

Contribution de Stephane Pariysky
Habitant de Mériel

Réunion de synthèse du 6 juillet 2006

J'habite Mériel, je travaille à Bobigny (93) et je suis usager quasi quotidien de la ligne SNCF Valmondois, mais aussi fréquemment de ma voiture.

Tout d'abord je souhaite livrer une information, puisqu'on entend souvent l'idée d'un trafic routier qui " connaîtrait une hausse inéluctable " : depuis 2002-2003, le trafic routier est en baisse ; l'Automobile Club estime à 6,5% la diminution du kilométrage moyen parcouru, rien que pour l'année 2005. C'est une donnée importante, à livrer au débat ; c'est une donnée historique, puisque c'est la première fois depuis l'apparition de l'automobile que l'on assiste à ce phénomène (mis à part la période de la 2^e guerre mondiale) ; nombre d'experts estiment que c'est une " tendance lourde ", une " nouvelle ère " dans laquelle nous entrons.

Maintenant, et pour en revenir très concrètement au projet de francilienne, je veux revenir sur la problématique de départ ' un constat me semble t-il partagé par chacun : la RN184 est saturée aux heures de pointe, elle ne répond donc pas à la demande ACTUELLE ; son impact est très important en terme de nuisances pour les villes de Mériel, Méry-sur-Oise, Saint-Ouen l'Aumône et Eragny (je m'en tiens au Val-d'Oise, me sentant peu qualifié pour évoquer la situation des villes du département des Yvelines).

Cette situation, donc, ne peut contenter personne, nous en sommes me semble t-il tous d'accord ; des solutions sont à trouver.

Celle qui nous est présentée aujourd'hui est dans la droite ligne des politiques publiques menées depuis une cinquantaine d'années : ajouter une autoroute de façon à désengorger l'axe actuel. C'est une solution coûteuse, certes, mais elle peut sembler séduisante. Elle est pourtant, à mon avis, condamnée par notre histoire (combien d'autoroutes ont été créées pour être engorgées en quelques années seulement ?) ; elle est condamnée, surtout, par l'avenir.

Il existe une autre solution ; elle demande sans doute plus d'imagination, plus d'audace ; davantage d'efforts à chacun (acteurs publics comme usagers) : elle est de créer les conditions d'une réduction importante et durable du trafic global sur le secteur. Cette solution répond à des enjeux actuels, elle répond également aux données prospectives dont nous disposons. Deux éléments à ce propos :

0. 2020, estiment les spécialistes, marquera le début d'un " déclin rapide des réserves (pétrolières) disponibles ". Nous en connaissons déjà les conséquences économiques, sans doute seront-elles plus conséquentes encore demain, et il n'est pas incongru de ce poser la question :

l'automobile sera t-elle encore, à échéance de 50 ans, un mode économiquement crédible pour les déplacements du plus grand nombre ? On assiste déjà à une baisse du trafic, je l'évoquai à l'instant, qu'en sera t-il demain ?

0. deuxième point : nous savons que les émissions de gaz à effet de serre pose dès aujourd'hui un problème crucial pour l'avenir de notre planète. Nous savons en outre qu'il n'existe à ce jour AUCUNE alternative crédible au moteur à combustion. Réduire de 25% les émissions d'ici à 2020, de 80% d'ici à 2050 (ce sont les objectifs que se fixe notre pays) nécessite pour le moins des mesures volontaristes : ils nécessitent que l'on fasse de cette question du développement des infrastructures routières non pas une question technique, mais une question politique, porteuse de choix forts.

D'un point de vue économique, social, environnemental, c'est donc cette deuxième solution ' celle d'une politique de diminution du trafic routier, d'alternatives en terme de transports et de protection des riverains ' qui est à mes yeux la seule pertinente.

Elle nécessite premièrement de prendre des mesures d'aménagement de la RN184 : murs anti-bruit et couverture dans toutes les portions urbanisées concernées, suppression des feux par la création de souterrains.

Elle nécessite ensuite de développer des outils de transports en commun rapides, ponctuels, confortables : rénovation des lignes SNCF existantes, création de nouvelles lignes de transports rapides de point à point (le prolongement de la ligne A jusqu'à Magny-en-Vexin par exemple, les tangentiels Nord et Ouest, pourquoi pas une nouvelle ligne entre Cergy-Pontoise et Roissy-Charles-De-Gaulle ?) et de proximité (l'usage du tram-train, par exemple, pour relier les différentes agglomérations du Val-d'Oise). Pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture répond d'ailleurs à une véritable aspiration de nos concitoyens, nous l'entendons autour de nous.

Cette alternative nécessite, enfin, des outils de transport de fret performants. Où en sont les projets de " ferroutage ", dont on parle tant depuis plusieurs décennies ? Qu'en est-il du développement du transport fluvial ? Ces questions attendent des réponses.

Je conclurai par un constat simple : notre pays a su créer des centaines de kilomètres de métro, de lignes SNCF, de lignes de tramway depuis 1950, non seulement les nouvelles infrastructures se comptent sur les doigts d'une main (même les RER ont été créés sur des lignes existante pour l'essentiel), mais on a assisté à des fermetures : toutes les lignes de tram d'avant guerre ont disparu, la petite et la grande ceinture ont été fermés, les lignes ferrées se dégradent. Le contrat de plan qui se termine est, à ce titre, une caricature.

Il n'est donc pas question pour moi " d'opposer " usagers des transports publics et usagers des transports routiers : il est bien question d'un REEQUILIBRAGE en faveur de modes de transports aujourd'hui délaissés et dégradés.

Il est urgent de concevoir les déplacements urbains de façon foncièrement

nouvelle, de repenser également notre mode de développement urbain, aujourd'hui trop centralisé et basé sur la concurrence entre quelques pôles économique d'un côté, quelques pôles résidentiels de l'autre. Cette remise en cause n'est confortable pour personne, mais elle est une réponse d'avenir. Et sauf à répondre à des besoins immédiats (auxquels de toute façon une nouvelle autoroute ne répondra pas, compte tenu des délais nécessaires à sa construction), il est illusoire pour moi de penser que l'empilement successif (et sans fin) des infrastructures routières constitue une solution, à l'échelle de l'avenir de notre société.

S.P.

Invité à intervenir lors de la réunion de synthèse. M. Pariysky ne pouvait se libérer. il nous a transmis le texte de sa contribution.