

# **DEBAT PUBLIC PROLONGEMENT DE L'A 104**

## **Déclaration au Conseil Municipal du jeudi 1<sup>er</sup> juin 2006**

En matière de circulation routière et de ses conséquences, la commune de Mériel a une longue expérience.

Comme toutes les communes situées le long d'une rivière, la commune de Mériel a trouvé son origine dans la vallée.

Elle a connu, depuis le début de l'ère automobile jusqu'à l'ouverture de la RN 184, en 1983, avec une accélération sur les décennies de 1960 à 1980, un trafic qui traversait de part en part, sur plus de 2 kilomètres, l'ensemble de notre commune, de l'Isle-Adam à Méry sur Oise.

Le paroxysme a été atteint dans les années 1980 avec 17 000 véhicules par jour, dont un pourcentage de plus en plus important de poids lourds, passant par une route à deux voies, sans trottoir, dénommée à l'époque RN 322.

L'espace entre les façades des habitations y était de l'ordre de 7 mètres, voire parfois moins à certains emplacements. Cette situation a laissé, en 1983, une ville sinistrée où il a fallu pas moins de vingt ans de travail intense et de moyens financiers importants pour retrouver un environnement et une vie normale.

Depuis 1983, la Nationale 184 a trouvé sa place en limite de Mériel – Villiers-Adam avec une structure composée de 2 fois 2 voies, ce qui correspondait parfaitement, à l'époque, au trafic existant.

En un peu plus de 20 ans, les choses ont évolué en matière de trafic mais pas en matière de structures routières.

En effet, les bassins d'emploi se sont développés, l'arrivée de nouveaux grands axes a fait que le trafic s'est trouvé multiplié par 3, atteignant plus de 60 000 véhicules / jour, dont 9 % de poids lourds. A ce jour, les problèmes que nous avons connus jusqu'en 1983 et évoqués précédemment, nous les retrouvons sous une autre forme, pour les nombreux mériellois et mérielloises habitant sur le plateau. Ils se traduisent principalement par des nuisances sonores de plus en plus importantes et ce de jour comme de nuit.

Des études sont réalisées depuis l'an 2 000 et les chiffres sont en constante progression ; ils atteignent, suivant les derniers éléments établis en juin 2005 : 64 décibels de jour, de 6 h à 22 h et 59 décibels de nuit, de 22 h à 6 h. Ils sont très proches des seuils de la circulaire du 12 septembre 1997, sachant que cette circulaire reste la référence, compte tenu qu'il n'y a pas eu de travaux réalisés sur le tronçon de la RN 184 depuis son ouverture.

Dans le cadre du dossier de projet du prolongement de l'A 104 établi par les services du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, pour support au débat public en cours, deux éléments nous interpellent :

- le premier : les 5 tracés proposés n'ont pas le même point de départ, par contre, ils ont bien la même destination : Orgeval. Ceci, à juste titre, conforte notre objection à savoir que le prolongement de la Francilienne n'a pas pour origine Mery s/Oise, mais tout simplement l'endroit où se rejoignent la RN 184 et l'A 104, au nord de la ville de Mériel, sur le territoire de Villiers-Adam.

En effet, l'apport important du trafic de la Francilienne, dès son ouverture en novembre 2001, n'a engendré aucun travaux sur le tronçon existant de la RN 184 ayant pour conséquence une réduction de 4 voies à 2 voies générant à des moments donnés des bouchons à partir de la bretelle d'entrée de Mériel, de nombreux accidents du fait de cette réduction sur une distance particulièrement courte avec, en plus, des déplacements difficiles et dangereux dans les couloirs de circulation pour se diriger dans la direction choisie ; sans oublier ce qui a été évoqué ci-avant, **les nuisances sonores de plus en plus importantes**.

Manifestement, nous ne sommes pas prêts de voir régler cet important et insupportable problème, **s'il n'y a pas** de prise en compte du prolongement de la Francilienne à partir du nord de Mériel.

- Le second élément, largement évoqué lors de la réunion à Auvers s/ Oise, le tracé dit violet, qui outre le fait qu'il ne réponde à aucun critère des objectifs du prolongement de la Francilienne, viendrait détruire, sur la commune de Mériel, des sites classés exceptionnels, à savoir l'Abbaye Notre-Dame du Val (1<sup>ère</sup> abbaye cistercienne du Val d'Oise), le Marais de Stors, milieu humide exceptionnel pour sa flore et sa faune, qui a été acheté par l'Agence des Espaces verts en l'an 2 000 pour en faire une réserve naturelle régionale ;

sans oublier que les communes de Mériel et Butry s/Oise seraient traversées par un tunnel d'une distance de plus de 3 kilomètres, sous leur centre ville.

Les éléments ci-avant démontrent que la commune de Mériel est concernée dans tous les cas. En conséquence, nous ne pouvons être taxés de renvoyer le problème ailleurs. Aussi, nous sommes totalement hostiles à ce tracé violet et « nous enfonçons le clou » afin que ce tracé exutoire pouvant recueillir de nombreux adeptes soit définitivement abandonné.

Au regard d'une période de réflexion, puis de décision dans le cadre de la révision du Schéma Directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), sachons rechercher, par de subtils et parfois difficiles dosages, le juste milieu, méthode qui nous fait souvent défaut alors que nous excellons et persévérons toujours dans les solutions extrêmes.

Les orientations prises en matière d'aménagement du territoire en Ile-de-France, dans les années 1960 – 1970, ont généré :

- une concentration très forte de population (12 millions d'habitants)
- une concentration en matière d'activités et d'attractivités se traduisant par une grande mégapole constituée par Paris, la première couronne dans laquelle la 2<sup>ème</sup> est venue se greffer avec la création de villes nouvelles.

Cette situation a engendré des comportements liés à une concentration importante d'une population déracinée avec toutes les difficultés que cela entraîne : stress, éloignement des racines familiales, difficultés à trouver à se loger, nécessité à ce que le couple travaille pour faire face aux contraintes financières d'un mode de vie et de consommation propres à cet environnement.

Cette transformation s'est effectuée en quelques décennies et les structures de toutes natures n'ont malheureusement pas été anticipées, pire, elles n'ont pas suivi.

Pour preuve, 40 ans d'étude et de concertation pour le dossier qui nous réunit ce soir et toujours pas de concrétisation alors que nous avons dépassé le seuil de saturation.

Aujourd'hui, le raisonnable devrait nous conduire, pour l'avenir, vers des solutions mixtes passant par des notions qualitatives et diverses répondant aux contraintes spécifiques engendrées par le fonctionnement et la vie d'une société, à savoir :

- des axes routiers partagés, sécurisés, adaptés et fluides
- des carburants ou énergies de propulsion permettant de limiter les nuisances de toutes natures

- des transports en commun performants en confort, régularité et temps de déplacement
- des réseaux de ferroutage
- une utilisation des voies d'eau adaptée aux utilisateurs potentiels...

Le raisonnable devrait nous permettre de rechercher, dans le cadre d'une décentralisation effective, à faire revivre et redynamiser des régions qui se sont dépeuplées et paupérisées ; la France est un petit pays en superficie, pour exemple, les effets du développement du TGV qui commencent à nous montrer d'autres façons de concevoir l'aménagement du territoire.

Tout dénominateur commun d'un projet doit tendre vers une meilleure qualité de la vie, la préparation de l'Avenir et ce que nous laisserons aux générations futures.

Pour conclure, nous souhaitons que le rapport de ce grand débat public débouche vers des propositions qui prendront en compte la nécessité de boucler le prolongement de la Francilienne et ce dans les meilleurs délais, compte tenu du retard très important pris dans la programmation de cette infrastructure, sachant qu'à ce jour elle ne répond qu'à un rattrapage en matière de réalisation d'un axe déjà très fréquenté.

Les objectifs prioritaires du traitement de ce prolongement devront prendre en compte :

- les objectifs initiaux
- la meilleure insertion dans les sites traversés
- le respect des riverains concernés
- une meilleure sécurité et fluidité pour les utilisateurs de ce trajet
- une prise en compte du déplacement prioritaire des transports en commun circulant sur cet axe, afin de favoriser leur utilisation.

Enfin il va de soi, mais il est néanmoins préférable de le rappeler, que nous sollicitons la prise en compte de l'abandon du tracé violet, ainsi que la prise en compte du prolongement de l'A 104, en amont de la commune de Mériel, à la jonction actuelle de la RN 184 et de l'A 104.

Le Maire,  
Michel RIGOLLET