

Francilienne

Les cahiers d'acteurs DU DÉBAT PUBLIC



> Ville de Maurecourt

> UN TRACÉ FIGÉ DANS LES ANNÉES 60 POUR UN PROJET À HORIZON 2020

L'erreur N1C1S1 : on se trompe d'époque!

Blotti entre l'Oise et le coteau de l'Hautil, Maurecourt (3800 habitants) a construit sa logique de développement sur une stratégie :

- économe de ses ressources foncières
 - favorable aux déplacements piétons, et à la préservation des espaces naturels
 - et socialement solidaire.
- Notre village, fort d'une identité rurale très marquée a aussi pour ambition d'accompagner son temps. Le Plan local d'urbanisme (PLU) adopté affiche une volonté claire de ne pas rester sourd aux attentes de ceux qui ont besoin de se loger. 35% des logements construits sur la mandature 2001/2008 seront destinés, via des bailleurs sociaux, à la location.

Dans les années 60, le fuseau sud-est était peu urbanisé, les zones économiques non arrêtées, et les effets de la pollution automobile méconnus.

Comment comprendre que des décideurs puissent ignorer 40 ans de développement et annoncer : « L'A104 doit se construire sur ses emprises historiques ! »

Notre refus du N1C1S1

Une analyse sectorielle réactualisée bat en brèche la notion de tracé historique :

- > Le tronçon N1 entre « au chausse-pied » dans les zones urbanisées avec les conséquences induites sur la santé des populations
- > Le tronçon C1, traverse les zones urbaines les plus denses situées sur la rive droite de la Seine et « oublie » les zones d'activités situées sur la rive gauche (Technoparc, Peugeot etc.). Il balaie l'opportunité d'associer par la voie la plus directe les modes de transport rail, route, fleuve situés sur la rive gauche du confluent.
- > Le tronçon S1 traverse les zones urbaines de Carrières-sous-Poissy
- dessert peu de zones d'activités,

- détruit les sites des Migneaux et des étangs de la Galiotte, les rares espaces naturels de ce secteur

- et se connecte à une impasse, l'échangeur d'Orgeval.

Pour toutes ces raisons, la ville de Maurecourt s'oppose à ce tracé digne d'une élucubration du « Gosplan ».

Néanmoins, un développement important a transformé certains secteurs en zones à risques pour les populations (proximité des zones d'habitat avec les voies à grande circulation et a asphyxié la circulation).

Il importe donc d'apporter des solutions propres à soulager les riverains de la RN 184 et à fluidifier le trafic.

Maurecourt sera solidaire des élus de Conflans et d'Eragny pour appuyer des solutions en ce sens. A savoir que ces dernières ne seront qu'un **cataplasme sur une jambe de bois si l'on continue à promouvoir un développement devenu socialement insupportable et en totale contradiction avec l'aspiration des populations.** ■

> CONTACT

Ville de Maurecourt

Mairie de Maurecourt, rue du maréchal Leclerc, 78780 Maurecourt

Tél. : 01 39 70 23 20

Urba@ville-maurecourt.fr

Un tracé figé dans les années 60

> Pollution et santé, points faibles du dossier

L'annexe sanitaire soumise au public présente des lacunes que nous avons soulignées lors du débat thématique sur la pollution.

Des facteurs déterminants n'ont pas été traités exhaustivement sur la zone d'étude, tels :

- > la dispersion des pollutions,
- > le recensement des milieux et des voies d'exposition de la population (habitat, aire de jeux, établissements scolaires, hôpitaux, crèches etc.)
- > l'identification des sources de données sanitaires pertinentes (morbidity, pathologies etc.)

Les valeurs normatives données en terme de pollution ne sont pas accompagnées d'une réelle information sur

leurs conséquences. Le public ne peut donc pas appréhender les bases toxicologiques ou épidémiologiques qui les ont fondées.

Une norme n'est pas un seuil en deçà duquel tout le monde est bien portant !

Aucune analyse d'incertitudes n'a été effectuée. Il est donc impossible de savoir si les différences entre les tracés sont statistiquement significatives, d'autant que des facteurs importants comme les pentes des tracés, la non-intégration de la croissance démographique à l'horizon 2020 en proximité des tracés ; la non-prise en compte des cheminées d'aé-

ration situées sur le tunnel de la forêt de Saint-Germain-en-Laye faussent les calculs d'IPP.

Nous notons aussi que la modélisation donne des résultats en moyenne annuelle pour des polluants comme le CO, NoX, et les PM₁₀. Cela n'est pas pertinent car leur dangerosité est surtout associée à des expositions aiguës. La caractérisation de l'état initial de l'air nous interroge.

Pourquoi avoir choisi 2003 au lieu de 2005 ?

Et pourquoi prendre comme horizon d'étude 2020, alors que la mise en service du projet est arrêtée pour 2015 ? ■

> Les effets de la pollution sur la santé

Les études menées par la communauté scientifique ne laissent aucune place au doute.

La pollution atmosphérique est dangereuse pour la santé, entre autre celle provenant du trafic routier.

L'AFSSE indique, dans un de ses rapports, que les particules fines dues pour l'essentiel à la pollution engendrée par les véhicules diesel est cause de 6 000 décès prématurés par an (journal de la FMP novembre et décembre 2005).

Le programme APHEIS (journal *Le Monde* du 17 novembre 2005) lancé par la Commission européenne estime que les particules fines émises par les véhi-

cules diesel sont suspectées de réduire en moyenne de 9 mois l'espérance de vie des européens. Un petit Français sur dix est asthmatique.

Ce chiffre est en constante augmentation avec une sévérité accrue de la maladie.

Lors des épisodes importants de pollution en Ile-de-France, les hôpitaux voient arriver 14% d'enfants en plus pour asthme (revue *Enfants d'abord*, 1997).

Une étude issue du programme PRIMEQUAL (novembre 2003), *Pollution atmosphérique et asthme*, note que l'asthme concerne aujourd'hui 3 à 3,5 millions de personnes et que sa prévalence (nombre

de cas nouveaux et anciens recensés) a doublé en 15 ans.

Un étude américaine (revue *Epidemiology*, novembre 2005) émanant de chercheurs de l'université de Californie du Sud indique que les enfants habitant près d'une voie à grande circulation sont plus sujets à l'asthme.

Des études menées par Utell et Obersdörster ont montré que les particules ultra-fines peuvent franchir l'épithélium pulmonaire. Une distribution systémique dans des organes a été mise en évidence (foie, rein, cerveau). Outre les effets directs, respiratoires, les principaux effets se situent au niveau cardio-vasculaire (hyper-coagulabilité sanguine, tonus vagal cardiaque et athérosclérose).

La liste des maux est sans fin.

Toute la communauté internationale est aujourd'hui consciente du problème.

Alors faisons en sorte que l'A104 soit conçue pour sa plus grande partie loin des zones urbanisées et que, quand il y a des impossibilités, l'état garantisse aux représentants des villes concernées, les mesures constructives appropriées (tunnels, tranchées couvertes etc.) pour protéger les riverains des pollutions de proximité. ■

Le centre de Maurecourt aujourd'hui. Demain, la ville se trouverait au cœur d'une zone surchargée en polluants de toutes sortes et, notamment, en particules fines et très fines. Les Maurecourtois pourraient ainsi vérifier le sérieux de très nombreuses études qui démontrent les effets de la pollution atmosphérique sur la santé.



pour un projet à horizon 2020

> Quelle solution pour prolonger la Francilienne ?

Tout d'abord éviter l'**erreur N1C1S1** dit « le tracé rouge » qui a abouti au blocage total de ce dossier durant les 15 dernières années.

Rejeté à l'issue du débat public par les villes de Carrières-sous-Poissy, Neuville et Eragny qui ont rejoint les villes déjà opposées à ce tracé, il serait inconcevable que l'Etat essaie de nouveau de passer en force, sauf à vouloir renouer avec une position de blocage.

Le tracé doit pour être consensuel :

1. démontrer son utilité, dont la première est de desservir le plus directement possible les zones économiques,
2. permettre la réalisation aisée de tous les dispositifs constructifs nécessaires à la **protection maximale des populations** contre les pollutions de toutes sortes,
3. emprunter l'itinéraire qui s'écarte le plus des zones urbanisées,
4. permettre de répondre aux besoins de déplacement ainsi que reprendre les trafics de transit qui pourraient passer dans le futur sur les **voies locales**,
5. être respectueux des plans d'aménagement des villes traversées,
6. éviter les sites remarquables,
7. éviter le bouchon d'Orgeval.

Si l'on étudie le tracé blanc proposé par la municipalité d'Andrésey on note que :

- seule une solution desservant au nord les zones d'activités de Saint-Ouen-l'Aumône, s'écartant au maximum des Grouettes du côté de Pierrelaye et reprenant l'A15 en densifiant les mesures de protections pour mieux protéger les riverains, permettrait de satisfaire à l'assertion 1 pour la partie nord du fuseau sud-est.

- la traversée en déblai de la plaine d'Herblay, si elle est accompagnée par **des mesures constructives** de protection des riverains (passage en tranchées couvertes) là où cela est nécessaire pour dévier les flux de pollution à une distance de dilution satisfaisante des habitations permet

La première maison de Maurecourt se trouve à moins de 70 m des emprises du tracé rouge. Cela signifie : être au cœur des zones de dilution de polluants toxiques et du bruit. D'autres maisons sont à moins de 100 du débouché de la tranchée couverte. Même chose pour le hameau de Glatigny. Il faut que le Maurecourtois soit vraiment bon marché pour ne même pas lui proposer un tunnel comme à Mériel ou à Saint-Germain-en-Laye.



Le tracé blanc : une base de discussion solide et perfectible.

de répondre aux assertions 2 et 3. Le passage en tranchée couverte sous les lignes SNCF et le passage en pont

couvert à Conflans-Sainte-Honorine permettent de répondre à l'assertion 2.

La commune de Maurecourt ●●●

●●● souhaite néanmoins un passage en sous-fluvial, qui épargnerait le paysage et répondrait aux assertions 2 et 6,

- le débouché au sud du pont de Conflans permet de répondre aux assertions 1 et 4 au moyen d'un échangeur avec la RD 30 et la RN 184 (desserte de la plateforme multimodale et des futures zones d'activités d'Achères). Une fois sur la rive gauche deux solutions sont possibles :

- soit contourner Achères par la forêt en tunnel. Dans ce cas on répond aux assertions 3 et 5,

- soit passer sous la RD 30 en tranchée couverte jusqu'au rond-point du Technoparc à Poissy.

De là, on assure la desserte de l'usine Peugeot et de son pôle tertiaire ainsi que celle de GEFCO. Cette solution permet de répondre aux assertions 1, 2, 4 et 5.

- La jonction avec l'A13 se ferait au niveau de Chambourcy par l'intermédiaire d'un tunnel, et permettrait suivant la solution de connexion retenue (soit au



niveau de la RD 30, soit en proximité de Rocquencourt) d'éviter d'aboutir sur l'échangeur d'Orgeval.

Cela permettrait de répondre aux assertions 6 (l'île des Migneaux et les étangs de la Galiotte seraient épargnés) et 7 (pas d'arrivée sur Orgeval). ■

Les rues de Maurecourt sont celles d'un village. Le tracé rouge, avec deux échangeurs prévus sur la commune, y précipiterait voitures et camions...

> Conclusion

Présents à la quasi-totalité des réunions et des ateliers organisés par la Commission particulière du débat public, les élus de Maurecourt sont intervenus à de nombreuses reprises sur la santé et l'environnement.

Ils ont maintes fois répété que le tronçon C1 n'était plus d'actualité, étant donné qu'il évite les zones d'activités situées sur la rive gauche de la Seine, pour les rejoindre après un petit détour totalement inopportun dans les zones urbanisées de Neuville, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes et Carrières-sous-Poissy (secteurs dédiés à l'habitat).

Le tracé blanc présenté par la ville d'Andrésy est une base de discussion solide et perfectible qui permet à la fois de desservir les zones écono-

miques et d'assurer une bonne protection des populations.

Il permet, par les possibilités de couvertures et d'enfouissements offertes, de garantir au mieux les populations contre les effets de la pollution. En effet, seules les structures couvertes permettent de dévier les flux de pollutions à une distance suffisamment éloignée des zones habitées, avant dilution de ces derniers dans la pollution de fond.

Ce tracé permettra aussi grâce au déchargement de la RN 184, de soulager les riverains qui bordent cette infrastructure, et qui eux ne bénéficient toujours pas de protections dignes de ce nom malgré les nombreuses interventions de leurs élus.