

LA 104 - CONTRIBUTION AU CAHIER DES CHARGES DE LA REUNION PUBLIQUE  
DU MARDI 23 MAI 2006 SUR LE THEME « POLLUTION ATMOSPHERIQUE »  
PAR J. DELFORGE REPRESENTANT LE SPIM ILE DE MIGNEAUX ET LE COPRA  
POISSY

EFFETS DU VENT ET DE LA TOPOGRAPHIE

- A/ Je pense qu'il faut faire souffler le vent sur l'étude qui nous est produite.  
La topographie a une grande incidence sur la pollution. Poissy par exemple est une cuvette et habitant au bord de la seine j'en sais quelque chose. Voir page 45/65
- B/ Fumigènes. Un essai avec des fumigènes odorants pendant 24h pourrait être fait par exemple sur l'île de Migneaux pour vérifier la portée des odeurs et donc de la pollution.
- C/ Références passées. Il devrait être demandé à toutes les villes intéressées par la 104 de fournir un résumé des relevés de pollution durant ces dernières années. Ainsi le 13.12.91 Il y a eu une pointe de 300µg/m<sup>3</sup> d'oxyde d'azote dû à la circulation automobile à Poissy. Voir question orale n°1 de J. Delforge au maire de Poissy le 18.07.95 en pièce jointe.
- D/ Eléments concourant à une moindre pollution. Il s'agit d'une liste exhaustive relevant du bon sens.
- E/ François Gourdon, le maire de Villennes, élu représentatif de citoyens français est très bien placé pour répondre à la lettre ouverte que lui a adressée notre présidente du Copra de Poissy le 28.02.06 (pièce jointe). Sa réponse pourra être étudiée par des connaisseurs.
- F/ Clarification.

EXTRAITS ET COMMENTAIRES DIVERS

A/ DEVELOPPEMENT DU VENT ET DE LA TOPOGRAPHIE

- 1° Habitant à Poissy, nous avons été et sommes coutumiers des odeurs par vent d'Ouest en provenance des usines de la vallée de la seine (ancienne centrale thermique de Porcheville) et par vent d'Est des anciens ateliers de peinture de Peugeot et de l'ancienne usine Afficuvre.  
Ces points sont à plus de 500 mètres de l'île de Migneaux. Les vents sont porteurs.
- 2° Extrait sur 500 mètres de large de chaque côté des tracés projetés
- |              |   |
|--------------|---|
| Tracé rouge  | 25.500 habitants touchés qui représentent 11,4 % de la population |
| Tracé violet | 15.400 habitants touchés qui représentent 9,3 % de la population  |
| Tracé vert   | 32.850 habitants touchés qui représentent 12,4 % de la population |
| Tracé bleu   | 15.640 habitants touchés qui représentent 7,8 % de la population  |
| Tracé noir   | 26600 habitants touchés qui représentent 14 % de la population    |

Pourquoi 500 mètres. Et si un vent Sud-Ouest déplaçait la pollution, combien d'habitants toucherait-elle et à quel degré ? Dans les conditions exposées ci-dessus, pourquoi ne pas

choisir tout de suite le tracé bleu bien qu'il touche plus d'habitants que le tracé violet ?

3° Une recherche de références devrait être faite sur les entrées et sorties de tunnel avec densité de pollution, sens de l'évacuation etc On ne peut pas se contenter de lire « un système de ventilation adapté permettra de réduire la pollution de proximité »

4° Bilans d'émissions page 24/42

« Actuellement, il n'existe aucune norme ou directive qui permet de qualifier des niveaux d'émissions générés par le trafic automobile. Ceci est essentiellement lié au fait que le devenir de cette quantité de pollution dépend des conditions météorologiques et topographiques »

J'aurai tendance à dire après cette assertion : Vivons- nous dans un monde figé et privé de bon sens ?

5° Page 28/42 « A ce stade de l'étude nous ne pouvons pas conclure sur le choix d'un scénario, la prise en compte de la dispersion des polluants (météorologie...) sera un facteur déterminant »

Eh bien c'est ce facteur déterminant qui à mon avis fera la différence entre les tracés.

6° Modélisation de la dispersion des polluants. « La topographie ainsi que le bâti n'ont pas été pris en compte dans l'étude »

En conclusion c'est une étude qui ne nous est pas utile.

7° Pollution atmosphérique de fond.

L'étude a été faite à partir d'une seule station d'Airparif (Cergy NO<sub>2</sub> moyenne annuelle retenue 22 µg/m<sup>3</sup>) station supportant les vents du parc du Vexin. Il n'existe pas de station proche de la circulation automobile. Les résultats de cette station ne peuvent pas servir pour la proximité des axes routiers (page 17/68)

En conclusion, aucun calage du modèle par rapport à l'état initial n'a été effectué. Cependant la pollution de fond a été indiquée dans les calculs grâce aux données fournies par Airparif.

Un développement s'impose sur le fond à savoir :

Est-il possible que la station de Cergy ne soit pas représentative pour la modélisation ?

8° Résultats d'oxyde d'azote NO<sub>2</sub> SANS VENT (page 36/42)

87% de la population supportent un taux < 30µg/m<sup>3</sup>

1% de la population supporte un taux > 40µg/m<sup>3</sup>

Rappel de la directive européenne du 22 avril 1999

A ne pas dépasser plus de 175 heures par an pendant 1 heure : 200µg/m<sup>3</sup>

Seuil d'alerte pendant 3 heures : 400µg/m<sup>3</sup>

Moyenne annuelle acceptée : 40µg/m<sup>3</sup>

Tracé rouge 3370 habitants touchés à > 40µg/m<sup>3</sup>

117 habitants touchés à > 50µg/m<sup>3</sup>

Tracé violet Nord 3933 habitants touchés à > 40µg/m<sup>3</sup>

559 habitants touchés à > 50µg/m<sup>3</sup>

Tracé bleu 3906 habitants touchés à > 40µg/m<sup>3</sup>

485 habitants touchés à > 50µg/m<sup>3</sup>

Cette précision laisse rêveur. Vent statique, population statique, rapport statique !  
Chaque habitant proche de la future 104 doit se dire : « où suis-je ? que vais-je supporter ? où dois-je aller pour interroger ceux qui supportent déjà ce que je vais supporter ? »

9° Il est dit que des concentrations en dioxyde d'azote peuvent dépasser la valeur limite.  
C'est une situation courante pour les axes supportant un fort trafic.

Des études plus approfondies devront être réalisées pour savoir si des bâtiments sont dans ces secteurs de forte pollution.

A lire page 77 quelques pensées selon les différents tracés. Je ne pense pas qu'il faille faire des études approfondies. Une étude simple de première approche serait suffisante pour départager les différents tracés selon le nombre de bâtiments répertoriés dans l'hypothèse retenue..

10° Campagne de mesures in situ en été et en hiver par tube passif mesurant le NO<sub>2</sub> (2x20 jours)

Hypothèse : la période d'exposition des tubes représente l'ensemble de l'année.  
(page 18/65) !!!

Il est tenu compte des vents pendant la période d'étude (page 26/68)

Il est intéressant de noter que l'étude n'amène rien de nouveau qui ne soit connu par ailleurs à savoir :

« Sur la RN 184 selon la direction des vents on observe qu'entre 150 et 250 mètres la valeur limite des 40 µg/m<sup>3</sup> est respectée »

On relève que porte de Bagnolet la pollution se ressent jusqu'à 300 mètres.

D'autres exemples devraient être recherchés, sachant que bien qu'une valeur limite soit respectée, aucune personne touchée par la pollution sera heureuse de savoir qu'elle est dans la limite.

## B/ FUMIGENES

L'utilisation de fumigènes peut laisser sourire ou faire peur quant à ses résultats.

On peut lire sur internet « position site contrôle atmosphère yvelines » « Les relations entre biosphère et atmosphère en zone rurale et périphérique » « Le cas de la pollution photo oxydante » Pierre Cellier et Jean-François Castell.

« On a estimé l'impact potentiel de l'ozone sur le rendement du blé en Ile de France, ceci réalisé à partir des données d'Airparif. (Jean-François Castell). Chambres de fumigation dotées de mesures de flux et rampes de fumigation dans les champs.

Doit-on commenter ? Ou doit-on s'informer des possibilités d'une bonne fumigation si cela pouvait dégager le nez des certitudes de quelques uns ?

## C/ REFERENCES PASSEES

1° Le dossier se base sur deux stations fixes d'Airparif. L'une est située à Mantes et l'autre à Cergy. C'est trop peu et il faut faire appel aux autres essais qui ont pu avoir lieu le long de la 104

2° Le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> et le dioxyde d'ozone O<sub>3</sub> augmentent dans la ceinture faite par l'A86. C'est ce que confirme le plan régional adopté le 31 mai 2000 (page 19/42)  
A qui fera-t-on croire que dans quelques dizaines d'années il n'en sera pas de même dans la périphérie de la 104.

Quant au futur il faut accepter les bons augures dûs aux avancées technologiques et au renouvellement du parc automobile, mais ne pas en tenir compte est sage malgré le résumé Page 31/42 Plus personne ne croit au « demain on pollue gratis. Page 41/142

La conclusion est bonne et douloureuse. « La principale incertitude de l'étude vient de l'évaluation des émissions de polluants aux horizons lointains » Sur le papier les « études » s'arrêtent à 2020. Comment ne pas penser à nos enfants et petits-enfants ? Comment doit-on y penser ? Avons-nous besoin d'une étude complémentaire à ce sujet ?

3° Exemple de référence versée au dossier en ma possession.

Campagne de mesure de la qualité de l'air dans le département des Yvelines du 30 novembre au 20 décembre 1991.

	Elisabethville	Neuilly sur seine
Moyenne en monoxyde d'azote	61µg/m <sup>3</sup>	83µg/m <sup>3</sup>
dioxyde d'azote	52µg/m <sup>3</sup>	65µg/m <sup>3</sup>

Elisabethville samedi 7 décembre	monoxyde d'azote	475µg/m <sup>3</sup>
samedi 30 novembre	dioxyde d'azote	160µg/m <sup>3</sup>

Ces pointes sont attribuées au trafic automobile sur l'autoroute A13 et à la situation météorologique défavorable. Demain ne nous y trompons pas, ce sera valable pour la 104. Prenons aujourd'hui toutes les précautions possibles.

#### D/ ELEMENTS CONCOURANT A UNE MOINDRE POLLUTION HORMI LE CHOIX DU TRACE

1° Trois voies tout de suite si possible

2° Pas de péage qui arrête la circulation. D'ailleurs, pourquoi paierait-on à l'Ouest et pas à l'Est

3° Un maximum d'accès sur la 104 pour bien drainer le réseau routier et le rendre plus fluide. A15 – N184 – A14 – N13 – A13 sans passer par Orgeval.

4° S'assurer qu'il n'y aura pas de bouchon sur la 104

Je pense en particulier à un raccordement de la 104 sur l'A13 au niveau de la D98 en forêt de Marly

E/ LETTRE OUVERTE A F. GOURDON (Pièce jointe)

## F/ CLARIFICATION

Les études ne sont pas vraiment mises à la portée des habitants futurs voisins proches de la 104

Des notes explicatives les plus simples possibles faisant la part des certitudes et du probable devraient être produites rapidement. A titre d'exemple, comment des habitants de l'île de Migneaux à Poissy peuvent-ils comprendre qu'au droit du Relais de la Jeunesse on relève en 2005 un indice énergétique de 56,1 à 59,3 et que la modélisation de la 104 donne un indice énergétique de 50 à 54,9 ?

Le futur viaduc conduirait-il à diminuer le bruit existant ? Absorberait-il une partie des bruits actuels au lieu de venir en addition ? Qui peut croire de telles affirmations ?

Qui doit se mettre à la place des habitants ? Là est toute la question.....