

PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS

Section du Sausseron

46 rue de Pontoise
95430 AUVERS SUR OISE
01 30 36 11 18
jeanrodier@wanadoo.fr

Auvers sur Oise, le 20 juin 2006

Monsieur Hervé MUDRY

à

Monsieur BERGOUGNOUX
Président de la Commission particulière du
débat public.

Objet : prolongement de la Francilienne

Monsieur,

La mission d'information parlementaire sur le gaz à effet de serre a mis en lumière la gravité des questions posées par le phénomène du réchauffement climatique et donc la nécessité de réduire durablement les émissions de gaz à effet de serre. Aujourd'hui l'inter-modalité des transports avec un véritable développement du ferroviaire, des transports en site propre et du fluvial est incontournable.

Dans votre document il est écrit (page 38) : « les transports en commun , encore insuffisants, ne peuvent répondre entièrement aux besoins, l'automobile reste donc le moyen le plus utilisé dans la zone d'étude du projet »! C'est donc là qu'il faut modifier les habitudes, non pas comme une contrainte, mais pour vivre mieux , afin d'éviter de futures catastrophes écologiques. Les vingt prochaines années seront lourdes de conséquences pour la planète si rien n'est fait.

Dans le cas où le prolongement ne serait pas purement et simplement abandonné, vous trouverez ci-joints deux documents résumant la proposition de la section de la Vallée du Sausseron du Parti Communiste Français.

L'un (A) concerne les transports en site propre qui dort dans les cartons depuis 1992.

L'autre(B) propose une modification du « tracé bleu » qui semble le moins mauvais des tracés proposés.

En partant de Méry sur Oise (Section N2), deux propositions:

Le tracé A: Méry sur Oise -Saint-Ouen l'Aumône jusqu'à l'échangeur n°6 (Pierrelaye- Herblay-Confans) avec amélioration de l'échangeur de Saint Ouen (A184-A15)

Le tracé B: Méry sur Oise par l'A115 jusqu'à l'échangeur de Taverny ; direction Pierrelaye en traversant le Bois Brûlé. En longeant la zone industrielle de Beauchamp continuer dans le bois jouxtant le stade pour rejoindre l'échangeur n°6 (le tout en tranchée couverte),suivre ensuite le tracé bleu présenté dans le document en apportant une attention particulière à l'échangeur entre le tracé bleu, la RN184, Cergy, Poissy, doublement de la D30 pour rejoindre la plate-forme multimodale dont on parle très peu dans le document (elle n'est mentionnée dans aucun tracé).

Après la forêt de Saint-Germain (Section S2) créer un échangeur avec l'A14 ,prendre le tracé de la D30 jusqu'à l'A15 et créer un échangeur avec l'A 15.

Une nouvelle étude doit être menée avec le département des Yvelines pour le prolongement de la Francilienne par le dédoublement de la D30 en direction de Plaisir afin de rejoindre Saint-Quentin en Yvelines (la D30 est déjà utilisée par de nombreux camions)

Les emprises réservées au tracé rouge (historique) doivent être utilisées pour la création d'un transport en site propre .

Veillez recevoir, Monsieur le Président, les salutations distinguées.

Hervé MUDRY

PJ 2 : Carte(A) et texte «Circulation» (B).

PS : La première condition de l'acceptation de ce projet par les populations concernées est l'abandon de l'idée d'un péage .

DOSSIER

Envisager un mode de transport différent

*Economiser de l'espace,
limiter les nuisances
et pallier à la saturation d es autoroutes*

Les populations des vingt plus grandes villes et leurs banlieues sont concernées par le transport bi-individuel et bi-collectif, soit environ un tiers de la population. Les villes qui se dotent de périphériques devraient le prévoir dans leurs infrastructures.

Par manque de transports transversaux, les différents itinéraires routiers et ferrés radiaux divisent le territoire de la banlieue de nos grandes villes, entravent les populations dans leurs déplacements interbanlieues, multiplient les gênes, bruits, pollutions, augmentant les temps de trajet, congestionnant les villes par un passage répétitif bijournaulier inévitable.

Le remède : utiliser la bande centrale disponible de 10 mètres pour installer un site propre pour les transports en commun.

Pas de coût d'infrastructure, puisque les ouvrages sont préexistants, ni d'expropriation (ce qu'exigerait une implantation sur un autre site). Ce dernier aspect est important puisqu'il est l'objet de la mobilisation de nombreuses associations.

L'autre gros avantage a une portée sociale à la fois contre le chômage, en rendant les bassins d'emploi plus

accessibles, et dans les incidences financières que nécessitent les déplacements pour le travail pour les populations de banlieue. Les familles pourraient consacrer la part du budget domicile-emploi à un but moins absurde.

Ainsi pourrait-on voir s'estomper la saturation de la voie rapide par l'efficacité du site propre et les nuisances dues à un emploi excessif du transport individuel. Cette option permettrait également de soulager le transport ferré radial - surchargé - et éviterait le passage obligatoire par Paris (par exemple pour les banlieusards du Val-d'Oise qui veulent se rendre à Roissy). Autre conséquence : décongestionnement des gares et de leurs accès, de la voirie parisienne, de la RATP etc.

Redonner à la banlieue une autonomie ne doit pas être entendu comme un privilège.

On pourrait écrire plus longuement sur les vertus du site propre incorporé aux autoroutes urbaines, qui économise l'espace - ce n'est plus un luxe en banlieue parisienne -, fait fondre les bouchons, rend le kilomètre parcouru plus sobre et plus rapide, apporte le calme, assainit l'air avec un coût global d'infrastructures défiant la logique...

Cela semble si évident à nos yeux, qu'on s'étonne que les « responsables » ne le voient pas même quand ils en prennent « bonne note » (voir document joint).

COURRIER

J. P. MICHAMBRE
88, Rue des Ecoles
95330 SAINT BRICE SOUS FORET

Monsieur Jean-Louis BIANCO
Ministre de l'Équipement,
du Logement et des Transports
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04

Saint Brice, le 28 Avril 1992

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous inviter à une réflexion sur la possibilité d'envisager un nouveau mode de transport (bi-individuel et bi-collectif) sur un emplacement en vue d'économie de l'espace, des infrastructures, d'un regroupement des nuisances et de pallier à la saturation des voies routières et ferrées, par une mise en place d'une desserte multimodale des usagers de la banlieue.

En effet, par manque de transport transversaux, les différents itinéraires existants routiers et ferrés radiaux divisent le territoire de la Banlieue de nos grandes villes, entravent les populations dans leurs déplacements interbanlieues et multiplient les gênes, bruits, pollutions, augmentent les temps de trajet, congestionnent les villes par un passage oblige répétitif, bi-journaulier inévitable.

Il s'est avéré que le seul fait d'incorporer un transport au site propre au centre d'une autoroute urbaine projetée ou existante avec une bande centrale prévue pour extension future de capacité était la pensée à tous nos vœux.



Ministère de l'Équipement, du Logement
et des Transports

Direction des Transports Locaux

Service/Centrale des Transports Régionaux
Équipement et Infrastructures

le 28 MAI 1992

OBJET: lettre par J. P. MICHAMBRE
N° 92 111

REF: 92/111

RECEVU

Tout d'abord vous prie de bien vouloir adresser à M. Jean-Louis BIANCO, Ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports, en votre nom, sur l'adresse d'infrastructure existante, associant le dossier relatif à un site propre pour les transports en commun, pour la région d'Île-de-France.

Je réagis à cette lettre avec votre suggestion et m'a demandé de l'adresser à M. PIERRE, Directeur Régional de l'Équipement d'Île-de-France, qui sous l'égide du Préfet de Région, est chargé de l'élaboration de nouveaux projets d'aménagement et d'urbanisme. Votre contribution en cette matière d'associer la région en œuvre.

En vous remerciant de votre envoi, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

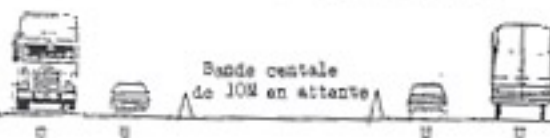
MICHAUME J. P. MICHAMBRE
88, Rue des Ecoles
95330 - SAINT BRICE SOUS FORET

LE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS

Tout d'abord vous prie de bien vouloir adresser à M. PIERRE, Directeur Régional de l'Équipement d'Île-de-France, qui sous l'égide du Préfet de Région, est chargé de l'élaboration de nouveaux projets d'aménagement et d'urbanisme. Votre contribution en cette matière d'associer la région en œuvre.

CIRCULATION

COUPE TRANSVERSALE DU B.I.P. VERSION OFFICIELLE 2.0.0. AL-ONT du 12/12/68 au 21/01/69



SOIT 4 UNITES DE CAPACITE DE DEPLACEMENT

COUPE TRANSVERSALE DU B.I.P. VERSION PREVISIONNELLE DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT APRES SATURATION DE LA VERSION OFFICIELLE

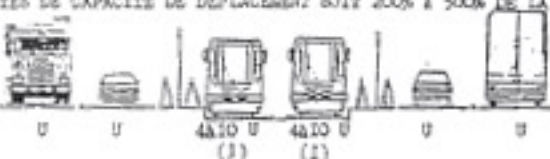


6 UNITES DE CAPACITE DE DEPLACEMENT SOIT + 50% DE LA VERSION OFFICIELLE

COUPE TRANSVERSALE DU B.I.P. + T.C.S.P. de nos TRAVES 12' 00 et CONDITIONS entre les STATIONS egales D'INTERCONNEXION.

DE 12 à 24 UNITES DE CAPACITE DE DEPLACEMENT SOIT 200% à 500% DE LA VERSION OFFICIELLE

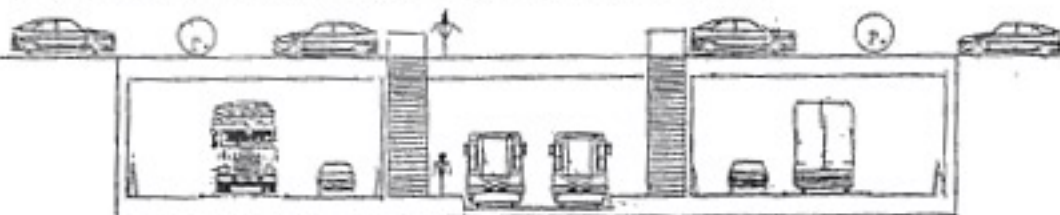
selon les besoins et des matériels mis en place



COUPE TRANSVERSALE DU B.I.P. + T.C.S.P. à la STATION avec ACCES SOUS TERRAIN



COUPE TRANSVERSALE DU B.I.P. + T.C.S.P. à la STATION avec ACCES AERIEN



COUPE TRANSVERSALE DU B.I.P. + T.C.S.P. à la GARE D'INTERCONNEXION

