

Autoroute A 104

**Cette présentation est notre troisième
contribution au débat sur l' A 104**

**Moins technique que les précédentes, elle
a pour ambition de poser la
problématique A 104 d'une façon plus
élargie**

Autoroute A 104

Pollution

Autoroute A 104

CORRESPONDANCES INDICES - CONCENTRATIONS
Selon l'Arrêté du 22 juillet 2004 relatif à l'indice de qualité de l'air ATMO

INDICES		CONCENTRATIONS (µg/m3)			
		NO2	O3	Particules (PM10)	SO2
Classe	Qualificatif	Moy. Max. H	Moy. Max. H	Moy. Moy. J	Moy. Max. H
1	Très bon	0 - 29	0 - 29	0 - 9	0 - 39
2	Très bon	30 - 54	30 - 54	10 - 19	40 - 79
3	Bon	55 - 84	55 - 79	20 - 29	80 - 119
4	Bon	85 - 109	80 - 104	30 - 39	120 - 159
5	Moyen	110 - 134	105 - 129	40 - 49	160 - 199
6	Médiocre	135 - 164	130 - 149	50 - 64	200 - 249
7	Médiocre	165 - 199	150 - 179	65 - 79	250 - 299
8	Mauvais	200 - 274	180 - 209	80 - 99	300 - 399
9	Mauvais	275 - 399	210 - 239	100 - 124	400 - 499
10	Très mauvais	>= 400	>= 240	>= 125	>= 500

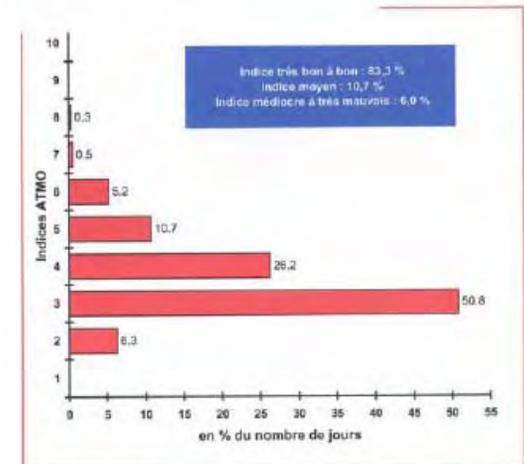
Seuil de précaution
ou Seuil de recommandation
et d'information

Seuil d'alerte

Le calcul de l'indice global est réalisé à l'aide des polluants NO2, O3, SO2, Particules (PM10) à partir du 1er janvier 1998.

Légende : Moy. Max. H = moyenne des concentrations horaires maximales de la journée de l'ensemble des capteurs.
Moy. Moy. J = moyenne des concentrations journalières de l'ensemble des capteurs.

L'indice ATMO permet de mesurer sur une échelle de 1 à 10 les concentrations de polluants



06/03/2006

JT

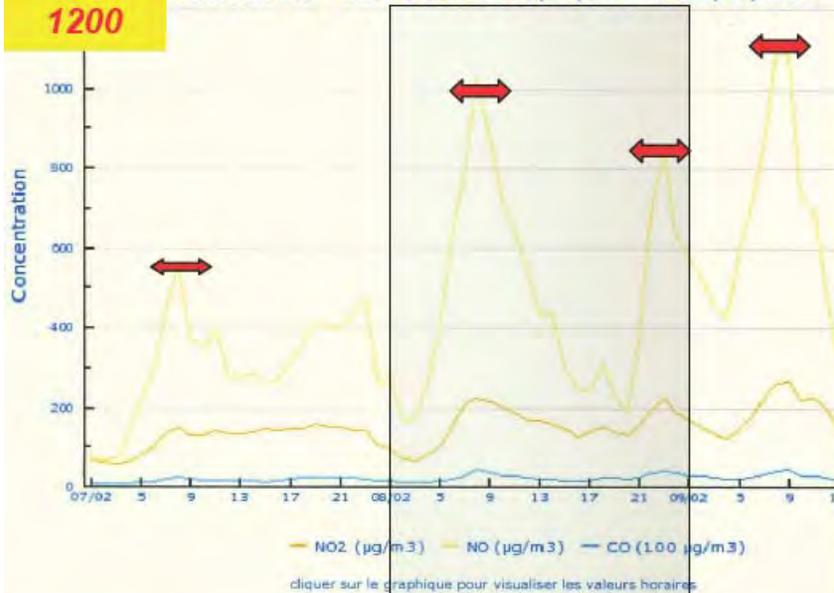
Autoroute A 104

Niveaux d'informations et d'alerte. Attention ce sont des niveaux extrêmes et non pas les objectifs de qualité à atteindre pour rendre l'air plus sain

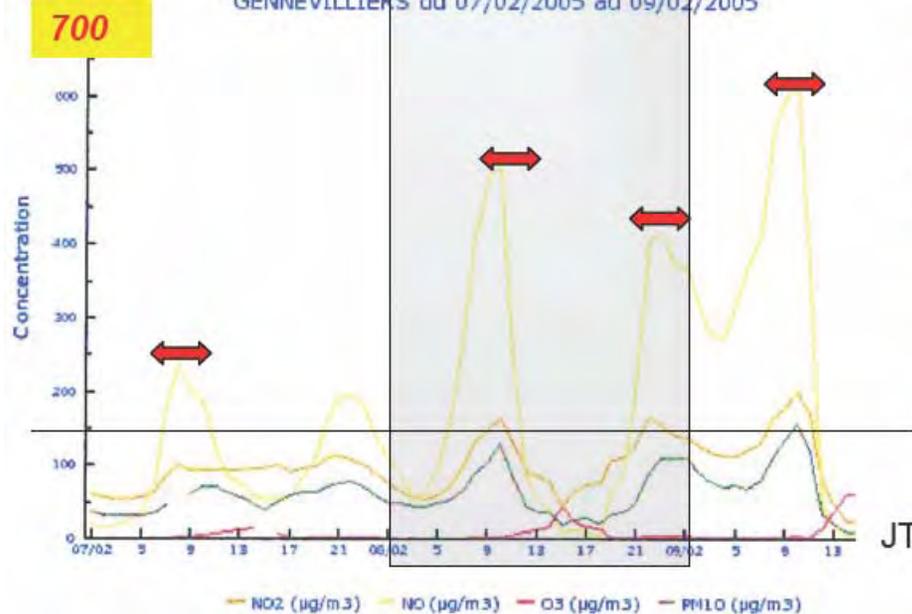
	Dioxyde d'azote No2	Ozone O3	Dioxyde de soufre SO2
1.Objectifs de qualité	40 µg/m ³ Moy An	110 µg/m ³ -8heures	50 µg/m ³ Moy An
2. Niveaux d'informations et de recommandations	200 µg/m ³	180 µg/m ³	300 µg/m ³
3. Niveaux d'alerte	1 ^{er} seuil 400 µg/m ³	240 µg/m ³ durant 3h	500 µg/m ³ dépassé pendant 3 heures consécutives
Si la procédure 1 a été déclenchée la veille et le jour même et si les prévisions font craindre un risque de déclenchement pour le lendemain	2 ^{ème} seuil 200 µg/m ³	300 µg/m ³ durant 3h	
		360 µg/m ³	

Les particules fines n'entrent pas dans le déclenchement des dispositifs 1 et 2

Données provisoires pouvant faire l'objet d'invalidations techniques ponctuelles
 Autoroute A1 - Saint-Denis du 07/02/2005 au 09/02/2005



GENNEVILLIERS du 07/02/2005 au 09/02/2005



Autoroute A 104

Date retenue : le mardi 8 février 2005

- En ordonnées les échelles de polluants en µg/m³
- En abscisse le jour et les heures

Discussion

L'axe des ordonnées sur la station trafic est échelonné entre 0 et 1200 µg/m³

• L'axe des ordonnées de la station urbaine est échelonné entre 0 et 700 µg/m³.

• Concernant les PM10, la valeur maximale atteinte est de 150 µg/m³

• La densité des émissions de particules semble suivre le même « trend » que les émissions de NO.

PM 10
150 µg/m³

Pollution
hivernale

JT

Autoroute A 104

Dioxyde d'azote NO₂ et objectif de qualité

L'objectif de qualité défini pour ce polluant est de 40 µg/m³

La valeur limite fixée pour 2004 était de 52 µg/m³



Figure 15 : Maximums des moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO₂) de 1992 à 2004



Figure 17 : Maximums des percentiles 98 horaires de dioxyde d'azote (NO₂) de 1992 à 2004

Le percentile est un paramètre de position répartissant une série d'observations

- Pour la pollution atmosphérique, il s'agit d'observer la valeur des mesures horaires dépassées durant (100-98)% des valeurs horaires observées.
- Ce percentile 98 caractérise donc une valeur rarement dépassée (2% du temps, il renvoie à une valeur extrême).

NO₂, nous notons qu'il est toujours dépassé. De 50% sur les stations de fond et de 150% sur les stations trafic. Depuis 2001 il tend à remonter

Discussion

Le percentile 98 est en croissance forte sur les stations trafic

Autoroute A 104

Évolution de la moyenne de PM10 sur 7 ans

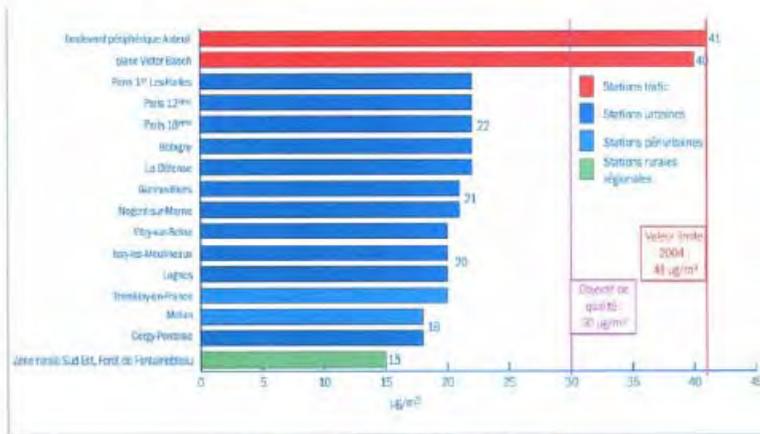


Figure 37 : Concentrations moyennes annuelles de particules (PM10) pour 2004

Sur les stations urbaines et périurbaines l'objectif de qualité est atteint

Sur les stations trafic, l'objectif de qualité n'est pas accessible

La densité de PM10 contenue dans l'air ne régresse pas

Valeur limite fixée pour 2004
 $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$
 Objectif qualité $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$

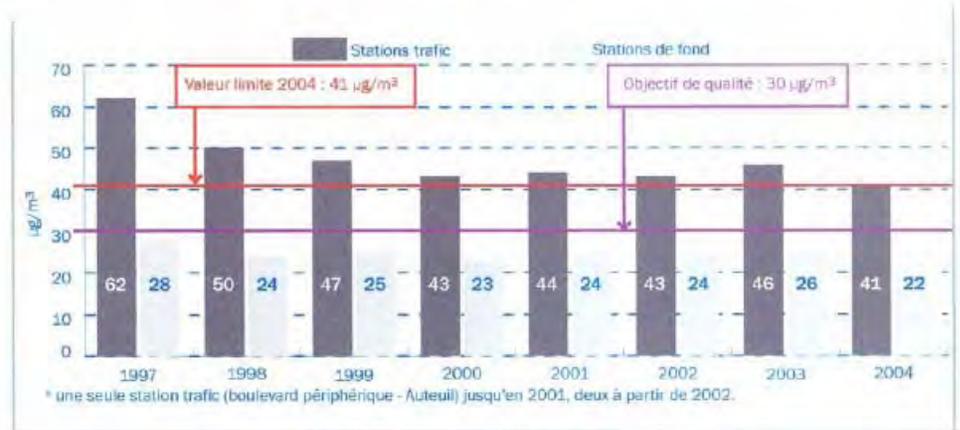


Figure 36 : Maximum des moyennes annuelles de particules (PM10) de 1997 à 2004

Pm 2,5

Autoroute A 104

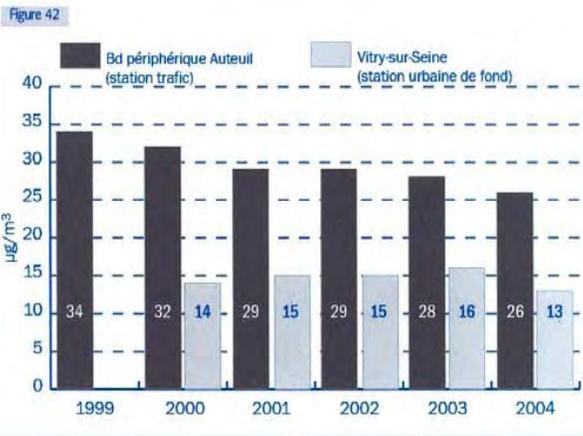


Figure 42 : Niveaux moyens annuels de particules PM2,5 de 1999 à 2004

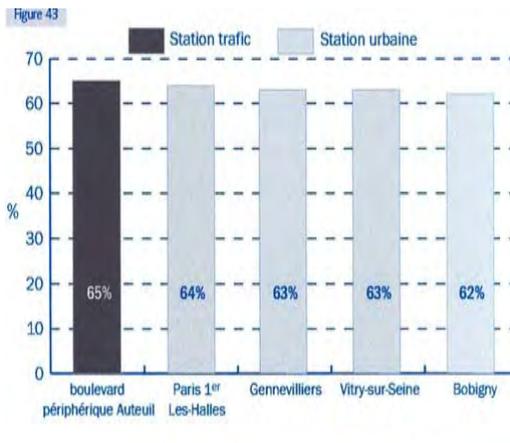


Figure 43 : Ratio des moyennes annuelles PM2,5/PM10 pour l'année 2004

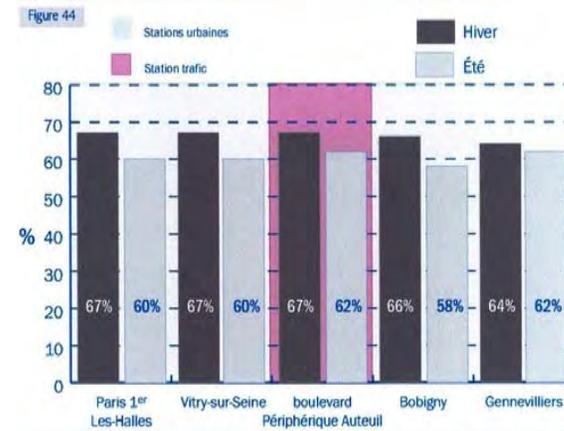


Figure 44 : Ratio PM2,5/PM10, hiver du 01/01 au 31/03/2004 et du 01/10 au 31/12/2004, été du 01/04 au 30/09/2004

Stations urbaines et stations trafic Moy An

Ratio PM2,5 annuel

Ratio PM2,5 en fonction des saisons

Discussion

Les particules fines dont le diamètre est inférieur à 2,5 microns 67% à 64% de la valeur mesurée des PM 10.

Les valeurs mesurées sont deux fois plus importantes en proximité des stations trafic.

En hiver, elles représentent une part plus importante des valeurs mesurées de PM 10.

Pour des raisons de santé publique, Apehis recommande que la valeur de PM 2,5 soit fixée à 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Toutefois les bénéfices sanitaires que l'on peut espérer d'un tel abaissement seraient encore plus flagrants si la valeur limite était placée sous ce seuil.

Autoroute A 104

Hausse de 90 % des valeurs d'Ozone mesurées depuis 1992 sur les stations de fond. La hausse est continue et régulière



Figure 20 - Evolution des teneurs mesurées annuelles d'ozone (O₃) en agglomération parisienne de 1992 à 2004 (données issues des stations urbaines)

**En agglomération parisienne
stations urbaines**

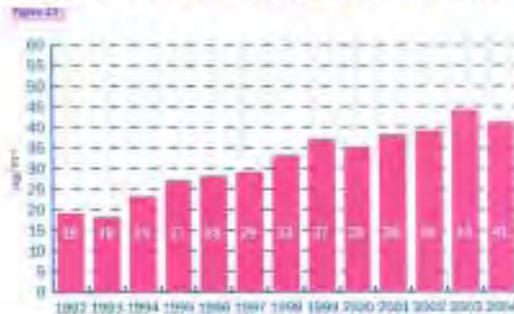


Figure 21 - Evolution des teneurs mesurées annuelles d'ozone (O₃) en agglomération parisienne de 1992 à 2004 (données issues des stations urbaines et périurbaines)

**(Idem fig. 20) stations
urbaines et péri
urbaines (évolutif)**



Figure 22 - Evolution des teneurs mesurées annuelles d'ozone (O₃) en zone rurale régionale de 1992 à 2004 (données issues des stations rurales)

En zones rurales et régionales

Discussion

Hausse due à la baisse enregistrée sur le NO au niveau global (Moins de NO produit = moins d'O₃ détruit) et à la hausse de O₃ dans l'hémisphère Nord.

En abscisse les années, en ordonnées la teneur en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (masse particulaire par unité de volume). On constate que la masse des particules d'ozone est en progression constante dans l'atmosphère depuis 12 ans. Deux méthodes de mesure (cf. fig 20 et 21). L'une qui n'intègre pas les évolutions du réseau l'autre qui les intègre. Le nombre de stations est passé de 2 en 1992 à 8 en 2003.

Discussion

En zones rurales et régionales les teneurs en O₃ mesurées sont plus importantes qu'en zones urbaines ou périurbaines.

Elles sont en hausse continue. Par contre l'on constate que l'évolution est moins rapide qu'en Zone urbaine et périurbaine. L'impact du NO est logiquement moins important qu'en zone urbaine.

Les composés organiques

benzène



stations de mesure au 31/12/2004

Hydrocarbures Aromatiques Monocycliques (HAM)
Benzène : tendance continue à la baisse

Autoroute A 104

Les Hydrocarbures Aromatiques Monocycliques en particulier le benzène, le toluène etc. constituent une part importante des composés organiques volatiles. Ils sont principalement émis par les véhicules à essence.

Ces composés sont fortement impliqués l'été comme précurseur de l'ozone.

D'autres parts, certains H.A.M dont le benzène sont reconnus comme cancérogènes.

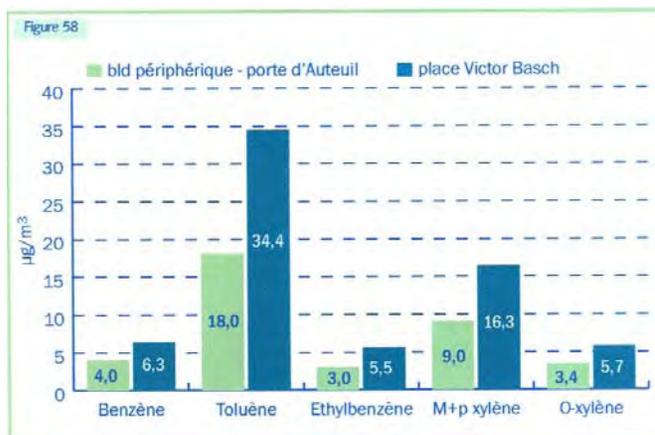


Figure 58 : Niveaux moyens annuels en Hydrocarbures Aromatiques Monocycliques (HAM) sur les stations trafic du boulevard Périphérique porte d'Auteuil et de la place Victor Basch en 2004

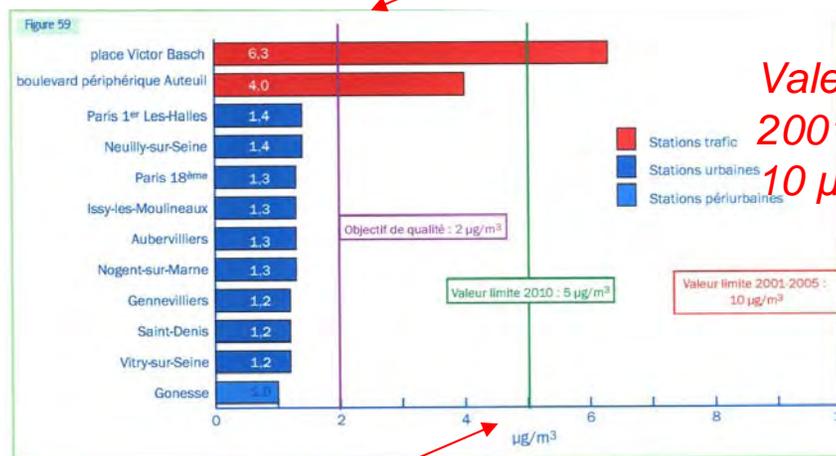


Figure 59 : Moyenne annuelle de benzène en 2004

Objectif qualité 2 µg/m³

Valeur limite 2001-2005 : 10 µg/m³

Valeur limite 2010 : 5 µg/m³

Sur les stations trafic, les niveaux sont largement supérieurs aux stations de fond. L'objectif qualité concernant le benzène est pulvérisé.

Autoroute A 104

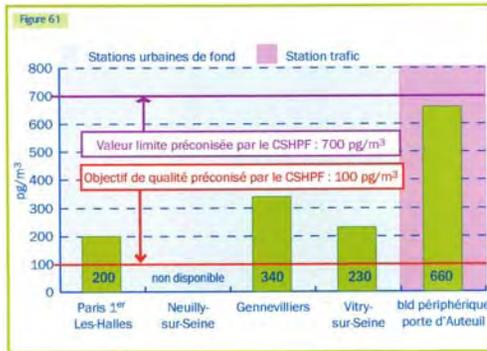


Figure 61 : Moyenne annuelle de Benzo(a)Pyrène en 2004

Pour ce type de pollution le Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France a fixé pour le Benzo(a)pyrène comme :

Valeur limite : 700 pg/m³
Objectif de qualité : 100 pg/m³

Moyenne annuelle de Benzo(a)pyrène



Figure 63 : Évolution de la moyenne annuelle de Benzo(a)Pyrène en situation de fond sur l'agglomération parisienne de 1998 à 2004 (Échantillon évolutif de stations urbaines)

Sur cette figure nous notons que ce polluant est stable sur 6 ans

Évolution de la moyenne de Benzo(a)pyrène en station de fond

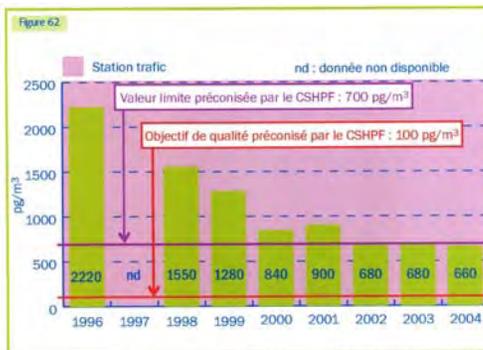


Figure 62 : Évolution de la moyenne annuelle de Benzo(a)Pyrène sur la station trafic du boulevard Périphérique à la porte d'Auteuil de 1996 à 2004

Sur cette figure nous notons que l'objectif de qualité est inatteignable. La valeur limite de 700 pg/m³ est pratiquement atteinte.

Boulevard périphérique Porte d'Auteuil

Les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques sont des composés présents dans l'atmosphère à la fois sous forme gazeuse et particulaire.

Ils constituent en raison de leur caractère cancérogène, les indicateurs les plus représentatifs au plan sanitaire de la composante organique particulaire de l'aérosol atmosphérique.

Ces composés sont principalement émis par la combustion des fuels, du charbon et du bois) ainsi que par la circulation automobile.

Autoroute A 104

Pathologies, Revue de presse (suite)

Les scientifiques demandent que les concentrations de PM 2,5, soient ramenées entre 12 et 20 microgrammes/m³.
The European Bulletin of Environment and Health de mars 2002

Chaque année l'inhalation de particules émises par les véhicules diesel ferait environ 24 000 victimes en Grande Bretagne.

Ainsi une étude réalisée par la British Thoracic Society a analysé les poumons de 22 enfants et adolescents de Leicester.

Ce travail a révélé que chez un grand nombre de ces sujets, les auteurs ont en effet retrouvé des traces de particules fines, ces très petites particules d'une taille inférieure à 10 microns qui sont notamment émises par les véhicules à moteur diesel.

Ozone et Asthme, The Lancet (journal renommé de la presse médicale britannique, mars 2002)

Une équipe californienne a évalué l'effet de la pollution atmosphérique sur le développement de l'asthme chez des enfants sportifs de 9 à 16 ans.

Les 3 535 enfants étudiés n'avaient pas d'asthme et ont été suivis pendant 5 ans.

Ils étaient répartis dans 12 régions comportant des polluants et des niveaux de pollution différents. Les résultats montrent que les 265 enfants chez qui un asthme s'est déclaré étaient plus fréquemment exposés à l'ozone.

Les auteurs concluent que la pratique d'un sport à l'extérieur entraîne l'inhalation de plus forte dose de polluants atmosphériques et peut de ce fait favoriser l'apparition d'un asthme (un exercice intense multiplie la ventilation par 17), l'asthme d'efforts ne pouvant à lui seul expliquer les résultats.

Ceci doit sûrement conduire à intensifier les mesures antipollution mais sûrement pas à réduire la pratique du sport.

Pollution et maladie, débat à la Commission Européenne de l'Environnement, le monde du 17 novembre 2005

Les particules fines émises par certaines activités humaines et volant dans l'air ambiant sont suspectées de réduire l'espérance de vie des européens d'environ 9 mois.

Elles pourraient même provoquer le décès prématuré de 348 000 personnes dans les 25 pays de l'Union selon une étude publiée en 2004.

Ce sujet préoccupe la Commission Européenne qui a

préparé un projet de directive concernant la qualité de l'air ambiant et dont elle a publié les grandes lignes, le 21 septembre 2005.

Communication de la Commission Européenne au Conseil et au Parlement Européen du 21 septembre 2005 : stratégie thématique sur la pollution atmosphérique (com(2005)446).

La pollution atmosphérique nuit gravement à la santé humaine et à l'environnement : Troubles respiratoires, décès prématurés, eutrophisation et dégradation des écosystèmes à cause des dépôts d'azote et de substances acides sont quelques unes des conséquences de ce problème local et à la fois transfrontalier.

Les polluants les plus préoccupants sont les particules fines ou PM 2,5.

La législation sur les particules est complétée avec la fixation d'une valeur seuil de 25 microgrammes/m³ et d'un objectif intermédiaire de réduction de 20% à atteindre entre 2010 et 2020.

Pollution atmosphérique et asthme

La pollution atmosphérique est à l'origine des symptômes tels que gêne respiratoire, toux, maux de gorge, maux de tête irritation des yeux.

Elle peut déclencher des crises d'asthme chez les asthmatiques ou diminuer la capacité respiratoire chez l'enfant.

Notons qu'en France, l'asthme concerne 3 à 3,5 millions de personnes et que sa prévalence (nombre de cas nouveaux et anciens recensés) a doublé en 15 ans pour atteindre 5 à 7% chez l'adulte et 10 à 15% chez l'enfant. (programme PRIMEQUAL, novembre 2003).

Lien entre l'asthme chez l'enfant et les autoroutes

Vivre près d'une voie express peut impliquer plus que le bruit incessant des voitures et poids lourds. Pour les enfants cela introduit un risque accru d'asthme selon les chercheurs de la Keck School of Medicine de l'USC (Université de Californie du Sud). Ces résultats sont publiés dans le numéro de la revue "Epidemiology" de novembre 2005.

Position de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire et Environnementale

La pollution atmosphérique liée pour près d'un tiers aux rejets polluants des voitures serait responsable chaque année de la mort de 6 500 à 9 513 personnes. L'AFSSSE a calculé que 6 à 11% des décès par cancer du poumon chez les + de 30 ans seraient dus au rejet de particules polluantes dans l'atmosphère, la classe d'âge

Pathologies, Revue de presse

Asthme et pollution automobile, quotidien du médecin mars 2002

Selon une étude anglaise, les enfants qui vivent à proximité d'une grande route sont plus nombreux à souffrir d'asthme.

Plus on se rapproche de la voie à fort trafic, plus l'incidence est forte.

Le ministre britannique présentera ces résultats à ses homologues européens afin d'étudier des mesures visant à réduire la pollution automobile.

Paris Île de France, la pollution sous estimée Journal du dimanche, 4 septembre 2005

L'impact sanitaire des particules ne fait plus aucun doute. Entre un jour peu pollué par les particules et un jour très pollué le risque de mortalité augmente de 4,2%, pour cause respiratoire, indique l'observatoire régional de la santé en Île de France, un organisme financé à parité par l'État et la Région.

En Île de France un tiers des particules sont dues aux moteurs diesel selon Airparif.

Plus personne ne conteste les risques générés par la pollution atmosphérique produite par les automobiles.

Pollution atmosphérique et cancer du poumon -Jama 2002-287, avril 2002

Par l'étude d'une population noire américaine de 500 000 personnes vivant en milieu urbain, l'American Cancer Society vient de démontrer un lien entre pollution et mortalité.

Les polluants en cause sont ceux qui émanent des centrales électriques et des échappements de voitures. Ainsi une augmentation de 10 microgrammes par m³ d'air et d'oxyde de soufre entraînerait un accroissement de 8% du risque de mortalité par cancer du poumon, de 6% de la mortalité cardio-pulmonaire et de 4% des décès toutes causes confondues.

Pollution et développement pulmonaire des enfants, American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine, juillet 2002

Une étude portant sur 1678 enfants de Californie du Sud suivis entre 10 et 14 ans, de 1996 à 2000, a montré un retard des fonctions pulmonaires chez les enfants qui étaient les plus exposés à la pollution atmosphérique. Les polluants en cause étaient les vapeurs d'acide nitrique formique et acétique, le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines inférieures à 2,5 micromètres.

Le taux annuel de croissance des fonctions pulmonaires était selon les paramètres étudiés, réduit de 5 à 11%.

Ce sont les enfants qui passaient le plus de temps à l'extérieur qui ont présenté les déficits les plus marqués.

La pollution atmosphérique dans les villes américaines. The New England Journal of Medicine, décembre 2001

Une étude effectuée dans 20 villes des USA entre 1987 et 1994 a montré que la pollution de l'air augmentait le taux de mortalité.

Les polluants analysés chaque jour concernaient l'ozone, l'oxyde de carbone, le dioxyde d'azote et les fines particules.

Les résultats montrent que ce sont les fines particules qui sont en cause dans l'augmentation de taux relatif de mortalité d'origine cardio-vasculaire et respiratoire.

Aussi les auteurs de cette étude suggèrent de contrôler désormais attentivement le taux de particules respirables dans l'air ambiant.

Cancer et environnement, Journal de la FMP, novembre/décembre 2005

Concernant la pollution atmosphérique des villes et le trafic routier, il est maintenant clairement établi que la mortalité par cancer du poumon dans les villes est d'autant plus élevée qu'elles sont polluées par des poussières (microparticules carbonées) et cela indépendamment du risque lié au tabagisme.

C'est ce que révèle le rapport de l'AFSSSE (Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale) sur la pollution atmosphérique rendu public en 2000, selon lequel les particules fines dues pour l'essentiel à la pollution des voitures diesel tuent près de 6000 personnes par an en France.

Nota : Est-ce bien raisonnable alors :

- Que le parc de véhicules diesel est de plus de 50% en France
- Que tous les moteurs de camion fonctionnent au gazole,

de présenter au débat public le tracé rouge, un tracé qui traverse une zone urbaine et qui serait susceptible de recevoir un trafic de plus de 100 000 véhicules par jour.

Des scientifiques annoncent un texte trop laxiste sur la pollution de l'air - Journal du dimanche du 17 novembre 2005

Des scientifiques ayant travaillé de nombreuses années sur les effets des particules fines sur la santé s'inquiètent des insuffisances de ce texte (commission européenne débat sur la qualité de l'air). Trente six d'entre eux viennent d'adresser un courrier à Monsieur Karl Heinz Florenzau, président du comité pour l'environnement, la santé publique et la sécurité alimentaire du parlement européen. Ils critiquent l'absence d'objectifs contraignants pour la réduction des concentrations ambiantes de particules fines et la fixation d'une valeur plafond trop élevée.

Autoroute A 104

Dispersion des polluants

Autoroute A 104



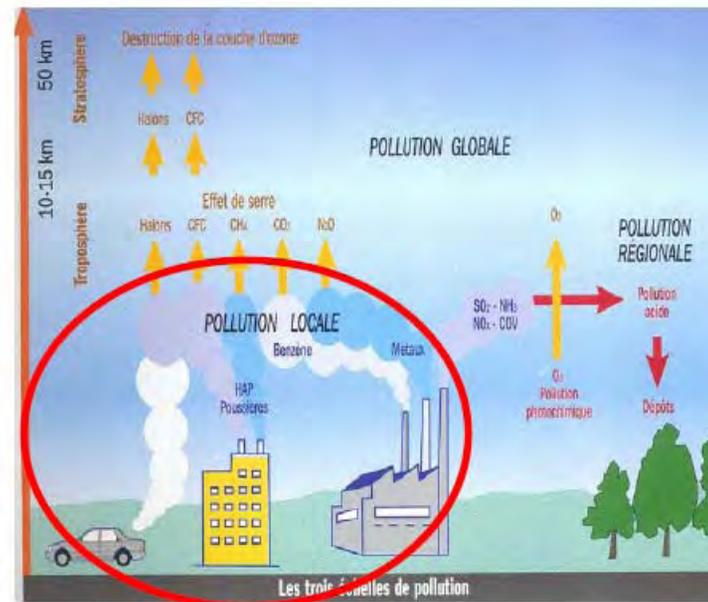
Le saviez-vous ?

→ 99% de la masse d'atmosphère se situe en dessous de 30 km.

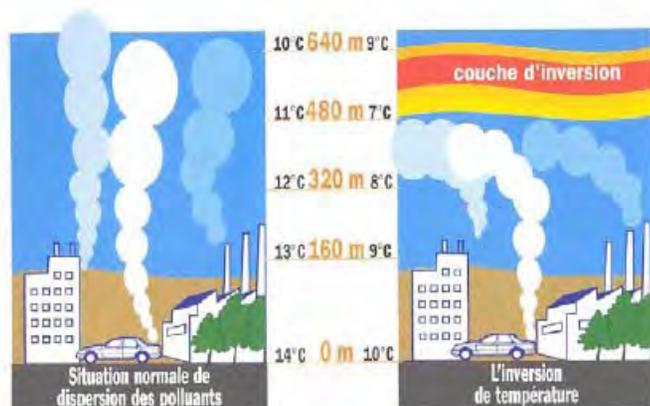
Les pollutions qui nous affectent sont principalement réparties sur la troposphère 8 à 15 Km et la stratosphère, 50 Km

Trois niveaux de pollution dans l'atmosphère

- *Local, régional, global*



Autoroute A 104



En situation normale, la température de l'air **diminue avec l'altitude**. L'air chaud contenant les polluants tend à s'élever naturellement (c'est le principe de la montgolfière). **Les polluants se dispersent** ainsi naturellement, d'autant mieux que les masses d'air sont mobiles.

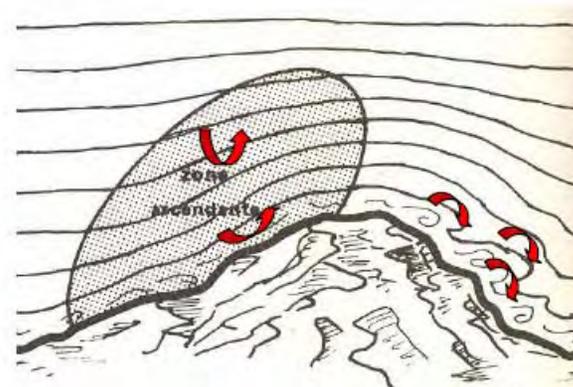
En situation d'inversion de température, le **sol s'est refroidi** de façon importante pendant la nuit (par exemple l'hiver par temps clair, le matin). La température, à quelques centaines de mètres d'altitude, est alors supérieure à celle mesurée au sol. **Les polluants se trouvent ainsi piégés** sous un effet de "couvercle" d'air chaud.



Suivant la météo du jour, les pollutions ont des difficultés à se propager dans l'atmosphère.

Sur le tracé rive droite cette difficulté peut se cumuler avec le fait que les vents ramènent les pollutions sur les zones urbanisées (Maurecourt, Andrésy, Chanteloup, Conflans etc.)

Une partie des communes située sur la rive droite est située sous le vent de l'Hautil ce qui peut nuire à une bonne dispersion des polluants



Autoroute A 104

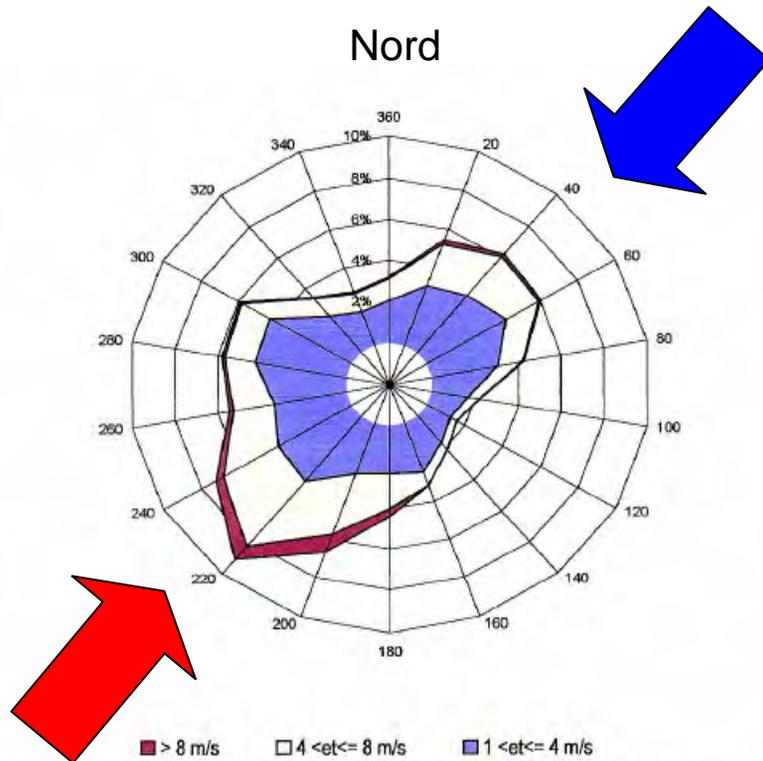


Figure 1 : Rose des vents de janvier 1995 à décembre 2004 (Pontoise), Source : Météo France

Moyenne des vents sur la période 1995-2004

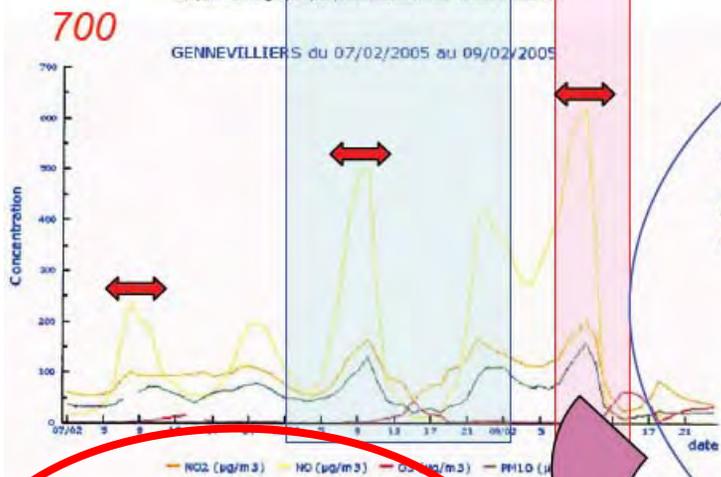
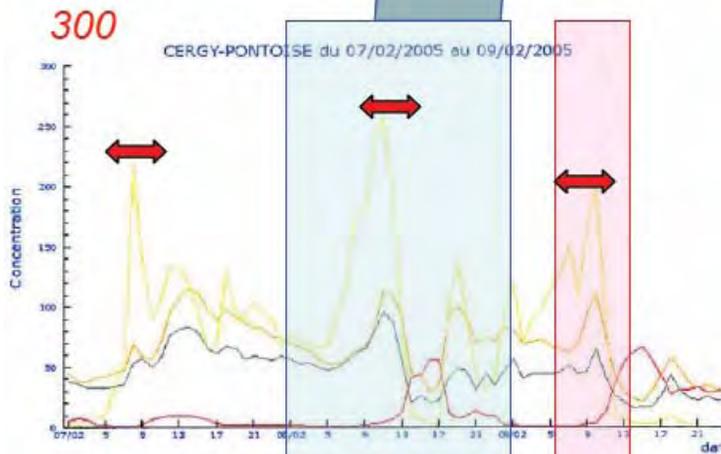
La zone d'étude est soumise à deux grands types de vent dominants :

- Des vents de secteur sud ouest avec une proportion plus élevée de vents modérés et non négligeable de vent faibles
- Des vents de secteur nord-est plutôt faibles et modérés
- Force des vents :
 - Bleu jusqu'à 7 kts
 - Blanc jusqu'à 15 kts
 - Rouge au dessus de 15 kts

En été, et par temps d'hiver froid la donne est plutôt nord-est, nous notons que cela correspond majoritairement aux périodes de vents faibles.

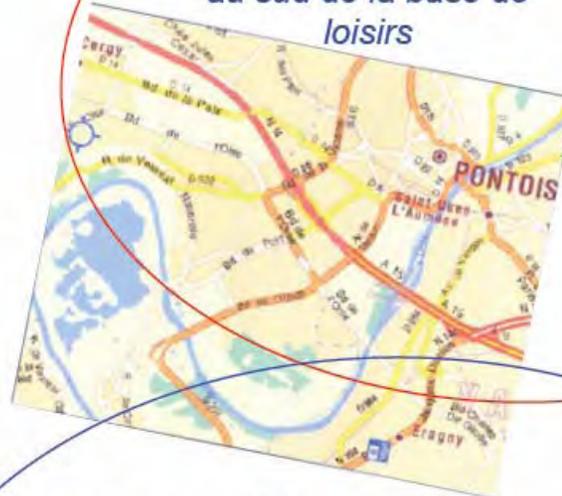
En majorité les vents sont sud ouest mais toujours de force faible, ce qui implique que la dispersion des polluants sera médiocre

Autoro... A 104



Le 8 février, une journée très défavorable à la dispersion des polluants

Le capteur est situé à 1,5 km de la nationale 14 dans un site adossé au sud de la base de loisirs



Pollution hivernale

Le capteur associé à une station de fond urbain est placé à plusieurs centaines de mètres des emprises.



Autoroute A 104

Dispersion des polluants

Référence de l'étude	Polluant	Conclusion relatives à la caractérisation des concentrations avec la distance à la source
Pays Bas Roorda-Knape-1999	NO2	Décroissance non linéaire, niveau de fond atteint au bout de 300m
	Fumées noires	Décroissance non linéaire, niveau de fond atteint au bout de 300m
	PM fines	Pas de tendance
Pologne Wrobel-2000	PM (grossières)	Impact max dans les 150m. Au-delà de 1500 m la contribution au trafic ne représente que 20%
	PM fines	Pas de gradient marqué du fait de la durée de vie des aérosols. Des sites situés loin de la source peuvent être impactés de la même façon qu'un site situé en proximité
Canada Gilbert-2003	NO2	Décroissance linéaire avec le log de la distance $C(x) = -0,45\log(x) + 1,45$. Impact significatif dans les 200 m
Suède Pleije-2004	NO2	Décroissance linéaire avec le log de la distance $C(x) = -0,51\log(x) + 1,53$.

Il ressort de ces études, que les zones de dispersion concernant le NO2 varie suivant l'étude de 200 à 300m. Passé cette distance le NO2 de fond sera celui de l'air ambiant qui dans notre cas augmentera fortement puisque 100 000 véhicules supplémentaires traverseront notre région. Il faut pour les polluants gazeux disposer d'une qualification précise des axes à surveiller en terme de géométrie et de trafic. Les concentrations sont davantage régies par les émissions que par la météo. La nature du site à son importance. Pour les particules fines c'est beaucoup plus inquiétant.

Autoroute A 104

Dispersion de polluant (NO₂) le long de la RN 184

Émission des polluants

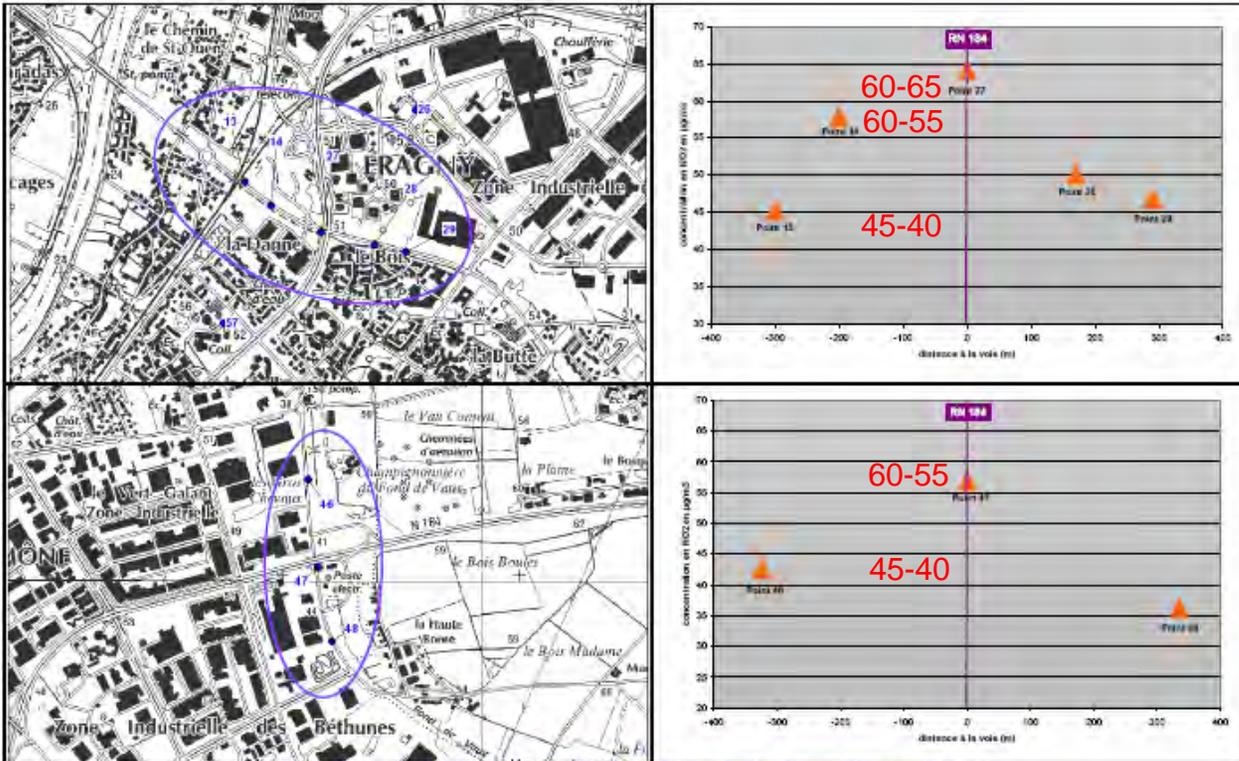
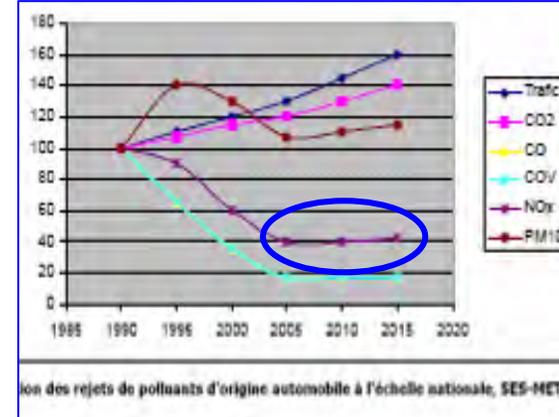


Figure 30: Implantations des sites et concentrations en NO₂ obtenues sur deux transects (campagne estivale)



Évolution des rejets de polluants d'origine automobile à l'échelle nationale, SES-MET

Deux campagnes de mesures ont été réalisées

- l'une sur la période fin juin à mi juillet (temps doux et arrosé). 20/06 au 13/07/2005
- l'autre sur la période novembre-décembre (temps couvert et pluie). 15/11 au 7/12/2005

Concernant le NO₂ (objectif qualité 40 microgrammes/m³) on observe une décroissance de ce polluant au fur et à mesure de l'éloignement des points de mesure par rapport à la voie. On note que pour une voie dont la circulation à cet endroit n'est pas connue le NO₂ en proximité de l'axe est au dessus du seuil de qualité. Il faut être à 300 m de l'axe pour atteindre le niveau de fond.

Autoroute A 104

Le Trafic RN 184

Autoroute A 104

Secteurs	Chiffres issus de la plaquette distribuée à la population	Chiffres issus des documents remis à la Municipalité	Écarts	Repères
	Circulation 2003 (véhicules/jour)	Circulation en 2002/2003 (véhicules/jour)	(véhicules/jour)	
Pont de Conflans	52 500 (78 800 -50%)	57 000	4 500	A
RN 184 au Nord de l'A 15	63 600 (90 400-42%)	75 000	11 400	B
RN 184 au sud de l'A 15	45 800 (66 900-46%)	Trafic en diminution		C
RN 184 en forêt de Saint Germain (1)	37 200 (45 000-21%)	Aucun		D

Écart de chiffres entre les documents municipalité (études et déplacements P 34-35/72) fournis par la DREIF et la plaquette distribuée à la population.

Une petite erreur non corrigée (*cause horaire beaucoup trop tardif*) est présente dans notre plaquette. Elles concernent non pas les chiffres mais les intitulés de colonnes. Nous ferons un erratum et nous nous en excusons auprès de la DREIF.

Autoroute A 104

Il ne paraît pas sérieux d'engager un débat sur la construction d'une nouvelle autoroute sans avoir auparavant tenté de régler un certain nombre de points :

- L'échangeur RN 184 avec l'A 14
- Le carrefour RN 13/ RN 184 dit Carrefour du Bel Air
- Le Carrefour RN 190 / D 190
- Le Carrefour des Loges
- Le Carrefour de la Crois de Noailles
- Le pont SNCF d'Achères
- Le Carrefour RN 184 entre la D 55A/D54
- La traversée d'Éragny
- L'échangeur A 15/RN 184
- La RN 184 au nord de l'A15

Autoroute A 104



La RN 184 est saturée, cela ne roule pas. Certes entre Conflans et Éragny on compte 7 ou 8 feux tricolores! Effectivement cette voie doit absolument être reprise pour fluidifier la circulation et protéger enfin les riverains dont il y a fort à parier que A 104 ou non, cela ne changera pas fondamentalement les choses si par ailleurs la croissance urbaine se poursuit.

Autoroute A 104



Arrivée RN 184 dans
Saint-Germain



La Croix de Noailles



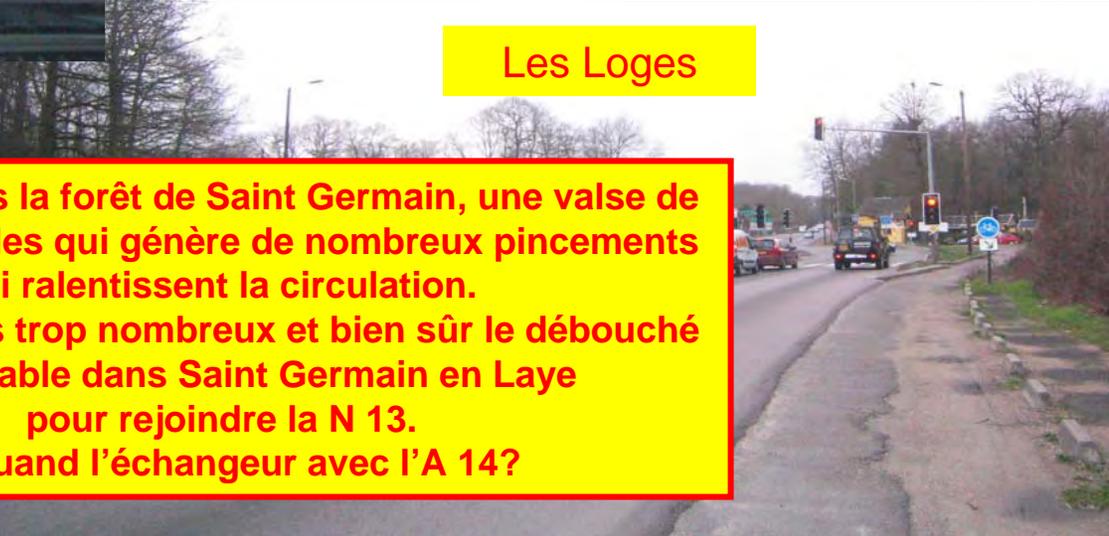
Étang du Cora



Après le Carrefour des
Loges



Pont d'Achères



Les Loges

La RN 184 dans la forêt de Saint Germain, une valse de
une file/deux files qui génère de nombreux pincements
qui ralentissent la circulation.

Des carrefours trop nombreux et bien sûr le débouché
inqualifiable dans Saint Germain en Laye
pour rejoindre la N 13.

A quand l'échangeur avec l'A 14?

Autoroute A 104

La ville Nouvelle, le Val
d'Oise et l'A104

Autoroute A 104

Une autoroute pour soulager la RN 184, c'est le foin qu'on sert à la population :

L'A 104 N1 C1 S1, tracé rouge, c'est avant tout sur la partie N1 une voie structurante au service du schéma directeur de la ville nouvelle destinée à :

- Desservir et poursuivre le développement des activités de Fret Routier
- Reconquérir une population aisée qui tend à refuser l'habitat en ville nouvelle
- Boucler le Boulevard de l'Oise.

Tout cela bien sûr sans mettre un sou, puisque cette infrastructure sera payée soit par l'état, soit par le péage

Autoroute A 104

Discrimination
Débat techniquement faussé
Incohérence

Ce projet n'est pas le reflet d'un travail technique abouti à destination de la population

Tronçon CENTRE 1



Tronçon SUD 2



Les sorties de tunnel sont situées en proximité des zones urbaines d'Achères et de Poissy.

Un tunnel de 6,5 Km en plaine ... pour protéger des arbres !

Le tracé longe les zones urbaines ce qui rendrait difficile le placement des cheminées d'aération

Les représentations graphiques de l'ensemble des tracés sont plus précises que le niveau de détail des études actuelles. Les études ultérieures pourraient apporter des modifications des caractéristiques des tracés.

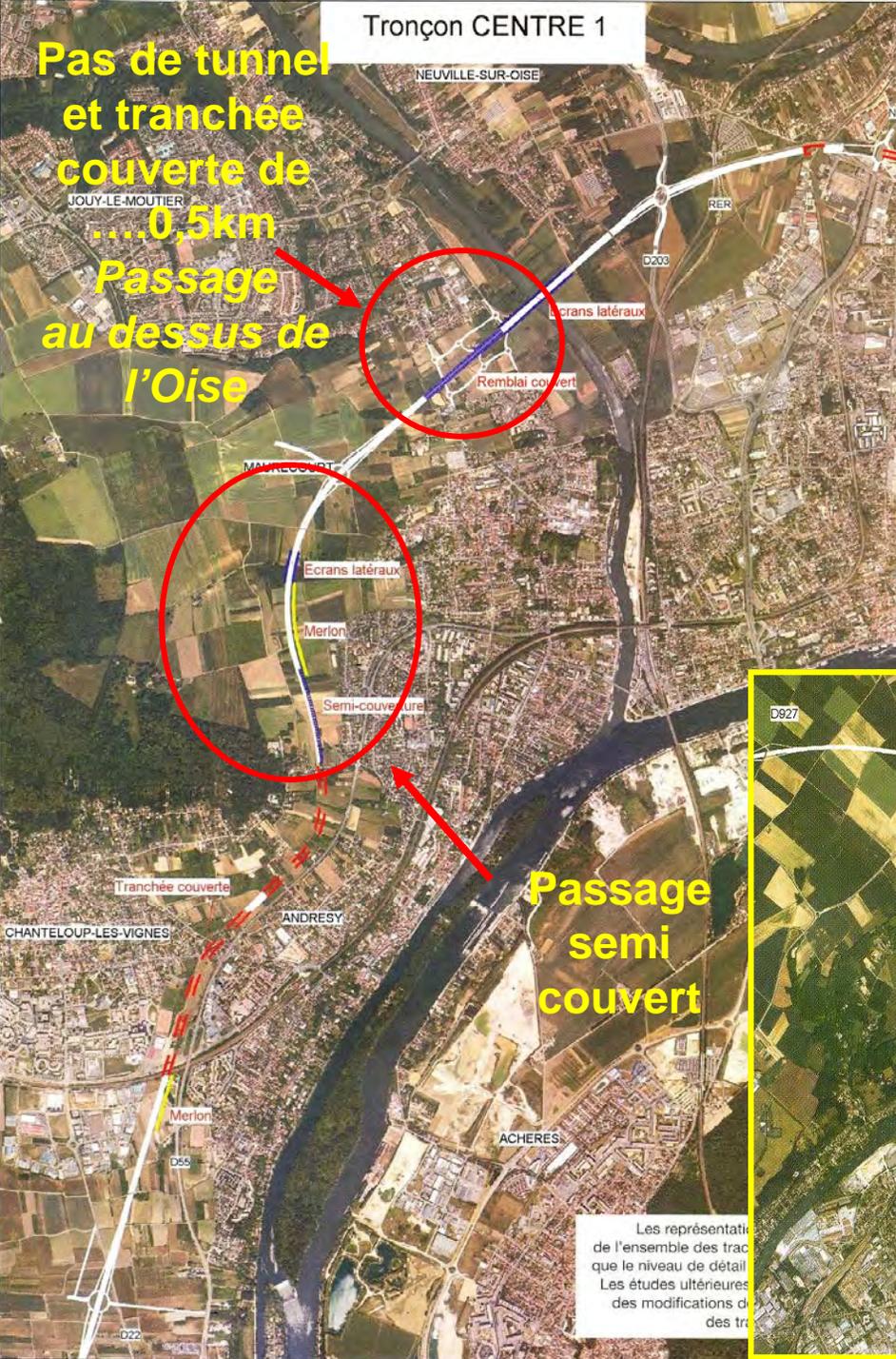
Ajout d'un tunnel qui sert à « protéger les arbres », mais surtout à rendre le coût du tracé prohibitif et dont la conception technique dégrade l'indice d'IPP

Élimination de tracé avant même que le débat public ne commence

Les représentations graphiques de l'ensemble des tracés sont plus précises que le niveau de détail des études actuelles. Les études ultérieures pourraient apporter des modifications des caractéristiques des tracés.

Tronçon CENTRE 1

Pas de tunnel et tranchée couverte de0.5km
Passage au dessus de l'Oise



Passage semi couvert

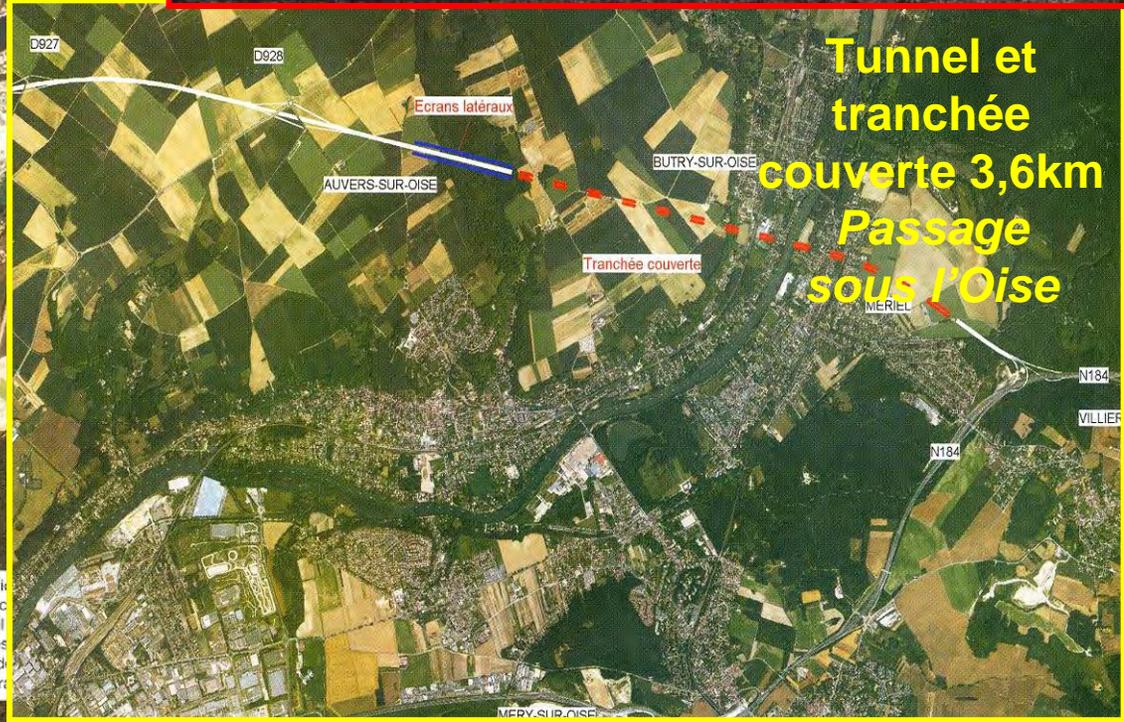
Les représentations de l'ensemble des tracés que le niveau de détail. Les études ultérieures des modifications de des tr



A 104 - Passage pont de l'Oise
Échangeur des Plantains

Discrimination!

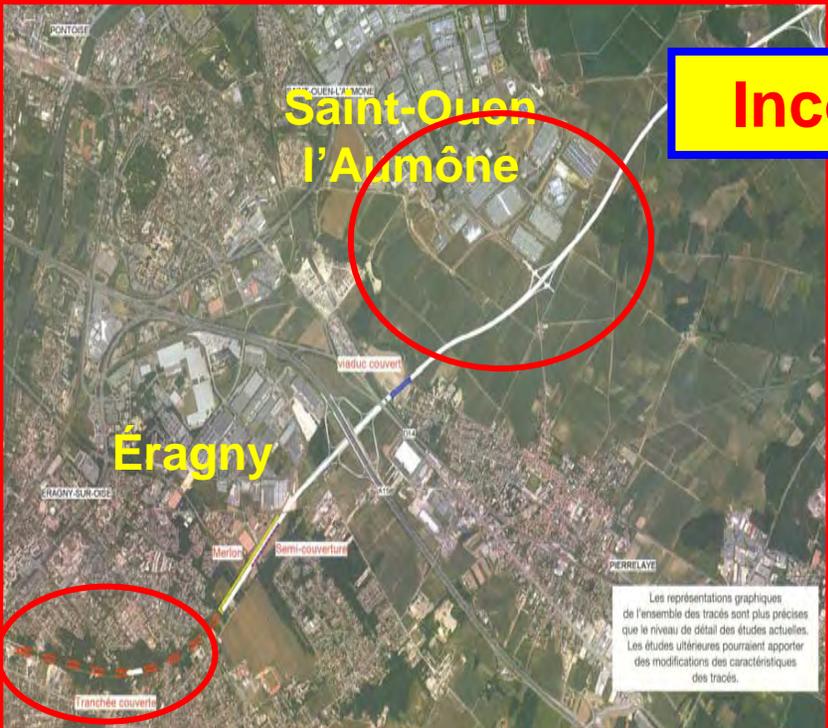
Hors dossier Commission de saisine CNDP



Tunnel et tranchée couverte 3,6km
Passage sous l'Oise

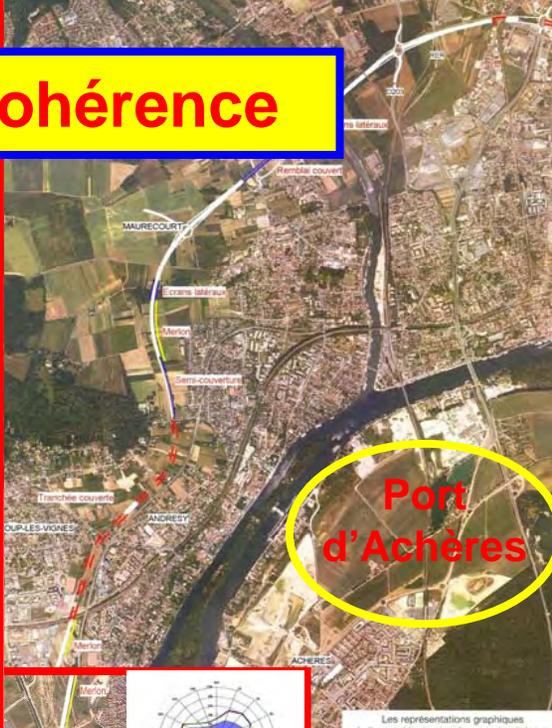
Autoroute A 104

La diapositive suivante n'a pas pour objet de choisir un tracé plutôt qu'un autre, mais de s'interroger sur la pertinence du « fil conducteur » qui semble guider les études du projet A104

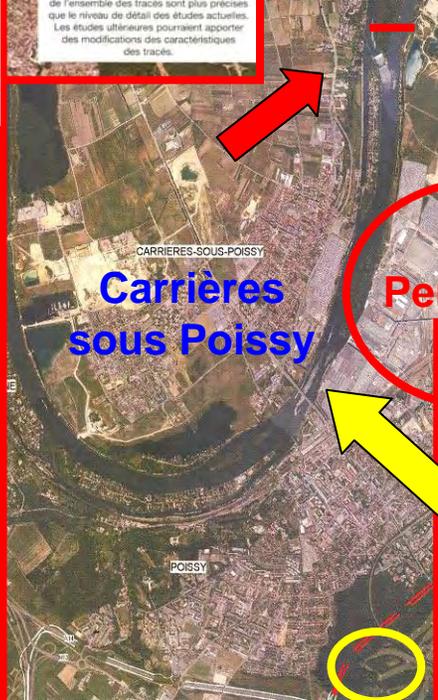


Incohérence

D'où la nécessité à terme de faire un barreau entre Achères et Carrières avec pour conséquence inéluctable? Une voirie de desserte devant la ville pour desservir la plateforme multimodale. Et surtout pas dans la forêt, **il faut protéger les arbres!**

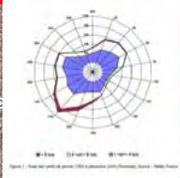


Tracé N1 C1 S1
 A Éragny, le tracé passe en pleine zone urbanisée. Nous pouvons penser, « l'état sacrifie les riverains au profit de la desserte de la Zone industrielle pour sauver l'emploi », c'est à la mode. Erreur d'analyse! Passé Éragny, on traverse les zones urbanisées en évitant cette fois les zones industrielles et la plateforme multimodale. Ce qui est logique au Nord devient incohérent au Sud! On discerne très mal la logique de l'état!
Surtout que tout cela fini sur un plat de nouilles à Orgeval!



Les représentations graphiques de l'ensemble des tracés sont plus précises que le niveau de détail des études actuelles. Les études ultérieures pourraient apporter des modifications des caractéristiques des tracés.

Les représentations graphiques de l'ensemble des tracés sont plus précises que le niveau de détail des études actuelles. Les études ultérieures pourraient apporter des modifications des caractéristiques des tracés.



Autoroute A 104

Quel est le réel enjeu de cette autoroute?

Est-ce de tenter de faire de l'agglomération de Cergy un super pôle de développement ou de fluidifier la circulation sur la RN 184?

D'entrée on peut dire sans trop se tromper que les deux ensembles ce sera difficile.

Dans tous les cas, la trop grande proximité de cette voie avec les zones habitées, est difficilement supportable en terme de santé pour les populations