

Nogent

La Lettre du Maire

aux riverains des bords de Marne

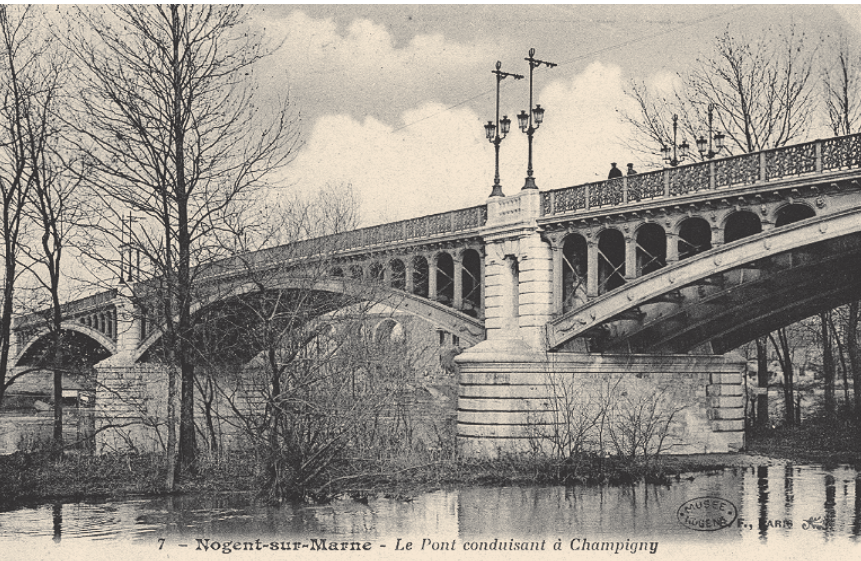


Spéciale Pont de Nogent
Autoroutes A4-A86

SEPTEMBRE 2005



Pont de Nogent : un peu d'histoire

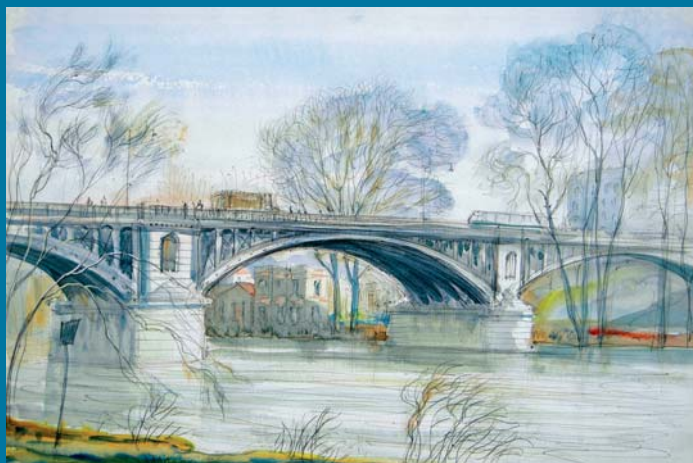


Le pont de Nogent a été reconstruit en 1965. Il comportait deux tabliers, réunis en 1983 pour accueillir 5 voies de circulation. Fin 1985, une décision ministérielle approuve l'aménagement du carrefour à feux baptisé par les techniciens "à l'indonésienne", réalisé en 1987 pour optimiser le fonctionnement du pont dans le cadre de la mise en service de la traversée sous-fluviale de l'A86.

Très vite, dès 1990, le pont souffre d'un déficit de capacité. Des études menées proposent diverses solutions y compris l'élargissement. Il faut attendre l'inscription au contrat de plan signé en mai 2000 entre l'État et la Région pour que l'opération soit retenue avec un financement de 12,5 millions d'euros à la charge de la Région Île-de-France, financement qui devra être actualisé car insuffisant.



L'ancien pont de Nogent



Claude Delaunay
Aquarelle, gouache et encre
Musée de Nogent

Il avait bien belle allure ce pont de Nogent, inauguré en 1899. L'invasion de l'automobile l'a fait disparaître au bénéfice d'un ouvrage fort laid.

En face, sur la rive de Champigny, ne cherchez plus ces petites maisons au bord de l'eau, pas plus que l'immeuble caché par les arbres sur la droite : tout a été démoli pour laisser passer l'autoroute A4. Bilan : il ne reste plus rien de ce beau paysage, si ce n'est la rivière.

Texte en légende du tableau reproduit dans le livre de Michel Rioussel : « Les Bords de Marne et leurs peintres ».

Consensus pour un projet

J'ai souhaité éditer cette lettre « spéciale pont de Nogent » pour répondre à toutes celles et à tous ceux qui régulièrement m'interrogent sur le projet d'aménagement du pont de Nogent. Vous pourrez ainsi découvrir les derniers développements de ce projet qui, au fil des ans, est devenu prioritaire pour bien des Franciliens mais surtout pour ceux qui habitent et travaillent dans les villes qui bordent la Marne.

À la fin des années 90, j'ai relancé ce projet en tant que Conseiller général, auprès de l'État et de la Région Île-de-France, pour obtenir l'inscription de crédits afin de supprimer l'un des points noirs du réseau de circulation de l'est de Paris. Il rivalise dans les nuisances qu'il génère quotidiennement avec le bouchon du tronçon commun de l'A4-A86 (entre le pont de Nogent et le viaduc de Saint-Maurice).



Réunion de travail sur le terrain, de gauche à droite : Francis Rol Tanguy - directeur régional de l'équipement , Christian Favier - président du Conseil général du Val-de-Marne, Christian Fautré - premier adjoint au maire de Champigny et Jacques J.P. Martin - maire de Nogent, conseiller général.

Les services de l'Équipement ont présenté, il y a quelques mois, trois variantes d'aménagement. Seule l'une d'elles a été jugée intéressante par la plupart des élus et des habitants interrogés. Il fallait cependant améliorer son intégration dans le site et supprimer certaines contraintes qui auraient pu être imposées aux habitants de Nogent et de Champigny, principalement en matière d'accès aux autoroutes.

Dans la mesure où je considère qu'un pont est un symbole fort, par sa vocation de relais, de réduction de la distance entre les rives, de rapprochement des riverains des deux côtés, j'ai souhaité préserver cette notion et travailler, avec mes collègues du Perreux et de Champigny, à l'élaboration d'une variante commune au projet initialement proposé. Nos propositions ont été transmises au préfet du Val-de-Marne, aux directions de l'Équipement et aux présidents du Conseil général du Val-de-Marne et du Conseil régional d'Île-de-France.

Ce document résume les conclusions auxquelles nous sommes arrivés lors d'une rencontre sur le site, le 27 juillet dernier, à laquelle assistaient le président du Conseil général, le directeur régional de l'Équipement, un adjoint au maire de Champigny et moi-même au nom de la Ville de Nogent et de la Communauté d'agglomération de la Vallée de la Marne présidée par Gilles Carrez, député-maire du Perreux, très impliqué dans la recherche de nouveaux financements nécessités par l'amélioration du projet.

Avant fin 2005, les services de l'Équipement devraient pouvoir présenter un projet finalisé, avec pour objectif de déclencher une nouvelle concertation le plus rapidement possible. En dehors des exigences en matière de circulation, j'ai obtenu avec l'appui de mes collègues, que le volet environnement : traitement des nuisances sonores, des pollutions, des aspects paysagés, soit intégré comme élément essentiel à la future infrastructure.

Dans les semaines qui viennent vous serez officiellement consultés, dans le cadre des procédures administratives et réglementaires. D'ores et déjà n'hésitez pas, après avoir pris connaissance des éléments qui suivent, à me faire part de vos avis et commentaires ou à me demander des compléments d'information.

Bien cordialement.

Jacques J.P. Martin
Maire de Nogent-sur-Marne
Conseiller général du Val-de-Marne

L'aménagement du pont de Nogent

Avec le bouchon de l'A4-A86, le pont de Nogent est l'un des sujets qui fâchent dans notre région. En effet la saturation et les bouchons de ce pont fréquenté par 100 000 véhicules par jour reste l'un des handicaps des villes de la vallée de la Marne. Depuis plusieurs années, Jacques J.P. Martin et ses collègues des villes riveraines du Perreux et de Champigny défendent, auprès des services de l'Etat et du Conseil régional d'Île-de-France, la nécessité

d'un nouvel aménagement, qui aura pour objectifs principaux de fluidifier le trafic, de réduire les nuisances, de restaurer et mettre en valeur le site.

Une opération majeure face à de multiples problèmes

La situation actuelle

Actuellement le pont de Nogent ne parvient pas à assumer de manière satisfaisante ses deux principales fonctions routières : c'est un maillon du réseau routier local et un passage obligé de franchissement de la Marne, c'est aussi un élément de continuité routière entre l'autoroute A86 et l'autoroute A4 vers l'est.

Dans le cadre de la décentralisation des routes nationales vers le Département, le Conseil général du Val-de-Marne a obtenu, sur proposition du maire de Nogent, le maintien du pont de Nogent dans le réseau national.

Un carrefour engorgé

Les échanges autoroutiers dans les deux sens et la circulation locale de transit ne parviennent plus à s'écouler dans un système conçu avec des flux de circulation compliqués et croisés. Les bouchons qui en résultent sont pénalisants pour les usagers. Réduire les ralentissements s'avère d'autant plus indispensable que le pont se situe au débouché du tunnel de l'A86 nord dont il faut assurer des conditions de sécurité optimale.

Les transports en commun pénalisés

Confrontés aux embouteillages quotidiens, les bus 116 et 317 ne peuvent plus assurer la qualité de service nécessaire et attendue des usagers. Il en résulte une sous fréquentation de ces lignes et une augmentation corollaire de l'utilisation des véhicules.

Les circulations douces entravées

La situation actuelle est difficile pour les piétons et les cyclistes intégrés à une circulation automobile dense, dangereuse et polluante. La rampe d'accès aux berges est dégradée côté Champigny et les escaliers ne sont ni sécurisés, ni équipés pour les personnes à mobilité réduite.

De fortes nuisances

La densité de la circulation génère un niveau sonore élevé pour les riverains, ainsi qu'un fort taux de pollution dû aux gaz d'échappement. Le paysage est fortement marqué par les infrastructures routières qui modifient la perception des rives et des berges et qui dégradent un site qui aurait du être protégé.



Pont de Nogent

Les objectifs du nouvel aménagement

En terme de circulation à l'échelle francilienne, l'aménagement du pont de Nogent a pour objectif de faciliter les échanges nord-est entre l'A86 nord et l'A4 vers la province.

Au-delà de cet enjeu régional, l'opération doit avoir un effet positif sur l'environnement local et la

qualité de vie des populations des communes concernées et des Nogentais en priorité.

En plus du volet routier, il doit favoriser la circulation des transports en commun, aménager les circulations douces (promenade, deux roues), réduire les nuisances grâce à la fluidité du trafic mais aussi grâce à de nouvelles protections contre le bruit et valoriser le contexte paysagé des bords de Marne.



Sur le pont de Nogent, éliminer la circulation "indonésienne"

« Le pont de Nogent, qui donne accès à l'A4, devrait être réaménagé d'ici à deux ans » assure François Régis-Orizet, directeur de l'équipement du Val-de-Marne. Les automobilistes patientent de longues minutes sur ce pont avant d'entrer sur une A4 saturée. « Il est question d'éliminer la circulation dite "indonésienne" : pour prendre l'A4 dans le sens Paris – province, les automobilistes sont obligés de rouler à gauche. Résultat : tout le monde se coupe la route, et ce système ne fonctionne pas bien lorsqu'il y a beaucoup d'affluence. » Les communes avoisinantes viennent de trouver un accord, après des années de concertation.

Extrait de "20 minutes" du 30 août 2005



Pont de Nogent



aux habitants avant la fin de l'année. Son coût sera supérieur à celui de 12,5 millions d'euros prévus initialement au budget de la Région Île-de-France. Il faudra donc négocier le surcoût de près de 10 millions d'euros auprès des financeurs potentiels que sont l'État, le Conseil général du Val-de-Marne et bien sûr le Conseil régional d'Île-de-France. Si tout se déroule comme cela est souhaité par les élus notamment, les travaux pourraient commencer fin 2006, début 2007 pour une durée d'environ deux ans.

Les grands principes du projet

La grande nouveauté consiste en la création d'un flux de circulation continu sans feux de la sortie du tunnel de l'A86 nord à l'autoroute A4 est. Les flux croisés seraient supprimés, le principe de circulation consistant au contraire en une continuité de direction. Schématiquement, les voitures qui sortent de l'A86 nord en provenance de Fontenay et de Rosny sont dirigées directement sans changer de file vers l'A4 côté province grâce à une boucle (voir schéma) ou vers Champigny. Les automobilistes qui viennent de Nogent se dirigent également sans problème vers ces deux directions et, avec un simple changement de file, peuvent prendre l'autoroute A4 vers Paris (voir schéma) par une nouvelle bretelle aménagée côté Champigny en bordure du parc du Tremblay.

Le projet d'aménagement retenu

2004 : une première enquête publique

En 2004, la préfecture a lancé une concertation par une pré-enquête publique avec trois propositions à l'appui. Aucune n'a été retenue en totalité et les services de l'équipement ont revu le projet en tenant compte de l'avis de la majorité des riverains et des élus notamment de Nogent et de Champigny.

2005 : un nouveau projet

Le nouveau projet qui vient d'être retenu a obtenu l'aval des différentes parties concernées. Ce projet tient compte des remarques et suggestions émises en 2004 et fera l'objet d'une nouvelle information

L'actuelle bretelle qui conduit de Nogent vers Paris sera fermée et deviendra un espace paysagé en bordure de la Marne, faisant office de barrière végétale et de protection sonore. Le carrefour entre la rue Jacques Kablé et le boulevard Albert 1^{er},



Pont de Nogent

actuellement régulé par des feux, sera aménagé en giratoire. Il ne sera plus possible d'entrer sur l'autoroute par la rue Nazaré et la rue Hoche (ce qui supprimera la circulation de transit des automobilistes qui empruntaient cet itinéraire en venant de communes voisines), en revanche il sera toujours possible de sortir de l'A86 en provenance de Fontenay vers la rue Hoche et le port de Nogent.



Les accès à l'actuelle passerelle.

Pour les piétons et les vélos, une passerelle pourrait être construite au droit de la promenade de l'île de Beauté, face au stade sous la Lune Alain Mimoun, côté Nogent. Elle arriverait sur la berge de Champigny pour rejoindre en continu l'actuelle passerelle qui franchit l'A4 vers le parc du Tremblay. Cette passerelle existante serait rénovée et ses accès améliorés (voir photo). Une telle passerelle permettrait d'isoler les piétons et les vélos du flux de circulation des véhicules qui transitent sur le pont.

*Le pont de Nogent,
c'est
100 000
véhicules
par jour.*



Pont de Nogent

A

Le rond point Jean Mermoz sera transformé en giratoire pour favoriser les échanges entre la rue Jacques Kablé, le boulevard Albert 1^{er} et la rue de Bry.

A

A86

C

C

Réalisation de protections phoniques et plantation d'une barrière végétale pour réduire les nuisances sonores et la pollution.

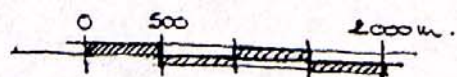
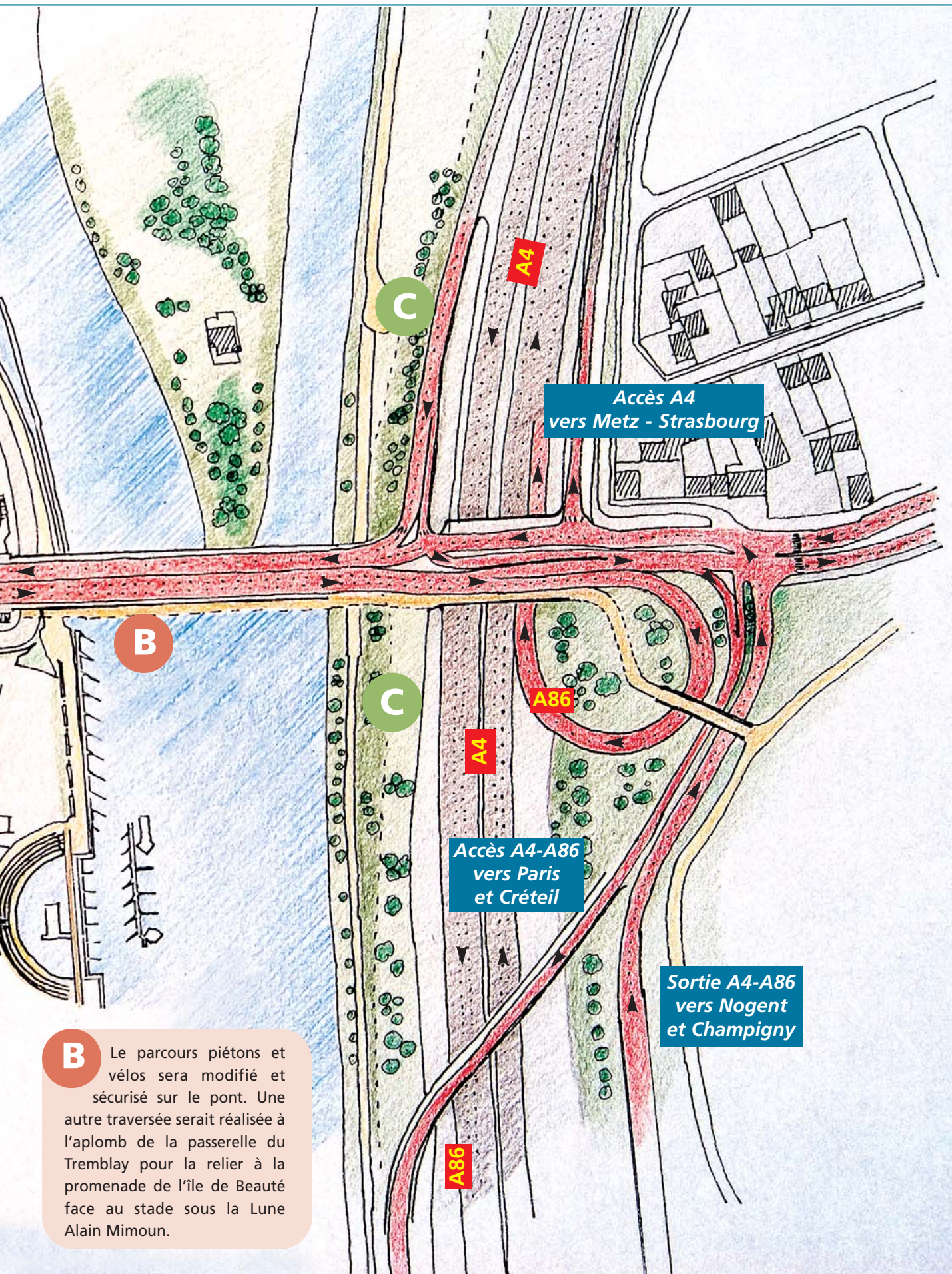


Schéma réalisé d'après le document d'étude de la Direction de l'Équipement.

Le nouveau projet



Tronçon commun A4-A86

La 5^{ème} voie n'est pas la solution définitive au bouchon de l'A4-A86

La presse enthousiaste a salué la mise en service de la 5^{ème} voie de circulation utilisant la bande d'arrêt d'urgence (BAU) sur le tronçon commun A4-A86, entre le pont de Nogent et le viaduc de Saint-Maurice. *Le Parisien* l'a même qualifiée de « miracle routier de la rentrée ».

Bien sûr, l'excellent travail effectué par les services de l'équipement sous l'impulsion du préfet du Val-de-Marne, pour un budget de 19 millions d'euros, porte ses fruits et une amélioration va être apportée aux grandes difficultés que subissent les habitants des villes riveraines et les automobilistes en raison du plus important bouchon d'Europe.

Mais il faut rester réalistes quant à l'effet de ce dispositif. La mise en circulation de la BAU apporte certes un peu d'oxygène à l'asphyxie quotidienne en permettant une continuité périodique sur deux voies de l'A86, depuis sa sortie du tunnel de Nogent



jusqu'à Saint-Maurice, mais c'est au prix de certaines prises de risques, même si pendant les mois d'été le nombre d'accidents n'a pas augmenté.

- Cinq voies moins larges créent des difficultés de circulation entre les véhicules, dont un nombre important de poids lourds, qui se retrouvent trop proches les uns des autres dans les courbes.
- Difficultés pour les véhicules de secours de passer en urgence lorsque la BAU est mise en voie de circulation. Difficultés pour les motos de circuler en toute sécurité.
- Risque de donner de mauvaises habitudes aux automobilistes qui auront tendance à utiliser les BAU d'autres secteurs autoroutiers.

Restons donc prudents et attentifs vis-à-vis de ce dispositif qui ne doit être considéré que comme une solution transitoire par les responsables de l'équipement et les élus. En effet, il faudra rapidement décider de l'aménagement définitif du tronçon commun A4-A86 en rétablissant des conditions de circulation normales et réglementaires.

– « Pas un miracle, un soin palliatif ! » –

JACQUES J.P. MARTIN, maire de Nogent

DANS l'euphorie qui a succédé à la mise en œuvre de la « voie auxiliaire dynamique », Jacques J.P. Martin, maire UMP de Nogent, impose un bémol : « Il ne s'agit pas d'un miracle routier mais d'un soin palliatif à la thrombose* de ce secteur autoroutier. Il faut rester réaliste quant à l'effet de ce dispositif. La mise en circulation de la BAU

(bande d'arrêt d'urgence) apportera, certes, un peu d'oxygène à l'asphyxie quotidienne mais ce sera au prix d'une certaine prise de risques. Cinq voies moins larges créent des difficultés de circulation entre les véhicules. Les véhicules de secours auront plus de mal à se faufiler en cas de problème, et l'on risque de donner de mauvaises habitudes

aux automobilistes, qui auront tendance à utiliser les BAU d'autres secteurs autoroutiers. Il faudra donc rapidement décider de l'aménagement définitif du tronçon commun A4-A86 et du pont de Nogent. »

F.M.

* Se dit lorsqu'un caillot de sang obstrue un vaisseau sanguin.

Lu dans *Le Parisien* du 1^{er} août 2005.

Bouclage de l'A86 : quel projet pour quel coût ?

À la hauteur de Nogent et Joinville, les autoroutes A4 et A86 convergent en un tronçon commun long d'environ 2 200 mètres dont la capacité ne permet pas d'écouler l'ensemble des véhicules s'y présentant. C'est ainsi que se forme, matin et soir, un bouchon dont la longueur dépasse régulièrement les 10 km.

À trois ans de la fin de la validité de la déclaration d'utilité publique (DUP), nous devons revoir le projet de doublement de l'A4 par l'A86 avec lucidité et pragmatisme. Le projet sous-fluvial a été sans cesse reporté pour des raisons financières, le coût étant

exorbitant. Nous pouvons aujourd'hui au mieux espérer un début des travaux dans plusieurs années après inscription au contrat de plan État-Région 2008-2014, au pire il faut redouter l'abandon définitif du projet sous prétexte d'un demi succès de la 5^{ème} voie.

Aujourd'hui, plusieurs questions fondamentales se posent.

- Doit-on vraiment envisager de dépenser près de 1 milliard d'euros pour la réalisation d'un tunnel, alors que l'on mesure désormais les problèmes de

Tronçon commun A4-A86

sécurité que posent les tunnels (les incendies du Mont-Blanc et du Fréjus sont là pour nous les rappeler) , surtout du fait de l'importance du trafic poids lourds entre A4 est, Garonor et le pôle Orly-Rungis ? Les nouvelles réglementations en matière de sécurité dans les tunnels ont des conséquences inesthétiques en surface telles que des sorties de secours, des usines de ventilation, des accès pour les équipes de secours et des fermetures pour entretien.

- **Doit-on dépenser près de 1 milliard d'euros pour un projet qui ne règle en rien les insupportables nuisances (bruit et pollution) causées aux riverains de l'autoroute A4 à Nogent et à Joinville ?**
- **Doit-on laisser certains envisager un péage, quel que soit son mode, alors que nous sommes très nombreux à refuser ce principe depuis la mise en service de l'A4 ?**
- **Doit-on dépenser près de 1 milliard d'euros pour un projet qui ne résout pas les rejets en Marne sans traitement des eaux de ruissellement ? Imaginons les conséquences d'un accident qui provoquerait des déversements intempestifs dans la Marne !**
- **Doit-on inciter les automobilistes à emprunter de plus en plus nombreux les autoroutes proches de la capitale par la mise à disposition de nouvelles voies autoroutières, alors qu'un projet de rocade métro en Petite Couronne, présenté en avril dernier, rendrait plus attractif les transports en commun ? D'après les simulations, ce métro ferait baisser le trafic routier de 1,5 % à 2 % sur l'ensemble de la région et de 5 % sur la zone centrale. Les déplacements de banlieue à banlieue devraient augmenter de 70 % dans les 10 ans.**

Bien que la facture de rocade en métro soit aussi très élevée : 3,6 milliards d'euros plus 2,8 milliards d'euros pour assurer les correspondances (ce qui fait hésiter la Région qui assume la tutelle financière des transports franciliens), le projet séduit bien des élus qui prennent en compte l'aspect environnemental et l'économie de consommation de pétrole. L'économie réalisée par un projet A4-A86 plus abordable pourrait être reportée sur les transports en commun.

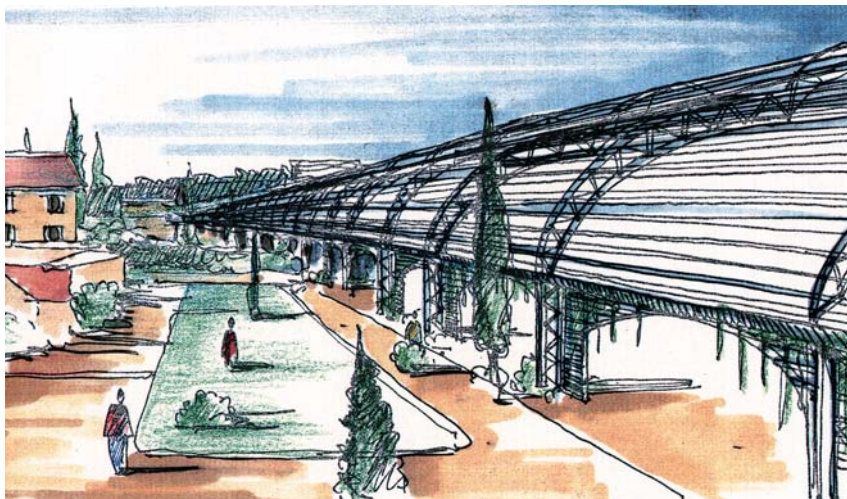
J'ai récemment présenté un projet que j'avais déjà évoqué au début des années 1990, aux préfets de Région et du Val-de-Marne, aux présidents de l'Actep*, du Conseil général du Val-de-Marne et du Conseil régional d'Île-de-France et à

mes collègues des villes riveraines. Ce projet prend en compte l'aménagement paysagé du viaduc de Joinville et de ses abords ainsi que la lutte contre les nuisances sur le tronçon de l'A4 proche des riverains de Nogent et de Joinville. Le coût est estimé au quart du projet sous-fluvial. Il pourrait être réalisé en 5 à 6 ans une fois la décision prise.

Je vous présenterai ce projet dans quelques semaines, après une rencontre avec les associations de protection de l'environnement de Nogent et de Joinville et une nouvelle réunion de l'Actep. Je souhaite vous associer à cette réflexion majeure pour l'avenir de Nogent et des communes environnantes, pour la qualité de vie de ses habitants, particulièrement de ceux qui sont proches de l'A4 et pour l'économie de notre région qui subit les conséquences des bouchons autoroutiers. J'ai réussi, après des discussions longues et difficiles, à supprimer la circulation de transit dans Nogent lors de la fermeture pour maintenance des tunnels de l'A86 deux nuits par mois. Récemment, une panne informatique sur les systèmes de sécurité des tunnels a conduit à leur fermeture inopinée et nous en avons mesuré les effets : 5 à 6 heures de saturation des rues de Nogent et des villes voisines avec de nombreux poids lourds.

Il est grand temps que les attermoiments, les propositions irréalistes et coûteuses qui n'ont aucune chance d'aboutir, les reports sans fin d'un projet vital pour l'est parisien cessent et que les habitants et les acteurs économiques bénéficient d'équipements autoroutiers compatibles avec la réalité du trafic constaté au quotidien en restaurant la qualité des paysages des bords de Marne

Jacques J.P. Martin



Le projet consiste à confirmer une continuité de circulation sur 2 voies pour l'A86 et sur 3 voies pour l'A4 en rétablissant la BAU tout en limitant l'emprise en largeur. L'ensemble étant couvert et paysagé en partie pour diminuer les nuisances. Croquis Jean-Philippe Nuel.

