



# Tronc commun autoroutes A4 - A86 On nous balade !

Chapitre I : Attention danger - Préambule

Chapitre II : Des solutions pour le tronc commun A4 - A86

Chapitre III : 30 ans de combat - L'ASEP et le tronc commun A4 - A86

Chapitre IV : Récents dires des élus... et autres

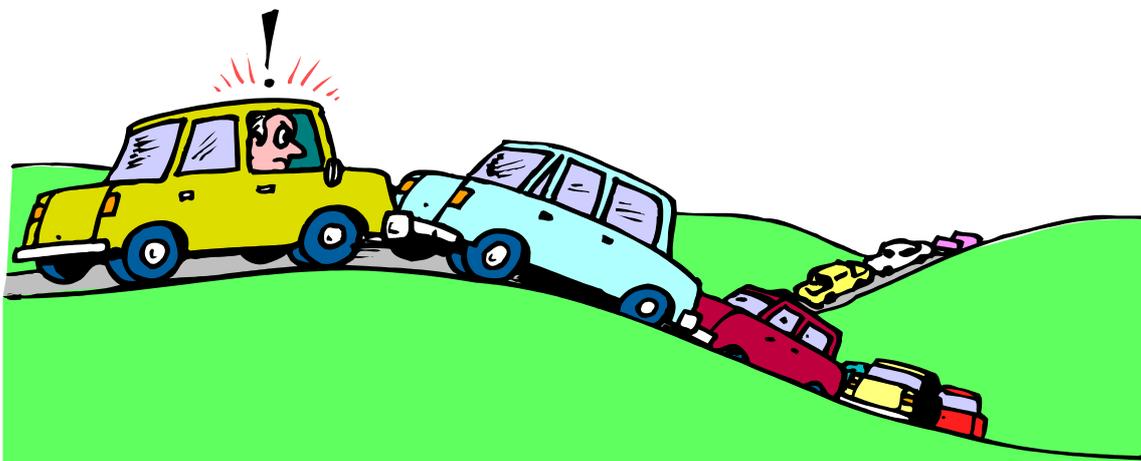
Chapitre V : Le comité de défense des riverains du tronc commun A4 - A86

Chapitre VI : Conclusions

Chapitre VII : Annexes



Chapitre I : Attention danger - Préambule



De sa création à ce jour, dans ses bulletins, ses recueils, et lors de ses assemblées, l'ASEP a continuellement informé citoyens, riverains, adhérents de l'évolution chaotique du tronc commun A4 -- A86.

Quatre recueils édités en 1978, 1987, 1988 et 1997 proposent analyses et suggestions pour que :

- a) des protections efficaces suppriment ou du moins réduisent fortement toutes les nuisances, sonores, olfactives, de pollution de l'eau, etc.,
- b) toute solution en nouveaux viaducs, abandonnée officiellement depuis la DUP de 1998, soit rejetée définitivement pour A86,
- c) seule la solution enterrée soit retenue pour le dédoublement de A4 et A86,

Mais aujourd'hui :

- devant la lenteur de la mise en oeuvre des travaux,
- devant l'inégalité de traitement entre l'Ouest et l'Est parisien,
- devant les résurgences de solution dite « pas chère, pas dangereuse, pragmatique et lucide » (sic) d'un "petit viaduc" contenu avec A4 dans une "petite cage",

**... il faut s'attendre à tout et surtout au pire !**

Aujourd'hui :

- le bruit du tronc commun est hors-la-loi,
- la pollution de la Marne est hors-la-loi,
- "l'emplâtre sur la jambe de bois" qu'est l'utilisation de la bande d'arrêts d'urgence (coût 19 millions d'euros) reste provisoire, aléatoire et dangereux,
- les écrans antibruit de 2 m 40 réfléchissants amplifient le bruit,
- la santé des riverains est mise en permanence en danger,
- les voiries des communes voisines se saturent des trop-pleins autoroutiers,
- des centaines de Joinvillais ont dû quitter leurs maisons après expulsion sans que le moindre chantier soit commencé,
- les terrains délaissés (propriété de l'État) sont à l'abandon ou clochardisés,
- etc.... etc.

**Habitants de l'Est parisien réveillez-vous, on vous endort !**

Les élus passent, les représentants de l'État passent, les responsables des ministères passent, mais nous, les habitants, nous voulons rester et devons donc nous unir pour que cessent ces « un pas en avant, deux pas en arrière » qui feront disparaître les Bords de Marne et leurs riverains si nous ne réagissons pas.

Ce recueil aura donc comme objectifs de :

- vous confirmer que des protections efficaces contre les nuisances de A4 sont réalisables,
- vous confirmer que l'exécution en enterré de A86 est réalisable,
- vous rappeler qu'il est grand temps de réagir,
- vous rappeler ou vous informer des dires et écrits de nos "élites" politiques, administratives ou technocratiques,
- vous rappeler que depuis près de 30 ans l'ASEP refuse le massacre de notre environnement et que plus nous serons nombreux, plus nous serons efficaces pour sa sauvegarde et son développement harmonieux..... et durable.

## Chapitre II : Des solutions pour le tronç commun A4 - A86

### II-A : réduire les nuisances de A4

II-A-1 : les nuisances phoniques

II-A-2 : la pollution de l'eau

II-A-3 : la pollution de l'air

### II-B : rendre A86 indépendante de A4 en l'enterrant

II-B-1 : ce n'est pas une nouvelle autoroute

II-B-2 : velléité de retour d'une solution en viaduc destructrice et inefficace

II-B-3 : le coût de l'opération

II-B-4 : la dangerosité des tunnels

### II-C : conclusion

II-C-1 : Pour A4

II-C-2 : Pour A86



## **II-A : réduire les nuisances de A4**

### II-A-1 : les nuisances phoniques

Après avoir installé un écran réfléchissant de 2 m 40, qu'elle a mis 10 ans à reconnaître **amplificateur de bruit au passage des camions**, la DDE propose dans le projet objet de la DUP de 1998 prorogée jusqu'en 2008 :

- des massifs de fondation incorporés dans les parois des tranchées couvertes de A86 pour ancrer de futurs écrans de 7m 50 de haut.
- seulement les massifs mais pas les écrans !

### Sur la Marne

Même pour le futur, rien n'est prévu sur les deux ponts de A4 sur la Marne, alors que la réflexion du son sur l'eau entraîne une extension des nuisances aux coteaux Nogentais, aux quartiers du Quai de la Marne et de l'île Fanac .

Le ministère de l'Équipement n'est pas sans savoir que depuis 1998 les techniques ont évolué et qu'aujourd'hui les écrans de franchissement d'ouvrage peuvent être fixés notamment à l'aide de poutres en treillis métallique elles-mêmes fixées sur des poteaux béton par le biais d'appareils d'appui fixes et mobiles comme à Saint-Denis.

D'ailleurs par d'autres méthodes à Noisy-le-Sec, au lieu-dit du Londeau, la DDE 93 a réalisé des centaines de mètres d'écrans en franchissement d'ouvrages, à la liaison de A3, de A86 et A103, d'autres à Bondy, etc..

### Sur terre

De même, rien n'empêche dès aujourd'hui d'installer des écrans absorbants efficaces sur la partie terrestre des deux viaducs de A4.

Des massifs de fondation peuvent être mis en place, avant toute tranchée pour A86 et les poteaux indépendants de A4 ancrés dans ces massifs pour porter les écrans ; la DDE ne pouvant ignorer, que l'excavation future destinée à la confection des parois enterrées de A86, pourra être exécutée par des méthodes très classiques en tenant compte des massifs mis en place.

Par similitude, rappelons qu'en permanence des excavations, notamment pour des fondations ou des parkings souterrains, sont mis en oeuvre à la limite d'immeubles existants, sans porter préjudice à ces derniers.

### Les écrans

Depuis 1998, les composants des écrans absorbants ont fortement évolué.

C'est ainsi qu'aujourd'hui les écrans translucides à double paroi en verre sécurité ou similaire dont l'une (côté roulement) est perforée, permettent de piéger le son et de diminuer efficacement les nuisances, leurs performances d'atténuation pouvant de plus permettre (après vérification en laboratoire) une réduction de leur hauteur.

**IL EST DONC GRAND TEMPS, APRES 28 ANS DE BRUIT, QU'INDEPENDAMMENT DU DEDOUBLEMENT DE A4 ET A86, DES ECRANS EFFICACES SOIENT MIS EN PLACE.**

## II-A-2: la pollution de l'eau

Le projet de dédoublement de A4 par A86 en souterrain, objet de la DUP de 1998, en vigueur jusqu'en 2008, permet de supprimer les rejets ponctuels en Marne et dans la rivière de Polangis et de mettre en oeuvre des stations de traitement des eaux sous l'A4 existante.

**IL EST DONC GRAND TEMPS, APRES 28 ANS DE POLLUTION DE LA MARNE DE METTRE EN OEUVRE CES OUVRAGES, INDEPENDAMMENT DE A86**

## II-A-3: la pollution de l'air

La mise en oeuvre d'écrans absorbants, à double paroi et de grande hauteur (5 à 7,5 m) réduira la dispersion des polluants de A4. Mais pour cela il faudra que l'ensemble des ouvrages, y compris sur la Marne, en soit pourvu.

Pour l'A86 en souterrain, des ouvrages de traitement de l'air sont prévus dans le projet objet de la DUP de 1998.

De plus, la diminution du flux automobile et du nombre des bouchons sur A4 amoindrira les émissions de polluants (CO, NO<sub>2</sub>,...), de poussières (PM10) et de benzène.

**IL EST DONC GRAND TEMPS, APRES 28 ANS DE POLLUTION DE L'AIR DE METTRE EN OEUVRE CES OUVRAGES.**

## **II-B : rendre A86 indépendante de A4 en l'enterrant**

### II-B-1 : Ce n'est pas une nouvelle autoroute

N'étant ni Pro ni Anti autoroute, devant le massacre permanent de la vie des riverains du tronçon commun et de leur environnement "les bords de Marne", devant les énormes difficultés de circulation (le plus grand bouchon journalier de France sinon d'Europe) l'ASEP s'est rendue à la conclusion que pour boucler A86 il fallait « la sortir de A4 ».

Notre projet (proposé dans notre recueil de février 1988) consistait à éviter le voisinage de A4 et de créer en souterrain, comme cela se réalise à l'ouest, depuis la sortie du passage sous fluvial de Nogent jusqu'au carrefour Pompadour, le bouclage à l'est de l'A86 (voir chapitre III).

La solution retenue objet de la DUP de 1998, répond pour l'ASEP à trois de ses objectifs :

- NON à de nouveaux viaducs qui définitivement défigureront les bords de Marne ;
- NON au bouchon qui devrait diminuer en retirant de A4 la circulation de A86 ;
- NON aux pollutions par la préparation de la mise en oeuvre d'écrans de 7 m 50, le traitement des rejets en Marne et celui de l'air des souterrains.

Pour boucler A86 en dehors de A4 il s'agit donc pour l'ASEP de la moins mauvaise solution, car ne rien faire condamnerait définitivement notre vie et notre cadre de vie.

Rappelons d'ailleurs que le comité de défense des riverains, après avoir comme l'ASEP, lutté pendant des années contre le projet de viaduc objet de la DUP de 1989, s'est rallié unanimement au passage en souterrain, même si des divergences existaient sur le choix entre un ou deux ouvrages.

## II-B-2 : velléité de retour d'une solution en viaduc destructrice et inefficace

Alors qu'élus de tous bords et associations, soutenus par 18 000 pétitionnaires val-de-marnais, rejettent depuis 20 ans l'élargissement en viaduc, Monsieur Martin, maire de Nogent publie en 2005 une esquisse de "mini-viaducs" supplémentaires (voir chapitre IV).

Or élargir A4 existant c'est :

- augmenter une emprise visuelle déjà peu supportable,
- dénaturer un peu plus les bords de Marne,
- interdire, en raison de la grande largeur des ouvrages, une protection phonique efficace.

De plus, pour minimiser l'impact de ce projet, M. Martin, réduit à trois voies A4 (qui ne fonctionne déjà pas avec quatre) et boucle A86 par deux voies (en rupture de continuité) une sur un viaduc existant, l'autre sur le nouveau viaduc !

Quant à la vue artistique de son environnement, ne cache t-elle pas de vieux projet de promoteurs immobiliers imaginés dès 1989 par la DDE (voir bulletin ASEP n°32 de novembre 1989 chapitre VII) pour habiller les viaducs... et déshabiller nos quartiers pavillonnaires ?

## II-B-3 : le coût de l'opération

Si l'évaluation budgétaire des services publics compétents\*s'élève à 610 millions d'euros (valeur 2002), tous les chiffres fantaisistes sont utilisés pour freiner encore la mise en oeuvre du projet. En 2003 il devient pour certains "horriblement élevé entre 750 et 800 millions d'euros" et en 2005 il atteindrait, aux dires de Monsieur Martin, un milliard d'euros.

Pour revenir à moins de fantaisie ou de tromperie, précisons que :

- sa réalisation prévue en deux phases correspondant à chacun des deux sens et l'étalement des travaux sur 10 ans représentera en moyenne un investissement de 61 millions d'euros annuels (valeur 2002) ;
- le taux de rentabilité immédiate de l'opération est estimé\* à 56,3 % ;
- les 10 heures de bouchon quotidien équivalent à une perte de 10 000 jours de travail\*\*;
- si l'on additionne les pertes de temps, la surconsommation de carburant et la pollution, le coût global de ce gigantesque embouteillage quasi permanent est estimé à 280 millions d'euros par an, selon la DDE du Val-de-Marne\*\*;

Dans l'Ouest parisien, sous la Défense, pour l'A86, à Neuilly, etc. les modes de financement ont été rapidement trouvés. À l'Est on jongle avec les chiffres, les méthodes... jusqu'à quand ?

\* Rapport d'audit du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances (de 2002)

\*\* journal *Le Monde* du 13 septembre 2005

## II-B-4 : de la dangerosité des tunnels

L'ASEP rappelait dans son recueil de février 1998, qu'à cette date on ne connaissait pas en France d'incendie grave dans des tunnels et que moins d'une dizaine avait été recensée dans le monde. Suite à la catastrophe du Mont-Blanc, on voudrait nous faire croire que seul ce type d'ouvrage est à bannir.

Rappelons que contrairement aux grands tunnels transalpins, ceux du projet seront à une profondeur très faible et qu'il est donc possible aisément d'implanter des puits d'accès à partir de la surface.

D'autre part il semble qu'ailleurs, ce réel danger doive son importance à la longueur du tunnel. Ici rien de comparable entre le kilomètre de souterrain et par exemple les 10 km de A86 en tunnel à l'Ouest. Ces différences ont dû échapper au directeur du service interdépartemental de la sécurité et de l'exploitation de la route, un département du ministère de l'Équipement qui indique que "les accidents du tunnel du Fréjus et du Mont-blanc ont mis en avant tous les dangers des souterrains. On aurait intérêt à réfléchir à autre chose..."\*

En fonction des nombreux et récents accidents d'avions, de la route, de trains etc. soyons certains que ce monsieur ne bouge plus de son bureau pour réfléchir à la dangerosité de l'utilisation de la bande d'arrêts d'urgence que ses services viennent de transformer en voie de circulation !

Une maintenance et des mesures de sécurité conceptuelles telles que niches de sécurité équipées d'extincteurs et de téléphones reliées au poste de contrôle, refuges étanches et pressurisés situés au droit des niches, escaliers de secours doivent réduire sinon supprimer ce risque.

Si la démagogie et la peur l'emportent, quid d'Eurostar, du métro, des tunnels du TGV, etc... etc... et des ponts ou viaducs qui parfois s'effondrent !\*\*

\*le *Parisien* du 5 septembre 2005

\*\*des centaines de morts en Inde (novembre 2005) lors de l'effondrement d'un pont au passage d'un train

## **II-C : conclusion**

### II-C-1 : Pour A4

Les dires des représentants des services de l'État, des élus de la Nation, de la Région, du Département, des Communes riveraines, des acteurs économiques et sociaux prônent unanimentement qu'"un bel environnement, c'est un droit"\*

**APRES 28 ANS, IL SERAIT TEMPS QUE LEURS ACTIONS ET LEURS FINANCEMENTS CORROBORENT LEURS DIRES NOTAMMENT PAR LA MISE EN OEUVRE D'ECRANS PHONIQUES EFFICACES ET DE SYSTEMES D'EPURATION RESPECTANT LA LOI.**

### II-C-2 Pour A86

Depuis 1998, un projet de passage en souterrain a été déclaré d'utilité publique.

Après sept ans de tergiversations, alors que A86 sera entièrement bouclée en souterrain à l'Ouest en 2009, il serait temps que les actions à l'Est des responsables soient enfin "utiles au public", en finançant et en réalisant ce projet.

\*M. Huchon président du Conseil Régional d'Île-de-France (voir chapitre IV)





## Recueil d'Avril 1978 "l'ASEP et les autoroutes A4 -A86 à Joinville-le pont"

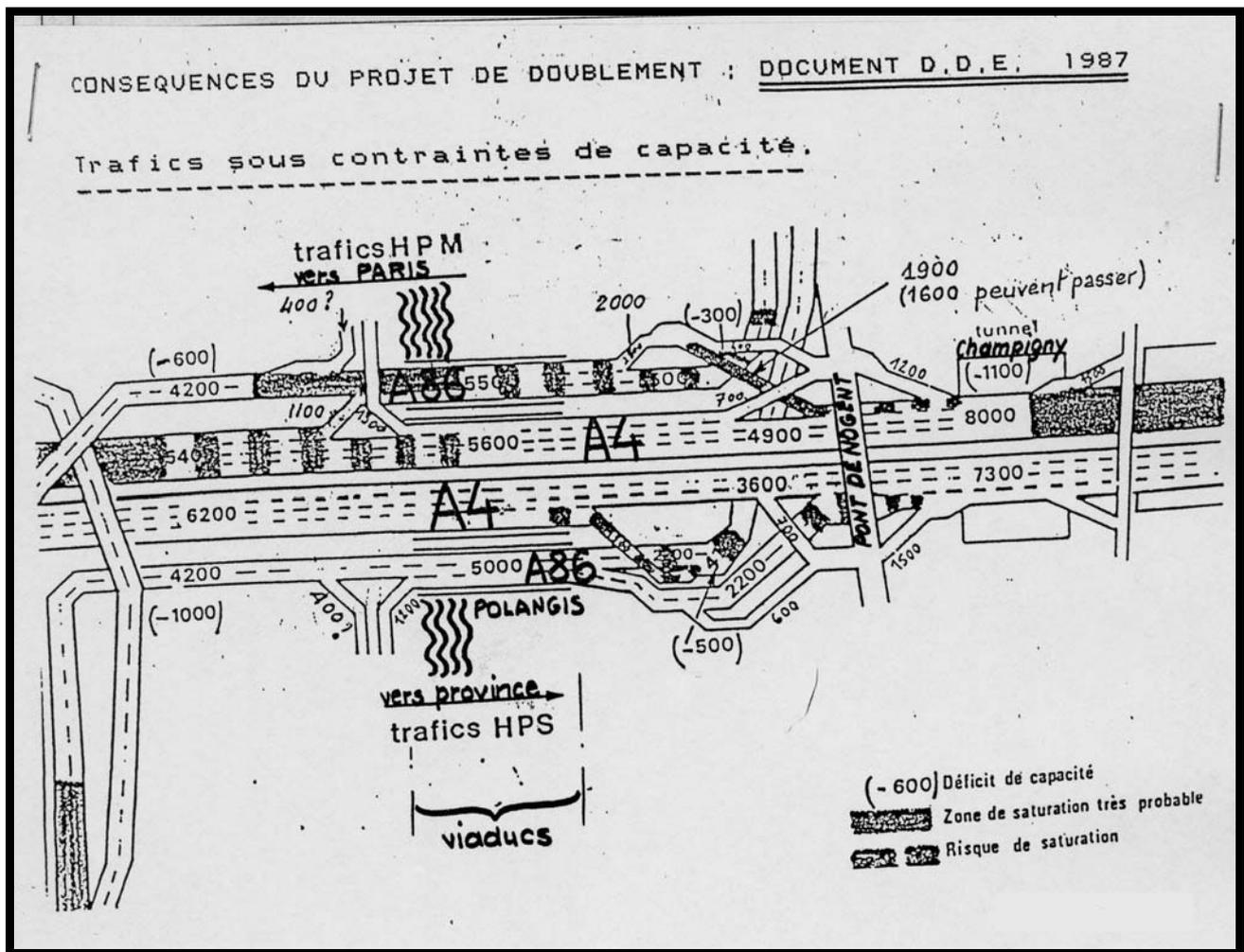
Suite à la mise en service de A4, l'ASEP créée en décembre 1975, édite son premier recueil. Après avoir commandé les mesures et études nécessaires, nous rappelions que "la vie locale ne doit pas systématiquement s'effacer devant l'imprévision administrative ou un intérêt général mal défini et mal étudié".

La mode des "trons communs"(complètement abandonnée depuis) est pour l'ASEP le type même de l'imprévision des services de l'Equipement, d'où les conséquences catastrophiques que nous subissons quotidiennement depuis des années.

## Recueil d'Octobre 1987 "l'ASEP et l'autoroute A86 à Joinville-le pont"

L'ASEP s'opposait au dédoublement de A4 par A86 en aérien qui sur 5 km créerait 8 ponts viaducs et 3 échangeurs, détruisant à jamais les bords de Marne et la vie de leurs habitants.

La reproduction ci-dessous des prévisions de la DDE tenant compte des données de circulation en 1987 et faisant apparaître la nécessité de 7 voies globalement de circulation, rend d'un simple coup d'œil, obsolète et inutile la récente proposition du maire de Nogent-sur-Marne d'un "mini- viaduc" supplémentaire ramenant à 5 voies A4 plus A86 (voir chapitre IV).



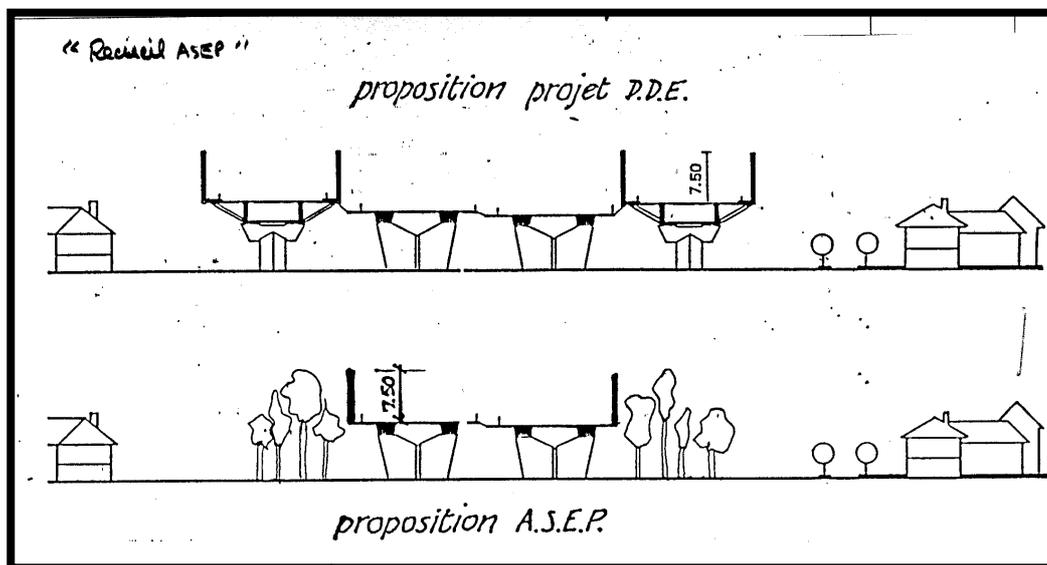
Pour A4, nos demandes :

- de la mise en œuvre de protections phoniques par écrans absorbants de 7,50 m de hauteur,
- de la réalisation de collecteurs et de stations d'épuration pour les eaux pluviales résiduelles de ses chaussées,
- de la limitation de l'éclairage aux voies elles-mêmes,
- de l'aménagement des terrains d'emprise conformément aux vœux des Joinvillais,
- de la mise en oeuvre de zones plantées masquant le "mur" autoroutier,

Pour A86, nos demandes d'un tracé indépendant de celui de A4, reliant directement pour les véhicules légers, les sorties de la sous-fluviale de Nogent au carrefour Pompadour (\*).

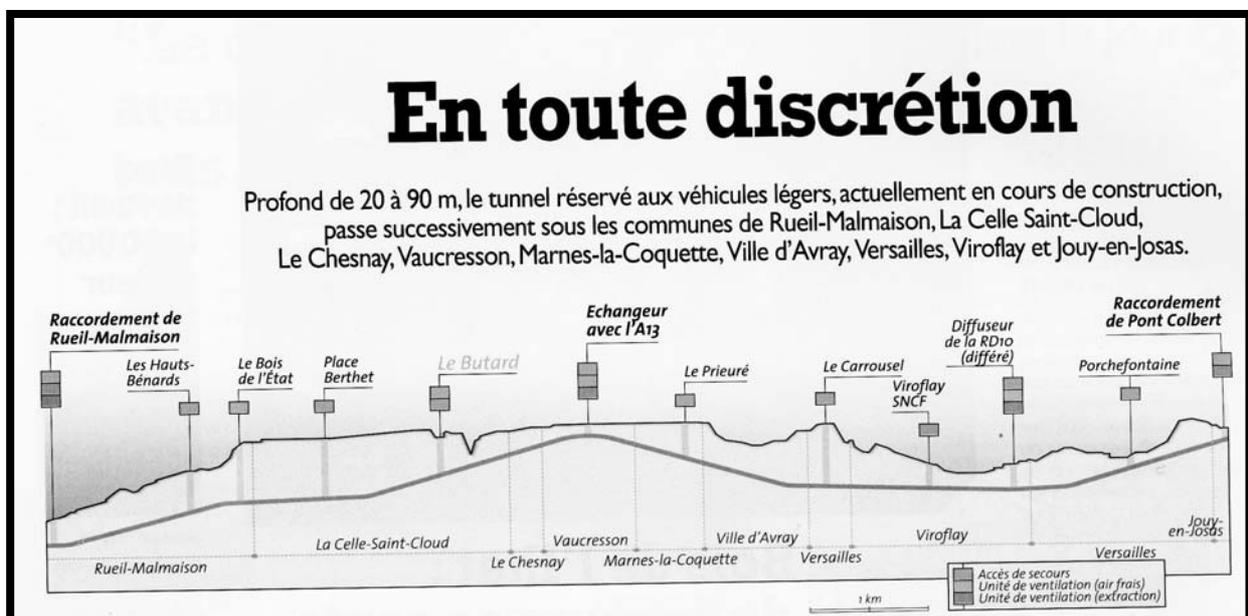
Notre opposition au projet de deux viaducs à 3 voies pour A86, soutenue par plus de 6000 signatures campinoises, joinvillaises et nogentaises et par les élus des communes riveraines.....

reçoivent comme réponse, , le 28 juin 1989... une DUP signée du premier ministre M. Rocard entérinant intégralement le projet du ministère de l'Equipement et ne tenant aucun compte des souhaits des populations.



(\*) Aujourd'hui ce qui n'était pas réalisable à l'Est, s'exécute en 10 fois plus grand à l'Ouest..... en toute discrétion.

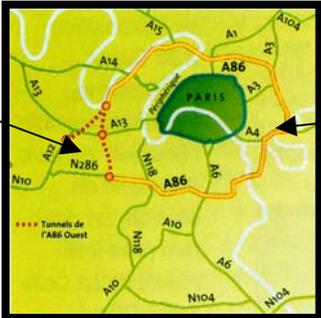
Extraits de l'article « le lien A86 » COFIROUTE Avril 2004



L'A86 Ouest est le dernier maillon en souterrain de l'A86, superpériphérique de l'Ile-de-France. Ses deux tunnels permettent de préserver l'environnement exceptionnel de l'Ouest parisien. La mise en service de la première section Rueil-Malmaison-A13 (4,5 km) du tunnel réservé aux véhicules légers est prévue fin 2007. La seconde section Pont Colbert-A13 (5,5 km) ouvrira deux ans plus tard.

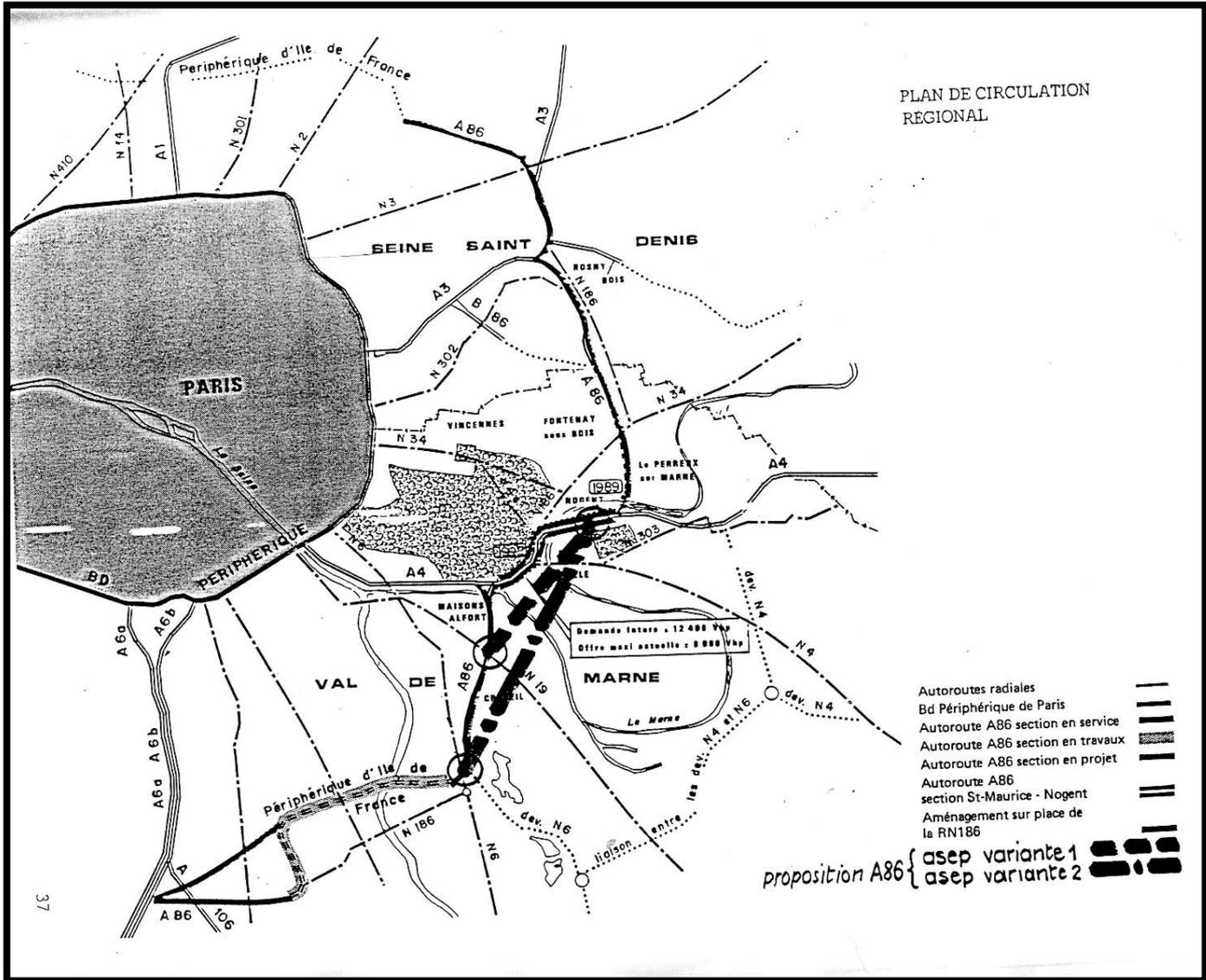
Pourquoi l'un des grands ouvrages routiers souterrains actuellement construits en Europe est-il également le plus discret ? Tout simplement parce que 90% de son tracé est en sous-sol. L'A86 Ouest épargne donc au paysage et aux riverains les impacts classiques d'une infrastructure similaire réalisée en surface. De ce fait, l'ouvrage contribue à l'amélioration de la circulation dans un environnement préservé.

Ouest  
10 km



Est  
1,1 km

Voici ce que l'ASEP souhaitait

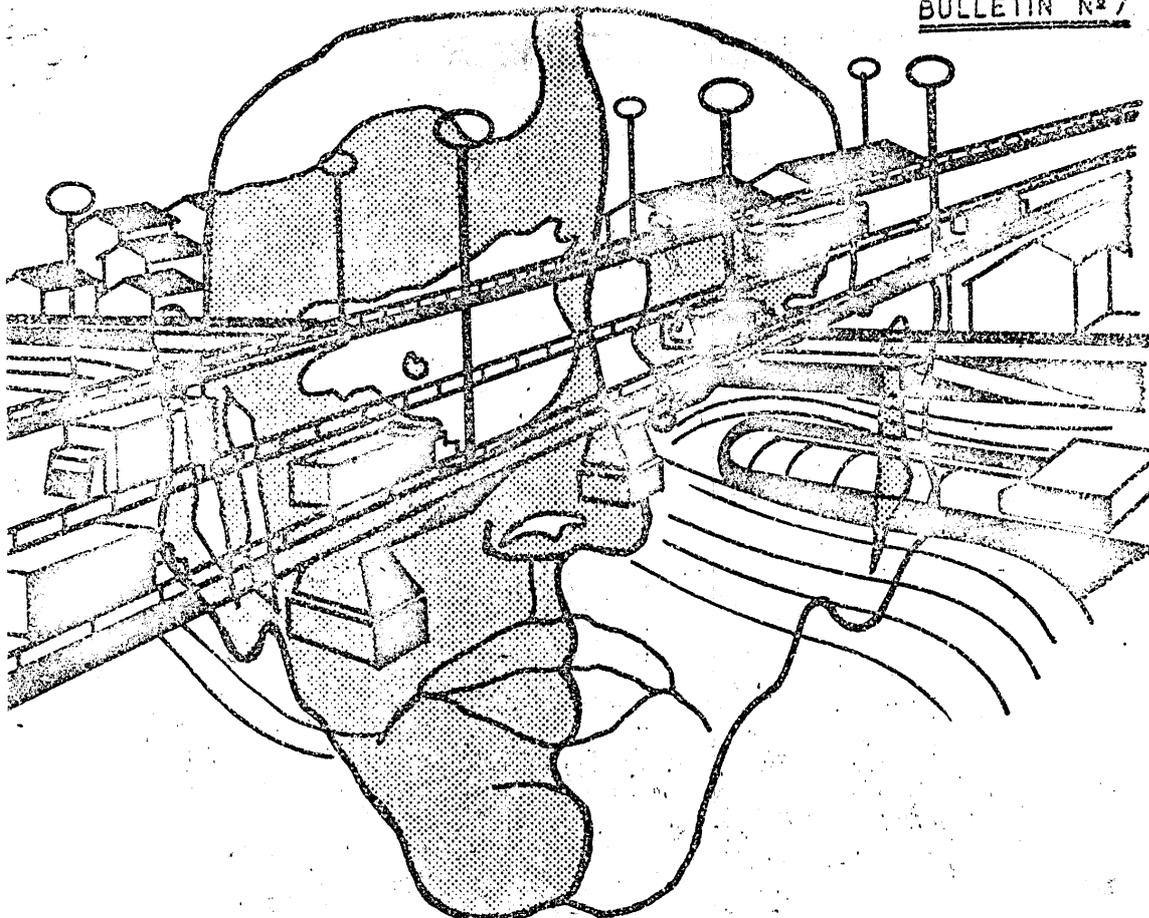


**Mai 1997.** L'ASEP rédige pour le compte du comité de défense et de l'ASA (association des riverains de la rivière de Polangis), un recueil d'observations et réserves sur le projet en dédoublement de A4 par A86 en souterrain proposé à l'enquête publique.

Réclamant notamment, la mise en oeuvre immédiate de protections efficaces contre les nuisances de l'A4, une sauvegarde de la rivière de Polangis, etc.... le comité voit ses demandes complémentaires passées à la trappe et reçoit comme réponse le 20 novembre 1998 une DUP signée du premier ministre M. Jospin entérinant intégralement le nouveau projet du ministère de l'Équipement.... en souterrain pour A86.

Note ASEP : les commissaires enquêteurs étant nommés par l'État, leur attachement aux projets de l'Équipement soumis à enquêtes publiques semble bien souvent indéfectible.

BULLETIN N° 7



## POLANGIS

### DE L'A4 A L'ASILE

LE DESSUS DE L'AUTOROUTE .....

Le P.O.S. transmis intégralement modifié, suivant les demandes de l'A.S.E.P., N'EST DEJA PAS RESPECTÉ en ce qui concerne la protection contre les nuisances. Pour sensibiliser les pouvoirs publics, et démontrer cette vérité prouvée à l'appui, l'A.S.E.P. par deux fois, a fait exécuter à l'aide de vos cotisations, des relevés de niveau de bruits, par un bureau de contrôle hautement qualifié et agréé. Une trentaine d'adhérents et son bureau y ont participé jours et nuits durant 59 Heures consécutives.

Les résultats sont probants :

- les 15, 16, 17 et 18 Novembre 1976, avant l'ouverture de A4 on relevait en moyenne, en bordure habitée de celle-ci, de 44 à 59 dBa (unité de mesure du bruit), d'où un classement officiel en Zone III, c'est à dire un niveau de bruit très modéré à modéré, voire normal, correspondant à une ZONE DE RESIDENCE NE NECESSITANT AUCUNE PROTECTION.

Octobre 1977

- les 24, 25, 27 et 28 Juin 1977, après l'ouverture de A4, on obtenait de 63 à 70 dBa, aux mêmes lieux, avec pointe de 86 dBa le Vendredi 24 Juin à 18 H, correspondant à un classement intermittent en Zone I soit ZONE NON HABITABLE DE MANIERE PERMANENTE.

Que sera donc notre cadre de vie quand le trafic se sera développé et que le flot de A86 grossira celui existant sur les 8 voies de A4 ?  
LE NORD DE POLANGIS SERA INVIVABLE, ET ALORS, TOUT POL-ANGIS AVEC.

C'est pourquoi :

- l'A.S.E.P. lutte pour que le règlement d'Urbanisme de notre Commune soit respecté (voir son recueil de Juillet 1976 page III/9 et la publication du P.O.S. page 85)

"les règles d'implantations particulières seront déterminées de façon que le niveau de bruit en façade du bâtiment le plus exposé n'excède pas 60 dBa".

- l'A.S.E.P. exige que notre quartier soit protégé à la source, efficacement contre ces nuisances qui détraquent votre SANTE, votre EQUILIBRE et menacent votre PATRIMOINE, par la construction d'un véritable écran anti-bruit.

... ET SES DESSOUS

Deux ans de travail de l'A.S.E.P. pour l'aménagement des terrains d'emprise de l'autoroute (propriétés de l'Etat) aboutissent à une première victoire : LA CONSTRUCTION DU PARKING DANS LA PARTIE EST DE CES TERRAINS.

Transmise par le député de notre circonscription Monsieur P.BILLOTTE la réponse obtenue le 24 Septembre 1977 du ministère responsable est enfin positive :

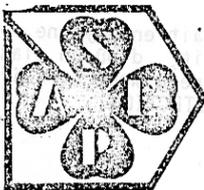
"Vous avez bien voulu me faire savoir que l'Association pour la sauvegarde de l'Environnement de Polangis a attiré votre attention sur les dommages subis par les riverains de l'autoroute de l'Est (A4) du fait que l'aménagement des emprises de cette autoroute à JOINVILLE-LE-PONT, entre le Boulevard de Polangis et la limite de la Commune de CHAMPIGNY-SUR-MARNE n'a pas encore été réalisé. Cette Association demande que la construction du parking souhaité par les habitants du Boulevard de Polangis ne soit plus différée.

J'ai le plaisir de vous faire connaître que la consultation des entreprises en vue de l'aménagement d'emplacements de stationnement sous le viaduc de l'autoroute A4 est en cours et que les travaux doivent pouvoir débiter dans le courant du mois d'Octobre prochain.

Le Ministre de l'Equipement et de l'Aménagement  
du Territoire

J.P. FOURCADE. "

Liée à la création de la zone piétonne, pour laquelle ont été obtenus les accords des pouvoirs publics, l'A.S.E.P. démontre une fois de plus qu'elle est INDISPENSABLE et TOUJOURS PRESENTE pour que votre ENVIRONNEMENT reste DECENT, en liant le progrès au respect du droit de vivre.



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

DEFENDEZ VOTRE CADRE DE VIE ET VOS INTERETS EN ADHERANT

OU RENOUELANT VOTRE ADHESION A L'A.S.E.P.

OCTOBRE 1977

Depuis 1977, date de la mise en service de A4, l'ASEP à travers ses recueils, ses bulletins d'information et ses assemblées générales assure un suivi de tous les problèmes créés par une autoroute puis un tronçon commun mal conçu et propose des solutions concrètes pour réduire ces nuisances..

N.B. Voir chapitre VII

Chapitre IV : Récents dires des élus... et autres



1 - sur le dispositif d'utilisation de la bande d'arrêts d'urgence dit "anti-bouchons"

## Autoroutes A4 /A86

# Le dispositif anti-bouchons

**Joinville-le-Pont Magazine** : Un nouveau dispositif est mis en place pour tenter de diminuer les fameux bouchons sur le tronçon A4/A86. Pouvez-vous dresser un 1<sup>er</sup> bilan de ce dispositif ?

**Georges Nérin** : Il est trop tôt pour faire un bilan. Il faut attendre quelques mois pour en mesurer les avantages sur l'amélioration de la circulation et les inconvénients en cas de panne ou d'accident. Il est également trop tôt pour mesurer les conséquences sur la voirie locale. Les gens ne connaissent pas encore ce dispositif et n'ont pas le recul nécessaire pour l'utiliser de façon optimale. A ce jour, la Ville est toujours aussi embouteillée.

**JLPM** : Que pensez-vous de ce dispositif ?

**GN** : L'idée est intéressante et innovante. Mais s'il suffisait d'ouvrir une bande d'arrêt

d'urgence pour supprimer les bouchons, pourquoi ne pas l'avoir fait avant ? En fait, aujourd'hui, il manque trois voies de chaque côté. Comment une seule voie peut-elle les remplacer ? C'est notoirement insuffisant.

**JLPM** : Il est annoncé comme provisoire. Y croyez-vous ?

**GN** : Ce dispositif ne règlera pas le problème du tronc commun qui nécessitera de revenir au projet de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Celui-ci consiste en un dédoublement des voies par un tunnel souterrain pour l'A86. Il a été déclaré d'utilité publique en 1998 et c'est la seule solution à laquelle arrivaient les services de l'Etat, la DDE (Direction Départementale de l'Equipement) et la Région Ile-de-France. Le tunnel est la solution retenue entre Rueil et Versailles. Pourquoi ce qui est possible à l'Ouest ne l'est plus à l'Est ?

**Note ASEP** : Quelle illusion de croire qu'une voie supplémentaire pourra suppléer au déficit de capacité indiqué dès 1987 par le ministère de l'Equipement égale au minimum à celle de 2 voies !

## 2 - le projet inclus dans la déclaration d'utilité publique (DUP) de 1998

**JLPM :** Où en est ce projet ? Pourquoi ne se réalise-t-il pas ?

**GN :** Parce que l'Etat n'a pas dégagé le financement nécessaire.

**JLPM :** L'annonce, le 1<sup>er</sup> septembre dernier par le Premier ministre Dominique de Villepin de verser 4 milliards d'euros pour les infrastructures de transport dont la liaison A4 /A86 est donc une bonne nouvelle ?

**GN :** C'est en effet un nouvel élément et une bonne nouvelle. Mais ce n'est pas la première fois qu'un responsable politique prend cet engagement. Il faut espérer que le Ministère des Finances mettra en application la déclaration du Premier ministre. Pour le projet de DUP, 2008 est la date limite. C'est très court ! Personnellement, cela fait 30 ans que je travaille sur ce dossier avec les riverains, les associations de défense, la DDE, le Département, la Région, le Ministère de l'Équipement, etc. Il faut rester très vigilant car ce dossier est extrêmement important pour Joinville-le-Pont, pour les bords de Marne et le quartier de Polangis.

## 3 - les pollutions de A4-A86

**JLPM :** Pouvez-vous dresser un bilan des conséquences du passage de l'autoroute au dessus de Joinville-le-Pont ?

**GN :** Les conséquences sont considérables et très graves. Les nuisances sont nombreuses. Tout d'abord, il a fallu abattre plus de 200 pavillons en bord de Marne. De plus, le tronçon A4-A86 n'est toujours pas assaini. Quand il pleut, les eaux de ruissellement polluées s'écoulent directement dans la Marne. L'Etat est donc le plus gros pollueur de Joinville-le-Pont et pratiquement le seul à ne pas respecter **la loi sur l'eau. Le bruit ensuite.** La plupart des ouvrages autoroutiers sont équipés d'écrans antibruit sauf la traversée de notre commune. Les relevés en façade grimpent à 87 décibels pour une réglementation limitée à 60 décibels. **L'Etat est donc le plus gros pollueur sonore. La pollution atmosphérique enfin.** Une étude britannique (publiée dans la revue médicale *Journal of Epidemiology and Community Health* en août 2005) démontre que les cancers de l'enfant sont fortement liés à la pollution de l'air par les gaz d'échappement de véhicules. **Là aussi, l'Etat est le plus gros pollueur de Joinville.** L'Etat parle beaucoup d'environnement mais ne fait rien à Joinville-le-Pont.

**Note ASEP :** Comme nous le préciserons plus après, le seul engagement pris est celui de l'étude (une de plus) du coût de financement en mode P.P.P. (Partenariat Privé Public). Il ne suffit pas pendant 30 ans, ni ne suffira pas d'être seulement vigilant il faudra surtout être combatif et constructif pour imposer la sauvegarde des bords de Marne et de leurs habitants

**Note ASEP :** Depuis près de 30 ans, la vigilance n'a servi à rien contre ces nuisances. L'ASEP a démontré en temps et en heure que l'écran de 2 m 40 en verre réfléchissant était amplificateur du bruit des camions... ce que la DDE mettra 10 ans à reconnaître. Pourtant comme nous le démontrons (voir chapitre II), les nuisances sonores peuvent, dès aujourd'hui, être largement diminuées et la pollution de la Marne éradiquée.

## 4 - et le comité de défense ?

**JLPM :** Le comité de défense des riverains du tronc commun (présidé par le Maire Pierre Aubry, et dont vous êtes vice-président) envisage-t-il des actions ?

**GN :** Oui. On se bat tous les jours, au Conseil municipal, au Conseil général, avec l'ACTEP (l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien). Des plaintes et des assignations ont été et seront à nouveau déposées. Une reprise de ces actions est envisagée prochainement. Il faut se mobiliser et démontrer notre capacité à continuer la lutte.

**Note ASEP :** Non, le comité ne se bat plus depuis plusieurs années. Ménageant relations avec les partis, brossant le poil aux autorités : préfet, sous-préfet, DDE, etc. certains des hommes politiques du comité freinent ses actions. Sans suite, les relances de l'ASEP (créatrice à l'origine avec le maire de Joinville de ce comité), sans suite les rares propositions d'actions du comité ! Alors Non Monsieur Nérin, on ne se bat pas tous les jours au comité pour sauvegarder les bords de Marne et leurs habitants.

## **OCTOBRE 2005 : Val-de-Marne objectif 2020**

Préparation du débat sur le Schéma Départemental d'Aménagement du Val-de-Marne des 15 prochaines années. Éditorial de M. C.Favier président du Conseil Général.

*Le précédent schéma directeur de la région Ile-de-France, élaboré sans concertation en 1994 par l'État n'a pas empêché que les déséquilibres territoriaux s'accroissent au profit de l'Ouest parisien...*

*Nombre de réalisations d'infrastructures pourtant indispensables n'ont pas été mises en chantier....*

*Je propose que le schéma départemental d'aménagement s'appuie sur les valeurs...*

*De respect de l'environnement.*

*...*

*De démocratie participative.*

*...*

*Et se traduise par des améliorations significatives et concrètes des conditions de vie des habitants.*

*...*

*Et contribue à concilier progrès économique, social, environnemental et développement durable.*

**Note ASEP :** Ces valeurs, prises dans le contexte plus général de l'éditorial, ne peuvent que nous confirmer l'urgence, pour réussir un Val-de-Marne viable en 2020 de :

- la réalisation des ouvrages nécessaires à la suppression des nuisances de A4 pour un vrai respect de l'environnement,
- la mise en oeuvre du dédoublement de A4 et A86, conformément au projet légalisé en 1998 par une DUP, soutenue par 18000 val-de-marnais, preuve d'une vraie démocratie participative.

### **6 octobre 2005 : lettre de M. P. Aubry maire de Joinville-le Pont au Préfet du Val-de-Marne**

Vous savez, Monsieur le Préfet, que le tronçon commun A4/A86, plus gros bouchon autoroutier d'Europe avec 280 000 véhicules/jour, traverse la commune en viaduc. Il pénalise grandement la qualité de vie des Joinvillais :

- Il s'agit tout d'abord de la pollution de l'air : de nombreuses études épidémiologiques tendent à prouver que les risques de cancer sont nettement plus élevés aux abords des grandes infrastructures routières.
- Il y a ensuite les nuisances sonores accentuées par les panneaux de verre placés de part et d'autre du tablier qui amplifient la réverbération des ondes sonores plutôt que de les atténuer.
- L'Etat n'ayant pas réalisé l'assainissement de l'autoroute, toutes les eaux de ruissellement se déversent directement dans la Marne créant ainsi une pollution importante de la rivière.
- Enfin, le report de trafic « rouler malin » sur les voiries locales représente une dégradation certaine de l'ambiance urbaine et des nuisances quotidiennes pour les Joinvillais.

**Note ASEP :** Tous ces problèmes de pollution peuvent être immédiatement résolus sans attendre le démarrage du dédoublement de A4 par A86 et ce contrairement à certaines affirmations (voir compte-rendu du 28 septembre 2005 du conseil municipal de Joinville)

Parution au journal officiel du décret n° 2005 - 1082 du 31 août 2005 ouvrant la procédure de révision du schéma directeur de la région Ile-de-France (S.D.R.I.F.)

**13 septembre 2005 ( dans le cadre de la révision du S.D.R.I.F.)**

Lettre de M. de Villepin, premier ministre à M. Landrieu préfet de la région Île-de-France

*Monsieur le préfet,*

...

*Sur les grandes questions que devra aborder cette révision, je tiens à vous indiquer les priorités du Gouvernement : la qualité de vie des habitants de l'Ile de France, le développement économique de la région capitale, l'équilibre entre les compétences des différents niveaux de collectivité.*

...

*En troisième lieu, tant en termes de qualité de vie que de potentiel économique, la plus grande attention devra être donnée à la question des transports et à l'amélioration des réseaux tant ferroviaires que routiers. Une planification ambitieuse de ces infrastructures, adaptée au plus près des besoins réels de la population et du développement économique de la région, devra structurer la révision ...*

**Note ASEP** : priorité à notre qualité de vie et la plus grande attention donnée à l'amélioration des réseaux routiers... devraient supprimer nuisances et bouchons de A4 - A86.

**13 septembre 2005**

**MANDAT CONFIE AU PREFET DE LA REGION ILE-DE-France, PREFET DE PARIS, POUR LA PREPARATION DE LA REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE**

.....

*Au regard de l'importance que revêt un document d'aménagement à long terme tel que le SDRIF pour l'avenir de l'Ile-de-France, l'État fixe deux enjeux majeurs :*

- *la priorité donnée à l'amélioration du cadre de vie des 11 millions d'habitants de la première région économique d'Europe nécessite le développement de l'offre foncière afin de répondre aux besoins en logement des Franciliens actuels et futurs. Elle nécessite également de préserver un environnement naturel de qualité, d'assurer l'accessibilité de la capitale à l'ensemble des Franciliens, de soutenir le rééquilibrage de la région à l'Est*

...

*Afin que ces objectifs ambitieux puissent être effectifs et parce qu'il n'est pas de développement sans capacité de déplacement, le schéma global des transports en Ile-de-France devra être redéfini tant pour les transports collectifs que pour les routes.*

.....

**III - les transports doivent être renforcés car ils sont la colonne vertébrale de la région.**

*Le système de transport est vital pour l'agglomération parisienne. Il joue un rôle primordial tant dans le positionnement international de l'Ile-de-France que dans l'efficacité du système d'échanges national ou dans la recherche d'une meilleure qualité de vie des Franciliens. Il constitue enfin un outil essentiel d'aménagement du territoire régional.*

*40 ans après son élaboration, le schéma régional des infrastructures de transports (SRIT) doit être redéfini pour tenir compte d'une part du développement de la région, d'autre part des évolutions touchant les modes de vie de ses habitants. L'État veillera à ce que le nouveau SDRIF ouvre la voie aux infrastructures nécessaires, ferrées, fluviales et routières, en adéquation avec le bâti existant et avec les projets d'aménagement. Les difficultés rencontrées ces dernières années pour réunir le financement de très grands projets pourtant déjà inscrits au SDRIF et fortement attendus comme par exemple celui du tronçon commun A4/A86, impose que l'État conduise, avec le conseil régional, une réflexion globale sur la modernisation des modes de financement des grandes infrastructures de transport.*

**Note ASEP :** Souhaitant que l'incapacité à résoudre « les difficultés rencontrées ces dernières années pour réunir le financement de très grands projets... fortement attendus comme par exemple celui du tronç commun A4 /A86... » cesse rapidement, l'ASEP ne peut que partager les vœux et objectifs environnementaux et autres de M. De Villepin.

Sans calendrier pour les exaucer, faudra t-il encore attendre longtemps la mise en oeuvre d'une DUP de 1998 ?

.....

*Par ailleurs, il prendra en compte les évolutions futures du réseau routier structurant, la cohérence et efficacité de ce dernier nécessitant à la fois la réalisation de nouvelles infrastructures et le développement d'un système performant de gestion du réseau existant. À ce titre, les réservations pour les projets suivants devront être prévues : le bouclage de la francilienne à l'Ouest, le tronç commun A4 /A86, ....., l'amélioration de la liaison vers l'Est parisien et Marne-la-Vallée en cohérence avec le développement d'un réseau structurant local de la ville nouvelle.*

**Note ASEP :** Que peut signifier « les réservations pour... le tronç commun A4 /A86 » ?

S'il s'agit de terrains, il y a belle lurette que les emprises ont été « libérées » par la destruction de 220 pavillons et le départ, sous la pression des futurs travaux -qui n'ont toujours pas démarré-, de dizaines d'autres Joinvillais.

### **Septembre 2005**

**7 septembre 2005. Lettre de M. Favier Président du Conseil Général du Val-de-Marne à M. de Villepin Premier Ministre**

*Monsieur le Premier Ministre,*

*Le département du Val-de-Marne connaît journellement sur le tronç commun des autoroutes A4 et A86 des encombrements réputés parmi les plus importants de France. Outre son effet négatif sur les possibilités de transit entre différents secteurs de l'agglomération parisienne, cette situation porte gravement atteinte au bon fonctionnement du département dont elle aggrave le cloisonnement.*

*Aussi, est-ce avec le plus grand intérêt que j'ai pris connaissance de votre récente déclaration relative à la réalisation de grands travaux, au rang desquels figurait le traitement de ce point noir de circulation.*

*En effet, la création de la voie auxiliaire qui vient d'être mise en service ne saurait durablement faire face à la croissance du trafic sur cet axe. C'est pourquoi, je partage avec vous la conviction que le doublement de l'infrastructure actuelle est le seul de nature à constituer une solution à la fois efficace et durable.*

*L'engagement de l'État dans cette direction ne manquera pas de ranimer chez nos concitoyens une espérance trop longtemps déçue. C'est pourquoi, je souhaite vivement qu'elle puisse se traduire par une concrétisation rapide.*

*En tout état de cause, je souhaite pouvoir disposer rapidement du projet de l'État et je vous donne l'assurance que le Département fera tout ce qui est en son pouvoir pour faciliter et hâter la recherche d'une solution.*

*Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de mon profond respect.*

**Note ASEP :** Faut-il rappeler que le "projet de l'État" objet de la DUP de 1998 signée par le Premier Ministre M. Jospin et prorogée en 2003 par M. Raffarin Premier Ministre est légalement un passage en souterrain (en tranchée couverte) pour lequel le Conseil Général a recueilli plus de 18 000 signatures d'approbation.

Alors que signifie " je souhaite pouvoir disposer rapidement du projet de l'État ..... et faciliter et hâter la recherche d'une solution "

S'agit-il du financement ?

A suivre.....



## Élections législatives du 25 septembre et 2 octobre 2005

Note ASEP : si certains candidats n'affichent dans leurs "professions de foi" aucun élément permettant de connaître leur position sur la suppression des nuisances du tronç commun A4 -- A86 et sur le dédoublement de A4 par A86 en souterrain, d'autres sont plus explicites (par ordre alphabétique)

L'Écologie les verts : candidate Mme A. Lahmer et suppléant M. R. Dethier :

*arrêt des constructions ou élargissement d'autoroutes, "pompes" à voitures et camions.*

Parti socialiste et parti radical de gauche : candidate Mme N. Bogossian et suppléant M. B. Willot

***Autoroute : non au passage en viaduc***

*Le tronçon commun à l'autoroute de l'Est et à la rocade A86 a bien mérité son titre de plus grand bouchon d'Europe. La direction de l'équipement ouvre en septembre une cinquième file de circulation en période de pointe en supprimant la bande arrêt d'urgence. Il s'agit là d'une solution provisoire qui n'est pas sans risque pour la sécurité des personnes. Jacques Martin, maire UMP de Nogent et Patrick Beaudoin, député maire UMP de Saint-Mandé ont proposé de revenir à la construction d'un viaduc. Les bords de Marne ont déjà été défigurés par la construction de l'autoroute A4. Aussi, avec les riverains, nous nous opposons à toute nouvelle agression contre notre cadre de vie.*

UDF - non inscrits : candidate Mlle S. De Compreignac et suppléant M. Y. Dellmann

***Environnement : concrétiser le projet de dédoublement de l'A4/A86 pour désengorger nos villes et réduire la pollution***

UMP : candidate Mme M.A. Monchamp et suppléant M. O. Dosne

***Nous devons protéger notre cadre de vie. Le désengorgement de nos axes de circulation est indispensable. Il faut faire aboutir le dédoublement de l'A4 -- A86, par un passage sous-fluvial. Par mon action constante depuis que vous m'avez élue, j'ai obtenu que la question du financement puisse être résolue par un partenariat public-privé. Le gouvernement vient de s'engager : il faut mettre en oeuvre les dernières étapes. Je suis totalement opposée au projet de viaduc qui imposerait à notre territoire de nouvelles contraintes. Il faut régler les questions de sécurité, de nuisances sonores et de pollution de la Marne notamment, liées à l'ouverture au trafic de la bande d'arrêt d'urgence, sur l'A4.***

Note ASEP : Au moins personne n'est contre la suppression des nuisances du tronç commun !

**Séance publique du conseil municipal de Joinville-le-Pont**

Question de M. Willot Conseiller Municipal (PS) et réponse de M. Nérin (maire-adjoint) et de M. P. Aubry (maire).

Extrait du compte-rendu.

**L'ACTEP et l'autoroute A86 :** Patrick BEAUDOIN, le Député-Maire (UMP) de Saint Mandé, président de l'ACTEP (Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien) a déclaré dans le journal Le Parisien (5/09) à propos du projet d'investissement dans les infrastructures autoroutières, annoncé par le Premier Ministre le 1<sup>er</sup> septembre : « regardez le viaduc de Millau ! Il y a peut-être des enseignements à tirer ». Cette prise de position en faveur d'un retour au projet de viaduc engage-t-elle l'ACTEP dans son ensemble ? Quelle a été la position prise par les représentants de Joinville au sein de l'ACTEP sur ce projet ? Le Comité de Défense des Riverains ne devrait-il pas être saisi de la situation après la création de la cinquième voie et les annonces du Gouvernement ?

**Monsieur NERIN :** « Dès le 27 juin, après une réunion au cours de laquelle a été évoqué ce sujet, j'ai proposé à Monsieur le Maire d'adresser un courrier à Patrick BEAUDOIN, Président de l'ACTEP (courrier dont une copie vous est transmise) lui indiquant que la Commune de Joinville-le-Pont et le Comité de Défense continueront à soutenir la solution sous fluviale qui est aujourd'hui la seule solution crédible.

Ce n'est pas le moment de revenir au tunnel\* Il y a un projet et une D.U.P.

L'autoroute aujourd'hui n'est pas assainie, il n'existe pas de possibilité d'installer des écrans anti bruit. Par ailleurs, une étude épidémiologique réalisée en Angleterre a mis en évidence les risques liés à la proximité des autoroutes pour les jeunes enfants.

C'est Joinville qui est la principale concernée par les nuisances liées à l'autoroute et nous allons, avec le Comité, faire un nouveau recours contre l'Etat, mais cette fois basé sur les nuisances environnementales et non plus sur la non réalisation des travaux consécutivement à la DUP (nous avons en effet été déboutés pour le motif suivant : DUP ne vaut pas réalisation).

Nous réunirons le Comité de Défense en novembre prochain ».

**Note ASEP :** Nous réclamons depuis deux ans des réunions de travail et des actions au comité pour obtenir la protection contre les nuisances et le rejet définitif de l'élargissement en viaduc.

Cela bougerait-il ?

Notons d'autre part que M. Nérin commet une erreur en affirmant aujourd'hui qu'"il n'existe pas de possibilité d'installer des écrans anti-bruit" (voir chapitre II)

\* Lapsus linguae ou lapsus calami : il s'agit de viaduc et non pas de tunnel évidemment !



## La 5<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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.

**Note ASEP :** Peu d'originalité à reconnaître que l'utilisation d'une bande d'arrêts d'urgence n'est pas une solution définitive... mais quelle adresse de tresser des fleurs à « l'excellent travail effectué par les services de l'Equipement », à « l'impulsion du préfet » et à l'enthousiasme de la presse \* pour énumérer ensuite quelques-uns des problèmes supplémentaires créés par cette solution à 19 millions d'euros :

- un peu d'oxygène mais au prix de certaines prises de risques...
- cinq voies moins larges créent des difficultés de circulation...
- difficultés pour les véhicules de secours...
- difficultés pour les motos...
- mauvaise habitude d'utilisation des bandes arrêts d'urgence (BAU)...
- etc.

\* Note ASEP : la presse n'est pas aussi enthousiaste que l'annonce Monsieur Martin.

Pour *Le Parisien Val-de-Marne matin* du 26 octobre 2005 dans son article intitulé l'événement :  
« A4 -- A86 : la cinquième voie ne fait pas que des heureux...  
... Le problème a été déplacé...  
... Ils gagnent : ceux qui venant de la banlieue nord ou de province s'arrêtent à proximité de Nogent le matin et ceux qui le soir rentrent chez eux jusqu'à Nogent...  
... Ils perdent : les autres...  
... Plus d'usagers sur l'autoroute »

Pour *Auto Plus* du 1 Novembre 2005 « Autoroute anti bouchons : bilan mitigé.  
Transformer la bande d'urgence en voie de circulation pour résorber les bouchons... Génial sur le papier, mais en pratique ? Testée fin août sur l'axe le plus embouteillé de France (tronçon commun A4 - A86 dans l'Est parisien) cette idée s'avère décevante. En amont du point noir, la circulation se fluidifie effectivement... Mais elle empire ensuite ! Au final, le gain de temps est minime. »

## 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<sup>ème</sup> 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 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.

### Note ASEP :

1) Nous y voilà !

M. Martin, membre du comité de défense des riverains du tronçon commun A4 - A86 a toujours soutenu et défendu la solution retenue par la DUP en vigueur : **2 fois 3 voies en souterrain pour A86** mais M. Martin, maire de Nogent s'adressant aux riverains des bords de Marne trouve cette solution trop chère, dangereuse, à péage et ne dépolluant pas la Marne.

2) Comme nous l'avons démontré au chapitre II, de véritables protections contre les nuisances de l'A4 peuvent facilement être mises en oeuvre immédiatement et la polémique sur :

- le coût,
- la dangerosité des tunnels,
- le péage,
- les rejets,

n'est que de la poudre jetée à nos yeux.

### Le coût :

En effet Monsieur Martin et d'autres semblent découvrir aujourd'hui (en le gonflant) le coût du souterrain alors que celui-ci est chiffré et connu depuis la DUP de 1998.

### La dangerosité des tunnels :

- Oubliée sûrement par les élus de l'ouest de l'Ile-de-France pour boucler l'A86 par 10 km de souterrain (10 fois plus que chez nous).
- Oubliée sûrement par le maire de Neuilly sur Seine dans son projet de doubler la longueur du tunnel dans sa commune pour la RN13.
- Oubliée sous la Défense.
- Méconnue sûrement des élus Nogentais lorsqu'ils ont obtenu la couverture de A86 et son passage sous-fluvial de la Marne.

Le gaz c'est dangereux, l'électricité c'est dangereux, la route c'est dangereux, le téléphérique c'est dangereux, etc.... Faut-il s'en passer ?

Il existe des mesures de sécurité qui, quel que soit le danger, doivent s'imposer dans tout projet et il en est de même pour les tunnels comme pour le reste : le risque zéro n'existe pas !

### Le péage :

N'ayant pas connaissance des noms des personnes ayant envisagé un péage (le mot "certains" employé par M. Martin restant bien indéfini) l'ASEP relève notamment dans l'article du *Figaro* en date du 15 octobre 2005 comme mode de financement possible :

#### ***Transports***

*Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires qui s'est tenu hier à Matignon a entériné 94 grands projets d'infrastructures.*

...

*Afin de réduire les dépenses publiques, le ministère des Transports a lancé des études sur 21 projets susceptibles d'être financés en Partenariat Public-Privé, comme..., la résolution du bouchon A4 - A86,...*

Il ne s'agit donc pas de péage mais d'un type de financement utilisé déjà par les ministères de la Justice, de l'Intérieur, de la Santé, etc...

## Les rejets :

Le dossier du projet en souterrain, légalisé par la DUP, prévoit le traitement des rejets des chaussées des viaducs existants. Pourquoi M. Martin affirme-t-il le contraire ?

## L'incitation à l'autoroute.

Et M. Martin de poursuivre dans sa lettre aux riverains des bords de 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 nouvelle voie autoroutière... ? »

Question simpliste à laquelle son projet apporte une réponse ambiguë :

A comprendre ses dires, il ne faut pas créer cette incitation : alors pourquoi prévoir de nouvelles voies en viaduc pour A86 ?

Mais à comprendre autrement ses dires, il faut peut-être les inciter... Alors pourquoi un projet de 3voies pour A4 et 2 voies pour A86 en viaduc, en insuffisance de capacité et qui donc ne résoudra rien?

## Septembre 2005

### **Nogent : lettre du maire aux riverains des bords de Marne (suite 2)**

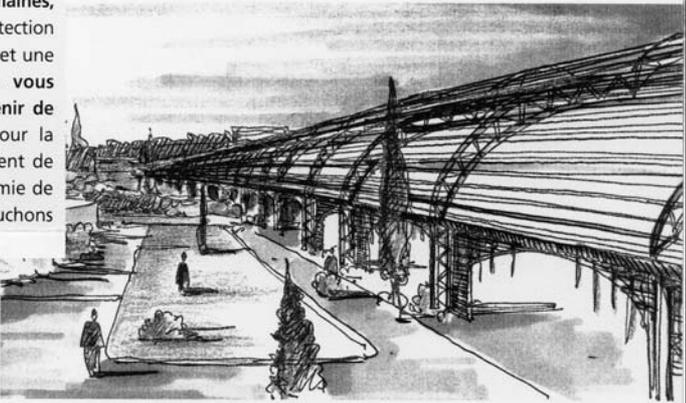
J'ai récemment présenté un projet que j'avais déjà évoqué au début des années 1990, aux préfets de Région et du Val-de-Marne, aux présidents de l'Actep\*, du Conseil général du Val-de-Marne et du Conseil régional d'Île-de-France et à

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.

Il est grand temps que les attermoissements, 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



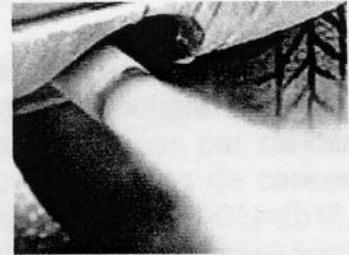
*Le projet consiste à confirmer une continuité de circulation sur 2 voies pour l'A86 et sur 3 voies pour l'A4 en rétablissant la BAU tout en limitant l'emprise en largeur. L'ensemble étant couvert et paysagé en partie pour diminuer les nuisances. Croquis Jean-Philippe Nuel.*

**Note ASEP :** Faut-il regretter que M. Martin ait soutenu pendant des années un projet en souterrain légalisé par un décret de déclaration d'utilité publique pour qu'il s'aperçoive aujourd'hui qu'«il est grand temps que les attermoissements, les propositions irréalistes et coûteuses qui n'ont aucune chance d'aboutir... cessent » ?

De bonnes raisons doivent exister et la rencontre, annoncée par ses soins, avec les associations de protections de l'environnement de Nogent et de Joinville nous permettra peut-être d'y voir un peu plus clair (si nous y sommes invités).

ces lieux à des cartes indiquant le niveau de pollution atmosphérique.

La pollution de l'air, en particulier celle émanant des rejets de moteurs de véhicules, est extrêmement nocive pour les enfants. Selon une étude, publiée dans la revue médicale britannique *Journal of Epidemiology and Community Health*, l'exposition à cette pollution, pendant la grossesse ou la petite enfance, augmente fortement le risque de développer un cancer, dès le plus jeune âge.



les moteurs diesels sur la sellette

D'après l'équipe du Pr George Knox, de l'Université de Birmingham, deux gaz, le monoxyde de carbone et le butadiène-1,3, principalement issus des gaz d'échappement des moteurs diesel, sont spécialement nuisibles. Ils ont d'ailleurs relevé une « concentration extraordinaire de cancers dans une zone située à 300 mètres de gares routières ou d'autobus ».

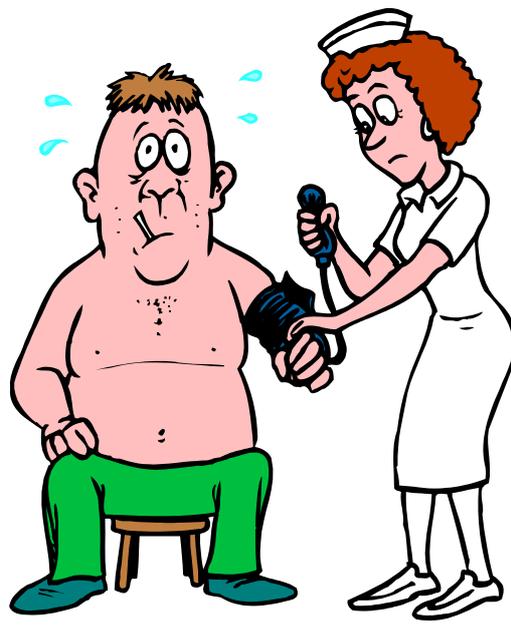
Pour tenter de décrypter l'impact de la pollution automobile chez les enfants, G. Knox a recueilli les anciennes adresses de plus de 12 000 enfants, nés entre 1954 et 1980 en Grande-Bretagne, et décédés des suites de leucémie ou de cancers.

En comparant leurs lieux de résidence avec des cartes indiquant les niveaux de pollution atmosphérique, les chercheurs ont constaté que les enfants vivant à moins d'un kilomètre d'une source importante de pollution (gares routières et autres centres importants de transports, hôpitaux, installations de stockage de produits pétroliers ...) avaient un risque accru de mourir d'un cancer.

Ce risque est multiplié par douze lorsqu'ils vivaient à moins de 500 mètres d'une gare routière. Il augmente également pour les enfants vivant ou dont les mères ont vécu pendant la grossesse à environ 300 mètres d'un point local d'émissions de polluants (monoxyde de carbone, particules, oxydes d'azote, butadiène-1,3, benzène, dioxines, benzopyrène, composés organiques volatiles).

En France, des chercheurs de l'INSERM avaient précédemment réalisé une étude dans quatre villes (Nancy, Lille, Lyon et Paris) portant sur 280 cas de leucémie aiguë. Il en ressort que vivre près d'un garage ou une station-service pourrait quadrupler le risque de leucémie infantile.

Les cancers de l'enfant représentent 1% de l'ensemble de tous les cancers. Les leucémies et les lymphomes sont les plus fréquents (45% des cas), suivis par les tumeurs cérébrales (20%). Ils sont généralement de bons pronostics puisque 80% des enfants atteints en guérissent.



## COMMUNIQUE DE PRESSE

DE

JACQUES J.P. MARTIN,  
PRESIDENT DU GROUPE UMP ET APPARENTES  
DU CONSEIL GENERAL DU VAL-DE-MARNE,  
MAIRE DE NOGENT-SUR-MARNE,

### **LES CONSEILLERS GENERAUX UMP ET APPARENTES VISITENT LES INSTITUTIONS EUROPEENNES A BRUXELLES ET DEMANDENT AU DIRECTEUR DE CABINET DU COMMISSAIRE AUX TRANSPORTS L'INSCRIPTION DE L'A4-A86 ET DU PONT DE NOGENT DANS LES RESEAUX TRANS-EUROPEENS DE TRANSPORT**

Le mardi 28 juin dernier, les conseillers généraux UMP et Apparentés du conseil général du Val-de-Marne se sont rendus à Bruxelles pour découvrir les institutions européennes et plaider en faveur de la reconnaissance de la partie commune A4-A86 et du pont de Nogent comme liaison d'intérêt européen.

...

Après une visite et un déjeuner au Parlement européen, le groupe UMP a rencontré M. Benoît Le BRET, le directeur de cabinet de Jacques BARROT, commissaire européen aux transports et vice-président de la commission européenne.

Cette réunion de travail a été l'occasion pour les élus du groupe de plaider en faveur de l'inscription de la portion commune A4-A86 entre le pont de Nogent et Saint-Maurice, dans les réseaux trans-européens de transport.

En effet, ce bouchon quotidien, le plus grand d'Europe n'est pas encore considéré comme un axe stratégique par les institutions européennes, alors que c'est un point de passage majeur des transports de marchandises par routes entre l'Europe du nord et l'Europe du sud.

En résumé,

comme le rappelait l'ASEP dès son bulletin n°48 de juillet 2003\*, les dires et écrits des Elus, des Responsables Economiques, du Conseil Général des Ponts et Chaussées, de l'Inspection Générale des Finances, de l'ACTEP, et de 18 000 Val-de-marnais confirmaient :

**Qu'il est urgent de mettre en oeuvre le projet de dédoublement de A4 et A86 conformément à la DUP de novembre 1998.**

**Or malgré la prolongation de celle-ci jusqu'en 2008, fin 2005 rien n'a commencé !!**

\* Voir chapitre VII



## DE 1988 A 2001

Créé sous l'impulsion de M. P. Aubry (maire de Joinville-le pont) et de l'ASEP, ce comité est composé d'élus, de représentants de collectivités et d'associations à savoir aujourd'hui :

Président:	M. P. Aubry	Maire de Joinville-le pont, Conseiller Général
Vice-Président :	M. G. Nérin	Maire-adjoint de Joinville-le pont
Vice Président :	M. G. Gibout	ancien Maire de Joinville-le pont
Trésorier :	M. D. Besson	ASEP
Secrétaire :	M. G. Rougé	ASEP
Membre :	M. J P. Blaess	ASEP
Membre :	M. R. Coursier	Maire-adjoint de Maisons-Alfort
Membre :	M. CH. Fautre	Conseiller municipal de Champigny-sur-Marne
Membre :	M. D. Fossat	Joinvillais
Membre :	M. D. Larrey	Maire-adjoint de Paris 12e
Membre :	M. J. Martin	Maire de Nogent-sur-Marne, Conseiller Général
Membre :	M. JP. Nourrisson	Directeur de l'aménagement du Conseil Général
Membre :	M.M. Rioussel	ASEP
Membre :	Mme E. Rougé	ASEP
Membre :	M. A. Vigier	conseiller municipal de Saint-Maurice
Membre :	M. B. Willot	conseiller municipal de Joinville-le pont

Très efficace durant plusieurs années, le comité a permis d'ouvrir les yeux du Conseil Régional sur la monstruosité du projet en viaduc qu'il finançait à 60 % et objet de la DUP de 1989. Il a permis la mise au point du passage en lieu et place de la solution viaduc, de A86 en souterrain objet de la DUP de 1998 et celle de l'intégration du futur chantier raisonnablement dans notre ville.

## DE 2002 A 2003

Malgré l'avis défavorable du comité quant à l'utilisation de la bande arrêts d'urgence comme voie de circulation, l'État met en oeuvre ce projet. C'est un échec pour le comité essentiellement dû à un manque de pugnacité et de mobilisation. Par contre la demande de prorogation de la DUP effectuée en 2003 par le comité est agréée par le Premier Ministre M. Raffarin ainsi que par ceux de l'Environnement, Mme Bachelot et de l'Equipement et des Transports, M. de Robien et légalisée par un décret reportant le terme de la DUP en 2008.

## DE 2004 A 2005

### Le 1 novembre 2004

L'ASEP s'inquiétant de la léthargie du comité, rappelle par courrier à ses membres l'urgence d'actions. De même, elle alerte M. Favier, président du conseil général du Val-de-Marne sur l'endormissement des défenseurs du projet objet de la DUP de 1998 qui vient d'être prorogée un an plus tôt jusqu'en 2008.

Le 16 novembre 2004,

Lors de la réunion du comité des actions sont décidées :

*le comité décide des actions suivantes :*

- *Courriers pressants à Messieurs Huchon, Favier, de Robien, Raffarin.*
- *Fédérer l'ensemble des acteurs politiques, économiques et associatifs au travers d'un collectif qui pourrait avoir un impact médiatique intéressant. Il est décidé de monter une conférence de presse sur la base d'un document récapitulatif de l'évolution du dossier mais axé sur les problèmes économiques qu'il induit pour l'Est parisien. Les acteurs pourraient être les suivants : Région, Actep, Chambres de commerce, groupement d'entreprises, conseils généraux du Val-de-Marne, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne.*
- *Prendre le lobbying auprès des décideurs (Région, État,...)*

Le 28 février 2005

Ne voyant rien venir, l'ASEP rappelle au président du comité et à ses membres, l'urgence d'entamer les actions

CC Objet : Protections phoniques. Lois sur l'eau et l'air.  
Tronc Commun A4-A86

Monsieur le Président,

Les Déclarations d'Utilité Publique concernant le projet de passage en souterrain de l'A86 datant de fin 1998, puis de fin 2003, n'ayant toujours pas la moindre suite concrète, il nous semble, qu'en attendant la mise en œuvre de ce projet, les ouvrages nécessaires pour le respect des lois en vigueur et celui de l'environnement des riverains pourraient et devraient sans attendre être construits, à savoir :

- 1) le dépassement permanent des seuils phoniques, aggravés par l'utilisation de la BAU en voie de roulement à l'abord de l'écran réfléchissant, amplificateur via sa faible hauteur de 2,40 m., nécessite, comme le préconise le projet lié à la DUP, la mise en œuvre d'écrans absorbants de 6,50 m. minimum. Quant on conçoit, construit et finance des ouvrages tels que le viaduc de Millau, peut-on encore longtemps nous faire croire qu'il n'existe pas de solution technique pour une si modeste demande ?
- 2) le rejet directement en Marne des eaux usées des chaussées se poursuit, alors que des bassins de recueillement et de traitement sont indispensables (et prévus lors de la DUP).
- 3) la pollution de l'air aggravée par la mise en œuvre d'une voie de circulation supplémentaire (la BAU) nécessite le passage en souterrain de A86 ou la diminution sur le tronç commun des flux, ce qu'à aujourd'hui rien ne préconise ... et là, l'urgence est d'attendre (sic) ... le financement.

Nonobstant les travaux destinés au passage en souterrain, dont le coût sert de tardives excuses à certains élus pour retarder leur démarrage, la mise en œuvre d'écrans performants et d'ouvrages de réception des eaux usées, de coûts sans comparaison avec celui du projet

global, pourrait au moins apporter aux riverains, qui supportent toutes ces pollutions depuis de nombreuses années, un début de réponse à leurs légitimes revendications.

C'est pourquoi, Monsieur le Président, nous vous demandons que cette question soit très rapidement mise à l'ordre du jour du Comité, pour permettre à celui-ci d'entamer les actions nécessaires à leur résolution. >>

Mais le comité dort. Aucune des actions décidées en novembre 2004 n'a été entreprise. Le résultat, les vieux démons se réveillent et l'on voit réapparaître des louanges bien orchestrées au viaduc :

- « mini viaduc » pour M. Martin maire de Nogent-sur-Marne et membre d'un comité prônant le souterrain à l'unanimité !
- « viaduc lyrique » pour M. Beaudouin député-maire de Saint-Mandé dans son ode au viaduc de Millau lors d'une réunion de l'ACTEP, association prônant pourtant la mise en oeuvre en souterrain !

Évidemment, aucune innocence dans ces retournements d'opinion.

Les rivalités de personnes et de courants, si fréquentes dans le personnel politique, la poudre aux yeux jetée par certains à nos concitoyens, ont déjà tenté d'affaiblir les actions du comité.

C'est ainsi qu'en réponse à M. Rougé, lorsque qu'il rappelait à M. Larrey - élu Vert de Paris - que Mme Voynet (du même Vert) était cosignataire de la DUP de 1998 légalisant la solution enterrée à laquelle il s'opposait, celui-ci rétorquait : « la signature d'un élu ne l'oblige pas à approuver ce qu'il signe ».

Curieuse idée de l'honnêteté intellectuelle, peut-être cause de la désertion de nos concitoyens des bureaux de vote (24 % de votants aux dernières législatives de notre circonscription).

Ne généralisons pas, mais restons vigilants et efficaces.

### 28 septembre 2005

Compte-rendu de la séance publique du conseil municipal de Joinville-le pont

M. Nérin maire-adjoint de Joinville-le pont déclare « nous réunirons le comité de défense en novembre »

**Novembre 2005 ?**

**C'est passé ..... et toujours rien !**





Si comme vous avez pu le lire au chapitre IV "récents dires des élus et autres" :

- tous affirment que l'environnement est un droit,
- tous affirment que les problèmes du tronç commun A4 - A86 doivent être résolus,

force est de constater que tous n'agissent pas dans ce sens.

Comme le rappelait M. Aubry maire de Joinville-le pont lors de la réunion du conseil municipal du 28 septembre 2005 :

*« La première ville qui s'est opposée au doublement en viaduc, c'est Joinville. Après plus de 20 ans de combat pour un passage en sous fluvial, nous n'allons pas faire marche arrière. Soyez assurés de notre volonté qui n'a pas faibli. »*

Comme le rappelait M.B. Willot en la libre expression de la liste d'opposition "la gauche plurielle" dans le bulletin municipal joinvillais d'octobre 2005

*trois fois non : au viaduc - aux bouchons - à la pollution*

- ✓ Puisque depuis 1998 on nous balade (chapitre I),
- ✓ Puisqu'il existe des solutions légalisées pour le tronç commun A4 - A86 (chapitre II),
- ✓ Puisque 30 ans de combat de l'ASEP ont au moins abouti à une Déclaration d'Utilité Publique en 1998 (chapitre III),
- ✓ Puisque malgré les dires d'une grande majorité d'élus et autres, des velléités de retour à la solution viaduc réapparaissent (chapitre IV),
- ✓ Puisque le Comité de Défense des Riverains s'endort (chapitre V)

**Ce recueil de l'ASEP rappelle à tous, qu'il faut dès demain :**

**Pour A4 :**

- **mettre en place des écrans antibruit efficaces**
- **mettre en oeuvre les ouvrages de traitement des eaux résiduelles de ses chaussées**

**Pour A86 :**

- **mettre en oeuvre le dédoublement de l'A4 et A86 en enterrant cette dernière conformément au projet légalisé par la DUP de novembre 1998**



BULLETIN N° 25 NOVEMBRE 1984

Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

CONVOCACTION A L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU 6 DECEMBRE 1984 A 20 H 45 AU COLLEGE J.FERRY (Av. Bizet)

**Polangis érasé sous le bruit et les nuisances?**

avec le doublement de l'A4 par les nouvelles voies en viaduc de l'AS6, bientôt le trafic du périphérique sous nos fenêtres pendant que les élus dorment et oublient leurs promesses, l'administration dispose de notre environnement et de notre vie.

**unissons-nous pour agir!**

SIÈGE : 48, AVENUE DU PARC — 94340 JOINVILLE-LE-PONT  
Association régie par la loi du 1er Juillet 1901 et le décret du 16 Août 1901  
Approuvée au titre des articles L. 421-4 et L. 190-1 du Code de l'Urbanisme et de l'habitat 40 de la loi 78-553 du 12 Juillet 1978 relative à la protection de la nature

bulletin n° 28 MAI 1987

Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

**Polangis et Joinville en danger**

LA CIRCULATION AU LIEU-DIT 'POLANGIS' DEVRAIT S'AMÉLIORER PROCHAINEMENT

Pour éviter le pire venez nombreux à l'ASSEMBLEE GENERALE DE L'ASEP LE MARDI 2 JUIN A 20H45 GYMNASIUM DU CES JULES FERRY AV. BIZET

L'assemblée étant réservée aux adhérents on pourra adhérer ou réadhérer à l'entrée de la salle.

POUR FAIRE COMPRENDRE NOS REQUIS AUX ELUS ET A L'ADMINISTRATION SOYEZ NOMBREUX A LEUR DIRE AVEC NOUS.....

T.S.V.P.

bulletin n° 28 MAI 1987

Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

**Polangis et Joinville en danger**

LA CIRCULATION AU LIEU-DIT 'POLANGIS' DEVRAIT S'AMÉLIORER PROCHAINEMENT

Pour éviter le pire venez nombreux à l'ASSEMBLEE GENERALE DE L'ASEP LE MARDI 2 JUIN A 20H45 GYMNASIUM DU CES JULES FERRY AV. BIZET

L'assemblée étant réservée aux adhérents on pourra adhérer ou réadhérer à l'entrée de la salle.

POUR FAIRE COMPRENDRE NOS REQUIS AUX ELUS ET A L'ADMINISTRATION SOYEZ NOMBREUX A LEUR DIRE AVEC NOUS.....

T.S.V.P.

BULLETIN N° 29

Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

DECEMBRE 1987

**NON, AUX DEUX VIADUCS SUPPLEMENTAIRES LE LONG DE L'A4**

L'ASEP EXPLIQUE L'INUTILITE DE CE PROJET DANS UN RECUEIL DISPONIBLE A SON SIEGE

CE RECUEIL SERA REMIS AUX ADHERENTS LORS DU RENOUELEMENT DES ADHESIONS EN JANVIER 88

SIÈGE : 48, AVENUE DU PARC — 94340 JOINVILLE-LE-PONT  
Association régie par la loi du 1er Juillet 1901 et le décret du 16 Août 1901  
Approuvée au titre des articles L. 421-4 et L. 190-1 du Code de l'Urbanisme et de l'habitat 40 de la loi 78-553 du 12 Juillet 1978 relative à la protection de la nature

BULLETIN N° 32 - NOVEMBRE 1989

Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

# les pensées secrètes des promoteurs de l'A86 en viaduc

Le vieux parti d'aménagement imaginé par la Direction Départementale de l'Équipement du Val de Marne dès Juin 1986 refait surface...

Combien de nos pavillons et jardins devront disparaître à nouveau ?  
Combien de mensonges de fonctionnaire passant d'un département à l'autre continueront d'alimenter les colonnes des journaux ?

« Certes, je veux ressentir et partager les préoccupations des habitants du Val-de-Marne, mais j'ai assurément plus de sollicitude pour celles et ceux qui, chaque jour, vont travailler et reviennent chez eux par cet axe. Je trouve qu'il y a eu là des attitudes abusives : l'intérêt général est du côté des millions de personnes qui, aux portes du Val-de-Marne, subissent des embouteillages ou des pertes de temps considérables, et l'on ne peut donner la priorité à tel ou tel petit pavillon. En second lieu l'alternative n'est plus aujourd'hui viaduc ou tunnel ! Cette alternative s'est posée dans les années 1960-1970. »

alors que nous savons tous qu'aucune alternative aux viaducs n'a été étudiée par les services de l'État jusqu'en FEVRIER 1988, date de la proposition de l'ASEP d'un passage en souterrain ?

\* Article du Républicain le 21/09/89 "LE DEVOIR ACCOMPLI" (sic) M<sup>r</sup> ROUANET ex-Préfet du Val-de-Marne.

SIÈGE : 49, AVENUE DU PARC — 94340 JOINVILLE-LE-PONT  
Association régie par la loi du 1<sup>er</sup> Juillet 1901 et le décret du 16 Août 1901  
Après au titre des articles L. 121-6 et L. 150-1 du Code de l'Urbanisme et de l'article 40 de la loi 78-629 du 10 Juillet 1978 relative à la protection de la nature

NOVEMBRE 1992 BULLETIN N° 36

Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

# Vont-ils enterrer l'A86...

# ou la solution souterraine ?

SIÈGE : 49, AVENUE DU PARC — 94340 JOINVILLE-LE-PONT  
Association régie par la loi du 1<sup>er</sup> Juillet 1901 et le décret du 16 Août 1901  
Après au titre des articles L. 121-6 et L. 150-1 du Code de l'Urbanisme et de l'article 40 de la loi 78-629 du 10 Juillet 1978 relative à la protection de la nature

Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis Bulletin n°38 avril 1997

# publicité ...

# A 86 EST

Mieux vivre, mieux circuler en Ile-de-France  
ou réalité ...

# TRONC COMMUN A4/A86

Survivre, moins mal circuler en Ile-de-France

UNISSEZ-VOUS EN ADHÉRANT À L'ASEP ET FAITES CONNAÎTRE NOTRE ACTION QUI EST VOTRE

Mme, Melle, Mr. .... Prénom.....

Profession (facultatif).....

Adresse.....

désire adhérer, réadhérer à l'ASEP, ci-joint, en règlement de ma cotisation un chèque bancaire ou CCP au nom de l'ASEP.

La cotisation pour l'année en cours est fixée à : Adhérent : 30 frs - Bienfaiteur : 100 frs elle doit être adressée au siège de l'Association à l'attention de Mme la Trésorière de l'ASEP.

page n°3/3

Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis BULLETIN N°38 AVRIL 1997

# TRONC COMMUN A4-A86

## UN PROJET AU COEUR DE NOTRE VIE

- BREF HISTORIQUE : la moins mauvaise solution**

Depuis près de 20 ans, l'ASEP étudie et propose les solutions nécessaires à une finition acceptable du mauvais concept Tronc Commun A4-A86, qui a été imposé aux 6 communes riveraines par les Services de l'Etat.

En 1988, à l'initiative de la Municipalité de Joinville-Le-Pont et de l'ASEP, le Comité de Défense des Riverains est créé.  
Il regroupe toutes les tendances politiques du Conseil Municipal ainsi que les Associations « Rivière de Polangis » et ASEP.

En 1994, après de nouvelles années de lutte, la solution du passage en souterrain de A86 est enfin retenue par l'Etat.

En 1997, le Comité de Défense auquel se sont intégrées les 5 communes touchées par ce projet, Champligny, Nogent, Paris, Saint-Maurice et Maisons-Alfort, poursuit et poursuivra sans relâche son travail pour obtenir une réalisation respectant réellement le cadre de vie de tous les riverains.
- LE PROJET PROPOSÉ : une louable tentative de correction des erreurs de réalisation de l'A4 et du concept Tronc Commun.**
  - La construction pour A86, de 2 circulations indépendantes sur des chaussées à 3 voies, situées de chaque côté de l'A4 existante, entre la sous-fluviale de Nogent et la fin des viaducs de Saint-Maurice à Maisons-Alfort.
  - Le passage sous la Marne et en tranchée couverte du Bois de Vincennes au terrain de camping du Tremblay.
  - L'élargissement à 3 voies des viaducs de Saint-Maurice.
- LA REALISATION : des promesses publicitaires mais peu d'engagements fermes et précis**
  - Une durée globale de travaux non fixée, entre 6 et 10 ans.... ou plus (sic)
  - Une absence totale de finition de A4 (protections phoniques notamment) qui allonge encore le délai d'achèvement du Tronc Commun A4-A86.
- DES POINTS SENSIBLES A JOINVILLE : qui dans le dossier d'Enquête Publique ne font l'objet que de la rubrique : détails à régler ultérieurement.**
  - Alléations à l'amiable ou expropriations qui devraient se régler sans spoliation des Joinvillais.
  - Protection des riverains des nuisances du chantier et délimitation clôturée de celui-ci.
  - Circulation du chantier à l'intérieur de ses emprises sans aucun emploi de la voirie locale, même pour la traverser (exemple - boulevard de Polangis, passage en souterrain des voies de chantier)

1



TRONC COMMUN A 4 - A 86

SOMMAIRE

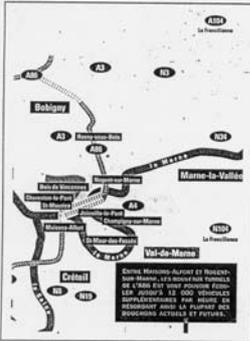
- I - SES CONSÉQUENCES.
  - I-1 Sur le plan national
  - I-2 Sur le plan régional
  - I-3 Sur le plan départemental
  - I-4 Sur le plan local
- II - METTRE EN ŒUVRE la DUP de novembre 1998.
  - II-1 Une mise en œuvre simple
  - II-2 Le coût de l'opération
  - II-3 Le financement
- III - DES AVIS CONSENSUELS POUR CE QU'IL FAUT FAIRE.
- IV - ET... CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE.

IV - ...CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

De façon à attendre dans de meilleures conditions le lancement de cette opération, l'État prévoit d'aménager la bande d'arrêt d'urgence afin de pouvoir l'utiliser comme 2<sup>ème</sup> voie aux heures de pointe. Cet aménagement est estimé à 14,5 millions d'euros (25.000.000 F). Il pourrait être mis en service en 2004.

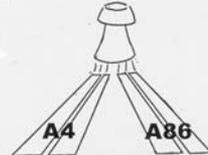
Ignorer ou plutôt omettre que les bandes d'arrêt d'urgence n'ont pas comme unique but la circulation des véhicules prioritaires et de secours mais surtout celui de permettre le stationnement temporaire des véhicules immobilisés, ce projet voudrait nous faire croire que la demande de 10.500 véhicules à l'heure de pointe dans le sens le plus chargé, pourrait se satisfaire d'une nouvelle voie réduite pour écouler les 2500 véhicules/heure excédentaires, après la réduction du gabarit des 4 voies existantes, amont celles-ci à être ralenties et plus dangereuses (deux-roues).

Comme lors de la mise en œuvre de l'écran réfléchissant de 2,40 m qui s'avère plus amplificateur de bruit qu'atténuateur, la pression devant le plus gros bouchon de France amène pour retarder la réalisation du seul projet répondant le mieux possible aux problèmes posés par le tronçon commun, à adopter une solution temporaire dangereuse, qui ne résoudra pas le problème de pollution de l'air et de l'eau, ni non plus celui des nuisances sonores et qui chiffre en millions, ne règle pas celui de l'insuffisance de capacité des ouvrages existants.



(Document de la Préfecture du Val-de-Marne)

Faire sauter le bouchon,  
Pas n'importe comment !



RESUME DE LA POSITION A.S.E.P. SUR LE TRONC COMMUN A4/A86

Bulletin n° 40  
JUN 1998

I - FINALITE DE L'A.S.E.P.

L'ASEP regroupe des habitants (environ 400 familles adhérentes) du quartier de Polangis et du quai de la Marne à Joinville le Pont.

Le quartier de Polangis est grossièrement un triangle, limité au sud par la RN4, à l'ouest et au nord par la Marne, à l'Est par la commune de Champigny et le Parc du Tremblay.

Ce quartier a une réelle homogénéité et est à vocation exclusive d'habitat pavillonnaire individuel.

Son homogénéité, son cadre, à ce jour, à peu près préservé, les bords de Marne, les guinguettes, la présence de "la rivière de Polangis", petit bras de Marne fort pittoresque, rendaient indispensable la défense de ce quartier contre les dérives et agressions de toutes sortes : densification, laxisme des permis de construire, promotions immobilières, présence ou création d'activités nuisantes ou d'industries polluantes.

Ulérieurement à sa création, l'ASEP a été amenée à étendre ses actions à la rive droite de la Marne, languette étroite comprise entre la Marne et le RER, entre le Pont de Joinville et la commune de Nogent, quartier dont les caractéristiques et les problèmes ont de forts points communs avec ceux de Polangis.

II - L'AUTOROUTE A4

La création de celle-ci est, grosso modo, concomitante de la création de l'ASEP (Décembre 1975).

La conception de l'autoroute A4, tant dans sa traversée de la Marne à Joinville que dans sa traversée du quartier de Polangis, a additionné à peu près toutes les inepties et nuisances, tant dans le choix du tracé proprement dit que dans son insertion dans le site, le concept de l'insertion étant à peu près ignoré et les nuisances de tous ordres en résultant, en particulier, esthétiques et phoniques, sont considérables.

.../...



## TRONC COMMUN A 4 - A 86

### S O M M A I R E

#### I - SES CONSÉQUENCES.

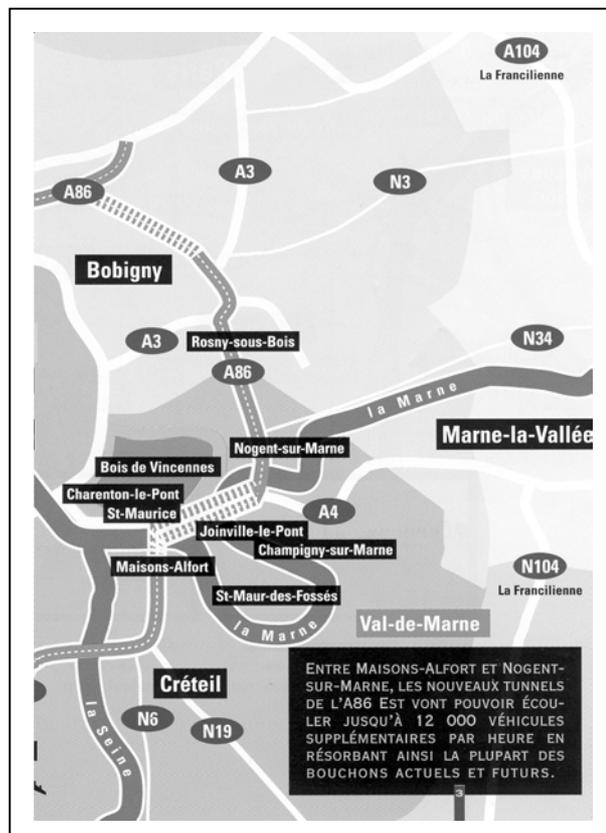
- I-1 Sur le plan national
- I-2 Sur le plan régional
- I-3 Sur le plan départemental
- I-4 Sur le plan local

#### II - METTRE EN ŒUVRE la DUP de novembre 1998.

- II-1 Une mise en œuvre simple
- II-2 Le coût de l'opération
- II-3 Le financement

#### III -DES AVIS CONSENSUELS POUR CE QU'IL FAUT FAIRE.

#### IV - ET..., CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE.



# I - SES CONSÉQUENCES

L'état existant de ce tronc commun à chaussées communes aux deux autoroutes, générant deux fois par jour le plus gros bouchon de France, a des conséquences sur le plan National, Régional, Départemental ainsi que sur le plan local.

## *I-1 Sur le plan National " l'A 4 est saturée"*

Comme le précisait, monsieur le sénateur LONGUET, lors de la séance du 17 décembre 2002 en s'adressant à Monsieur BUSSEREAU, Secrétaire d'État :

"cette coexistence d'un trafic radial et d'un trafic périphérique sature cette autoroute, au point qu'après avoir mis deux heures pour arriver jusqu'à la région parisienne, il faut aux Lorrains presque autant de temps pour entrer dans Paris"

"Ensuite ne pensez-vous pas saisir l'occasion de la renégociation des contrats de plan pour permettre aux régions de se faire entendre par Paris ? L'Ile de France comme l'État doivent se souvenir du fait que les provinciaux ont le droit - parce qu'ils y sont obligés - d'accéder à Paris dans des conditions plus satisfaisantes de fluidité et de confort"

Bien entendu cette extrême difficulté d'accès à Paris concerne tous les flux routiers venant du Nord et de l'Est de la France ou de l'Étranger et il faudra bien y remédier en séparant les vocations radiales et circulaires.

Exemple ponctuel mais significatif, la candidature aux Jeux Olympiques de 2012 de Paris, saura-t-elle à temps résoudre ce blocage journalier des liaisons et accès aux différents lieux de compétition, handicapant sérieusement un projet très implanté dans l'Est parisien ?

## *I-2 Sur le plan Régional*

### *I-2.1 " l'A 4 est saturée"*

Comme le souligne lui-même le Secrétaire d'État en réponse à Monsieur le Sénateur LONGUET

*"L'A4 joue..., un rôle essentiel, mais entravé par les difficultés que vous avez citées et vous auriez pu mentionner aussi la desserte du Parc d'Eurodisney et celle de la ville nouvelle de Marne La Vallée"*

C'est ainsi que deux pôles de développement régionaux, reconnaît le Ministre, sont handicapés depuis des années par l'état existant du tronc commun.

### *I-2.2 " l'A 86 est saturée"*

Bien entendu les liaisons routières Orly-Roissy, l'accès de Rungis depuis le Nord, l'Est de la France et l'Étranger en pâtissent de la même façon.

L'abandon actuel de la création d'une troisième plate-forme destinée au trafic aérien devrait, en toute logique, trouver sa réponse en un développement de la synergie entre ORLY et ROISSY.

Principale liaison routière entre ces deux aérodromes, l'A 86 bloquée par son tronc commun avec l'A 4, devrait retrouver une autonomie de chaussées, seul moyen pour répondre à cette prospective.

## **I-3 Sur le plan départemental**

*Malgré la volonté affichée par le Conseil Général de voir mise en œuvre la DUP de novembre 1998 permettant la séparation des fonctions de radiale (A 4) de celle de rocade (A 86) en créant des voies nouvelles en tranchées couvertes pour cette dernière, le retard pris entraîne un déficit de création d'entreprises et une asphyxie lente mais sûre de l'économie du Val-de-Marne.*

Lors de sa conférence de presse du 6 juin 2001, Monsieur Christian FAVIER, Président du Conseil Général du Val-De-Marne déclarait :

*"En premier lieu, je veux souligner ce qui apparaît comme le plus évident. Chaque jour, matin et soir, les radios de la bande FM résonnent du même signal : 7,8 voire 10 km de bouchons sur l'A 4 ou sur l'A 86, en amont ou en aval de l'échangeur de Maisons-Alfort / Saint-Maurice.*

*Ce bouchon passe pour être le plus important de France et l'un des tous premiers des métropoles européennes. Il est réputé gaspiller quelque 10 000 journées de travail par jour ! Si rien n'est fait, dès 2003, il faudra compter 1000 à 1500 véhicules supplémentaires par heure, alors que nous sommes déjà en état de congestion aux heures de pointe et à plusieurs moments de la journée. Ce seront alors près de dix heures quotidiennes de bouchons qui seront enregistrées. Dans le même temps, puisqu'il faut bien que la circulation s'écoule quelque part, la voirie locale continue à se saturer, y compris avec des poids lourds. Or, cette voirie, qui a été réalisée et est entretenue par les communes et le département, n'a pas été conçue pour connaître de tels débordements. Ceux-ci sont à l'origine d'une dégradation plus précoce des routes, des nuisances de proximité plus fortes et d'une insécurité routière renforcée.*

*Tous ces phénomènes sont évidemment aggravés du fait que les automobilistes sont de plus en plus nerveux, voire excédés, devant les difficultés grandissantes à circuler pour le trajet domicile-travail, comme pour les autres usages de la vie quotidienne"*

*"Je veux également balayer une autre objection, qui serait la priorité à accorder aux transports en commun.*

*Cette priorité là, nous sommes pour, évidemment. Voilà des années que nous luttons pour ne plus être les oubliés de la petite couronne, et il me semble que les projets inscrits au Contrat de Plan sont de nature à amorcer le redressement de la situation, en particulier le manque crucial de liaisons de banlieue à banlieue et l'insuffisance du maillage.*

*Mais cela ne règlera pas les problèmes car d'ici la mise en service de ces infrastructures, les trafics, notamment poids lourds, se seront accrues à tel point que les transports en commun seront toujours en décalage, tellement le retard est important, et sachant également que les gens doivent travailler de plus en plus loin de chez eux.*

*Dans cette partie d'Île-de-France, il n'y a donc place pour aucun raisonnement caricatural : c'est de concert et dans l'urgence qu'il faut tout à la fois développer les transports collectifs et le réseau autoroutier, mais aussi remettre à niveau la voirie nationale. Dans tous les cas, nous sommes en demande de rattrapage.*

*En second lieu, je veux attirer l'attention sur les conséquences économiques de cette situation.*

*Elles sont considérables. Outre le nombre de journées de travail perdues, qui est assez saisissant, notre territoire souffre terriblement des difficultés de circulation ;*

*La situation de l'emploi en est le premier révélateur. Le Val-de-Marne obtient l'un des meilleurs résultats de l'Île-de-France pour le recul du chômage. Nous ne pouvons que nous en féliciter. Mais à y regarder de plus près, il apparaît que cette évolution est davantage due à des facteurs exogènes qu'à la création d'emplois dans notre département.*

*Naturellement, le recul plus important qu'ailleurs des activités industrielles et une tertiarisation excessive de l'activité économique constituent les tendances lourdes de cette évolution.*

*Cependant, il faut aussi relever que notre département enregistre des résultats très insatisfaisants du point de vue des départs d'entreprises en développement, du point de vue des implantations et du point de vue de la localisation d'entreprises étrangères. Bien sûr, nous agissons sur ces phénomènes en contribuant à l'aménagement de notre territoire, en travaillant à la diversification de l'offre foncière et immobilière, et en améliorant l'environnement de l'entreprise. C'est d'ailleurs tout l'enjeu de la grande concertation que nous engageons après-demain avec l'ensemble des acteurs du département.*

*Mais lorsque l'on interroge les chefs d'entreprises sur les raisons de leurs choix de localisation, la première préoccupation qu'ils expriment est celle des déplacements, qu'il s'agisse des facilités de transports en commun, ou qu'il s'agisse de la desserte routière et autoroutière. Dans les deux cas, nous souffrons, comme je l'ai indiqué, des retards apportés à des politiques qui ne dépendent pas de nous.*

*Je veux cependant mentionner devant vous un fait nouveau, qui est le changement intervenu dans les grandes entreprises. Celles-ci apparaissent de plus en plus intéressées par le territoire dans lequel elles insèrent leur action, et du même coup, intéressées par les enjeux qui s'y nouent. Toutes ont souligné auprès de nous, mais aussi d'autres interlocuteurs, la difficulté que constituent les liaisons autoroutières, mais aussi leurs corollaires tels que l'absence de bretelles de raccordement dans certains secteurs du pôle Orly-Rungis ou l'insuffisance des traversées de Seine (3 ponts pour 15 km de berge), ce dernier manque ayant pour effet d'accroître la circulation de berge à berge sur une autoroute A 86 qui n'a pas été conçue dans cet objectif"*

## **I – 4 Sur le plan local**

### **I - 4.1 le blocage de la voirie locale et des transports en commun**

**Contrairement aux affirmations de certains teneurs intégristes du " non aux autoroutes" et du tout "transports en commun", la saturation prononcée et croissante du tronc commun existant entraîne l'asphyxie de la voirie locale par le trafic de transit qui se détourne de l'autoroute, bloquant le fonctionnement de tout système de transports en commun desservant les centres urbains voisins.**

**Comme l'indique le rapport de la mission d'audit transmis au Gouvernement en 2002**

*" le délestage de fait sur les voies locales est estimé à 1200 véhicules (h)"*

**tout en précisant que la réalisation de l'opération, telle que prévue dans la DUP de novembre 1998 aurait pour conséquences que :**

*"Le trafic de transit sur les voies locales serait éliminé ou nettement réduit de 300 à 500 véhicules à l'heure de pointe du soir, voire beaucoup plus pour certaines voies."*

C'est seulement dans ces conditions, redevenues "normales" qu'un plan de déplacements urbains, incluant des transports en commun jouant pleinement leur rôle, pourrait être mis en œuvre notamment pour rendre à la Nationale 4 (avenue du Général Gallieni) sa fonction de Boulevard Urbain de Joinville-Le-Pont.

#### **I- 4.2 La pollution de l'eau**

Le Tronc commun existant, rejetant, (à moins de 1 km d'une prise d'eau alimentant l'usine de traitement de la Ville de Paris) directement dans la Marne les eaux polluées de sa voirie, enfreint régulièrement la loi sur l'eau sans qu'aucune mesure ne soit prise pour y remédier.

La mise en œuvre du projet conforme à la DUP prévoyant les bassins de décantation nécessaires supprimerait cette pollution.

#### **I- 4.3 Les nuisances phoniques**

Amplifiées par des écrans existants réfléchissants de 2m40 de hauteur, installés malgré des études et avertissements de l'ASEP quant à leurs inéquations, ces nuisances s'avèrent insupportables pour les riverains.

Aujourd'hui, les études des Services de l'État ont conforté la hauteur minimum de 6.50 m nécessaire pour que des écrans absorbants ramènent ces nuisances aux niveaux recommandés par la loi.

Pour des raisons de portée au vent leur installation sur les porte-à-faux latéraux des ouvrages existants est impossible.....Alors depuis plusieurs années, le tronç commun enfreint une deuxième loi au détriment des riverains.

La réalisation du projet conforme à la DUP permettrait la mise en œuvre d'écrans de 6.50 m absorbants, le long des viaducs existants de A 4 à l'aide de l'ancrage de leurs supports dans les parois latérales des tranchées couvertes de A 86.

#### **I- 4.4 La pollution de l'air**

La circulation existante de 8000 véhicules/heure dans le sens le plus chargé aux heures de pointe ou la saturation aux heures de blocage entraînent une pollution de l'air due à la concentration d'émissions de monoxyde de carbone (CO), de dioxyde d'azote (NO2), des poussières (PM10) et de benzène, qui dépasse la valeur limite européenne.

Pour amoindrir ces émissions, il faut diminuer le flux automobile sur les voies existantes en viaduc.

La réalisation du maillon manquant de la rocade A 86 en souterrain, telle que prévue par la DUP de novembre 98 est donc nécessaire pour cesser de polluer l'air illégalement et entraîner de graves dangers pour la santé des riverains.

Autant d'impacts locaux rappelés point par point par Monsieur FAVIER, Président du Conseil Général du Val-de-Marne lors de sa conférence de presse du 6 juin 2001 :

" En troisième lieu, je souhaite mettre l'accent sur les conséquences environnementales du non-achèvement de l'ouvrage existant.

*C'est à dessein que je parle de non-achèvement, s'agissant d'un des tous premiers problèmes environnementaux, à savoir les rejets polluants dans le lit de la Marne. En effet, dans sa configuration actuelle, l'autoroute A 4 n'a pas été équipée des installations de traitement des rejets de surface qui seraient nécessaires pour éliminer le plomb, le zinc et les hydrocarbures. Mais en outre, la réalisation du doublement sous-fluvial de l'A 4 prévoyait la création de points de traitement de nature à améliorer la situation des rejets en Marne.*

**Ainsi l'étude d'impact réalisée note ceci :**

*" le projet permet :*

- *De supprimer les rejets directs ponctuels en Marne aux droits des appuis des viaducs actuels de l'autoroute A 4 à Joinville-le-Pont et de l'autoroute A 86 branche Est de l'échangeur de Saint-Maurice ;*
- *De supprimer les rejets ponctuels dans le ru de Polangis pour une partie de l'autoroute A 4 ;*
- *De conserver les quatre ouvrages de rejets existants de l'actuel tronç commun autoroutier A4/A86 en les complétant par la mise en place des stations de traitement des eaux...;*
- *De réaliser un nouveau rejet en rive gauche aux droits des traversées sous fluviales de l'autoroute A 86 reprenant en outre les apports des viaducs A 4 à Joinville-le-Pont" (fin de citation)*

*Faute de la création de ces ouvrages, comprise dans le projet de doublement en sous-fluvial de l'autoroute, la qualité des eaux de la Marne devrait être déclassée, et cette qualité demeure insatisfaisante si près de l'usine de production d'eau potable de Joinville.*

*Autre problème environnemental, celui du bruit. Je rappelle qu'une enquête d'opinion a montré que l'une des préoccupations principales des Val de Marnais est celle de l'accroissement des nuisances sonores. Du reste, le Conseil général en a tiré la conclusion qu'il fallait renforcer ses moyens d'intervention aux cotés des habitants, et il va créer à cette fin un observatoire départemental du bruit.*

*Les niveaux de bruit applicables aux infrastructures routières se situent entre 55 décibels A la nuit et 60 décibels A le jour. Le niveau sonore mesuré au voisinage de l'autoroute est de l'ordre de 77 décibels A, sachant que ce bruit prédomine sur tous les autres qui sont émis autour. Cette donnée est également traitée dans l'étude d'impact comme l'un des problèmes à faire évoluer favorablement par le passage en sous-fluvial.*

*Enfin il y a le problème de la qualité de l'air, très médiocre dans cette partie de l'Ile de France. Il est en effet établi que la concentration de trafic routier sur cette zone est à l'origine de l'un des points noirs de la qualité de l'air autour de Paris, une qualité qui se dégrade très rapidement en cas de pic de pollution.*

*Toutes les raisons environnementales militent donc en faveur d'une réalisation rapide du doublement du tronçon commun A4/A86 en sous-fluvial, réalisation qui est essentielle à l'amélioration des déplacements dans toute partie de l'Est parisien, où travaillent près d'un million de personnes, où résident près de deux millions d'habitants".*

## II - METTRE EN ŒUVRE LA DUP DE NOVEMBRE 1998

Le rapport d'AUDIT du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances remis au Gouvernement en 2002 confirme :

### *II-1 Une mise en œuvre simple*

- **La majorité des acquisitions foncières ayant déjà été effectuée à l'amiable ;**
- **Le processus conduisant à prolonger la DUP (échéance novembre 2003) étant en cours ;**
- Le choix de la solution aérienne à 2X3 voies a été abandonné en 1984 et remplacé par une solution souterraine, déclarée d'utilité publique le 20 novembre 1998.

### **II-2 Le coût de l'opération**

**Le coût de l'opération, contrairement à celui "horriblement" élevé (entre 750 et 800 millions d'euros) annoncé par certains, est évalué à 610 millions d'euros (valeur 2002), par les Services Publics.**

**La réalisation étant prévue en 2 phases correspondant à chacun des 2 sens et l'étalement des travaux sur 10 ans, cet investissement représenterait en moyenne 61 millions d'euros annuels (400 millions de francs)**

Le taux de rentabilité immédiat de l'opération est estimé à 56.3%, indique la mission d'audit précitée.

### **II-3 Le Financement**

**Présenté, à juste titre, comme non concevable, cette opération était à l'origine prévue financée à 40% par l'État et à 60% par la Région, mais l'opération n'a pas été retenue au contrat Etat-Région 2000-2006. Ceci avait été accepté par le Département pour les raisons précisées par Monsieur Favier, Président du Conseil Général lors de cette même conférence de presse le 6 juin 2001:**

*"nous avons accepté l'idée que le tronçon commun A4/A86 ne soit pas inscrit au Contrat de Plan signé entre le Gouvernement et le Conseil régional pour plusieurs raisons :*

- *Parce que le montant de l'opération était tel qu'il aurait déséquilibré les crédits affectés au Val-De-Marne pour les autres opérations;(RN 19, couverture A6 b requalification de RN)*
- *Parce que cela ne peut être raisonné comme une infrastructure départementale, alors que sa fonction de desserte irrigue un territoire de 4 départements et que l'enjeu en terme de déplacements est de niveau régional ;*
- *Parce qu'enfin il nous avait été assuré que le Gouvernement trouverait une solution financière hors contrat de plan"*

Toutefois, Monsieur Le Président FAVIER précisait :

*"Dans ces conditions sur ma proposition, le Conseil général avait adopté en 1999, à l'unanimité, les propositions du département pour le Contrat de Plan 2000/2003 en leur adjoignant une annexe. Voici ce que précisait cette annexe :*

*Dès la création de l'A 4, la réalisation du doublement a été jugée nécessaire. Les emprises en sont réservées depuis 1976. Le projet retenu, qui a fait l'objet d'un large consensus lors de l'enquête publique en 1997, consiste en la réalisation de deux souterrains de 3 voies chacun, de part et d'autre de l'A 4. Il préserve ainsi le patrimoine traversé et le cadre de vie des riverains. La Déclaration d'Utilité Publique a été acquise fin 1998.*

*Le coût total estimé de cette opération est de 3600 millions de francs...*

*Compte tenu de l'ampleur des coûts, l'échelonnement financier a été prévu sur 3 plans*

- 555 millions de francs au XI<sup>o</sup> Plan ;
- 1740 millions de francs au XII<sup>o</sup> Plan ;
- 1305 millions de francs au XIII<sup>o</sup> Plan ;

Pour le XII<sup>o</sup> Plan, l'objectif est de réaliser un des deux tunnels – le tube sud- qui avec l'aménagement du pont de Nogent supprimerait la plupart des bouchons d'A 86 dans ce secteur. La bretelle d'entrée de Joinville serait réouverte et le trafic local sensiblement allégé, créant les conditions d'une amélioration des transports collectifs.

Déjà partiellement inscrit au XI<sup>o</sup> Plan, l'état d'avancement du projet permet un démarrage des travaux dès 1999" (fin de citation).

**" Comme chacun le sait, bien que Monsieur le Premier Ministre ait signé la Déclaration d'Utilité Publique le 20 novembre 1998, le chantier n'a toujours pas démarré.**

Dès la signature du Contrat du Plan, sous l'autorité de Michel Germa, alors Président du conseil général, et en relation avec Monsieur Aubry, député maire de Joinville et Président du Comité de défense des riverains du tronçon commun, nous avons multiplié les démarches auprès du Gouvernement, seul Monsieur Gayssot a pris en compte notre préoccupation, et nous a reçus à trois reprises.

Il faut cependant constater, au terme de ces différents entretiens, que le dialogue avec le Ministère de l'Équipement et des Transports butte toujours sur la même difficulté : il n'y a pas de crédits suffisants inscrits au budget de la Direction des Routes pour entamer la réalisation du projet, et aucune solution alternative de financement n'a été validée à ce jour par le Ministère des Finances.

Nous sommes donc au point mort. Et c'est ce qui nous conduit à rappeler avec plus de force quelles sont les justifications d'un tel projet"

**Aujourd'hui le déblocage du financement de la mise en œuvre de cette DUP pourrait s'effectuer :**

- Soit par la volonté de l'État et d'une nouvelle Assemblée Régionale renouvelée lors des élections de 2004
- Soit dans le cadre de financement PRIVE-PUBLIC du type de ceux mis en œuvre pour les Ministères de la Justice, de l'Intérieur et de la Défense.

**Faut-il rappeler, que pour des travaux de même importance, le concessionnaire privé du bouclage de A 86 en souterrain à l'Ouest, a recueilli auprès de l'Europe, des prêts d'un montant supérieur à celui de l'investissement global du Projet de l'Est ?**

#### **Dernière minute**

**Monsieur Gilles de Robien, Ministre de l'Équipement et des Transports en réponse à une question de la Députée de Joinville le 20 mai 2003, proposant l'étude du financement du projet A4 – A86 par un Partenariat Public Privé indiquait :**

*... Le tronçon commun A4-A86, où l'on trouve effectivement les plus grands bouchons et où nous rencontrons beaucoup de problèmes. Elle ( Mme la Députée) a suggéré un partenariat public-privé. C'est une opération déclarée d'utilité publique mais, il faut savoir, très coûteuse 700 millions d'Euros. Je suis prêt à examiner, avec les élus concernés, des solutions innovantes telle que celle qu'elle a évoquée.*

(débat à l'Assemblée Nationale le 20 mai 2003)

### **III - DES AVIS CONSENSUELS POUR CE QU'IL FAUT FAIRE**

**Hormis les avis déjà cités relevons :**

❖ **Déclaration d'Utilité Publique de novembre 1998 signée par Monsieur JOSPIN, Premier Ministre, Madame VOYNET, Ministre de l'Environnement, Monsieur GAYSSOT, Ministre de l'Équipement :**

❖ *"la réalisation en souterrain de l'A 86 ne peut pas ne pas se faire"*

(déclaration au Comité de Défense des Riverains de Monsieur le Directeur du Cabinet de Monsieur GAYSSOT Ministre de l'Équipement)

❖ *"La lutte contre le bruit devient un enjeu économique, le Président de la République Jacques CHIRAC la défend ardemment, comme en témoigne le récent séminaire gouvernemental pour la promotion du développement durable"*

(...Figaro du 30 novembre 2002)

❖ *"Un bel environnement, c'est un droit ! , depuis 1998, l'environnement et le développement durable sont au premier rang des priorités du Conseil Régional, avec deux principes d'actions simples :*

- Proposer des solutions à l'échelle régionale et intervenir à chaque endroit et chaque fois qu'un pas pourra être fait.
- Construire des écrans anti-bruit, mesurer et réduire la pollution de l'air, protéger les rivières et les paysages,..."

(le dossier de la Région Île-de-France, éditorial de Monsieur le Président HUCHON – janvier 2003)

❖ "doublement de l'A 4 sur le tronçon commun A 4 – A 86, à la hauteur de Saint-Maurice, etc...) n'ont malheureusement pas été inscrits au contrat plan ETAT-REGION pour la période 2000-2006, compte tenu des difficultés d'insertion et des coûts de réalisation particulièrement élevés.

Néanmoins, y figure, pour un montant de 33.54 millions d'euros "l'expertise du tronçon commun A 4 – A 86" afin d'étudier les possibilités de financement de l'opération de doublement. Cette étude est aujourd'hui bien engagée"

(Réponse de Monsieur le Secrétaire d'État BUSSEREAU à Monsieur le sénateur LONGUET du 17 décembre 2002)

❖ " Le bassin central correspond à peu près à l'anneau de l'A 86, la Francilienne.... Cette couronne a besoin d'une rocade structurante, ce doit être, à sa limite, l'A 86 qu'il faut achever,.....

Il faut absolument achever les coups partis et donner une priorité aux investissements qui, non seulement permettent de rattraper une situation passée, mais qui sont résolument tournés vers les besoins à venir. L'A 86, la Francilienne.....s'inscrivent dans ce propos."

**(Rapport de la Commission de l'Aménagement Régional de l'Environnement du Tourisme et des Transports adopté par l'Assemblée Générale de la Chambre Régionale du Commerce et d'Industrie Île-de-France du 31 mai 1990) ;**

❖ "A 4 – A 86 A 6 : les PME asphyxiées !

Pont de Nogent : le plus grand bouchon du monde ! triste record pour ce pont stratégique d'échanges et d'interconnexions avec une incidence sans précédent sur les communications nationales et internationales (nord-sud), ainsi que sur les échanges inter-entreprises et l'emploi...

Pour les automobilistes la solution incontournable reste la création d'une voie sous-fluviale permettant l'interconnexion A 4 A 86, le Président LABOCHE est conscient de l'investissement financier de ce projet...

Il faut souligner la patience exemplaire, mais non sans limite, dont ont déjà fait preuve les citoyens et les entreprises depuis de trop longues années.

Les entreprises et les Val de Marnais sont asphyxiés dans notre département, parfois même, la seule solution est de migrer hors du Val-de-Marne.

La CGPME 94 soulève donc une fois de plus ce problème car les TPE-PME-PMI dont elle défend les intérêts avec force, n'en peuvent plus de ces contraintes quotidiennes qui menacent leur activité, les échanges commerciaux ainsi que le maintien et la création d'emplois."

( bulletin CGPME 94 n° 3 année 2003)

❖ "Le groupe RPR s'insurge contre l'immobilisme coupable de l'État et de la Région Ile-de-France dont sont victimes chaque jour plusieurs centaines de milliers d'habitants de l'Est parisien; Il lance un appel à la mobilisation".

"le scandale du premier bouchon de France doit cesser"

"aujourd'hui nous avons convaincu la majorité du Conseil Général ainsi que les 15 villes de l'ACTEP (association des communes de l'Est parisien) de tous bords politiques de s'unir pour faire pression sur le gouvernement"

(Pour le groupe RPR du Conseil Général Jacques J.P. Martin - avril 2001)

❖ " Les effets sur l'environnement seraient d'abord liés à cette réduction du trafic sur la voirie locale, mais également au traitement, notamment paysager, des quartiers traversés par A 4 et A 86. L'opération contribue de manière déterminante à l'aménagement et au développement économique de l'Est parisien en faisant sauter un verrou extrêmement pénalisant. Elle n'est pas en concurrence fonctionnelle avec un programme de transports collectifs qui la desserve, apportant la fluidité, l'accessibilité et l'espace de développement qui leur manquent.

## II – AVIS DE LA MISSION

La mission considère que cette opération est une opération prioritaire en Ile de France. Elle permettra en effet de résoudre un important problème de saturation routière. Elle redonnera aux acteurs locaux des marges de manœuvre importantes dans divers domaines et réduira sensiblement les nuisances et atteintes environnementales"

(Rapport de la mission d'audit confiée par le Gouvernement en août 2002 au Conseil Général des Ponts et Chaussées et à l'Inspection Générale des Finances)

❖ ...et les nombreux vœux formulés par :

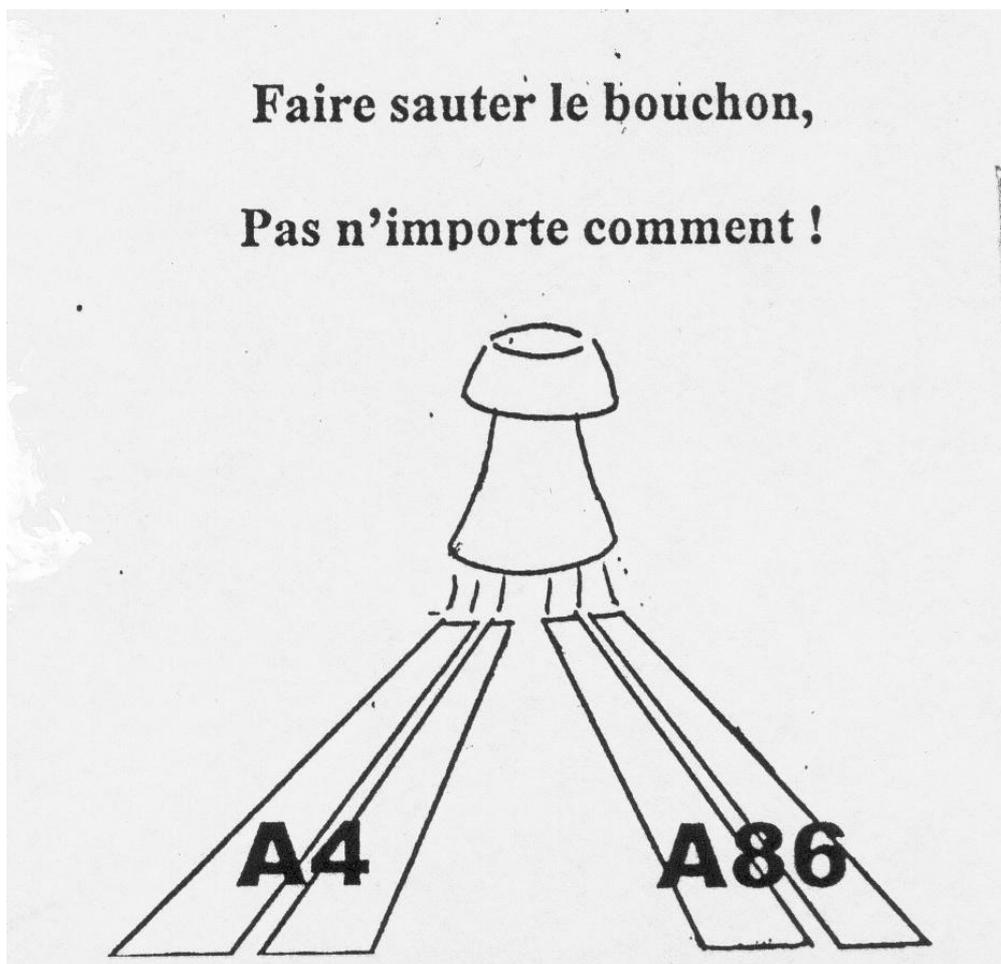
- Les MUNICIPALITÉS RIVERAINES (Joinville-Le-Pont, Nogent-Sur-Marne, etc.),
- le COMITE DE DÉFENSE DES RIVERAINS du tronç commun A 4/A 86,
- L'ASEP (Association de Sauvegarde de l'Environnement de Polangis,
- Les 18.000 signataires d' "ENSEMBLE, faisons sauter les bouchons",
- Etc.....

## **I V - ... CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE**

*" De façon à attendre dans de meilleures conditions le lancement de cette opération, l'État prévoit d'aménager la bande d'arrêt d'urgence afin de pouvoir l'utiliser comme 5<sup>ème</sup> voie aux heures de pointe. Cet aménagement est estimé à 14.5 millions d'euros (95.000.000 F). il pourrait être mis en service en 2004"*

Ignorant ou plutôt omettant que les bandes d'arrêt d'urgence n'ont pas comme unique but la circulation des véhicules prioritaires et de secours mais surtout celui de permettre le stationnement temporaire des véhicules immobilisés, ce projet voudrait nous faire croire que la demande de 10.500 véhicules à l'heure de pointe dans le sens le plus chargé, pourrait se satisfaire d'une nouvelle voie réduite pour écouler les 2500 véhicules/heure excédentaires, après la réduction du gabarit des 4 voies existantes, amenant celles-ci à être ralenties et plus dangereuses ( deux-roues).

**Comme lors de la mise en œuvre de l'écran réfléchissant de 2.40 m qui s'avère plus amplificateur de bruit qu'atténuateur, la pression devant le plus gros bouchon de France amène pour retarder la réalisation du seul projet répondant le mieux possible aux problèmes posés par le tronç commun, à adopter une solution temporaire dangereuse, qui ne résoudra pas le problème de pollution de l'air et de l'eau, ni non plus celui des nuisances sonores et qui chiffres en main, ne réglera pas celui de l'insuffisance de capacité des ouvrages existants.**





# Bulletin d'adhésion à l'ASEP



Bulletin adhésion :

Mme, Melle, M. : .....

Profession ( facultatif ) : .....

Adresse : .....

Désire adhérer, réadhérer à l'ASEP, ci-joint un chèque à l'ordre de l'ASEP.

La cotisation pour l'année en cours est fixée à : 5 € pour les adhérents et plus pour les bienfaiteurs.

Elle doit être adressée au siège de l'Association à l'attention de Mme la trésorière de l'ASEP,  
51 avenue du Parc- 94 340 Joinville-le-Pont