

**Un décret publié discrètement entre les deux tours remet en cause plusieurs chantiers de voirie en Ile de France  
Trois projets routiers menacés d'abandon.**

Parmi les nombreux textes publiés au Journal officiel, celui paru le dimanche 28 avril sous le numéro 2002-6627 (1) aurait bien pu passer inaperçu. Ce décret stipule qu'une procédure partielle de révision du Schéma Directeur de la région Ile de France (SDRIF) est ouverte en vue de tirer les conséquences de l'abandon des projets suivants :

- 1°) Boulevard intercommunal de l'Essonne entre l'autoroute A6 et la RN6
- 2°) Section de l'autoroute A16 entre l'autoroute A1 et le boulevard intercommunal du Parisis
- 3°) Autoroute A103

Ire de quelques élus franciliens, à qui la chose n'a pas échappé. A commencer par Claude Pernès, maire (RPR) de Rosny sous Bois (Seine Saint-Denis) et président de l'Association des maires d'Ile de France (Amif). « Ce qui me gêne, ce n'est pas l'abandon de ces projets en tant que tels car il est vrai qu'ils sont tous trois assez controversés, c'est le moment où le décret a été pris, c'est à dire entre les deux tours de l'élection présidentielle, alors que les signataires n'avaient plus toute l'action réservée à leur fonction. Cela ne me semble pas très sain. »

L'article 2 du décret prévoit que « le ministre de l'Equipement, des Transports et du logement et la secrétaire d'Etat au Logement sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret ». Mais certains édiles ne manquent pas de remarquer que les projets concernés ne relèvent pas vraiment du domaine de compétence du secrétaire d'Etat au Logement. Ils soulignent également que l'intérêt soudain revendiqué par les deux signataires en question n'est pas totalement désintéressé. Jusqu'en 1997, Jean-Claude Gayssot était député de la Seine Saint-Denis. Il a aussi été maire de Drancy de 1995 à 2001 et n'ignore donc rien du projet de l'A103 qui devait relier dans ce département les autoroutes A4 et A86 entre Noisy le Grand et Rosny sous Bois.

Quant à Marie-Noëlle Lienemann, elle avait été directement confrontée au problème du boulevard intercommunal de l'Essonne entre l'autoroute A6 et la RN6 quand elle était maire d'Athis-Mons (Essonne), c'est à dire jusqu'à ce qu'elle fasse son entrée au gouvernement en mars de l'année dernière.

A la décharge de l'ex-ministre communiste de l'Equipement, on peut noter que celui-ci avait rendu publique sa volonté de ne pas soutenir ces projets. Aucune décision juridique n'avait toutefois été prise, jusqu'à ce 28 avril. Certes, le décret n'est pas, en lui-même, suffisant pour une révision du SDRIF, mais il constitue bien l'amorce d'un processus demandé par l'état. Il appartient in fine au conseil régional de prendre ou non par délibération la décision de réviser le schéma directeur.

Pour Yann Aubry, conseiller technique auprès du président (PS) de la région, chargé de la ville et de l'aménagement du territoire, « ces trois projets sont les plus absurdes, et tout le monde sait qu'ils seront abandonnés quoi qu'il arrive. Les élus locaux les réfutent car ils gèlent des emprises foncières importantes et bloquent toute autre initiative. Dès l'automne, la secrétaire d'Etat au Logement a sollicité l'avis du conseil régional sur ces questions. Nous lui avons répondu que si tel était le choix de l'Etat, nous ne nous y opposerions pas. » Précision importante : jusqu'en septembre dernier, Yann Aubry était conseiller auprès de Marie-Noëlle Lienemann. « le seul débat qu'il peut y avoir au sujet de ce décret, c'est de savoir s'il était opportun qu'il y ait une révision partielle maintenant, alors qu'une révision globale verra le jour en 2004 », poursuit-il.

Patrice Calmejane, maire (RPR) de Villemomble (Seine Saint-Denis), est loin d'être opposé à l'A103. « Entre 42000 et 44000 véhicules par jour traversent ma commune, dont 10% de camions. Cela fait 25 ans que cela dure, et je suis choqué que, d'un seul coup de crayon, on supprime le projet d'autoroute, sans aucune concertation avec les élus locaux ni la moindre ébauche de solution. De plus, le procédé utilisé n'est pas très honnête et ce décret pris entre les deux tours me laisse pantois sur la façon d'appliquer la démocratie. » Même écho chez Christian Demuyndck, maire (RPR) de Neuilly Plaisance, « je ne suis pas pour l'A103, mais je trouve la méthode scandaleuse. Il faudrait une loi qui rende impossible la signature de tout décret entre les deux tours de l'élection présidentielle ». Pour l'heure, Patrice Calmejane a fait voter une motion à son conseil municipal qui conteste le projet d'abandon et saisit le nouveau ministre en charge du dossier. Avec lui, Claude Pernès demandera un tête à tête au nom de l'Amif.

**Encadré**

Des développements jugés onéreux

Le schéma directeur régional d'Ile de France a été approuvé en avril 1994. C'est un document de planification élaboré par les services de l'état, sous l'autorité du préfet de région, en concertation avec les collectivités territoriales, les organismes socioprofessionnels et associatifs. Il remplace celui de 1976, qui ne pouvait plus assurer de façon satisfaisante l'aménagement de l'Ile de France. Le cadre devenu trop contraignant bloquait de nombreux projets de logements et de zone d'activité.

Deux des trois projets concernés par le décret paru le 28 avril dernier dataient du schéma de 1976. Encore plus ancien, celui concernant la liaison entre l'A6 et la RN6 figurait dans les schémas routiers de 1965, sous la dénomination d'autoroute interurbaine de Seine et Oise. « L'Etat n'est pas en mesure de réaliser ces infrastructures pour des raisons de coûts. Il y a cinq ans, une estimation évaluait à un peu plus d'un milliard d'euro le projet de liaison entre l'A6 et la RN6. Il est important de savoir aujourd'hui s'il y a un vrai besoin en termes de déplacements qui peut être comblé par des transports en commun ou des projets routiers plus modestes. Le travail de la Direction régionale de l'équipement consistera à rechercher un catalogue de solutions », explique son directeur Bertrand Méary.

#### Commentaires :

En résumé, le 22 mai 2002 (suite au décret n°2002-627 du 26 avril 2002) Patrice Calmejane conteste le projet d'abandon du A103 et saisit le nouveau ministre en charge du dossier.

Avec lui Claude Pernès demandera un tête à tête au nom de l'Amif.

Nous pensons, mais peut être à tort, que Claude Pernès, a également contesté la non réalisation de l'A103

Au fait, une question : **L'Amif serait -elle pour la réalisation de l'A103**

**Amif** : Association des Maires d'Ile de France

**Président** : Claude Pernès

Membres de la Seine Saint Denis :

- Michel Teulet (Maire de Gagny)
- Patrice Calmejane (Maire de Villemomble)
- Michel Champion (Maire de Gournay sur Marne)

(1) <http://www.admi.net/jo/20020428/EQUU0200750D.html>

---

#### **La Marne du 4/06/2003**

Extraits du courrier de protestation de Maud Tallet, maire de Champs sur Marne, adressé à Gilles de Robien, à propos de la réactualisation de l'Autoroute A103.

" J'ai l'honneur de solliciter de votre haute bienveillance, Monsieur le Ministre, que la révision du SDRIF ne permette pas la réalisation de l'A103, et que la liaison A4/RN34 soit maintenu dans les limites acceptées par toutes les parties qui y avaient contribué, en son temps."

---

#### **Seine et Marne Matin du 13/06/2003**

Maud Tallet, maire de Champs sur Marne précise, je cite: " Une autoroute déstructurerait totalement le tissu urbain, avec Gaysot, nous avons plaidé pour une voie routière urbaine...je demande à Gilles de Robien d'en tenir compte"

---

#### **La Marne du 02/07/2003**

Mickey 3° phase ?

Un projet de plusieurs centaines d'hectares ... la phase trois présentée devant l'assemblée départementale: 1 milliard d'euros d'investissement avec une obligation minimale: **débloquer l'autoroute A4.**

Les différents projets sont loin d'être définitifs ... plusieurs points nécessiteraient de très grosses réformes et une **modification du S.D.A.U.R.I.F.**

Manifestement, le second volet de l'interrogation du conseil porte sur **les structures routières et l'A4** en particulier .... on parle de **doublent et d'aménagements.**

---

**Le Figaro du 28/01/2003**

Le aménagements routiers dans l'Est parisien

Le bouchon du pont de Nogent sautera en 2008

Mais cette opération, explique-t-on en D.D.E, n'est qu'un " palliatif " aux **travaux pharaoniques** très attendus que sont le doublement du tronç commun A4/A86 (1 md€) et **l'autoroute A103** assurant la liaison entre la Seine et Marne et Bobigny (7 à 8 md€).

---

**Le Parisien du 11/07/2003**

La A103 pour faire sauter le bouchon du pont de Nogent

Extraits de l'article:

Elle permettrait de soulager le tunnel de la A86 à Nogent sur Marne ....

L'autoroute A103 donnerait un sacré ballon d'oxygène au trafic de l'Est parisien ...

---

**Villemomble Magazine Février/Mars 2003**

A l'occasion de la cérémonie de voeux 2002/2003, Patrice Calmejane, Maire de Villemomble, a évoqué le dossier de la prolongation de l'autoroute A103

---

**Le Parisien Seine St Denis – 17/07/2003**

Le débat politique sur l'A103 aura lieu au printemps 2004

Hier après-midi, les élus des différentes communes concernées (Champs sur Marne, Noisy le Grand, Gournay sur Marne, Gagny, Neuilly sur Marne, Neuilly-Plaisance, Rosny sous Bois et Villemomble) ont participé à la première réunion du comité de pilotage de la A103, présidée par le préfet de la région Ile de France .....

<http://www.leparisien.com/home/maville/seinesaintdenis/article.htm?articleid=206026950>

Commentaires : Un article à lire pour bien être convaincu de la volonté du gouvernement et de certains élus de réaliser une infrastructure le plus rapidement possible.

Pas une seule fois, le terme riverains ou associations apparaît dans l'article.

Sûrement une espèce en voie de disparition et qui doit de toute façon compter pour du beurre !

Attendons le retour de nos élus, qui ne manqueront pas de nous tenir informé

## La A199 prolongée jusqu'à la Francilienne

LES ÉLUS de Marne-la-Vallée refusent le projet de raccordement de la A 199 à la Francilienne qui devrait être discuté lors d'une réunion à Eparmarne (établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée) le 9 septembre. Le vice-président du SAN Val-Maubuée, Daniel Guillaume, a envoyé mardi un courrier de mécontentement au préfet, Bernard Coquet, à ce sujet. Après avoir été maintes fois repris puis abandonné, le projet d'un prolongement de la A 199, qui relie actuellement Noisy-le-Grand à Torcy, refait surface. Cette fois-ci, le gouvernement prévoit de transformer ce tronçon d'autoroute, appelé également VPN (voie primaire nord) ou route de la Marne, en un boulevard urbain avec des carrefours, des places de stationnement et des allées bordées d'arbres, et de prolonger cette voie jusqu'à la Francilienne. « Le raccordement à la Francilienne n'est pas nécessaire », martèle Christian Chapron, ne changeant pas d'un pouce la position qu'il défend depuis plus de huit ans. « Relier les deux autoroutes serait sans équivoque un appel à plus de circulation, une gêne pour les riverains qui subissent déjà des nuisances sonores », poursuit-il. Des craintes également partagées par les municipalités de Champs-sur-Marne et de Noisiel. « **Une voie de contournement pour rejoindre Paris** » Les communes s'interrogent également sur le devenir de cette A 199 si le raccordement à la Francilienne est décidé et que le projet de prolongement de la A 103 jusqu'à la A 4 en passant par Noisy-le-Grand se confirme. « La A 199 serait ainsi à la croisée des chemins entre la Francilienne et la A 103. A coup sûr, notre autoroute servirait de voie de contournement pour ceux qui rejoignent Paris et qui utilisent à présent la A 4 », affirme Maud Tallet, maire de Champs-sur-Marne. Pas de doute : le prolongement de la VPN jusqu'à la Francilienne est loin de rencontrer l'assentiment des élus concernés. Seul élément réjouissant : la transformation de la A 199 en un boulevard urbain. « Torcy ne sera plus coupé en deux par une butte inesthétique et mal entretenue. L'entrée de la ville aura tout à gagner », explique le maire de Torcy. Maud Tallet, quant à elle, se veut plus réservée et attend de voir. « Je me demande jusqu'à quel point ce terme de boulevard urbain ne sert pas à endormir les élus. »

CHAMPS-SUR-MARNE, HIER, VERS MIDI. Actuellement, 60 000 véhicules circulent quotidiennement sur la A 199. Un chiffre qui risque d'augmenter sensiblement si le raccordement à la Francilienne est décidé.

---

## Le Parisien Seine et Marne - 28/08/2003

### " La circulation va doubler "

« C'EST une aberration », s'exclame Jean-Luc Couzin en prenant connaissance du projet de raccordement de la A 199 à la Francilienne. « La VPN va devenir un itinéraire de délestage dès que la Francilienne et la A 4 seront bouchées. La circulation va doubler sur notre autoroute », craint cet habitant de Torcy. Sa rue, l'allée des Caravelles, longe la VPN. Autant dire que les nuisances sonores, il les subit déjà. « En été, lorsque les fenêtres sont ouvertes, j'entends souvent le bruit des voitures. Imaginez un peu quand le prolongement sera fait. » Jean-Luc Couzin ne croit pas au bien-fondé de la transformation de la A 199 en boulevard urbain. « Les nuisances sonores seront les mêmes. Le bruit de l'accélération et du freinage sera aussi pénible. » Il redoute surtout le surplus de voitures dans Torcy même. « Lorsque le futur boulevard urbain sera encombré, les véhicules se diffuseront dans les petites rues de la ville. Bref, ce sera l'horreur », conclut ce cadre d'une entreprise publique

[Commentaires](#) : Le dernier maillon se met en place !!

---

Un article sur l'ADSEPA

<http://www.npb93.com/laune93b/A103/2.htm>

---

## Le Parisien Seine et Marne – jeudi 11 septembre

### TORCY Pas d'autoroute dans la ville

A la demande de la ville de Torcy, une réunion, regroupant des représentants de la mairie, du SAN du Val-Maubuée, de la DDE et d'Eparmarne s'est tenue mardi en fin d'après-midi. La DDE a fait part des résultats

d'un certain nombre d'études sur l'évolution du trafic routier dans le secteur à l'horizon 2015-2020. Mais Torcy a assuré qu'une autoroute (A199) ne couperait pas Torcy en deux. La voie projetée sera bien un boulevard urbain pour lequel « il faudra trouver un dimensionnement dissuasif pour tout type de trafic de transit. » Son raccordement reste encore à déterminer. La mairie de Torcy souhaite cependant que l'état donne rapidement des signes physiques de son abandon du projet autoroutier. Par exemple, en finançant la démolition du pont autoroutier construit depuis belle lurette au-dessus de l'avenue de Ligenfeld et menant nulle part. Ou encore de la butte qui le soutient. Voire des deux. Une nouvelle réunion autour des projets autoroutiers est déjà prévue fin septembre, à laquelle les villes de Champs, Noisiel et Lognes devraient être conviées.

---

*San Val Maubuée* : Article à lire !

<http://www.san-valmaubuee.fr/sdl/perspectives.html>

---

**Jacques J.P MARTIN**  
**demande la réouverture de l'accès à l'A4 à Joinville.**

Jacques J.P. MARTIN, Maire de Nogent-sur-Marne et Président de la Communauté d'Agglomération de la Vallée de la Marne, a adressé le 15 juillet dernier un courrier à Patrice BERGOUGNOUX, Préfet du Val de Marne, pour demander la réouverture de l'accès à l'autoroute A4 situé sous le pont Chapsal à Joinville le Pont.

Réclamée par un nombre de plus en plus important d'habitants de Nogent et de Joinville-le-Pont et des villes riveraines du bois de Vincennes et des bords de la Marne, cette réouverture aurait un effet bénéfique sur la circulation du Pont de Nogent. En effet, les automobilistes en provenance de Saint-Maur et des communes riveraines des bords de Marne n'auraient plus à traverser les villes de Nogent et de Joinville pour accéder à l'autoroute A4 vers l'Est par le Pont de Nogent.

A ce sujet, Jacques J.P. MARTIN demande à Patrice BERGOUGNOUX ainsi qu'à Christian FAVIER, Président du Conseil Général du Val de Marne, qu'ils interviennent auprès de Bertrand LANDRIEU, Préfet de la Région Ile de France, et de la Direction Régionale de l'Equipement afin d'obtenir un complément de travaux à ceux prévus en 2004 et 2005 destinés à utiliser les bandes d'arrêt d'urgence sur le Viaduc de Joinville au moment des pointes de circulation.

Cette bretelle d'accès étant considérée comme difficile du fait de sa configuration actuelle pourrait être aménagée afin que l'entrée des véhicules sur l'A4 avant le viaduc de Joinville soit améliorée au plan de la sécurité. Par la même occasion, le maire de Nogent-sur-Marne a fait part de son contentement concernant la décision prise par le Ministre de l'Equipement et des Transports, Gilles de ROBIEN, d'abroger le décret de son prédécesseur Jean-Claude GAYSSOT, qui annulait le projet d'autoroute A103. En effet, Jacques J.P. MARTIN demande depuis plusieurs années que cette autoroute A103 " redevienne une réalité " afin d'assurer une liaison directe entre la A4 à Noisy le Grand et l'échangeur A86-A3 de Rosny sous Bois. Dans son courrier, il demande à Patrice BERGOUGNOUX qu'une réunion de travail soit organisée afin d'élargir le périmètre d'étude afin que le projet du Pont de Nogent ne soit pas finalisé sans avoir évoqué au préalable l'influence sur le flux de circulation actuel d'un projet aussi déterminant que celui de la A103.

---

Le Moniteur du 01/08/2003

**Un Comité de Pilotage pour étudier des alternatives à l'A103**

Le projet A103 dans le SDRIF, 3 Km seulement ont été réalisés jusqu'à Villemomble. Dans le rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport, l'A103 figure parmi les opérations d'intérêt élevé pour la collectivité mais disproportionnées au regard des objectifs.

Le sort de l'A103, qui devait relier l'A3 à l'A4 à hauteur de Champs sur Marne, semblait scellé. Un décret du ministre de l'équipement publié fin avril 2002, juste avant le 2° tour de l'élection présidentielle avait en effet ouvert la procédure de révision partielle du schéma directeur de la région Ile de France (SDRIF) pour « tirer les conséquences de l'abandon de A103 ». Mais ce projet a resurgi avec la récente installation par le

préfet de région d'un comité de pilotage chargé de réfléchir à toutes les solutions remédiant aux problèmes de déplacement dans l'Est parisien.

## **Guerre de religion**

Inscrit depuis 40 ans dans les documents d'urbanisme, le projet A103 dont seuls 3 Km ont été réalisés jusqu'à Villemomble, « n'a cessé d'alimenter une guerre de religion entre les élus et l'administration », souligne Bertrand Méary, le directeur régional de l'équipement. « Il est temps qu'une décision rationnelle soit prise », estime-t-il.

Le 16 juillet, lors de la première réunion du comité de pilotage, composé de représentants des collectivités locales concernées (conseil régional, conseils généraux de Seine et Marne, Seine Saint-Denis et Val de Marne, communes) et de l'administration, Bertrand Landrieu a donc appelé les élus « à une réflexion sans tabou sur l'ensemble des solutions possibles ». Celles-ci vont du maintien du projet à son abandon en passant par son remplacement par un boulevard ou un transport collectif ou par une voie rapide associée à un site propre pour les bus ... Un bureau d'études indépendant comparera les avantages, coût et nuisances de chacune des options. Sur la base de ce travail, le débat politique reprendra au printemps 2004 après les élections régionales.

Certains maires se félicitent de cette relance. "Ce sont plus de 50000 véhicules par jour qui après avoir emprunté l'A103, se déversent sur nos voiries qui ne sont pas adaptées, déplore Michel Teulet, le maire de Gagny. Il faut trouver une solution. » Claude Pernès, maire de Rosny sous Bois estime que « s'il n'est pas possible de trouver une solution, alors il faudra purement et simplement fermer le barreau de l'A103 ».

A la région, où l'on ne souhaite pas une abrogation du décret d'avril 2002, on est favorable à la concertation qui s'engage. L'état des lieux des besoins en déplacements qui va être dressé et les propositions qui vont être formulées s'avéreront utiles pour la révision du SDRIF.

---

## Equipement - Transports

### **Dans la crainte de nouveaux gels de crédits**

Le budget 2004, dans son volet « équipement, transport », s'annonce mal et il faudra attendre le conseil des ministres du 25 septembre prochain pour être fixé sur l'ampleur des restrictions. On sait d'ores et déjà que les Transports ne figurent pas parmi les ministères prioritaires (Education, Armée, Santé), alors que le Premier ministre a annoncé que les efforts consentis pour les uns seront financés par les autres.

Or, en 2002 et 2003, l'Equipement avait déjà subi de lourds gels de crédits en autorisation de programme qui vont se traduire par des annulations de crédits de paiement. Tout gel supplémentaire (tous ministères confondus, il atteindrait 1,4 milliard d'euros) s'avérerait très pénalisant pour le secteur des travaux publics.

Cependant, le gouvernement pourrait sacrifier 2004 aux annonces sur le long terme. En effet, c'est lors du comité interministériel d'aménagement du territoire (Ciadt), prévu pour la dernière semaine d'octobre ou la première semaine de novembre, que sera annoncé le Plan d'équipement à l'horizon 2030 (post-audit), avec des projets listés par ordre de priorité et avec leur financement. On évoque aussi la possibilité d'un comité interministériel sur les infrastructures qui pourrait précéder le Ciadt.

C'est cet automne enfin que le gouvernement se prononcera sur un paramètre important pour le financement du secteur : la poursuite ou l'arrêt du programme de privatisation des autoroutes.

Quant à la « clause de revoyure » à mi-parcours (soit mi-2003) annoncée pour les contrats de plan, elle a été reportée à 2004, après les élections régionales.

[Commentaires](#) : Croisons les doigts !!

---

## Alternative au A103 !

[http://www.webvdr.com/forums/index.php3?site=webvdr&bn=webvdr\\_echanger&action=view&key=1065210228](http://www.webvdr.com/forums/index.php3?site=webvdr&bn=webvdr_echanger&action=view&key=1065210228)

---

07 octobre, 15h57

## **La FNAUT (consommateurs) dénonce la suppression de crédits aux transports**

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) a dénoncé mardi la "quasi-suppression" des subventions de l'Etat pour la construction de transports urbains en site propre et pour les plans de déplacement urbains (PDU) des agglomérations de province.

"Totalemment contradictoire avec les discours officiels sur le développement durable, la proposition du gouvernement fait l'impasse sur la nécessité de +réduire nos émissions de gaz à effet de serre de 3% par an+, récemment réaffirmée par la ministre de l'écologie Roselyne Bachelot", indique la FNAUT dans un communiqué.

Cette association de consommateurs "demande donc aux parlementaires de s'opposer au désengagement de l'Etat lors du vote de la loi des finances 2004".

Après la canicule de l'été, et devant les craintes d'experts du climat de "renouvellement fréquent d'une telle crise", la FNAUT rappelle que "depuis dix ans, l'usage de l'automobile en milieu urbain s'accroît régulièrement, et ce phénomène contribue fortement au réchauffement climatique".

"Dans ce contexte, une quasi-suppression des subventions de l'Etat pour la construction des transports urbains en site propre, et la mise en place des plans de déplacements urbains des agglomérations de province serait aberrante: elle obligerait les collectivités locales à différer des investissements indispensables, voire à y renoncer", juge-t-elle.

---

### **Le Parisien Seine Saint-Denis – 09/10/2003**

#### **Le conseil municipal s'oppose officiellement à la A103**

Neuilly-Plaisance ne varie pas dans son opposition à la A103. Lors de sa dernière séance, le conseil municipal a voté comme un seul homme contre ce projet d'autoroute ainsi que contre tout projet de voie urbaine, réclamée par le député-maire (PS) de Noisy le Grand. « Ce projet d'autoroute, vieux de vingt ans, risquerait en effet de défigurer totalement Neuilly-Plaisance, mais aussi Neuilly sur Marne, Gournay sur Marne et Noisy le Grand », précise le sénateur-maire nocéen, Christian Demuyne (UMP). Depuis son élection en 1983 à la tête de la mairie, il a déjà fait voter cinq fois le conseil municipal contre ce projet autoroutier : en 1983, 1987, 1991, 1992, et 1999. En 1993, le maire avait également obtenu du ministre de l'équipement de l'époque, Bernard Bosson, qu'au cas où cette autoroute serait quand même construite, elle traverserait sa commune en souterrain.

[Commentaires](#) : Mesdames et Messieurs les journalistes, consultez les associations ADSEPA et AIPER, elles vous dévoileront, les véritables responsables de la relance du projet !

Mais peut-être préférez vous nous ignorer, et ainsi faire entendre le même son de cloche à vos lecteurs !

---

### **Le tunnelier de l'A86 sort de son trou après deux ans de travail**

Techniques & applications - Dépêche Ile-de-France (15/10/2003)

L'énorme tunnelier, qui, depuis deux ans, creusait la première section souterraine de l'autoroute A86, entre Rueil-Malmaison et l'autoroute A13, est sorti de son trou mardi peu avant 19H00, sous les vivas des ouvriers et des responsables de Cofiroute, maître d'oeuvre du projet.

L'énorme roue à mollettes de 11 mètres de diamètre a gratté le sous-sol francilien pendant deux ans, 24 heures sur 24, sauf le week-end, pour réaliser ce tunnel de 4,5 km de long qui sera ouvert fin 2007 aux automobilistes.

Dans un énorme fracas, plus de 200 ouvriers et cadres de Cofiroute et des sociétés partenaires ont vu apparaître le tunnelier qui a percé un bouchon en béton, posé pour rendre sa sortie encore plus spectaculaire.

Dans un déluge de gravas, la machine, qui peut avancer jusqu'à 20 mètres à l'heure, a achevé son travail avant de recommencer d'ici quelques semaines le percement de la deuxième section du tunnel de l'A86 qui reliera l'autoroute A13 à Versailles.

Ce percement est l'un des plus grands chantiers d'Europe avec celui du viaduc de Millau.

[Commentaires](#) : **L'autoroute des riches dans l'Ouest et l'autoroute des pauvres dans l'Est !**

[http://www.a86ouest.com/home\\_bis.htm](http://www.a86ouest.com/home_bis.htm)

## **De nombreux terrains en friche attendent d'être construits en Ile-de-France**

PARIS, 7 oct (AFP) - mardi 07 octobre 2003 - 17h51 Dans le très chic XVIème arrondissement de Paris, Porte d'Auteuil, un terrain délaissé de 2,3 hectares, appartenant à la SNCF, n'a jamais accueilli les immeubles et la promenade projetés: c'est l'un des 233 espaces publics qui pourraient vite être cédés pour accueillir des logements.

Dans son rapport au ministre de l'Equipement Gilles de Robien, Pierre Pommelet a recensé près de 11 millions de m<sup>2</sup> (1.100 hectares) de terrains analogues, que le ministère ou les entreprises sous sa tutelle (surtout SNCF, Réseau Ferré de France et RATP), pourraient vendre aux promoteurs ou aux mairies, afin d'y faire bâtir des logements.

En plein Paris, Pierre Pommelet relève des friches quasiment inutilisées. Ainsi, Place de Rungis, sur l'ancienne gare de marchandises de la Petite Ceinture, ou encore dans le 18ème arrondissement sur un ancien dépôt de locomotives, à côté de la Gare du Nord, près des voies ferrées Porte de la Chapelle, sur un ancien dépôt d'autobus rue de la Croix-Nivert dans le XVème arrondissement...

Dans les Yvelines, le rapport signale des terrains sur les commune de Montesson et d'Andrésy, mais aussi près des gares de Jouy-en-Josas, Trappes et Mareil-Marly. En Seine Saint-Denis, il s'agit des "délaissés" d'autoroutes --zones préemptées par l'Etat pour des voies routières mais finalement inutilisées-- **notamment l'autoroute A-103**, l'A-87 à Clichy-sous-Bois, et aussi à la Courneuve, Bobigny, Montfermeil et Neuilly sur Marne.

Il inclut même le Fort d'Aubervilliers --souvent occupé par le théâtre équestre Zingaro--, qualifié "d'espace constructible remarquablement situé" et qui pourrait selon lui accueillir 1.000 logements.

La SNCF possède aussi des terrains libres à Pantin, dans la Plaine Saint-Denis et à Saint-Ouen. Le même travail de recensement est effectué dans les Hauts-de-Seine, dans l'Essonne, le Val-de-Marne et le Val d'Oise.

Souvent, les terrains devront être dépollués, souligne le rapport, qui préconise de contacter au plus vite les maires de ces communes afin d'y définir, si la mairie est d'accord, des projets de logements.

L'Etat devra aussi presser les propriétaires, en premier lieu la SNCF et la RATP, d'accélérer la vente de ces terrains, souvent déjà prévue mais qui tarde à se réaliser.

Les établissements publics doivent en principe vendre ces terrains publics via la lourde procédure d'adjudication publique et au prix fixé par le ministère des Finances (les Domaines, plus précisément) avec seulement une marge de négociation de 10%.

Pour alléger cette procédure, M. Pommelet préconise d'adapter le Code des Domaines pour faciliter des négociations à l'amiable.

---

## **Conférence régionale du logement social**

Bertrand Landrieu, préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, a présidé mardi 23 septembre la conférence régionale du logement social qui réunit, outre les représentants de l'Etat et des collectivités locales, les bailleurs sociaux et représentants d'associations.

Cette rencontre intervient alors que la situation du logement social est préoccupante en Ile-de-France puisque la production annuelle est d'environ 12 000 logements sociaux.

Face à cette pénurie, le Gouvernement a, d'une part, favorisé l'accès au crédit pour les bailleurs sociaux en diminuant la rémunération du Livret A et, d'autre part, rassuré les acteurs du logement social en débloquant les crédits nécessaires à la réalisation des 42 000 logements locatifs sociaux prévus par la loi de finances pour 2003.

M. Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, du Tourisme et de la Mer, a d'ailleurs confié à M. Pierre Pommelet la mission d'identifier les terrains en Ile-de-France relevant de son ministère ou des établissements publics sous sa tutelle et susceptibles d'accueillir des logements.

Bertrand Landrieu a tenu à rappeler que la relance de la production de logements passe par une mobilisation accrue des décideurs locaux et des bailleurs sociaux.

Le préfet de région a également souligné la nécessité d'augmenter globalement le nombre de logements, tout en respectant les équilibres en matière de peuplement des communes, et ce afin d'en faire bénéficier les plus défavorisés.

À ce titre, il est favorable à la mise en place de mécanismes favorisant la mixité sociale tel que la création d'un PLS (Prêt Locatif Social) destiné aux territoires présentant de forts déséquilibres en matière de logements sociaux.

La crise du logement en Ile-de-France constituera un axe essentiel du débat ouvert devant les citoyens lors des prochaines élections régionales. Bertrand Landrieu a rappelé que pour inverser la tendance l'implication continue de tous les acteurs était une condition sine qua non.

[Commentaires](#) : Voir à l'adresse ci-dessous, le rapport de M. Pierre Pommelet.

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/034000599/0000.pdf>

Dans les cas de réalisation d'un boulevard interurbain, les emprises inutilisées de « feu » A103 seront susceptibles d'accueillir des logements locatifs sociaux.

.....  
*Le Parisien - Seine et Marne Nord du 6 Novembre 2003*

#### **Champs sur Marne - La Mairie dénonce les projets d'autoroutes**

<http://www.leparisien.com/home/maville/seineetmarnenord/article.htm?articleid=210953207>

.....  
Monsieur Jean-François Copé, chef de file UMP aux élections régionales en Ile de France, lance sa campagne de terrain en dénonçant « la réduction phénoménale de plus de 66% des investissements en équipements routiers ces 6 dernières années »

Mais n'ayez aucune inquiétude, demain nos candidats UMP prendront le contre-pied de leur chef de file et seront unanimement contre l'autoroute A103 et contre toute liaison Interurbaine.

(Juste le temps de la campagne !!)

<http://www.npb93.com/Presta/vignette/cope-rosnysousbois2.htm>

#### **LEAD France-Le gouvernement gèle la privatisation des autoroutes**

.....  
PARIS, 18 décembre (Reuters) - Le gouvernement a annoncé jeudi sa décision de geler tout projet de privatisation des sociétés d'autoroutes françaises et d'en affecter désormais la totalité des dividendes au financement d'une nouvelle "Agence pour le financement des infrastructures de transport".

"Pour l'instant, l'Etat ne poursuit pas le processus de privatisation des ASF", a déclaré le Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin, lors d'une conférence de presse à l'issue d'un comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT).

L'Etat conservera ainsi 50,3% du capital des Autoroutes du Sud de la France (ASF) et 100% du capital des Autoroutes du Nord et de l'Est (Sanef) et de la société des autoroutes Rhin-Rhône (SAPRR).

Jean-Pierre Raffarin a précisé que la Sanef et la SAPRR, bien que publiques, procèderaient à des augmentations de capital pour financer leur développement, sans en préciser toutefois les modalités précises.

Ce gel des privatisations est une victoire pour le ministre de l'Équipement et des Transports, Gilles de Robien. La décision en a été prise tard mercredi soir, lors d'une réunion de deux heures à Matignon, indique

l'entourage du Premier ministre, qui a arbitré en l'occurrence contre le ministère des Finances, favorable à une privatisation.

Le CIADT a également décidé de créer une agence pour le financement des infrastructures de transport, sous la forme d'un établissement public.

"Cet établissement recevra l'intégralité des dividendes des sociétés autoroutières", ainsi que des dotations budgétaires consacrées aux grands projets d'infrastructures de transport (lignes ferroviaires, autoroutes, voies navigables, etc.), indique un document gouvernemental.

Cette agence mobilisera ainsi "un volume global de subventions de 7,5 milliards d'euros sur la période 2004-2012, permettant de soutenir un programme de travaux de l'ordre de 20 milliards d'euros", précise un communiqué du gouvernement.

Un revers pour Vinci :

Dans un entretien publié par le journal Le Monde, Gilles de Robien s'est félicité de cette décision, qui "consiste à utiliser les ressources des autoroutes pour financer de façon pérenne, durable et élargie les nouvelles infrastructures prévues pour les 25 ans à venir".

Le ministre précise que les dividendes versés à l'Etat par les concessionnaires autoroutiers ont représenté 140 millions d'euros en 2003, un montant encore faible en raison du niveau de remboursement élevé des emprunts de ces sociétés pour financer le développement de leurs réseaux.

"Mais, cumulée sur les 30 prochaines années, ces reversements pourraient rapporter, selon la progression du trafic, entre 35 et 39 milliards d'euros", estime-t-il.

L'ensemble du secteur autoroutier français est quant à lui valorisé par les pouvoirs publics autour de 10 milliards d'euros.

Commentaires : Tout est dans le texte !

.....  
Le Monde – 13/12/2003

### **Recul des trajets banlieue-Paris**

Réalisée par la direction régionale de l'équipement, l'"Enquête globale des transports 2001-2002" montre que pour effectuer une moyenne de 3,5 déplacements par jour, un chiffre qui reste stable, une grande partie des 11 millions de Franciliens ont retrouvé le goût de la marche à pied, qu'ils délaissaient de plus en plus jusque-là. Par ailleurs, Paris continue à perdre de son attractivité, avec un recul important (200 000) des trajets quotidiens vers la capitale. Résultat : la progression de l'usage de l'automobile est beaucoup moins rapide que ce qui était attendu. Elle n'a augmenté "que" de 1 % par an entre 1991 et 2001, contre 2,6 % pendant chacune des cinq années précédentes.

Commentaires : Cette enquête sera t-elle prise en compte pour les futurs chantiers routiers ou autoroutiers !