ligne 89 n'a pas fini de faire reparler d'elle. Cette ligne du Transbeauce qui relie Nogent-le-Roi à Saint-Quentin-en-Yvelines via Faverolles et Rambouillet doit être supprimée, à la rentrée de septembre. Le syndicat es transports d'Île-de-France souhaite renforcer ses lignes sur les Yvelines et abandonner les départements voisins.

Une réunion des usagers de la ligne 89 a eu lieu vendredi soir, dans la salle des fêtes de Coulombs, en présence de Jean-Noël Marie, Conseiller départemental et maire de Coulombs, des élus des Yvelines et des représentants des transporteurs concernés.

La fusion avec la ligne 20 pas satisfaisante

Une soixantaine d'usagers scolaires ou salariés sont directement impactés par cette suppression. Cette ligne est moins chère



INQUIETS. Les usagers de la ligne 89 pas satisfaits des solutions envisagées. PHOTO D'ARCHIVES

est plus pratique pour eux que l'option du rail ou de la voiture.

Une première solution avait été esquissée par le Conseil départemental après une première réunion publique (voir nos articles des 24 et 25 avril 2016).

L'abonnement mensuel serait passé à 78 €. Mais les usagers ont mal accueilli cette proposition. Ils ne se sont pas privés de le clamer haut et fort vendredi soir.

Face à cette impasse, une seconde proposition est avancée : il s'agirait de fusionner la ligne 20 (La Boissière École-Rambouillet) avec la ligne 89. Mais là encore, ça coince.

Un temps de trajet trop long, des arrêts supprimés : « On aurait au final la ligne 89 avec les horaires de la 20. » Un dialogue difficile s'est engagé entre les usagers et les élus. « Nous voulons une ligne directe, que les arrêts d'aujourd'hui continuent à être desservis, on est en train de diminuer l'offre, ce n'est pas du service public » ont constaté les représentants des collectifs des usagers. « On nous a dit que la ligne 89 n'était plus rentable, mais le service public n'a pas une vocation de rentabilité, cette restructuration n'a pas lieu d'être, la ligne 20 serait-elle plus rentable que la 89 ? »

Pas de réponse vraiment claire à ces questions des usagers. Même si les élus affirment vouloir maintenir une offre de proximité. Vendredi soir, à la sortie de la réunion, la ligne 89 reste dans l'impasse. ■

RÉUNION

Une seconde chance. Une prochaine réunion avec les élus départementaux, les maires des communes concernées du 28 et du 78, les représentants des collectifs des usagers a été proposée par Jean-Noël Marie, afin d'étudier le trajet de la ligne et les horaires.

TRANSPORTS ■ Le collectif "sauvons la ligne 89" réagit

La ligne 20 pâle copie de la 89



TRAJETS. Le collectif fait état d'un allongement du temps de parcours avec la ligne 20.

Le collectif "sauvons la ligne 89" dénonce les conditions de transport de la ligne 20 qui lui a succédé, ainsi que le rôle du Conseil départemental 28.

Malik Laïdi

malik.laidi@centrefrance.com

Le collectif « sauvons la ligne 89 » invite les usagers de la ligne 20 à réagir pour amplifier la protestation contre les nouvelles conditions de

transport entre Nogent-le-Roi et Rambouillet. Il fait état d'une réduction de l'offre, d'un allongement des temps de parcours, et d'une baisse de la fréquentation. « Non seulement cette restructuration est en train de détruire la vie des usagers salariés et scolaires, mais surtout de leur faire prendre des risques au niveau professionnel ». Le collectif fait état d'un retour à l'usage

de la voiture individuelle et met en cause le rôle du conseil départemental d'Eure-et-Loir. « Seul le Conseil départemental 28 se frotte les mains en ayant réduit l'offre sur cette ligne de 50 %, en ayant récupéré 4 millions d'euros de cotisations de transport sur les entreprises du Canton de Nogent-Le-Roi pour les réorienter sur d'autres projets d'autres communes ». ■

Le Point du 18/01/2017

Près d'un Français sur quatre dit avoir déjà refusé un travail ou une formation faute de moyen de transport pour se déplacer, selon un sondage Elabe pour le Laboratoire de la mobilité inclusive paru mercredi.

Les difficultés d'accès à la mobilité - c'est-à-dire le fait de pouvoir se déplacer au quotidien - constituent un frein à l'emploi selon 86% des Français, détaille l'institut de sondage.

Près d'un quart des personnes interrogées (23%) ont déclaré avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation parce qu'elles ne pouvaient pas s'y rendre. Ce taux monte à 43% chez les jeunes, et à plus de 50% chez les populations les plus fragiles socialement (vivant dans un foyer avec moins de 1.000 euros par mois).



Une ligne de métro à Paris, le 21 février 2013 © JACQUES DEMARTHON AFP/Archives

Les titulaires du permis B sont moins concernés (17% d'entre eux y ont renoncé) que les non-titulaires (37%).

Près d'un Français sur cinq (19%) dit également avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou "dans une structure d'aide à la recherche d'emploi" (type Pôle emploi) par manque de moyens pour se déplacer, précise le sondage.

Plus globalement, 43% des sondés affirment avoir au moins "de temps en temps" des difficultés dans leurs déplacements quotidiens pour accéder à leur lieu de travail, d'études ou autres activités. Ces problèmes s'accroissent parmi les usagers des transports en commun : 74% des usagers de TER disent rencontrer des difficultés "de temps en temps", 66% des usagers du métro/RER, 67% des habitants de la région parisienne, 53% de banlieue.



Un Ter Aquitaine dans une gare entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port, le 22 novembre 2015 © GAIZKA IROZ
AFP/Archives

Enfin, près de la moitié trouvent que les transports ne sont pas assez développés dans leur zone d'habitation.

Enquête réalisée en ligne du 5 au 9 décembre 2016, auprès d'un échantillon de 1.003 personnes représentatif de la population française, selon la méthode des quotas.

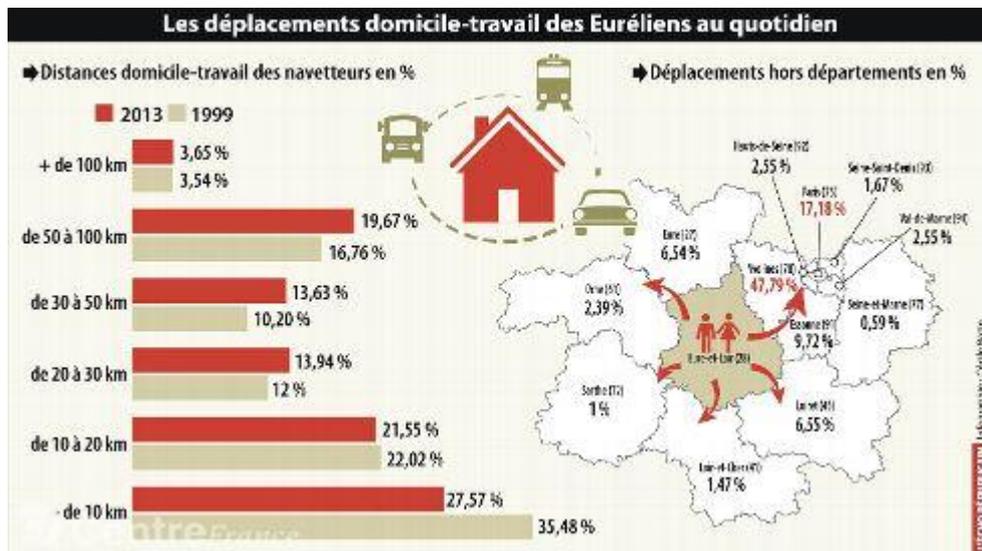


Illustration © MARQUET Frédéric

Faire quelques pas depuis son logement pour se rendre au travail est un luxe qui concerne de moins en moins d'actifs. Dans les années 60, un salarié effectuait en moyenne 3 km pour se rendre sur son lieu de travail.

Aujourd'hui, cette distance est plus de huit fois plus grande en Eure-et-Loir : 25 km. Selon une étude de l'INSEE Centre-Val de Loire pour l'année 2013, près de 672.000 actifs de la région quittent quotidiennement leur commune de résidence pour aller travailler. Cela représente 66 % des actifs régionaux. Cette tendance est encore plus prononcée en Eure-et-Loir, où 72.000 navetteurs, soit 73 % des actifs du département, quittent leur commune pour se rendre au travail.

Certes, la part de ceux qui effectuent un trajet inférieur à 10 km est majoritaire, mais elle a tendance à beaucoup diminuer. 25 km sont parcourus chaque jour, en moyenne, par les actifs euréliens pour aller travailler. Au niveau national, cette distance est de 17 km.



Une moyenne de 25 km pour l'Eure-et-Loir

L'allongement des distances parcourues quotidiennement résulte de l'augmentation de la part de navetteurs effectuant des trajets compris entre 20 et 50 km, par rapport à ceux parcourant moins de 10 km. Plusieurs facteurs indissociables expliquent cette tendance structurelle.

1/ Concentration des lieux d'emploi. En Eure-et-Loir, comme dans beaucoup de territoires, années après années, les emplois sont de plus en plus concentrés dans certaines zones, principalement urbaines. À savoir Chartres et Dreux. Les pôles d'attractivités secondaires, en l'occurrence, les anciens chefs-lieux de cantons, perdent des emplois, davantage que des habitants. Mécaniquement, le bassin d'emploi s'élargit pour ces populations et le trajet domicile-travail s'allonge.

2/ Attractivité de l'emploi francilien. Sur les 78.000 actifs de la région Centre-Val de Loire qui travaillent hors de la région, 60.000 se rendent en Ile-de-France. Et parmi eux, 40.000, soit les deux tiers, vivent en Eure-et-Loir. Ils travaillent majoritairement dans les Yvelines. Les autres se répartissent entre Paris, l'Essonne et les Hauts-de-Seine. La distance en km s'allonge. Les déplacements entre l'Eure-et-Loir et l'Ile-de-France ont augmenté de 40 % entre 1999 et 2013.

3/ Une pression des loyers et des prix de l'immobilier. L'augmentation importante des loyers en ville et des prix de l'immobilier dans les centres poussent les habitants à un exode urbain vers des secteurs moins chers, de plus en plus éloignés des pôles d'emplois. Cela concerne, en Eure-et-Loir, les secteurs périurbains et ruraux situés en deuxième couronne du pôle d'emploi principal : l'agglomération chartraine. La tendance se vérifie également, dans une moindre mesure, autour de Dreux, Châteaudun et Nogent-le-Rotrou. On retrouve aussi ce phénomène sur les franges franciliennes. De nombreux Franciliens viennent s'installer en Eure-et-Loir chaque année, sans changer d'emploi. Chaque année, près de 3.000 personnes quittent ainsi l'Ile-de-France pour s'installer en Eure-et-Loir.

François Feuilleux

francois.feuilleux@centrefrance.com

« Difficile de vivre dans les transports »

Ils ont choisi de vivre en Eure-et-Loir mais travaillent en Ile-de-France.

Vincent Poirel, 56 ans. Il passe quatre heures par jour dans les transports pour se rendre à Saclay (Essonne), à 75 km de chez lui, au Commissariat à l'énergie atomique. Domicilié à Tremblay-les-Villages, il se rend chaque jour à Maintenon en voiture pour prendre un bus. Cela dure depuis 2012. Auparavant, il vivait en banlieue. Le désir de

verdure et d'espace a davantage pesé que le temps perdu dans les transports : « On voulait une maison. Et il était impossible d'en trouver une en banlieue parisienne. » Chaque matin, il part à 6h35 pour arriver à 8h30 : « Le soir, je m'endors rapidement devant la télé. » Il ne regrette pas son choix : « C'est plus difficile en hiver. L'été, on profite de notre maison et c'est très agréable. » Il précise qu'il continuera jusqu'à la retraite, dans quatre ou cinq ans.

Sylvia Lemoine, 39 ans. Chaque matin, à 6h45, elle quitte Saint-Martin-de-Nigelles en deux-roues : direction la gare d'Épernon. Le train, puis le bus, pour arriver à Suresnes (Hauts-de-Seine) à 8h05. Avant, elle vivait au Vésinet (Yvelines) et se rendait au travail en scooter. Sylvia Lemoine a choisi l'Eure-et-Loir pour le prix de l'immobilier, le cadre de vie et les transports en commun : « C'est difficile de perdre tant de temps dans les transports. Mais je suis heureuse de rentrer à la campagne. J'en avais marre de la ville. »

Florian Estique, 22 ans. 93 km aller, 93 km retour. Florian Estique passe une bonne partie de son temps sur les routes du département. Domicilié à Sainville, il travaille à Nogent-le-Rotrou et Senonches, dans le secteur de la sécurité. Pas facile de déménager avec une activité qui rime avec mobilité. Parti à 5h30, il arrive sur son lieu de travail vers 7 heures : « En fin de semaine, je commence à fatiguer. »



Illustration. © COUDERC Bruno

L'analyse des tendances démographiques sur le long terme offre des indicateurs précieux sur les dynamiques d'un territoire. En l'Eure-et-Loir, les chiffres de l'Insee (Institut national de la statistique et des études économiques), basés sur les recensements 1968 et 2014, dévoile une croissance énorme. En moins de cinquante ans, le département a gagné plus de 137.000 personnes, pour atteindre 433.762 habitants.

Évolution de la population dans les communes d'Eure-et-Loir entre 1968 et 2014

Survolez ou cliquez sur une commune pour afficher les données.

Cette progression s'appuie sur le fort développement d'aires urbaines, comme Chartres et Dreux, lorsque d'autres marquent le pas, à l'image de Châteaudun ou Nogent-le-Rotrou.

1 Aire urbaine de Chartres. L'aire urbaine de Chartres regroupe, depuis 2010, 87 communes. Ce périmètre comptait 93.143 habitants en 1968. Il totalise, en 2014, 144.360 habitants, soit une progression de 55 % en quarante-six ans.

La seule ville de Chartres a gagné 4.259 habitants (+ 12,3 %). La croissance la plus significative est pour Mainvilliers, qui a presque doublé sa population, passant de 6.119 à 10.558 habitants, de 1968 à 2014 (+ 72,5 %). Lucé affiche aussi une forte progression, avec un gain de 5.155 personnes, sur la même période (16.240 habitants, + 46,5 %).

2 Aire urbaine de Dreux. L'aire urbaine de Dreux rassemble vingt-sept communes, dont trois dans l'Eure. Ce secteur est passé de 42.062 à 60.455 habitants, entre 1968 et 2014. Soit une progression de 43,7 %.

Dreux n'est pas le principal acteur de cette croissance, même si la ville affiche une hausse de 6 % de ses habitants et qu'elle concentre la moitié de la population de son aire urbaine (31.191 habitants).

Ce sont les communes voisines qui progressent le plus, et en particulier Vernouillet, avec une hausse

spectaculaire. Sa population a en effet triplé, passant de 4.071 à 12.415 habitants, depuis la fin des années 1960 (+ 204,9 %).

3 Aire urbaine de Châteaudun. Pour l'Insee, l'aire urbaine regroupe dix-huit communes. Cette zone géographique autour de Châteaudun, qui compte 22.910 habitants (2014), reste globalement stable depuis 1968. Elle affiche une progression de 5,4 %.

Dans cette relative hausse, la ville de Châteaudun est en recul. Elle comptabilisait 14.450 habitants en 1968, contre 13.264 en 2014 (- 8,7 %).

4 Aire urbaine de Nogent-le-Rotrou. L'aire urbaine de la capitale du Perche rassemble quatorze communes, dont trois dans l'Orne. Ce périmètre comptait 15.908 habitants, en 1968. Il totalise, en 2014, 16.880 habitants, soit une progression de 6,1 % en quarante-six ans. Une croissance timide, comme pour l'aire de Châteaudun.

Autre point commun, le recul de la population du pôle urbain. En effet, Nogent-le-Rotrou accuse une baisse de 12,5 % de sa démographie, depuis 1968, avec 10.130 habitants aujourd'hui. Soit une différence de 1.448 habitants.

5 Franges franciliennes. Sans grande surprise, plusieurs communes situées sur les franges franciliennes de l'Eure-et-Loir ont gagné des habitants.

C'est le cas d'Épernon et Maintenon, par exemple. La première est passée de 3.329 à 5.518 habitants, entre 1968 et 2014 (+ 65,7 %). La seconde de 3.325 à 4.296 habitants (+ 29,2 %).

Le nombre de communes diminue

Le département d'Eure-et-Loir comptait 425 communes, lors du recensement effectué en 1968, contre 391 pour celui publié en 2014. Dans cette période, plusieurs communes ont connu un ou des événements géographiques, du type création, fusion avec une autre commune, séparation d'une autre commune, échange de parcelles avec habitants... Tremblay-les-Villages, par exemple, est issue de la fusion, en 1972, des communes de Tremblay-le-Vicomte, Chêne-Chenu, Ecublé, Gironville-Neuville, Theuvy-Achères et Saint-Chéron.

« Les personnes partent davantage d'Eure-et-Loir qu'elles n'y entrent »

Quels phénomènes expliquent les tendances démographiques qui structurent l'Eure-et-Loir, depuis 1968 ?

Corinne Chevalier, chef du service études et diffusion de l'Insee Centre-Val de Loire, précise : « Il faut étudier ce qui est dû à la démographie naturelle, c'est-à-dire la différence entre naissance et décès, et ce qui est dû au flux d'entrées et de sorties sur le territoire.

Ces évolutions sont différentes selon les aires urbaines. » Entre 1968 et 2014, l'Eure-et-Loir a gagné 137.000 habitants. Mais cette augmentation est moins forte aujourd'hui : « La hausse est beaucoup moins prononcée depuis le début des années 1990 qu'auparavant. Si le solde naturel se maintient, le solde des entrées et sorties du territoire, après avoir été très positif, est devenu négatif. Cela veut dire que, maintenant, les gens partent davantage d'Eure-et-Loir qu'ils n'y entrent. C'est très intéressant. »

« L'exemple de l'aire urbaine de Dreux est significatif. »

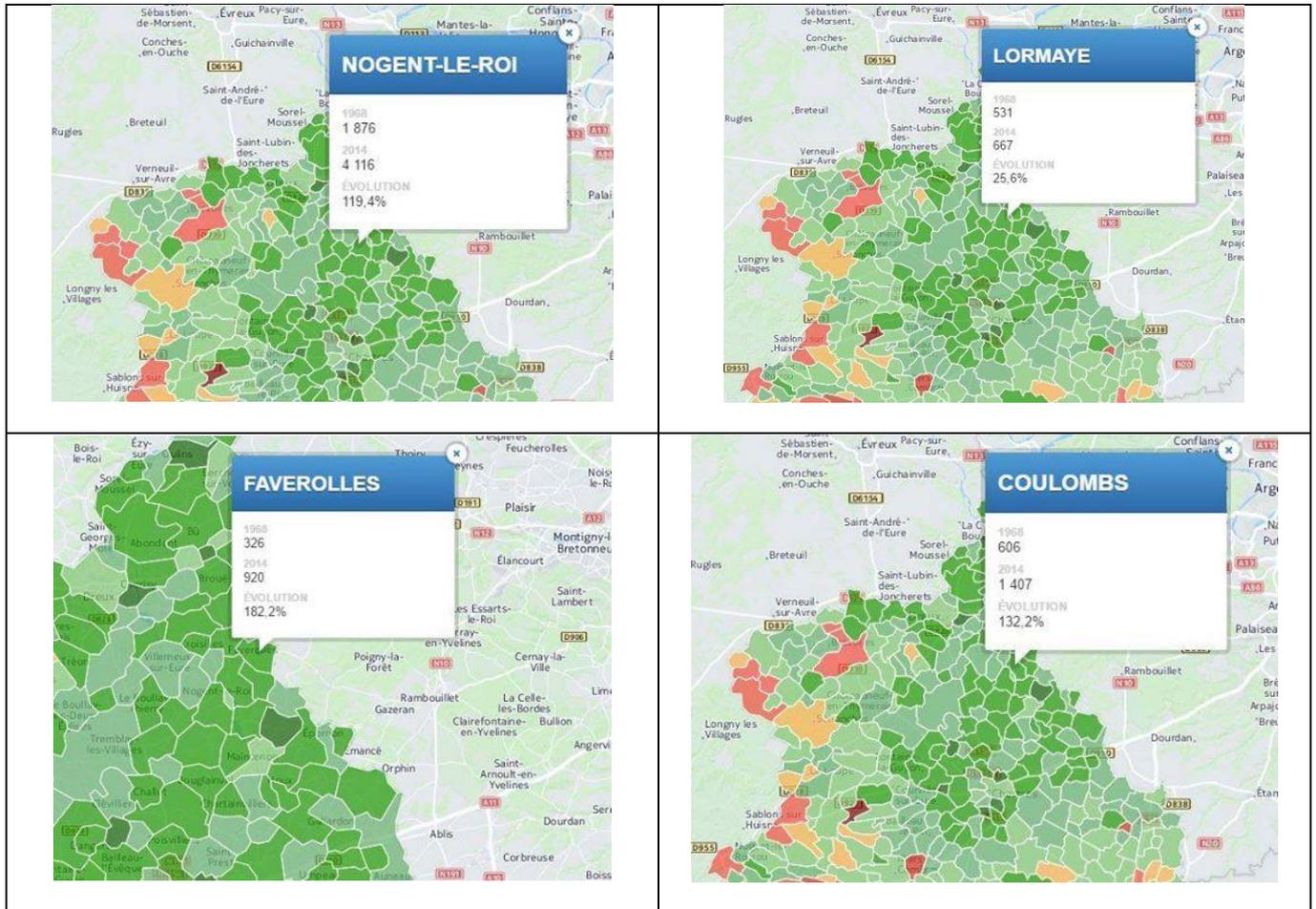
Selon les endroits, le phénomène est différent : « L'exemple de l'aire urbaine de Dreux est significatif. Sur ce secteur, le décrochage du solde des entrées et sorties s'est déroulé au début des années 1990, passant + 0,1 % à - 1,4 %. Il est toujours négatif depuis. Mais dans le même temps, le solde naturel reste positif, avec + 0,8 %, de 2008 à 2013. Ce qui est énorme. Les populations sont jeunes. »

Différentes tendances

L'aire urbaine de Chartres s'appuie aussi sur un solde naturel dynamique. Son solde d'entrées et sorties est de nouveau positif, depuis 2008, après avoir chuté depuis le début des années 1990.

Évolution du solde naturel

L'Eure-et-Loir affiche cependant d'autres tendances : « Pour d'autres secteurs, le décrochage du solde des entrées et sorties s'est effectué bien plus tôt. C'est le cas pour l'aire urbaine de Nogent-le-Rotrou, où les gens commencent à plus quitter le territoire qu'à y entrer à partir de 1975. La population est plus âgée. Même chose pour Châteaudun. Sur ces deux aires urbaines, l'évolution du solde naturel est aujourd'hui nul ou négatif ».



Pour poursuivre le développement du Canton, cela passe par un maintien des infrastructures de transport existantes comme la ligne 89, d'une vision politique du transport en commun en considérant le rôle central de Nogent Le Roi à la croisée des liaisons Dreux –Chartres par la ligne 1, Dreux – Maintenon par la ligne 8 et Nogent Le Roi – Rambouillet par la ligne 89.

Cela renforce l'attractivité du canton où les transports publics sont un élément incontournables !