

Le 25 juin, j'ai rencontré Maud TALLET, Maire de Champs sur Marne.

Sa position est sans équivoque: Contre le A103 et le Boulevard Urbain Intercommunal.

Un courrier à suivre, nous donnant par écrit sa position, sera publié dès réception

.....
Courrier en date du 26 juin 2003, adressé par Maud Tallet, Maire de Champs sur Marne au Préfet de la région Ile de France.

Monsieur le Préfet,

J'ai, par écrit, fait part à Monsieur de Robien, Ministre de l'Equipement et des Transports, du désagrément que j'ai éprouvé de voir « ressurgir » le projet de réalisation de l'A103, dans le cadre d'une révision partielle du S.D.A.U.R.I.F.

Cette hypothèse rendue publique a créé une vive émotion.

Je suis tout aussi étonnée d'apprendre, par hasard, que vous avez décidé, sans consulter préalablement les élus des villes concernées, la mise en place d'un comité de pilotage dont la première réunion doit se tenir le 16 juillet prochain.

C'est la raison pour laquelle je vous informe que je souhaite vivement être intégrée à ce comité de pilotage. Je souhaite également qu'y soient associées les associations locales de défense de l'environnement et de riverains.

Dans l'espoir d'être entendue et dans l'attente de votre réponse, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma haute considération.

[Commentaires](#) : Un Maire qui joue cartes sur table avec notre association !!

.....
Jeudi 10 juillet, rencontre avec les élus socialistes de la commune de Champs sur Marne.
Assistaient à cette réunion :

- Jeanne Chédhomme, Conseillère Municipale, Conseillère Régionale d'Ile de France.
- Philippe Boroukhoff, Président des élus socialistes et apparentés, Maire-adjoint et Vice-président du SAN
- Jean-François Piotrowski, Maire-adjoint et Vice-président du SAN
- Daniel Cloarec, Président de l'association AIPER

.....
Communiqué du groupe des élus socialistes et apparentés de Champs sur Marne

Liaison A4/RN34: Pour un simple boulevard urbain intégré et de qualité

A la suite des nombreuses demandes des collectivités locales, la préfecture de Région organise le 16 juillet, une réunion qui inclue le désenclavement routier du plateau d'Avron et des boucles de la Marne, et plus précisément l'emprise de l'ex. autoroute A103.

Les services de l'Etat semblent préoccupés par les encombrements fréquents sur l'A4 et l'A86. Des projets seraient à l'étude pour relier l'échangeur de Rosny à Champs-sur-Marne (A4) par un boulevard urbain de 2x2 voies qui décongestionnerait ainsi les autoroutes franciliennes.

Les élus socialistes de Champs-sur-Marne rejettent totalement ce projet et rappellent que leur accord pour un boulevard urbain reliant l'A4 à la RN34 est conditionné. En particulier, il ne doit pas permettre la circulation de transit de l'Est francilien.

Nous sommes opposés à toute liaison autoroutière ou rapide visant à accroître le passage de camions et voitures sur notre territoire. L'A4 et l'A199 suffisent déjà en terme de nuisance pour les campésiens.

Nous soutenons l'action des associations qui recherchent, tout comme les élus, à préserver, avant toute chose, notre environnement lors d'aménagements routiers.

Les élus socialistes de Champs-sur-Marne rappellent leurs propositions :

- Réalisation d'un simple boulevard urbain de circulation à caractère intercommunal et non de transit entre l'A4 et la RN34.
- Reprise des zones délaissées autoroutières pour poursuivre des aménagements urbains locaux correspondant aux besoins de la population et de la collectivité, à l'exemple des jardins familiaux.
- Poursuite d'investissements régionaux et nationaux pour développer les transports en commun, reliant la banlieue à la banlieue. (Bouclage des tramways de la petite couronne, interconnexions avec le RER...).
- Bouclage de l'A86 entre le pont de Nogent et l'échangeur de St Maurice, pour redonner de la fluidité à ces grands axes de transport routier de transit de l'Est parisien.
- Mise en œuvre d'une concertation systématique par les services de l'Etat avec les collectivités locales concernées, avec les associations, avant d'arrêter tout projet définitif.
- Suppression de l'inscription de l'autoroute A103 au SDAURIF.
- La réouverture du chantier relatif au double échangeur de l'A4 coté Metz à la hauteur de la Cité Descartes.

Nous restons à la disposition de tout habitant et toute association concernant ce dossier

Pour tout contact : Philippe Boroukhoff, Président du groupe des élus socialistes et apparentés. Hôtel de Ville 77427 Champs-sur-Marne Cédex 2 ; tel. : 01 64 73 48 39.

Commentaires: Voici une position claire, non à la A103, non à la voie de liaison dite " Plateau d'Avron - Vallée de la Marne " (Boulevard InterUrbain A3/A4)

A qui le tour, prenez position Messieurs le élus, vos électeurs s'impatientent !!

.....
Courrier en date du 19 Août 2003, adressé par Daniel Guillaume, Maire Adjoint et Vice-Président du SAN à Monsieur Gilles de Robien, Ministre de l'Equipement et des Transports.

Objet: projet A103
Enseignements des conséquences de la canicule

Monsieur le Ministre,

Après les conséquences catastrophiques de la canicule que nous venons de connaître dans notre pays, tout particulièrement dans la Région Capitale, permettez-moi de vous soumettre une nouvelle contribution de Vice-président au « Déplacement Urbain » dans le secteur de Marne la Vallée. Celle-ci complètera de façon plus étayée les remarques que j'avais, rapidement, faites lors de la réunion dite « Comité de pilotage de l'A 103 » en Préfecture de Région, le 16 Juillet dernier.

Malgré une période de congé et donc une diminution de la circulation sur les routes d'Ile de France, le Monde du 6 Août nous informait :

« **Cette canicule entraîne des problèmes croissants de pollution à l'ozone avec des conséquences sur la santé et la circulation automobile.**

Ce sont la Région parisienne, l'est et le sud-est qui sont les plus touchés ».

Nous avons connu une situation exceptionnelle, historiquement exceptionnelle.

Cependant, les problèmes de saturation des réseaux routiers, la pollution allant en augmentant, le cadre de vie et les dangers qui y sont liés notamment au niveau de la santé et de l'environnement, ...sont déjà malheureusement des « **phénomènes connus** » et contre lesquels certaines mesures et dispositifs ont été engagés depuis plusieurs années :

- Principe de précaution et d'alarme,
- Réglementation de la circulation,
- Tentative de reconquête du ferré sur le routier pour le fret,
- Loi sur l'air,
- Et la forme la « plus aboutie », mais encore au niveau de l'ébauche, un « **Plan de Déplacement Urbain** ».

La situation que nous venons de vivre, **dont ne mesurons pas encore toutes les conséquences**, appelle à la prudence, l'intelligence et la réflexion, ...

C'est pourquoi, Monsieur le Ministre, je me fais « porte-parole » de nombreux concitoyens, élus, associations, porte-parole du « *bons sens et de l'évidence* » :

Ce n'est pas en rajoutant des routes et des autoroutes dans un environnement déjà saturé que nous diminuerons les problèmes de circulation routière, de la pollution, des embouteillages.

Ne rajoutons pas de nouvelles difficultés à ce qui existe : de nouvelles voies de circulation qui appelleront d'autres pollutions, d'autres embouteillages,...

Les circulations d'automobiles et des camions ne disparaissent pas en créant de nouvelles autoroutes : elles se déplacent !

Et comme ces voiries sont un réseau très dense en Ile de France, le projet et la réalisation de l'A 103 ne sera qu'un « nouveau risque majeur » dans notre région !

Quelques rappels issus d'un « **Rapport de synthèse** » élaboré par les techniciens d'EPAmarne, dans le cadre du lancement du projet « A 103 »

• **Historique :**

« Le Schéma Directeur d'Aménagement d'Urbanisme de la Région Ile de France a retenu le principe d'une liaison d'importance Régionale comprise entre la Route Nationale 34 et l'autoroute A4 en Seine saint Denis. Elle permet la continuité de l'itinéraire autoroutier d'A103 entre VILLEMOMBLE et NEUILLY sur MARNE vers l'A4. »...

... « Les objectifs étant à terme de concevoir une autoroute, l'opération exposée dans le présent avant-projet a une vocation plus modeste et plus locale. Il ne représente qu'une section fonctionnelle de la liaison complète. »...

... « L'autoroute A103 (ex. A3) située en Seine saint Denis a été inscrite au Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile de France en 1964. Sa vocation était alors de créer une voie tangente à la rocade A86 dans le but de relier la Ville nouvelle de CERGY PONTOISE à celle de MARNE LA VALLEE. »...

... « En 1984 cette partie d'A103 a été dissociée de l'itinéraire et baptisée liaison d'importance Régionale dont le principe a été retenu. Elle apparaît ainsi sur le SDAU de la Région Ile de France. L'itinéraire est conservé dans sa continuité vers l'A4. La vocation première reste la même. »...

... « La Décision Ministérielle du 23 Octobre 1986 de prise en considération du projet complet autoroutier s'intégrant à terme à A103, a demandé d'établir un avant-projet portant sur la phase fonctionnelle décrite ci-dessus. »...

• **Nuisances :**

... « Pour la prise en compte des nuisances liées à l'ouvrage, la concertation a duré plus de 4 ans rien que pour la phase provisoire. L'un des leitmotivs les plus cher au riverains et aux communes traversées était la nuisance phonique. Un deuxième, bien moins aigu, était l'insertion de ce projet dans un environnement résidentiel et de loisirs (bords de Marne, projet de base de loisirs) et de le rendre le moins agressif possible. »

« Ces objectifs ont été atteints par des mesures de protections acoustiques (écrans, couverture semi-lourde et bretelles anti-bruit) et des aménagements paysagers. »

« Les coupures des cheminements piétonniers ont été résolues par la couverture du Côteau de NOISY. »...

• **Éléments de trafic :**

... « Les études de trafic montrent que l'itinéraire supportera seulement 1 600 véhicules en HSP dans les deux sens à la mise en service. Dix ans plus tard, en supposant un accroissement de 2 % par an, le trafic attendu sera de 2 000 véhicules en HSP. »

« Le trafic à terme est estimé à 6 400 véhicules pour les deux sens d'A103. Ce trafic nécessitera un 2X3 voies. La solution préconisée précédemment pour le profil en travers de la phase provisoire intégrale à terme à la chaussée définitive de l'autoroute est envisageable. Les structures des chaussées ont été choisies en conséquence. »...

Monsieur le Ministre, les éléments cités du « Rapport de synthèse » sont bien évidemment à actualiser entre 1964 et aujourd'hui en tenant compte de tous les paramètres, notamment celui de l'urbanisation de Marne la Vallée – population, nombre de véhicules par familles, augmentation du fret routier, ... -

Deux autres analyses de l'époque – donc également à actualiser - sont également à verser à ce dossier. Dans un document annexe intitulé « **IMPACT** », on peut lire :

• **Hydrologie :**

... « L'aménagement de la voirie de liaison va conduire à une imperméabilisation du sol, provoquant un ruissellement important en cas de pluie. »

« Tout au long du tracé, des risques de pollutions existent (Cf. pièce 2.3.6.§3.3) :

- une pollution chronique directement liée au trafic (poussières),
- une pollution saisonnière due au salage hivernal,
- une pollution accidentelle. »

« Ces trois types de pollution sont susceptibles de contaminer la nappe alluviale de la MARNE (plaine agricole), les cours d'eau et les sols. »

• Végétation :

... « Le projet va conduire à la disparition du boqueteau bordant le méandre de la MARNE ainsi que d'une partie de la ripisylve (sur 100 m de pat et d'autre du projet). »

« Cet impact radical et irréversible est dû, d'une part au passage de la voie de liaison, et d'autre part au rescindement de la MARNE. De plus, les plantations d'alignement le long du canal et de la RN34 ainsi que certaines haies sont appelées à disparaître pour laisser place à la route (Cf. pièce 2.2.6.§3.4). »

« - En rive gauche de la MARNE

« le passage de la voie de liaison conduira à la disparition :

- des arbres d'alignement du quai de la MARNE au droit de la future liaison,
- de la haie arbustive et de quelques peupliers bordant la cité H.L.M. en bordure Nord-Est de la Zone de friche,
- des anciens vergers au droit du chemin du BEL AIR. »...

Une « Fiche annexe au rapport de synthèse » nous informe également sur « l'estimation de l'opération » et sa « clé de répartition », en Juin 1986.

	Tranche 1	Tranche 2
Foncier	32 500 000. 00	0. 00
Etudes	5 980 431. 72	1 988 059. 20
Travaux	205 328 155. 72	68 256 699. 20
SAV	21 130 858. 74	7 024 475. 84
TOTAUX	264 939 446. 18	77 269 234. 24

« Montant de la Tranche 1 + Tranche 2 : 342 208 680. 32 F »

Clé de répartition du financement (1)

État	45 %
Région	55 %
Autres Collectivités territoriales	0 %
Autres sources	0 %

« (1) Si un plan de financement a déjà été mis au point. »

En conclusion, pour ma part, et compte tenu de la situation que nous connaissons aujourd'hui dans ses « données contradictoires » mais réelles :

- ajouter « une » ou « des » autoroute(s) en Région Ile de France ne résoudrait pas les problèmes de circulation, de pollution, d'embouteillage, ... bien au contraire ! Les 20 ans passés du « **toute autoroute** » sont déjà catastrophiques.
- les objectifs du **P.D.U.** ne se retrouvent pas dans cette conception du déplacement en Ile de France.
- Monsieur le Préfet de Région, Préfet de Paris évoquait le 16 Juillet dernier une « *étude de faisabilité* » par « *un cabinet d'étude indépendant* ». Comme l'ont rappelé plusieurs élus, au cours de cette rencontre : « **les techniciens de nos collectivités** » sont parfaitement compétents et « **totalemt indépendants** », et de plus « *moins chers* ». Par ailleurs, l'intégralité des documents qui m'ont servi pour cette correspondance existe toujours et demanderait simplement à être actualisés (si besoin était). Cependant, je crois, et je ne dois pas être le seul que : **(re)lancer publiquement, à nouveau, un tel dossier serait en pure contradiction avec l'intérêt général !**

Je vous prie, Monsieur le Ministre, d'accepter l'expression de ma très haute considération.