



Depuis 28 ans l'ASEP met toute son énergie pour essayer de maintenir dans les quartiers des Bords de Marne de Joinville-le-Pont, un caractère pavillonnaire, convivial, ludique et calme. Elle est intervenue et a permis le règlement satisfaisant de nombreux problèmes collectifs et individuels. Sa tâche n'est pas facile.

Les volontés sont grandes de voir nos quartiers situés à proximité de Paris se densifier et se « bétonner » sous la pression tarifaire du foncier. Il suffit d'observer les quartiers voisins et les communes environnantes.

Au delà des problèmes quotidiens liés au non-respect de la législation en cours et à la mansuétude de certains responsables, nous devons apporter toute notre attention aux évolutions des réglementations (POS, PPRI, PDU, SRU ...), comme aux évolutions des infrastructures lourdes qui ont un impact déterminant sur la vie des riverains (Transval de Marne, autoroute A4/A86, trafic fluvial, ...) ainsi qu'à l'intégration des activités dans le tissu pavillonnaire de nos quartiers.

Ces dernières années l'ASEP constate un très important renouvellement de la population à Joinville.

Les plus anciens habitants connaissent les actions de l'ASEP, les plus récents les méconnaissent, car elle n'affiche pas une stratégie communicative voyante, nous préférons un travail de fond constructif et efficace.

Ainsi nous profitons de cette parution estivale pour vous faire part du travail en cours sur quelques dossiers cruciaux d'actualité : le PDU, le PPRI, la Loi SRU, le doublement de A4 par A86.

Nous souhaitons que la lecture de ces synthèses vous incitent à en parler autour de vous, auprès de vos voisins qui n'ont pas encore rejoint les 400 familles adhérentes. Dans cet esprit des exemplaires du présent document sont disponibles au siège de l'ASEP et auprès des membres du bureau de l'Association.

Les règlements des litiges se situent de plus en plus au niveau judiciaire, l'ASEP assure ce soutien mais son coût nécessite un nombre important d'adhérents pour que le droit soit respecté dans nos quartiers.

L'importance des effectifs de l'ASEP permet aussi d'être une force de proposition reconnue vis à vis des élus pour contrôler l'évolution favorable de notre environnement.



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (P.D.U.)

Participant aux comités de pôle, d'axe et local créés dans le cadre du PDU, l'ASEP constate que la mise en œuvre de ce plan semble incapable de prendre en compte concrètement nos problèmes, ainsi :

I. Sur le plan de Joinville-Le-Pont

⊗ La nationale 4, avenue du Général Gallieni doit retrouver son rôle de boulevard urbain, permettant la liaison des quartiers Polangis et Palissy en supprimant la coupure qu'elle crée entre ceux-ci or il n'est question, dans les réunions PDU, que du tracé du Transval-de-Marne !

⊗ Le passage ou non du Transval-de-Marne par cette avenue semble aujourd'hui faire l'objet d'un consensus entre la Député Madame MONTCHAMP et la Municipalité de Joinville. En effet lors de la réunion du 24 mars 2003, Madame le Député nous a confirmé soutenir la recherche d'une meilleure utilisation des transports en commun existants et rejeter tout projet de prolongement par Joinville du Transval-de-Marne. De même le vœu exprimé par la majorité du Conseil Municipal le 26 mars 2003.

"Rejette tout prolongement du TVMpar le pont de Joinville (via l'avenue Gallieni) ou par le pont du Petit Parc (via l'avenue Charles Floquet)" et "estime que l'opportunité (économique) du prolongement vers l'Est du Transval-de-Marne n'est toujours pas démontrée"

Comment étudier l'axe RN 4 si une solution définitive n'est pas arrêtée pour ce type de transport?

⊗ le développement de pistes autonomes cyclables et piétonnes qui devait s'affirmer plus fortement, ne se réalise pas.

L'ASEP a assisté à la réunion publique le 20 juin 2000, à celles qui ont suivi jusqu'à ce jour et pris connaissance du P.D.U. de décembre 2000.

Lors de la réunion publique trois sujets ont été abordés :

- ⊗ L'aménagement de la N 4 avenue Gallieni
- ⊗ Le passage du Transval-de-Marne
- ⊗ L'aménagement de la N 186 rue de Paris

Ces projets ont été présentés très superficiellement et l'ASEP souhaite une véritable concertation sur ces sujets car nous ne sommes pas sûrs que les solutions envisagées répondent aux objectifs fixés lors des réunions des nombreux groupes de travail auxquels a participé et participe l'ASEP.

Avant de parler projets nouveaux de déplacements dans le Val-de-Marne il serait souhaitable de terminer le doublement d' A 4 par A 86 conformément à la DUP de novembre 1998, mettre en œuvre les protections d' A 4 contre le bruit, la pollution atmosphérique et la pollution de la Marne.

De plus comme nous l'avons rappelé lors de la réunion du Comité de pôle en mairie, le 18 novembre 2002, il est incompatible avec l'élaboration d'un projet d'une telle ampleur que des actions directement liées aux déplacements ne tiennent aucun compte des principes inclus dans ce plan.

Ainsi, alors que le PDU de décembre 2002 précise (P 141) qu'il faut favoriser l'utilisation du vélo, la réfection des chaussées et des trottoirs du Pont de Joinville par la DDE, seul lien entre Palissy-Polangis, le RER et le bois de Vincennes, ne met pas en œuvre la ou les pistes nécessaires aux cyclistes !

Il est de même particulièrement surprenant pour l'ASEP d'être invitée aux réunions plénières sans avoir participé aux réunions MAIRIE/DDE/CABINET ROUSSEAU/BET qui servent de préparation à celles précitées.

Surprenant de même, alors que le Comité d'Axe n'en est qu'à ses premières réunions, que la requalification de la RN 4 à Champigny-sur-Marne soit inscrite dès début 2002 au contrat du plan État- Région : à quoi servent donc les avis de ce Comité si des décisions sont prises avant l'expression de ses propres desiderata?

La figuration n'étant pas l'objet de l'ASEP il nous semble donc indispensable de sérier les problèmes sur les impacts du PDU sur notre ville et ce qui doit y être intégré pour le développement harmonieux de celle-ci.

- ⊗ Tronc commun A 4- A 86 et protections de A 4
- ⊗ RN 4 en boulevard Urbain
- ⊗ Tracé de transports en commun et choix de leur mode
- ⊗ Priorité aux déplacements sans voitures et mise en œuvre des ouvrages nécessaires.
- ⊗ Etc...

Pour cela une rapide mise au point de la concertation nous semble plus qu'indispensable.

II. Sur le plan plus général de l'Ile-de-France

Ce PDU apparaît parfois utopique et constitué d'un ensemble de vœux plus ou moins pieux ou abscons dès son sommaire :

" Le Plan –

- ⊗ **la mobilité au service du développement durable**
- ⊗ **préserver le fonctionnement métropolitain**
- ⊗ **zone agglomérée : vers une nouvelle urbanité plus de centralité au-delà de la zone agglomérée dense**
- ⊗ **la rue pour tous"**

Il nous semble que :

⊗ **le premier problème est de limiter les besoins de déplacements des habitants d' Ile de France (lieu de travail qui change, disparition du commerce local) et nous notons que ce plan comme d'autres plans d'aménagement n'intègre pas le "ras le bol" des Franciliens qui quittent la région parisienne ou souhaitent la quitter.**

⊗ **ce plan est trop large, trop imprécis pour être appliqué tel quel et nous souhaitons que Joinville-Le-Pont ne soit pas mis en avant par une mise en œuvre expérimentale, partielle, de décisions générales.**

Nous pensons que le projet précis de chaque action doit faire l'objet d'une vraie concertation, avec ou sans P.D.U (voir la RN 4 à Champigny-sur-Marne)



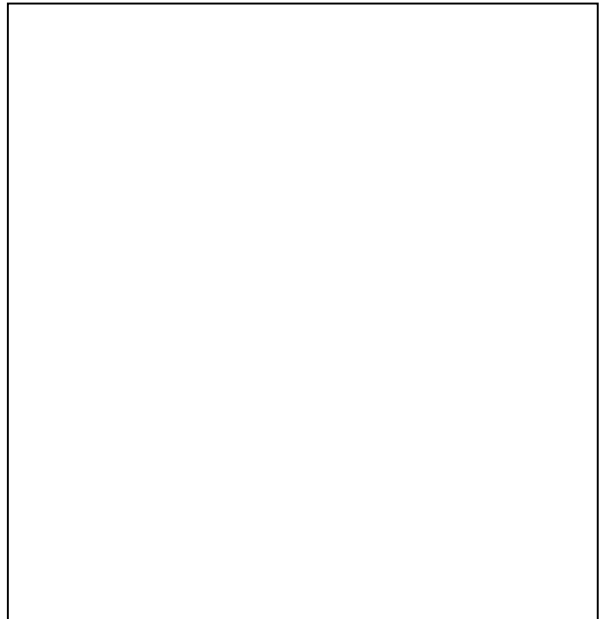
PLAN DE PREVENTION DES RISQUES D'INONDATION DU VAL-DE-MARNE (PPRI)

Hormis le caractère illisible des plans joints à ce règlement (comme l'ASEP le soulignait dans son bulletin 45 en janvier 2001) qui s'impose à toute urbanisation, il ressort pour notre commune que l'Ile Fanac habitée depuis bien longtemps subit la réglementation la plus drastique, interdisant toute reconstruction à l'identique en cas de sinistres (incendie, effondrement, etc)

Pour cette raison notamment, l'Association de l'Ile Fanac, l'ASEP et la Municipalité de Joinville-le-Pont ont introduit un recours au Conseil d'Etat contre cette réglementation dès l'application de celle-ci.

Depuis une nouvelle étude hydraulique initiée par l'Etat auprès du bureau d'études SAFEGE et la mise à jour du rôle de la « vanne secteur » dite du tunnel de Saint-Maur non prise en compte initialement du fait de sa vétusté, confortées par l'opposition de plusieurs communes , ont amené M. le Préfet à prescrire le 04 avril 2003 la révision du PPRI (arrêté n° 2003 / 1208)

Il nous semble donc indispensable que tous les Elus s'investissent auprès des Services Publics pour que le droit à reconstruire à l'identique soit enfin rétabli pour l'Ile Fanac et que cette révision serve à améliorer la lisibilité de ce règlement et à informer individuellement les propriétaires des risques et conséquences de sinistres.



MODIFICATION DE LA LOI SRU de décembre 2002

La proposition de loi modification de la loi SRU n° 37 2002.2003 et le projet de loi n° 402 (voir extrait joint de la revue immobilière) rectifient les difficultés d' application de la loi de **Solidarité et Renouvellement Urbain** et projettent notamment :

1. Le rétablissement de la faculté de fixer des surfaces minimales dans le P.L.U. ce qui pour des quartiers comme Polangis et du Quai de la Marne notamment éviterait une parcellisation destructrice de la qualité de zones à habitations basses avec jardins. (dans le POS actuel de Joinville en zone UEa, à Polangis, cette surface est égale à 250m²)
2. Un calcul des droits à construire tenant compte lors de division de parcelle, du COS existant sur la totalité de celle-ci et du solde en résultant sur la partie de terrain détachée pour connaître les droits à construire restants.

Une fois de plus la densification créée par la loi SRU existante allait à l' encontre du développement harmonieux de quartiers tels que les nôtres.

Pour le premier point, l' article du Moniteur (copie jointe) écho de la réponse à J. Le GUEN, nous semble en contradiction avec les vœux légitimes des parlementaires auteurs de la question, une démarche de nos élus nous permettrait peut-être d' y voir un peu plus clair et d' obtenir satisfaction sur ces sujets.



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 tronç 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 tronç 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 plateforme 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 aéroports, l' A 86 bloquée par son tronç 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 réglera pas les problèmes car d' ici la mise en service de ces infrastructures, les trafics, notamment poids lourds, se seront accrus 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 tronç 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' accentsur 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 0% 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 avait 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° Plan ;*
- *1740 millions de francs au XII° Plan ;*
- *1305 millions de francs au XIII° Plan ;*

Pour le XII° 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° 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 tronc 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 tronc 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 tronc 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 BUSSEAU 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 q' 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-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 sousfluviale 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 foi 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 Île-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 tronçon 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....

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 5^{ème} 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 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 chiffres en main, ne règlera pas celui de l'insuffisance de capacité des ouvrages existants.

Faire sauter le bouchon,

Pas n'importe comment !

Malgré le côté ardu de ces textes et documents nous devons vous en informer. Ces dossiers représentent une charge de travail très importante pour les membres bénévoles du bureau, qui s'ajoute aux nombreux problèmes individuels ou collectifs de notre cadre de vie :

- La circulation dans nos rues.
- Le stationnement anarchique.
- La signalisation directionnelle et de sécurité.
- Les constructions illégales ou non conformes.
- Les propriétés laissées à l'abandon.
- Les activités polluantes ou illégales
- Les problèmes d'assainissement.
- L'accès des cars aux guinguettes.
- Etc...

Ces sujets seront développés lors de notre Assemblée Générale qui se tiendra à l'automne, d'autres thèmes pourront être abordés à la demande des participants.

Si vous êtes concernés par un problème particulier de cadre de vie, si vous souhaitez une information ou une assistance, contactez l'ASEP par courrier en indiquant vos coordonnées.

Les charges de travail du bureau de votre Association évoquées ci-dessus sont allégées lorsqu'elles sont partagées et qu'elles se passent dans un contexte amical.

Aussi nous recherchons la participation de membres de l'Association pour nous aider dans les sujets techniques mais aussi dans les tâches administratives et relationnelles.

Pour que l'ASEP présente des actions toujours plus efficaces aidez-la à se développer par l'augmentation du nombre des adhérents : réadhérez et faites adhérer vos relations voisines.



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