

Réunion C.P.D.P. du vendredi 28 avril 2006 à Orgeval.

Je voudrais tout d'abord remercier M. le Président de la CPDP, d'avoir bien voulu organiser cette réunion ce soir à Orgeval, pour un sujet il est vrai, d'importance non seulement locale, mais régionale, nationale, et même ... internationale.

Diapo (1) *Texte ci-dessous (en bleu) :*

ORGEVAL :

« LE PLUS GRAND ECHANGEUR D'EUROPE »

« le plat de nouilles » - 55 hectares (4 fois Rocquencourt)

ASPECTS : CIRCULATION LOCALE & REGIONALE :

Nombre de véhicules par jour, sur chacun de nos grands axes :

| | |
|----------|---------|
| A13 | 110 000 |
| A14 | 40 000 |
| RN13 | 40 000 |
| +++ A104 | 130 000 |

soit très rapidement : 320 000 véhicules par jour sur notre commune.

L'autoroute A104, véhiculant à elle seule 130 000 véhicules par jour, dont 25% de poids lourds en transit international (1 poids lourd toutes les 4 secondes), qui viendraient véritablement « buter » sur Orgeval et partir en « zigzag », en s'échappant par des tronçons d'autoroute déjà saturés :

- sur l'autoroute A13 bien sûr, **déjà saturée**, *mais aussi :*
- sur la R.N. 13 également saturée (*transformée en rue commerçante à Chambourcy*)
- sur l'autoroute A14 à péage, déjà saturée certains jours (*cas accident sur A13*)
- sur tout le réseau local, **CD45 (avenue Frédéric Chartier)**, et par des itinéraire de contournement, tels que le « **Haut-Orgeval** » ou **Abbecourt**.

A qui fera-t-on raisonnablement admettre que la solution à nos problèmes actuels d'encombrements consiste précisément à ajouter encore 130 000 véhicules / jour à un trafic local ayant déjà largement dépassé les normes de saturation ?

Tous les projets proposés aboutissent (directement ou indirectement) à Orgeval

Ce scénario d'hyper concentration locale de la circulation provoquerait inévitablement une aggravation supplémentaire de la saturation du trafic, y compris en direction de St- Quentin et de Mantes, il faut le souligner.

ASPECTS : POLLUTIONS

Que dire des **fortes pollutions chimiques et sonores** au quotidien, notamment pour les habitants :

Du hameau de **Picquenard** (site de construction de la nouvelle crèche et école),

du hameau de **La Chapelle**,

du **Champ des biens**, et de **Bethemont** (pour nos amis de Poissy),

mais aussi **sur le centre d'Orgeval**, par l'accès au réseau local (CD45 notamment).

POLLUTION ATMOSPHERIQUE

☞ Toutes les études scientifiques le démontrent :

La pollution atmosphérique générée par le trafic automobile le long des grands axes routiers a un impact important sur la santé humaine, que ce soit chez l'adulte ou l'enfant.

- asthme et bronchiolite chez l'enfant, malformations cardiovasculaires sur les fœtus
- cancer du poumon
- taux de mortalité accentué (**6000 décès en France**, à comparer avec les 5000 décès dus aux accidents de la route)
- pollution augmentée en particules fines = 4% de décès supplémentaires

☞ des scientifiques de renommée internationale, notamment les deux prix Nobel de médecine français (les Professeurs Jacob et Dausset), des membres de l'Académie des Sciences (les professeurs Jean Bernard, Yves Coppens, François Gros, Lucien Israël, Luc Montagnier) ont signé l'appel de Paris qui dénonce ouvertement les impacts de la pollution chimique sur la santé et la vie humaine.

Aujourd'hui plusieurs centaines de scientifiques internationaux ont apporté leur signature à cet appel. Il est signé par le Conseil National de l'Ordre des Médecins, ainsi que par l'ensemble des Conseils Nationaux de l'Ordre des Médecins et Syndicats Médicaux des 25 pays membres de l'Union.

Sources

American journal of epidemiology (janvier 2002), **The Lancet** (mars 2002), **Le Quotidien du médecin** (mars 2002), **Le Journal de la FMP** (décembre 2005), **l'Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale** (2004), **Jama** (avril 2002), **l'American Cancer Society**, **The New England Journal of Medicine** (Décembre 2001), **La Commission Européenne** (2000), **L'Organisation Mondiale de la Santé**.

L'échangeur va générer tous les polluants : oxyde d'azote, ozone, benzène, particules fines, qui vont ensuite se diffuser dans tous les axes rattachés à cet échangeur.

Diapo (2) *A titre d'exemple l'échangeur de Bagnolet (260 000 véhicules/jour)*

Lorsque la DREIF calcule le nombre d'habitants « impactés » sur une bande de 300m, de part et d'autre du projet, cela n'est pas réaliste, et nous demandons que cette prise en compte des habitants soit étudiée pour tenir compte de la réalité, c'est-à-dire avec recherche dans une bande beaucoup plus large, de part et d'autre du tracé.

Cela implique une reprise des contrôles de la pollution dans l'état existant par un organisme à définir.

POLLUTION SONORE

Diapo (3) *Le Bruit et les français (Agence de l'Environnement et de la maitrise de l'Energie)*

☞ Les services de la DREIF retiennent comme niveau sonore admissible en zone de résidence **60 décibels en journée et 55 décibels la nuit.**

Diapo (4) *Echelle de bruit (Ministère de l'Environnement et du Développement Durable)*

=> *Notons à titre de comparaison : qu'une machine à laver en phase d'essorage, émet 50 décibels (et personne ne songerait raisonnablement à devoir supporter son bruit en permanence).*

Le Dossier du Débat Public lui, évoque une "ambiance modérée", dès lors que l'on est inférieur à **65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit.**

N'oublions pas que, lorsque l'on passe de 60dB(A) à 65dB(A), la puissance sonore est triplée.

Notons également que les niveaux de bruits auxquels nous faisons allusion, ne tiennent absolument pas compte des autres bruits environnementaux, notamment des avions, qui à certains moments de la journée peuvent émettre jusqu'à 120 décibels.

Ces niveaux de bruit sont considérables et insupportables en permanence par l'organisme.

Le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable mentionne par ailleurs dans un dossier de presse d'octobre 2003, que :

"biologiquement, on ne s'habitue pas au bruit, si le cerveau essaie d'oublier le bruit en parvenant à le filtrer, notre système nerveux lui l'enregistre continuellement".

Il est à signaler que le **CETE Nord-Picardie** (organisme ayant effectué ces mesures), **conscient du niveau élevé du bruit va jusqu'à conseiller l'installation de fenêtres isolantes.**
C'est un aveu significatif !

Diapo (5) : *Mesures des niveaux sonores sur Orgeval "route de quarante sous"*

Diapo (6) : *Mesures des niveaux sonores sur Orgeval "A13 forêt de Marly"*

Le choix des différents points de mesure n'est pas anodin, et nous pensons que de nouveaux points de mesure doivent être effectués à proximité, dans des endroits véritablement représentatifs de la topographie et de l'environnement du projet,

➔ *Nous demandons donc une contre- expertise par un organisme indépendant.*

Sinon, l'on va nous démontrer qu'il n'y aura donc pas une différence significative, entre « l'existant » et le « projeté ».

CONCERNANT L'ARGUMENTATION DU PROJET EN LUI-MEME

Dès les premières pages du dossier, il est mentionné que :

« Les études de trafic montrent que, parmi les cinq tracés présentés, le tracé « rive droite Chanteloup » est celui qui permettrait de soulager le plus efficacement le réseau francilien ».

Ce tracé (le tracé rouge) est même qualifié d'Historique ? ? ?

Cette légitimation à priori est tout à fait étonnante dans un tel dossier de présentation ! ?

Pour faire passer le projet, l'on avance le chiffre de 2000 emplois créés !

Où ?, Quand ?, pour combien de temps ?, dans quel secteur économique ? ? ?

L'autoroute ne crée pas d'emplois, elle ne fait que les déplacer (Mr Debarle en fut convaincu, lors de la réunion de Maurecourt).

Il est par contre à craindre que l'aggravation des conditions de circulation, et tout particulièrement des difficultés d'accès à la zone commerciale de la RN13, par l'asphyxie permanente que ce projet contribuerait à entretenir, ne finisse tout simplement par nuire gravement aux activités économiques locales.

Alors que cette même Francilienne chemine à l'est à **environ 40 kilomètres** de la capitale, l'on trouve normal, après ce grand « zigzag » du côté ouest, que cette super « rocade » théoriquement concentrique, se retrouve brusquement (Rocquencourt) à **seulement 15 kilomètres** de Paris.

Nous ne contestons pas la nécessité du bouclage de la Francilienne, mais dans le cas présent, ce nouveau tronçon (**à péage**), débouchant sur ce qu'il faut bien appeler **une Déviation permanente** ne peut être qualifié de « bouclage » (*signalisation au sol de couleur jaune ?*).

A vrai dire, ce projet, dont l'idée initiale (desserte locale) remonte maintenant à 47 ans, apparaît vraiment dans le contexte actuel, comme un bricolage anachronique et inadapté.

Cette vision des choses a d'ailleurs bien été comprise par 3 premiers ministres qui ont déjà officiellement annulé ce tracé.

La parole de l'état est aujourd'hui bafouée par sa remise à l'ordre du jour !

En ce qui nous concerne, nous n'attendons pas l'arrivée des bulldozers pour nous informer et pour réagir, il serait alors trop tard.

Le Copra enregistre une forte augmentation des adhésions, les Orgevalais prennent conscience de la catastrophe que représenterait la A104 pour leur commune, et, dans l'intérêt général, et en particulier celui de nos enfants, forts des expériences douloureuses du passé, tous ensemble disons :

Diapo (7)

Ne commettons pas cette erreur !

« Orgeval n'a pas vocation à figurer dans le livre des records »,

« Le plus grand échangeur d'Europe », Monsieur le Président, vraiment :

Non merci !