

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Représentants de la Commission

Particulière du Débat Public,

Je vous souhaite la bienvenue à Mériel et je tiens à vous remercier pour avoir répondu favorablement à ma sollicitation d'organiser une réunion à Mériel, sachant le programme particulièrement soutenu que vous menez depuis le 8 mars dans le cadre des réunions de proximité.

Comme vous pouvez le constater, vous étiez attendus, et je remercie mes collègues, maires et élus ainsi que les nombreuses personnes présentes ce soir.

Mesdames, Messieurs,

Un débat public, c'est une rencontre entre un projet et un public, qui doit permettre d'agir lorsqu'il est encore temps.

Il a la particularité contrairement à l'enquête publique, de pouvoir débattre en amont la pertinence du projet, les grandes options, les finalités, les opportunités et les modalités de sa réalisation.

Si dans un débat public tout le monde a droit à la parole, la voix de chacun doit y contribuer avec un principe fondamental d'égalité : celui du respect de l'opinion de l'autre

En conséquence j'attends de cette réunion qu'elle se déroule dans le respect, l'écoute et la sérénité, et je vous en remercie par avance.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

En matière de circulation routière et de ses conséquences, la commune de Mériel a une longue expérience. Permettez-moi d'en retracer rapidement l'histoire.

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 s/Oise.

Le paroxysme a été atteint dans les années 1980 avec 17 000 véhicules /jour dont un pourcentage de plus en plus important de poids lourds, passant sur 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.

Je précise pour l'anecdote et votre information , que j'ai connu depuis 1971, date de mon entrée dans la vie publique à Mériel, pas moins de 4 tracés différents de la RN 184, avant sa réalisation et sa mise en service en 1983.

Certes, au regard du prolongement de la Francilienne, cela peut paraître rapide.

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 ont 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 que je vous ai évoqués au début de mon intervention, nous les retrouvons sous une autre forme, pour les nombreux meriellois et merielloises 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 à ma demande depuis l'an 2000, 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.

Aujourd'hui, 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 m'interpellent :

- le premier : les 5 traces proposés n'ont pas le même point de départ, par contre ils ont bien la même destination : Orgeval. Ceci a juste titre, conforte mon objection, à savoir, que le prolongement de la Francilienne, n'a pas pour origine Méry 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, rapport important du trafic de la Francilienne dès son ouverture en novembre 2001, n'a engendré aucuns 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 que j'ai 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 trace dit violet, qui, outre le fait qu'il ne répond 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^{ère} 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 2000, 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.

Vous comprendrez bien qu'au regard de tout ce que je viens de dire, je suis un élu qui « ne peut botter en touche ».

En effet, la commune de Mériel est concernée dans tous les cas. Nous ne pouvons être taxés de renvoyer le problème ailleurs. En conséquence, permettez-moi d'être totalement hostile à ce trace violet et « d'enfoncer le clou », afin que ce trace exutoire pouvant recueillir de nombreux adeptes, soit définitivement abandonné.

Afin de ne pas penser que mon discours se limite à une intervention ne concernant que la ville de Mériel, je terminerai par quelques observations.

L'expression familière « ne pas mettre tous les oeufs dans le même panier » a toujours ses vertus.

En effet, 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. Se trouver dans le juste milieu a le mérite en toutes circonstances, de se situer à la moitié du chemin, ce qui est toujours un avantage lorsqu'il faut changer de cap.

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^{eme} 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.

Aujourd'hui, le raisonnable devrait nous conduire 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 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, 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.

Conclusion

Mesdames, Messieurs, Chers Collègues,

Je vous remercie pour votre présence et votre participation.

Je vous remercie pour la qualité de cette réunion et de son déroulement, respect, écoute et sérénité étaient au rendez-vous.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Représentants de la Commission,

Votre mission va se poursuivre pendant encore quelques semaines. Je vous renouvelle mes remerciements pour avoir accepté de rajouter une réunion supplémentaire.

Je souhaite 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 avec l'objectif prioritaire d'un traitement prenant en compte :

- ∞ les objectifs initiaux,
- ∞ la meilleure insertion dans les sites traversés, le respect des riverains concernés.

Permettez-moi de terminer en émettant le vœu que les 2 points que j'ai évoqués dans mon intervention liminaire soient pris en compte dans vos conclusions.

Merci à tous.