

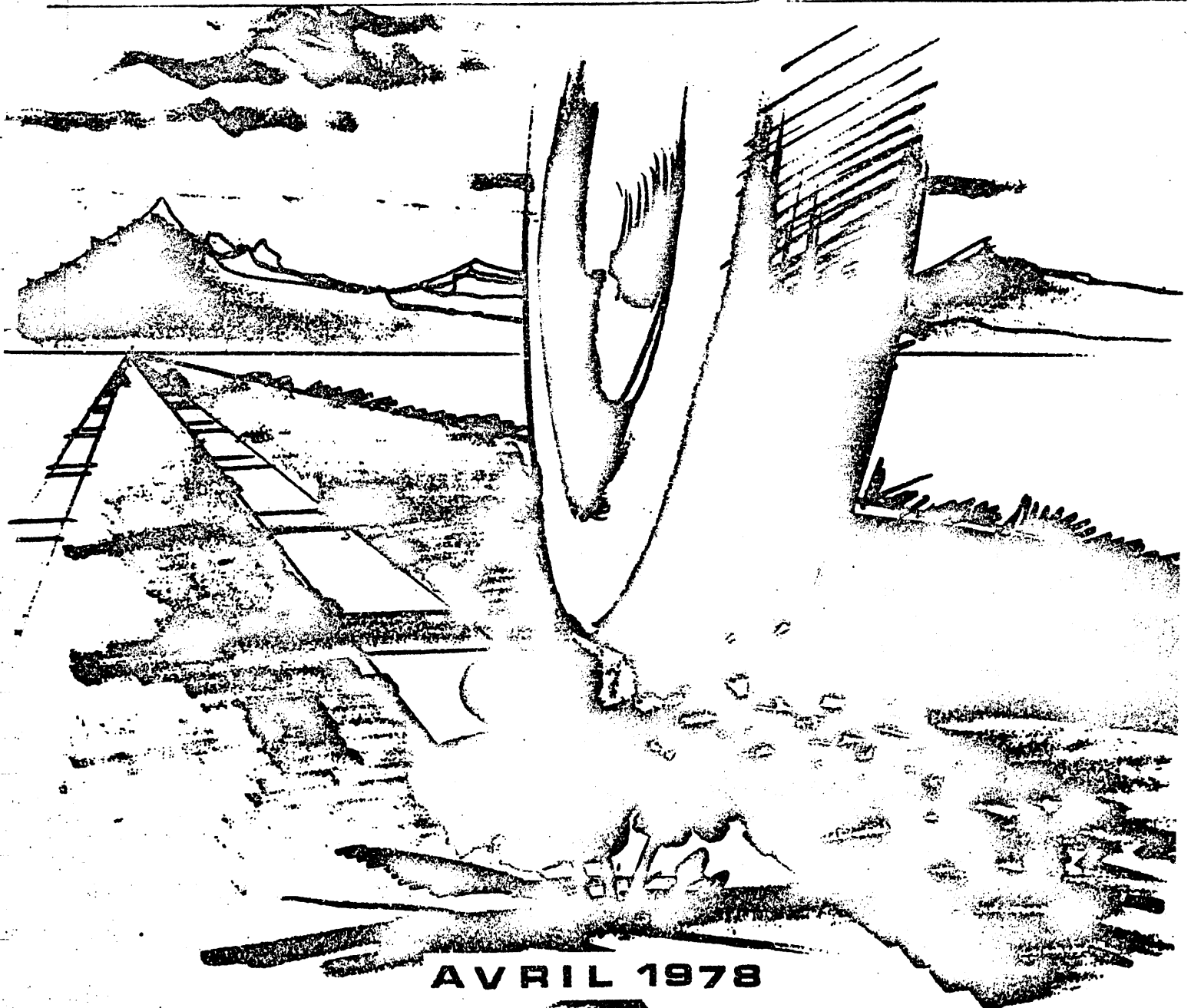


Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

L'ASEP & LES AUTOROUTES

A4 & A86

A JOINVILLE-LE-PONT



AVRIL 1978



A la suite de la modification du Plan d'Occupation des Sols (POS) de Joinville-le-Pont, et de la publication du DOSSIER D'APPROBATION par arrêté préfectoral N° 77/4299 du 3 Novembre 1977, le Bureau de notre Association a décidé d'éditer à nouveau un recueil, comme il l'a fait précédemment lors de l'enquête publique de 1976, cette fois pour obtenir une JUSTE ET EFFICACE PROTECTION contre les deux principales catastrophes conservées dans cette réglementation :

/LES AUTOROUTES A.4 et A.86/

Conçu et réalisé par les membres actifs et bénévoles de l'A.S.E.P., il regroupe les doléances essentielles des Habitants du quartier de POLANGIS, délimité par l'avenue Galliéni (Nationale 4) au Sud, par la Marne à l'Ouest et au Nord, et par la commune de CHAMPIGNY à l'Est.

Il se limite volontairement aux problèmes :

- DES NUISANCES CREEES PAR L'AUTOROUTE A.4 EXISTANTE,
- DU DRAME QUE SERAIT LE DOUBLEMENT DE CELLE-CI PAR UNE NOUVELLE AUTOROUTE A.86.

Il est établi dans un souci d'information de nos concitoyens de concertation avec nos adhérents, nos élus, nos diverses autorités administratives, et toutes les personnes de bonne volonté pour lesquelles la sauvegarde de notre environnement est primordiale.

Son esprit vous confirmera que, pour l'A.S.E.P., la vie locale ne doit pas systématiquement s'effacer devant l'imprévision administrative ou un intérêt général mal défini et mal étudié.

Ce recueil a donc pour buts :

- LA MISE EN OEUVRE D'UN ECRAN EFFICACE ET ESTHETIQUE A TRES BREVE ECHEANCE SUR L'AUTOROUTE A.4,
- LA SUPPRESSION DEFINITIVE DU PROJET DE CONSTRUCTION DE L'A.86 A JOINVILLE-LE-PONT EN DOUBLEMENT DE L'A.4.

Toutes les études et propositions qu'il contient sont réalistes et réalisables, parce que CONCUES EN ETROITE LIAISON ENTRE, LES HABITANTS, LEUR ASSOCIATION, ET DES EXPERTS SPECIALISES ET AGRÉES FAISANT AUTORITE EN LA MATIÈRE.

Pour la sauvegarde de votre cadre de vie, soutenez notre action, Joinvillaises, Joinvillais, adhérez à l'A.S.E.P., car notre quartier et notre ville ont toujours bien besoin de votre intérêt.

LE BUREAU DE L'A.S.E.P.

- | | | | |
|------------------|--------------|-----------------------|---------------|
| . La Présidente | : E.ROUGE | . Les Vice-Présidents | : R.ACHAINTRE |
| . Le Secrétaire | : L.RÉVILLOD | | : P.JANOT |
| . La Trésorière | : M.CHARPY | | : G.ROUGÉ |
| . Le Tr. Adjoint | : G.NÉRIN | . Un délégué | : J-P.BLAESS |



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

AUTOROUTES A.4 et A.86

RECUEIL D'ANALYSE ET DE PROPOSITIONS DU QUARTIER DE POLANGIS

A LA SUITE :

- de la publication du dossier d'Approbation du Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) 'modifié' le 3 Novembre 1977
- des mesures et études faites sous l'égide de l'A.S.E.P.
- des réunions de travail des 1er et 21 Décembre 1977 en Mairie de Joinville-le-Pont entre les membres et collaborateurs de la Municipalité, de la Direction Départementale du Ministère de l'Équipement, de Joinvillais, des responsables et experts de l'A.S.E.P.

+ Voir Recueil A.S.E.P. de JUILLET 1976 -



/S O M M A I R E/

/AUTOROUTE A.4/

CHAPITRE I - Les données du problème

a) nuisances et bruit..... page 7
b) données "réglementaires"..... page 7
c) données comparatives..... page 10
d) législation, technique et bruit..... page 11
e) conséquences d'un fléau sous-estimé. page 13
f) données techniques à POLANGIS..... page 15

CHAPITRE II - Les propositions de l'A.S.E.P.

a) esprit et données des choix..... page 18
b) étude technique..... page 21

CHAPITRE III - Les positions sur ce problème

a) l'A.S.E.P. face aux élus et aux services publics..... page 26
b) élus passés ou présents..... page 26
c) services publics..... page 33
d) candidats aux suffrages des Joinvillais..... page 35

CHAPITRE IV - Conclusion page 37

CHAPITRE V - Annexes techniques

a) mesures SOCOTEC à POLANGIS..... page 40
b) étude de Monsieur RHEIN..... page 60

/AUTOROUTE A.86/

CHAPITRE I - Les données du problème

a) du Préfet d'Ile-de-France..... page 65
b) du Préfet du Val-de-Marne..... page 66
c) du Ministère de l'Équipement..... page 66

CHAPITRE II - Les positions sur ce problème

a) élus passés ou présents..... page 70
b) services publics..... page 71
c) candidats aux suffrages des Joinvillais..... page 72

CHAPITRE III - Proposition de l'A.S.E.P. et Conclusion..... page 73

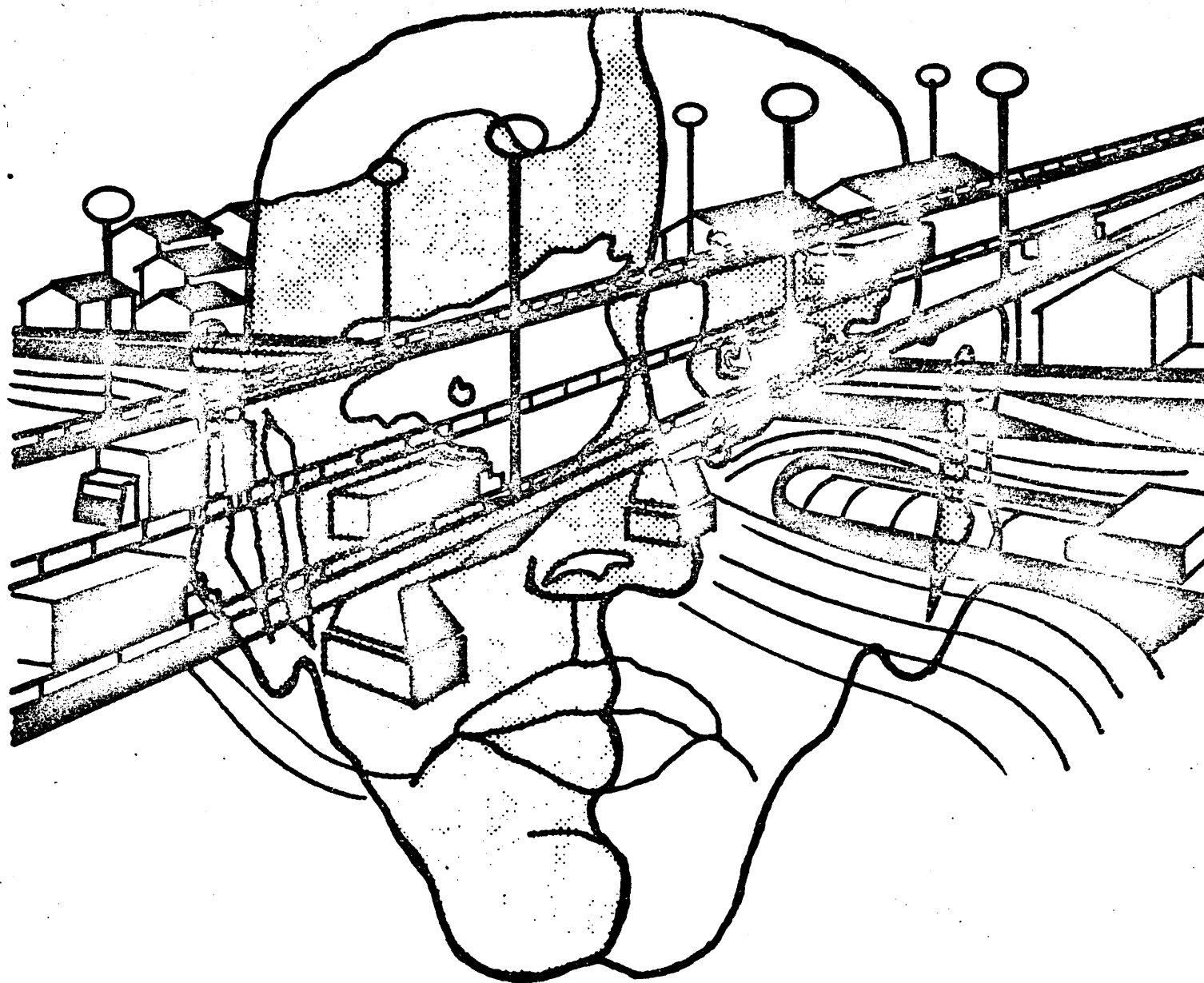
/BIBLIOGRAPHIE/ page 75



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

AUTOROUTE

A 4



POLANGIS

DE L'A4 A L'ASILE



CHAPITRE I

les données du problème



a) NUISANCES ET BRUIT

Inutile pour l'A.S.E.P. de contester l'existence de cette autoroute puisqu'elle fonctionne, ni de regretter l'ouvrage en viaduc, puisqu'il existe. Il s'agit aujourd'hui de les rendre compatibles avec la vie existante dans leur voisinage: POLANGIS.

Des nombreuses nuisances créées par la pénétration de l'autoroute A.4 dans le tissu urbain joinvillais une des plus faciles à appréhender : le BRUIT semble résister le mieux à l'étude scientifique, technique, et même philosophique et politique.

Si l'éclairage démentiel et architectonique mis en oeuvre lors du franchissement de la Marne, doit et peut d'un commun accord entre habitants, élus et services publics faire l'objet simplement d'une réduction notable, la réduction nécessaire de l'"AMBIANCE SONORE" ne fait guère l'unanimité ni dans son appréciation, ni dans son traitement.

ELLE SE MESURE CEPENDANT en Décibels (dBA), unité de phénomène acoustique produisant une sensation auditive considérée comme désagréable ou gênante.

DONC ELLE S'ÉTUDIE

DONC ELLE SE COMBAT.

b) DONNEES "REGLEMENTAIRES"

Dans les réglementations officielles, l'autoroute A.4 devait engendrer légalement un bruit :

- le 30 Juin 1971 au Plan Directeur d'Urbanisme Intercommunal (PDUI - N° 10 page 24) d'un niveau sonore moyen en façade des pièces affectées à l'habitation égal à 55 dBA,
- le 28 Octobre 1975 (4 ans plus tard) au Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) de Joinville-le-Pont d'un nouveau niveau, porté à 60 dBA (page 85)

L'A.S.E.P., dans son recueil de Juillet 1976 concernant le POS (page III/10) attirait l'attention de nos concitoyens, des élus et des pouvoirs publics sur l'impossibilité de l'application de ce règlement sans protection sérieuse à la source, et prévoyait hélas bien avant l'ouverture de l'autoroute A.4, les 86 dBA de pointe que malheureusement des mesures indiscutables ont vérifiées.

Malgré cette mise en garde, son approbation officielle non seulement conserve cette valeur de 60 dBA, mais de plus, omet de prévoir dans le chapitre "équipements", celui pourtant SI NECESSAIRE : L'ÉCRAN.

Seul dans ce nouveau règlement d'urbanisme afférent à notre commune, un chapitre intéresse cette autoroute : celui, pages 89, 90 et 91, des SERVITUDES :

(EXTRAIT DU P.O.S. DE JOINVILLE-LE-PONT)

" - TITRE V -

CHAPITRE IV

SERVITUDES SPECIALES LE LONG DES AUTOROUTES (Autoroute A.4-A.86)

1°) ZONE NON AEDIFICANDI

Toute construction est interdite à l'exception de celles qui, sont nécessaires au fonctionnement de l'autoroute ou des réseaux publics qui suivent le même axe, dans une zone non aédificandi de 50 m de largeur comptée à partir du bord de la plate-forme de part et d'autre de celle-ci (en l'absence d'un avant-projet géométrique la largeur de la plate-forme sera estimée à 50 mètres).

Pourront être autorisés, après avis de la C.P.P.C. + les travaux d'amélioration de l'habitabilité des constructions existantes.

2°) REGLES GENERALES D'IMPLANTATION POUR DIVERSES CONSTRUCTIONS

Les constructions à usage d'habitation ou de bureaux, les constructions scolaires et les locaux d'hospitalisation devront en outre respecter les règles d'implantation suivantes :

a) Marge de reculement

Une marge de reculement s'ajoutera à la zone non aédificandi de telle sorte que toutes les constructions de ce type soient à une distance d'au moins 100 mètres du bord de la plate-forme.

Pourront être autorisés, après avis de la C.P.P.C. les travaux d'amélioration de l'habitabilité des constructions existantes.

b) Gabarit

Dans une bande située à une distance du bord de la plate-forme comprise entre 100 et 200 m, il y a lieu de respecter le gabarit défini ainsi :

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| - entre 100 et 150 m | 12 m de hauteur (R + 3) |
| - entre 150 et 200 m | 37 mètres |

Ce gabarit pourra être modifié par une étude des conditions locales, compte-tenu notamment du profil en travers de la voie rapide.

c) Densité

Jusqu'à une distance du bord de plate-forme égale à 200 m, la densité autorisée sera égale aux deux tiers de la densité moyenne autorisée dans la zone traversée.

.../...



3°) MODIFICATIONS DE LA REGLE GENERALE EN FONCTION DES CONDITIONS LOCALES DE PROPAGATION DU BRUIT

Les règles générales ci-dessus concernant la marge de reculement et le gabarit, pourront être modifiées en fonction des conditions locales de propagation du bruit.

Les règles d'implantation particulières seront déterminées de façon que le niveau de bruit en façade du bâtiment le plus exposé n'excède pas 60 dBA.

4°) UTILISATION DE LA ZONE NON AEDIFICANDI ET DE LA MARGE DE RECULEMENT

Les surfaces comprises dans la zone non aedificandi et dans la marge de reculement pourront recevoir, sous réserve du respect de la réglementation propre à la traversée, des parcs de stationnement, des aires de stockage, des équipements sportifs et de loisir. Les dépôts de déchets de toute nature y sont interdits. Des plantations pourront y être exigées.

5°) DEROGATIONS

De façon exceptionnelle, et lorsque des raisons d'urbanisme le justifient, les dérogations pourront être accordées aux conditions fixées aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus, par le Préfet du département après avis de la C.P.P.C. pour la construction d'immeubles d'habitation ou de bureaux, d'établissements scolaires ou hospitaliers répondant à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- a) le niveau sonore moyen en façade des pièces affectées à l'habitation ou à l'occupation de longue durée est inférieur à 60 dBA.
- b) le niveau sonore moyen à l'intérieur des mêmes pièces est inférieur à 40 dBA. Dans ce dernier cas, les conditions de confort intérieur devront répondre, fenêtres fermées, aux normes de confort fixées par le C.S.T.B. en ce qui concerne la température, le renouvellement d'air, l'hygrométrie, etc...

+ C.P.P.C. Commission Permanente du Permis de Construire.

.../...



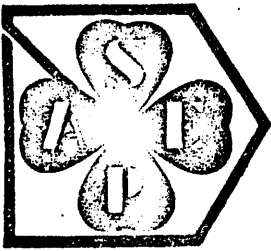
Pouvons-nous accepter, assommés par la violation permanente même de ce niveau de 60 dBA, que les représentants du Ministère de l'Équipement, ayant officiellement participé à la conception du P.O.S., nous rétorquent que ce règlement n'est opposable qu'aux CITOYENS qui subissent ce bruit, et non à l'ADMINISTRATION dont les ouvrages en sont la cause, faute d'avoir pris les mesures techniques propres à son respect avant leur construction ?

c) DONNEES COMPARATIVES

Transmises par la LIGUE FRANCAISE CONTRE LE BRUIT[†] dont l'A.S.E.P. est adhérente, les données ci-dessous, extraites de la revue "SILENCE" du premier trimestre 1976, devraient permettre à chacun de situer, dans le contexte de sa vie courante, les 70 à 86 dBA actuellement supportés ou prévisibles à POLANGIS.

" L'ECHELLE DES BRUITS

Source sonore	dBA (1)	Effets sur l'homme	
Avion au décollage.....	120	Seuil de la douleur	Lésions organiques
Marteau piqueur Moto en pleine accélération Circulation routière dense.....	100	Insupportable	
Métro ancien Camion - voiture de sport Tours d'usine en action	90	Une exposition de 8 heures par jour peut entraîner la détérioration du système auditif.	Zone dangereuse
Métro sur pneus-train Carrefour aux heures de pointe.....	80	Une exposition de 8 heures par jour constitue un début de danger pour l'oreille..	
Téléviseur à son maximum.....	75	Gêne importante	
Logement dont les fenêtres sont ouvertes sur une rue animée.....	60	Gêne - impossibilité de percevoir une conversation à plus de 1,50 m.	Zone de fatigue
Conversation animée....	55	Gêne - impossibilité de se concentrer	



<i>Pièce calme</i>			
<i>Tic-Tac de pendule.....</i>	40	<i>Possibilité de dormir.</i>	<i>Zone</i>
<i>Chambre silencieuse.....</i>	30	<i>Sommeil normal</i>	
<i>Studio de radio.....</i>	20	<i>Grand calme.</i>	<i>de repos</i>
	10	<i>A peine audible</i>	
	0	<i>Seuil d'audibilité.</i>	

(1) Le dBA est une unité qui tient compte à la fois de l'intensité du son et de sa composition en fréquences gênantes.

+ ASSOCIATION RECONNUE D'UTILITE PUBLIQUE, (décret du 28 Janvier 1963)

Siège social : 23, rue de Madrid - PARIS 8e

C.C.P. 16.409.39 K Paris

PRESIDENT FONDATEUR : M. le Docteur F. TREMOLIERES, Membre de l'Académie de Médecine

PRESIDENT D'HONNEUR : M. le Professeur R. DEBRÉ, Membre de l'Académie des Sciences et de l'Académie de Médecine.

*VICE-PRESIDENT
HONORAIRE*

: M. Robert PISSERE, ancien Préfet.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

PRESIDENT : M. Jacques C. REMY, Professeur.

VICE-PRESIDENTS : M. Charles OULMONT, Vice-Président de la Société des Gens de Lettres.

M. Roger PINOTEAU, Médecin Chef de l'Assistance Publique.

SECRETAIRE GENERAL : M. Y. PAULZE d'IVOY, Avocat."

d) LEGISLATION, TECHNIQUE ET BRUIT

S'il est vrai que :

"40 % des habitants de banlieue se plaignent du bruit"

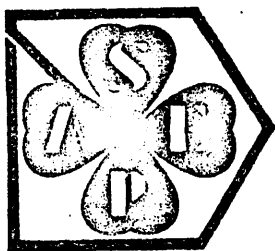
le problème du bruit est un problème grave qui concerne à la fois - la législation et la technique, alliées à la physique, la science économique, et finalement à la psychologie et la médecine.

Mais d'abord, qu'est-ce que le bruit ?

Pour la Norme AFNOR-CEF homologuée au Journal Officiel, c'est :

- toute sensation auditive désagréable ou gênante

.../...



- tout phénomène acoustique produisant cette sensation
- un son ayant généralement un caractère aléatoire qui n'a pas de composants définis

Il s'oppose à tous les sons dont :

- le caractère affectif est acceptable voire plaisant ou agréable
- ou qui ont un caractère défini.

o o o

- LA LEGISLATION face au bruit

Le législateur devant l'ampleur de ce que nous pourrions qualifier de "désastre" : LE BRUIT, a pris un certain nombre de précautions réglementaires mais uniquement au regard des constructions nouvelles : (Arrêté du 14 Juin 1969 JO du 24.06.1969). Ces dispositions sont des règles d'ordre public concernant l'isolation des logements entre eux et pour inciter aux "efforts de qualité" un "Label Confort Acoustique" a été institué, dans lequel : article 11

"l'isolation acoustique des pièces exposées aux bruits de l'espace extérieur au bâtiment doit être au moins égale aux valeurs fixées ci-dessous, la classification des zones de façade étant déterminée par les directeurs départementaux de l'Équipement.

ZONES DE FACADE	I	II	III
Isolément acoustique minimal	42 dBA	33 dBA	nature

Le législateur est donc bien CONSCIENT des nuisances du bruit

Qu'a-t-il donc prévu pour les implantations d'autoroute dans les SITES déjà HABITÉS ? R I E N, il découvre au fur et à mesure des réalisations.

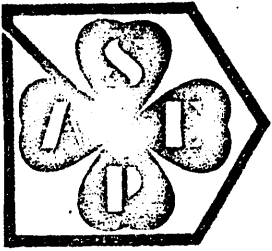
ALORS QUE FAUT-IL FAIRE ?

IL FAUT EXIGER que l'Etat qui est à l'origine de nos désagrèments applique à lui-même les règles qu'il impose et qu'enfin :

/IL ARRETE LE BRUIT A SA SOURCE/

- POUR CELA IL DISPOSE DE LA TECHNIQUE et d'une panoplie de possibilités :
 - . réduire le bruit émis par les moteurs, 3 à 4 dBA pour les voitures particulières, 6 à 8 dBA pour les poids lourds
 - . vérifier l'état des silencieux (aspect juridique)

.../...



- . réduire le bruit de roulement en limitant la vitesse et non en la passant de 80 à 110 Km/h comme cela a été le cas en Janvier 1978 sur l'A.4 à Joinville-le-Pont, ce qui a contribué à l'augmentation du bruit d'environ 4 dBA
- . avoir une action sur l'exploitation des voies en écartant les véhicules les plus bruyants de l'autoroute durant le sommeil, de 22 H à 6 H
- . rechercher et utiliser des revêtements de sol "silencieux"
- . mettre en oeuvre des moyens de protection permanents :
 - couverture partielle ou totale des chaussées
 - dressement de murs verticaux, d'écrans réfléchissants ou absorbants d'une hauteur suffisante
 - buttes de terre - buttes mixtes
- . promouvoir l'étude des matériaux insonorisants et leurs essais in situ
- . prévoir d'une façon plus fiable les trafics et notamment de nuit.

e) CONSEQUENCES D'UN FLÉAU SOUS-ESTIMÉ

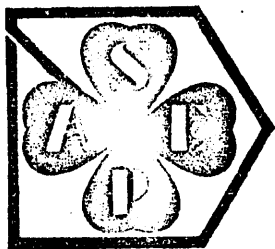
/LE BRUIT : FLEAU POUR NOTRE ECONOMIE/

Réclamée par l'A.S.E.P., la protection contre le bruit de A.4 va exiger des crédits et risque de voir s'opposer à cette dépense les maîtres de nos Finances. MAIS LEURS CALCULS SONT-ILS BIEN SINCERES ?

- . Si d'une part les coûts actuels des ouvrages sont en site classique pour :
 - un mur ou écran réfléchissant de 700 à 800 F/m²
 - un mur ou écran absorbant de 800 à 900 F/m²
 - une semi-couverture et couverture légère de 1.800 à 2.400 F/m²
 - une couverture lourde de 3.000 à 4.500 F/m² y compris ossature fondations, éclairage et ventilation,
- . il faut savoir ce que d'autre part coûte à la collectivité, la Sécurité Sociale, la Nation donc aussi à chacun de nous le maintien du bruit..

Responsable de 11 % des accidents de travail et de 15,5 % du nombre de journées de travail perdues, sa suppression à l'aide de mesures efficaces de protection, par exemple l'écran réclamé à POLANGIS, permettrait de dégager un crédit budgétaire de plus de 11.000 MILLIARDS de CENTIMES.

.../...



En effet sur : 130 MILLIONS
d'heures travaillées par jour

Pour 15,5 % perdues soit environ : 20 MILLIONS
d'heures perdues par jour

Pour un an soit 220 jours travaillés : 4.400 MILLIONS
d'heures perdues par an

A 25 F, charges sociales incluses soit 110.000 MILLIONS Frs

/LE COUT est bien 110 MILLIARDS de Frs PAR AN/

..... de quoi combattre efficacement le bruit chaque année,

..... et de trouver quelques crédits pour étudier sérieusement et mettre en oeuvre rapidement l'écran indispensable à JOINVILLE-LE-PONT.

N O T A : budget 1977 Ministère de l'Environnement : 33 MILLIARDS DE Frs.

/LE BRUIT : FLEAU POUR NOTRE SANTE/

De la conférence de presse, faite sur ce sujet le 13 Octobre 1977 dans le cadre du Comité de Vigilance pour la protection de la Santé, par le Docteur Paul FLEURY, Administrateur de l'Union Nationale pour l'Avenir de la Médecine (U.N.A.M.), Président de la Fédération Nationale contre les nuisances par avion, nous retiendrons ci-dessous les principales agressions commises à l'égard de notre santé par le bruit :

"Le bruit est à l'origine sur l'organisme de :

- perturbations de la localisation spatiale
- fatigue auditive et réduction de l'aptitude de l'organe auditif à répondre

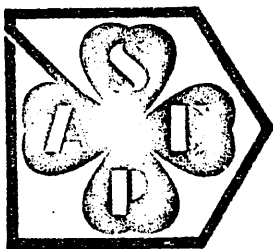
Le bruit a des effets pathologiques sur l'organisme. Ils se caractérisent par des troubles généraux :

- . fatigue
- . lassitude
- . étourdissements
- . syncopes
- . maux de tête, migraines
- . perte d'appétit.

des troubles neuro-végétatifs :

- . accélération du rythme cardiaque et du rythme respiratoire
- . modification des mouvements péristaltiques de l'estomac, de l'intestin; de l'écoulement de salive, de la fonction rénale
- . variation du métabolisme de base
- . accélération de la vitesse de sédimentation,
- etc...

.../...



des troubles intellectuels et psychomoteurs :

- . diminution de la rapidité des réponses psychomotrices et intellectuelles,
- . augmentation des erreurs,
- . augmentation des possibilités d'accidents du travail.

des troubles généraux du psychisme :

- . sentiments de déplaisir, d'angoisse, d'inconfort, de peur

"Pour qui a peur, tout est bruit" disait SOPHOCLE bien avant l'ouverture de l'autoroute A.4.

- . diminution de l'attention,
- . perturbation de la mémoire,
- . troubles de caractère et mentaux."

A TERME ET TRES VITE, VOILA CE QUI VOUS ARRIVERA,

N'ATTENDEZ PAS pour AGIR AVEC NOUS.

f) DONNÉES TECHNIQUES A POLANGIS

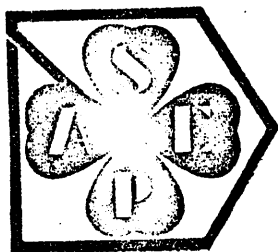
Pour sensibiliser les pouvoirs publics et démontrer, preuves à l'appui que ni les réglementations, ni le confort minimum auditif n'étaient respectés par l'autoroute A.4, l'A.S.E.P. par deux fois a fait exécuter grâce aux cotisations de ses adhérents, des relevés de niveau de bruit par un Bureau de Contrôle hautement qualifié et agréé; une trentaine d'adhérents et les membres de son Bureau participant jour et nuit durant 59 Heures consécutives à cette tâche.

Les résultats sont probants :

- les 15, 16, 17 et 18 Novembre 1976, avant l'ouverture de A.4, on relevait en moyenne en bordure habitée de celle-ci, de 44 à 59 dBA, 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.

- les 24, 25, 27 et 28 Juin 1977, après l'ouverture de A.4, 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.

.../...



Depuis ces mesures, le trafic sur l'A.4 s'amplifie.

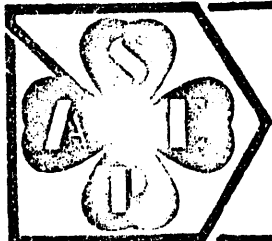
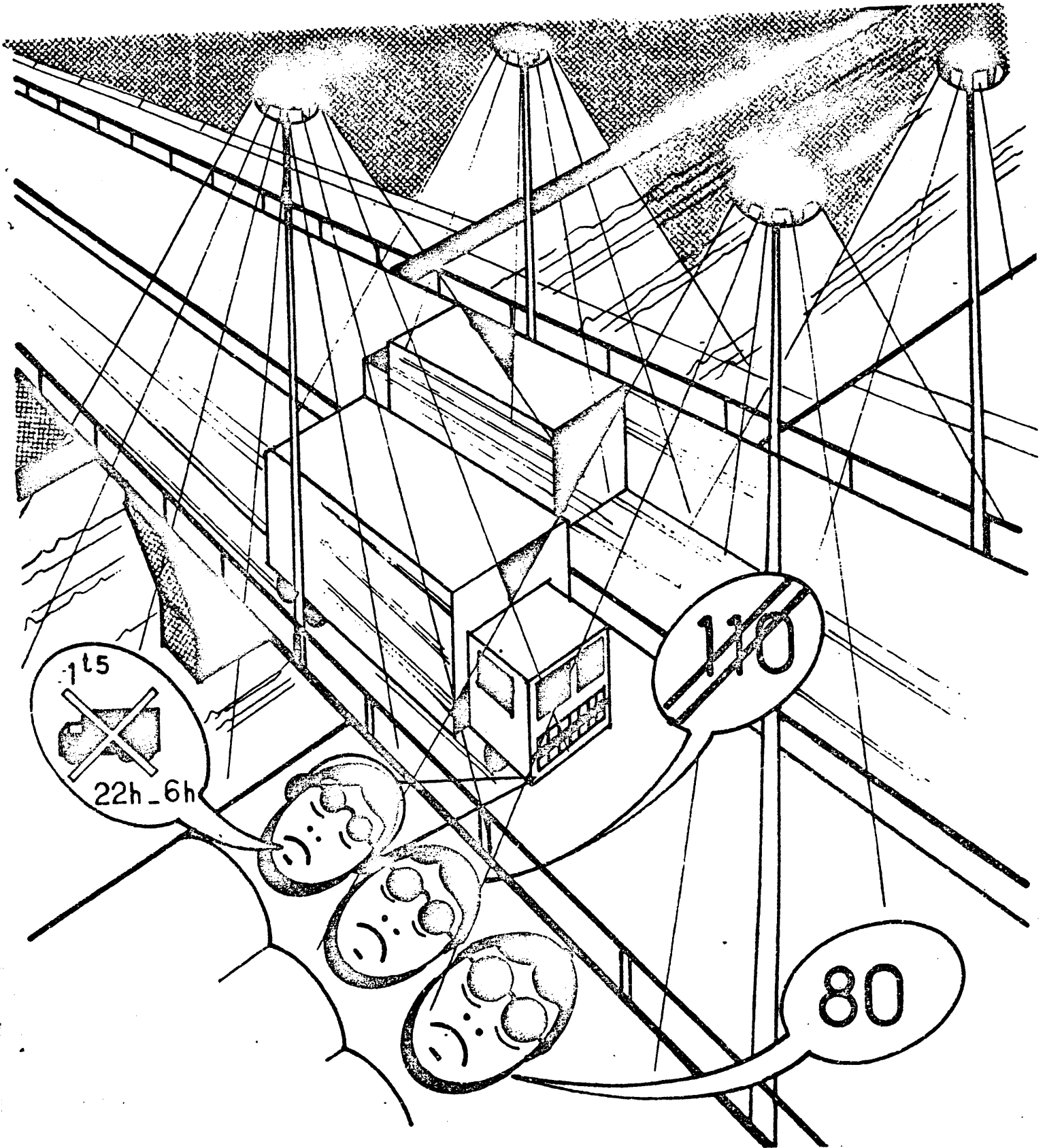
- la ville nouvelle de MARNE-LA-VALLEE se développe créant une circulation supplémentaire
- la publicité incite de plus en plus à sa fréquentation

et bientôt

- le développement du Parc des loisirs du Tremblay
- la jonction de la nouvelle autoroute A.86

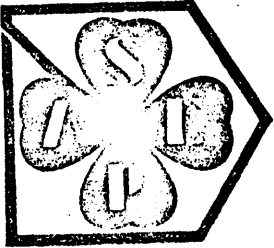
doubleront les nuisances et nos problèmes.

o o o



CHAPITRE II

les propositions de l'A.S.E.P.



a) ESPRIT ET DONNEES DES CHOIX

Il est certain pour l'A.S.E.P., que la lutte contre le bruit et les nuisances de A.4 auraient dû précéder la construction de l'autoroute, et que l'ensemble des mesures de protection auraient dû être prises avant la décision même de la construire.

Les Pouvoirs Publics en ayant décidé autrement, toute solution aujourd'hui s'avérera de ce fait plus onéreuse et verra, si elle est sérieuse et efficace, s'élever contre elle des projets palliatifs permettant une satisfaction temporaire et calmant la mauvaise conscience des responsables.

Il faut donc qu'avec courage, l'A.S.E.P. se charge FACE AUX SERVICES DE L'ETAT, d'affirmer les solutions qui à défaut d'avoir été prévues, peuvent être acceptées par les Habitants de Polangis.

- Premièrement : - surveillance de l'Etat des véhicules à moteur permettant de diminuer de 3 à 4 dBA le niveau des véhicules particuliers et de 6 à 8 dBA celui des poids lourds et des véhicules de transport en commun
- Deuxièmement : - instauration et surveillance de limitation de vitesse à 80 Km/H dans la traversée de notre zone urbaine
- Troisièmement : / INDISPENSABLE MISE EN PLACE D'UN ECRAN ANTI-BRUIT/ EFFICACE ET ESTHETIQUE /

Pour lutter contre les bruits de A.4, tous les experts, y compris ceux de l'Administration, sont d'accord sur le fait qu'il faut réduire l'émission des bruits A LA SOURCE.

La véritable protection de la Zone de Polangis ne pourra donc être assurée efficacement que par la réalisation immédiate d'un ouvrage du type "Ecran anti-bruit".

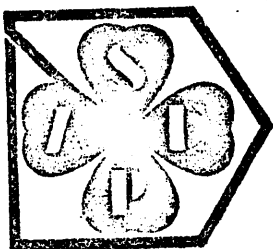
Celui-ci vise à gêner la propagation des ondes sonores, soit par absorption du bruit, soit par réflexion du bruit en l'envoyant vers des zones non sensibles.

Un tel ouvrage doit être suffisamment lourd et rigide pour que l'énergie qui le traverse soit négligeable.

Il ne doit pas posséder d'ouvertures et des recouvrements doivent être prévus pour assurer la continuité de la protection.

Sa longueur et sa hauteur doivent être définies en fonction de l'atténuation recherchée et des caractéristiques du site (et non en fonction d'une contrainte budgétaire).

.../...



Ayant pris pour habitude et pour règle, de s'entourer systématiquement pour l'élaboration de ses dossiers, des experts les plus éminents, après avoir fait effectuer des mesures de bruit par un organisme agréé SOCOTEC, l'A.S.E.P. a demandé à Monsieur RHEIN, Ingénieur-Conseil Acousticien, membre de l'Association Française des Ingénieurs en Acoustique, de bien vouloir procéder à une étude de l'atténuation du bruit de trafic dans la traversée de A.4 sur le site de Polangis et à la conception succincte du type d'ouvrage nécessaire.

Ces études techniques ont été présentées à l'Administration et aux Elus Municipaux.

Les propositions présentées par l'A.S.E.P. sont indiscutables et indiscutées, et s'appuient en résumé sur les principales conclusions déposées par Monsieur RHEIN :

"..... on constate ainsi qu'il n'est pratiquement pas possible de rétablir les conditions antérieures à l'ouverture de l'autoroute avec des écrans....."

Seule une couverture complète de A.4 permettrait de s'en rapprocher. L'atténuation que pourrait apporter une telle couverture dépend essentiellement du type de structure choisie, bardage industriel ou en dur, avec report des charges au sol. L'atténuation peut dépasser 20 dBA suivant la distance à l'autoroute....."

"..... avec des écrans installés en bordure du viaduc, les atténuations moyennes à 60 mètres seraient :

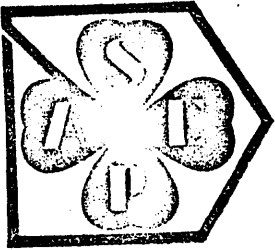
- + pour un écran de 2 m..... 5 dBA*
- + pour un écran de 4 m..... 10 dBA*
- + pour un écran de 6 m..... 13 dBA environ".*

Pour l'A.S.E.P. et les habitants de Polangis, il n'existe donc, que deux solutions envisageables :

1 - La couverture totale ou partielle

donnant le plus satisfaction à la diminution des nuisances, et bien qu'il soit erroné d'affirmer que ces types d'ouvrages ne soient pas réalisables dans la traversée de POLANGIS, il semblerait que le problème ESTHETIQUE POSÉ par ces solutions soit le plus difficile à résoudre.

Techniquement l'ancrage directement au sol pour la partie en viaduc et l'utilisation de couverture ultra-légère permettraient facilement leur réalisation, mais l'intégration de leur volume en surélévation nécessiterait dans l'équipe de concepteurs d'autres "artistes" que ceux ayant, par exemple, donné son côté architectonique à l'éclairage actuel.



2 - Au minimum un écran translucide de 4 mètres

Des types existants d'écrans

- a) soit réfléchissants, compacts ou à parois multiples en béton, métal, verre, plastique
- b) soit absorbants en bois enchevêtrés, mousse d'argile, plastique ou métal perforés, laines minérales, laine de verre,

L'A.S.E.P. a étudié les caractéristiques d'un grand nombre, ainsi que les réalisations effectuées avec ces différents choix :

- A.6 - B.6 - L'HAY-les-ROSES : Ce mur, s'il fut d'une efficacité limitée et surtout d'une esthétique discutable, a permis cependant de protéger plusieurs dizaines de logements - de vérifier la validité des méthodes de calculs, et d'améliorer les techniques de construction d'écrans.

La construction de l'écran en béton de grande hauteur a été certainement beaucoup plus efficace.

- D'autres écrans, en béton armé, ont été réalisés le long des autoroutes A.86 (Colombes), B.3, A.43 (Lyon), etc...
- R.N. 188 à CHAMPLAIN (Essonne) : la protection a été réalisée grâce à un écran absorbant.

Des études sont encore en cours pour la mise au point de méthodes de mesure des qualités absorbantes des matériaux.

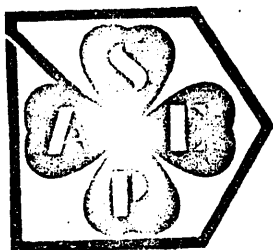
A noter des réalisations importantes par ce type de protection en République Fédérale Allemande.

- Autoroute G.14 (La Défense) : la protection a été assurée par un écran de verre.

Les résultats de ce type d'écrans sont encourageants de l'avis de tous les spécialistes, et de nombreuses réalisations sont en cours tant en France qu'en Europe..

Il s'agit d'un verre du type SECURIT de 10 mm d'épaisseur, qui garantit une excellente protection contre les bruits, sans dénaturer la qualité de l'environnement.

Théoriquement, un verre de 10 mm d'épaisseur, comme employé à Nanterre, diminue de 30 dB un bruit de rue dont le niveau global est de 70 dB .



L'A.S.E.P. en a retenu plutôt que la paroi opaque, celle totalément transparente, et donc le verre type SECURIT pour plusieurs avantages :

- c'est un MATERIAU AUTO-NETTOYANT
- c'est un MATERIAU TRANSPARENT qui permet aux riverains une visibilité parfaite et qui, sur le plan psychologique, évite l'effet d'étouffement créé par une paroi opaque
- c'est un MATERIAU DE SECURITE qui en cas de bris accidentel, se fragmente en petits morceaux ne pouvant pas causer de blessures profondes et offrant une grande résistance mécanique aux impacts
- c'est un MATERIAU AYANT DE BONNES PERFORMANCES ACOUSTIQUES car il réfléchit les sons provenant de la voie rapide et évite leur propagation en direction des habitations riveraines.
- enfin, c'est un matériau dont la mise en oeuvre est relativement simple et aisée.

b) ETUDE TECHNIQUE

du 28 Novembre 1977

1217

"A l'attention de :

A.S.E.P.
49, avenue du Parc
94340 JOINVILLE-LE-PONT

Objet :

Traversée du site de POLANGIS
par l'autoroute A.4

Etude succincte de l'atténuation
du bruit de trafic par
des écrans.

J.-L. RHEIN
Ing. I E G

Ingénieur-Conseil
Tél. 702.43.67

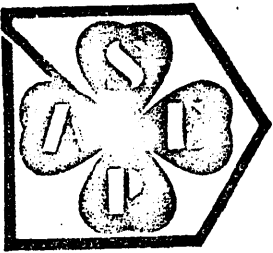
19, rue Léo Delibes
92330 SCEAUX

Acoustique
Mécanique vibratoire

1.0 - MODE D'EXPRESSION DES NIVEAUX SONORES ENGENDRES PAR DES BRUITS DE TRAFIC ROUTIER

Les niveaux sonores sont plus ou moins fluctuants suivant que le trafic considéré est continu ou discontinu. A proximité du boulevard périphérique le niveau est presque constant du fait du trafic important ; à proximité d'une route à trafic moyen le niveau est beaucoup plus fluctuant et chaque véhicule pris individuellement provoque une montée du niveau.

.../...



1.1 - Distribution statistique

Pour permettre une présentation simple d'un bruit de trafic routier, par laquelle on peut lire aussi bien le niveau sonore que l'écart de fluctuation, on utilise un diagramme donnant :

- en abscisses : le niveau en dBA
- en ordonnées: le pourcentage du temps durant lequel tel niveau sonore a été dépassé.

Nous avons porté sur les planches 1 et 2 la "droite de Henry" correspondant aux relevés SOCOTEC des 24/25.6.1977 et 26/27.6.1977.

On y lit par exemple :

Le 24.6.1977, de 16 à 18 h :

- . pendant 50 % du temps le niveau a été supérieur à 70dBA
- . pendant 10 % du temps le niveau a été supérieur à 74,5dBA
- . pendant 90 % du temps le niveau a été supérieur à 67dBA

1.2 - Niveau équivalent

En présence d'un niveau sonore fluctuant, on peut toujours faire la somme des énergies acoustiques reçues, puis calculer une valeur de niveau qui, durant le même temps, correspond à la même quantité d'énergie reçue.

Le niveau sonore fluctuant est ainsi caractérisé par un seul nombre. Il ne reflète pas les écarts entre les valeurs maximales et minimales. Il est intéressant pour l'acousticien, car, entre autres, on passe par le niveau équivalent pour les calculs prévisionnels.

En valeur de niveau, le niveau équivalent est un peu supérieur à L_{50} l'écart étant d'autant plus grand que la différence entre le maximum et le minimum du bruit fluctuant est plus importante.

2.0-NIVEAUX ACCEPTABLES

Des enquêtes (les premières datent de 1967) ont donné essentiellement les résultats suivants :

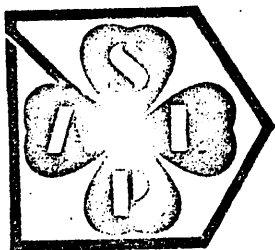
- en site urbain, le désir exprimé est l'obtention de niveaux L_{50} inférieurs à 58 dBA
- au-dessus de 64 dBA (L_{50}) la gêne exprimée augmente rapidement
- au-delà de 75 dBA le bruit est considéré comme intolérable.

Il s'agit de niveaux sonores pris à l'extérieur, en façade.

On peut constater que les niveaux L_{50} relevés aux points 1 et 2 dépassent les 58 dBA (sauf exception le dimanche 26.6.1977 de 16 h à 22 h, avec 57 dBA).

Le niveau $L_{50} = 64$ dBA est dépassé en semaine à partir de 6 h du matin.

.../...



3.0 - MOYENS DE PROTECTION

Dans le rapport SOCOTEC, la situation antérieure à l'ouverture de l'autoroute est caractérisée par le niveau équivalent.

La différence s'établit à :

			(1976)	Ecart
24.6.77	16 - 22 h	69	57	12
24/25.6.77	22 - 6 h	64	46	18
25.6.77	6 - 15 h	67	59	8
27.6.77	16 - 22 h	63	50	13
27/28.6.77	22 - 6 h	56	45	11
28.6.77	6 - 10 h	65	54	11

Avec des écrans installés en bordure du viaduc de l'autoroute actuelle, les atténuations moyennes à 60 m seraient (en niveau équivalent) :

- écran de 2 m	:	5
- écran de 4 m	:	10
- écran de 6 m	:	env. 13

Les courbes d'égale atténuation du niveau sonore sont représentées sur la planche 3 jointe.

Ces courbes sont tracées pour le champ libre.

On constate ainsi qu'il n'est pratiquement pas possible de rétablir les conditions antérieures à l'ouverture de l'autoroute avec des écrans.

L'élargissement, avec passage de la A.86, détériorerait à nouveau les conditions car l'efficacité d'écrans de 4 m en serait amoindrie et le trafic serait plus élevé.

Seule une couverture complète permettrait de s'en rapprocher. L'atténuation que pourrait apporter une telle couverture dépend essentiellement du type de structure choisi, bardage industriel ou en dur avec report des charges au sol.

L'atténuation peut dépasser 20 dBA suivant la distance à l'autoroute ; la distribution des niveaux n'est pas la même que pour l'écran.

28 Novembre 1977

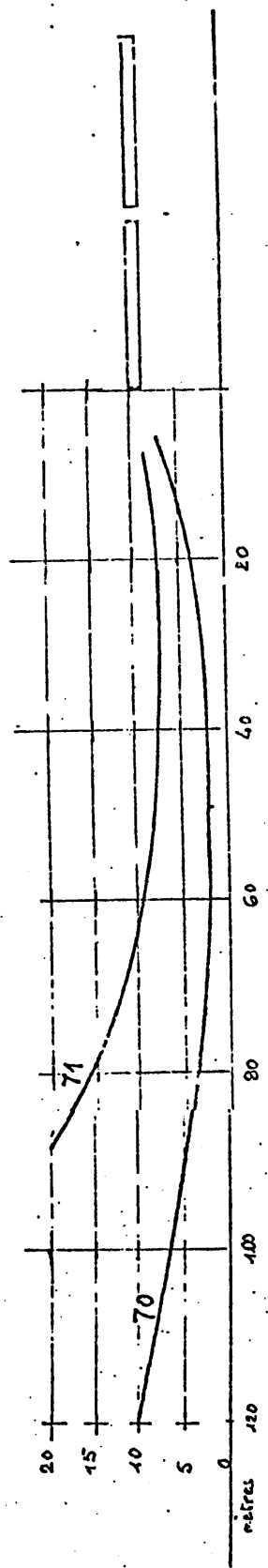
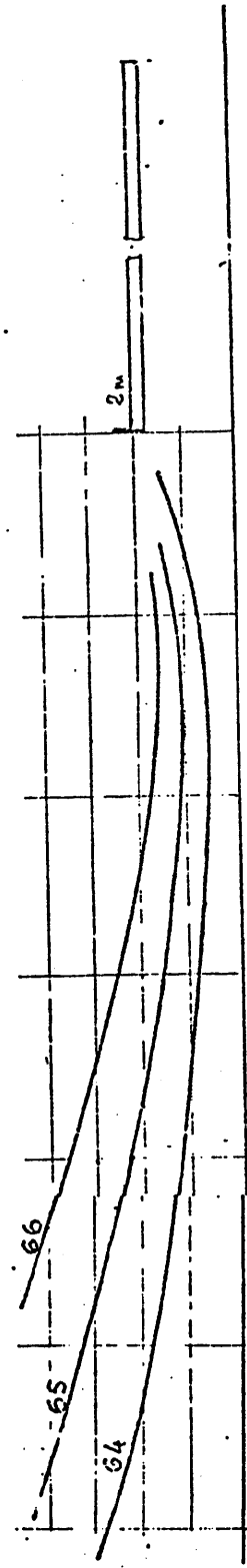
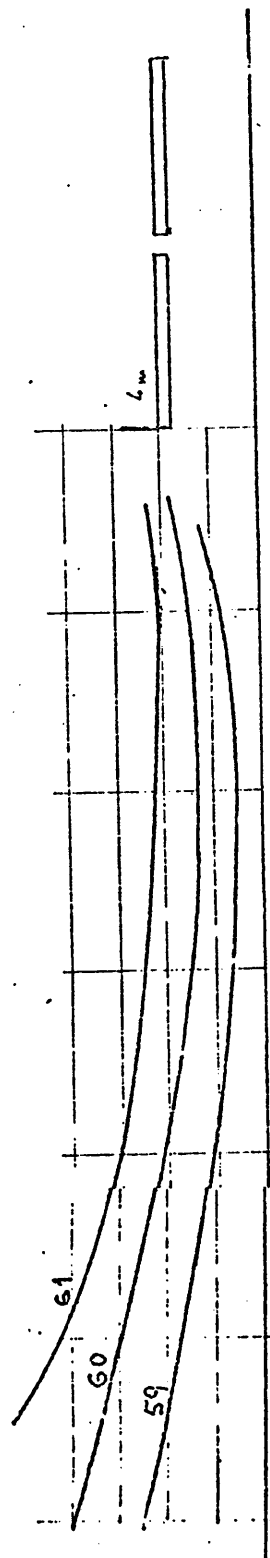
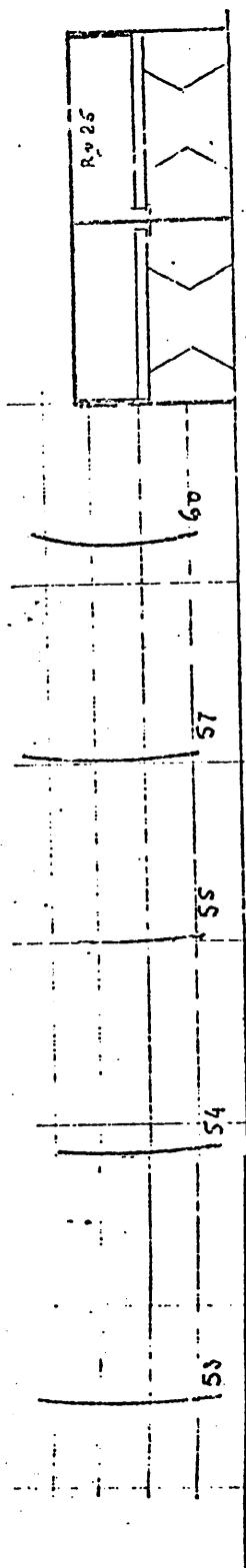
J.L. RHEIN"

3

Champ libre, réflexion sol
8000 v.k/h.

Niveau en dBA (L₉₉)

1217 - Po A SEP - 20.11.77



mètres 0 20 40 60 80 100 120

Brevé, le 24 octobre 1977

St. Biffi
de la Région de la Seine
Préf. de Paris
n° 6386 SO. CAB

Brevé, le 24 octobre 1977

Monsieur le Ministre d'Etat

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur les inconvénients éprouvés par les habitants de JOINVILLE-LE-PONCÉ en raison de la traversée de l'autoroute de Paris.

Je peux vous en dire tout d'abord que les travaux de construction du parking souhaité par les habitants du boulevard de Polangie devraient commencer prochainement. Dans le cadre de la procédure d'appel d'offres, les propositions de travaux prises sont en cours d'examen.

Par ailleurs, un projet de protection phonique par écrans anti-bruit est à l'étude pour ce secteur de l'autoroute A 4. Le projet est actuellement élaboré par la direction départementale de l'Équipement de Val de Marne et sera soumis au Conseil régional de Paris de mes services et à décision ministérielle.

A cette occasion, je ne manquerai pas de faire procéder à un examen très attentif de ce dossier et de soumettre au tant que de besoin une proposition de subvention au Conseil régional.

Veuillez
l'expression de ma confiance

St. Biffi
de Paris

n° 6386 SO. CAB

QUESTION ORALE de Madame MARIEU à Monsieur le Préfet
Objet : Sécurité d'un écran anti-bruit dans la traversée de JOINVILLE-LE-PONCÉ par l'autoroute A 4.
En réponse au vote 76-2-2/1/2 adopté le 14 janvier 1977 par votre Assemblée
- vous indiquez qu'il semble possible d'adopter un petit écran anti-bruit sur les ouvrages venant être introduit dans l'autoroute A 4 dans la traversée du département.
- quand ces ouvrages seront-ils le jour dans la traversée de JOINVILLE-LE-PONCÉ ?
- le Conseil régional sera-t-il saisi de cet avant-projet ?

Monsieur Pierre MILLOT
Député de Val de Marne
Ancien Ministre d'Etat

Monsieur le Ministre,

Par lettre en date du 30 septembre 1977, vous avez bien voulu appeler mon attention sur les inconvénients provoqués par l'autoroute A 4 dans le quartier Polangie à JOINVILLE-LE-PONCÉ.

Comme suite à sa correspondance du 11 octobre dernier, j'ai l'honneur de vous faire connaître que une étude de protection phonique complémentaire de l'autoroute A 4 est actuellement en cours.

Cet avant-projet concerne l'ensemble des communes traversées par l'autoroute et notamment JOINVILLE-LE-PONCÉ.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération et de mes sentiments les plus dévoués.

Jean FERRIER
Jean FERRIER

St. Biffi
de la Région de la Seine
Préf. de Paris
n° 6386 SO. CAB

St. Biffi
de la Région de la Seine
Préf. de Paris

REPUBLIQUE FRANÇAISE
ministère de l'Équipement
Paris, le 30 Septembre 1977

ASSEMBLÉE NATIONALE
Monsieur MILLOT
Député de Val de Marne
Ancien Ministre d'Etat

Madame E. ROUGE
Présidente de l'Association
pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangie
65, avenue du Parc
94340 - JOINVILLE-LE-PONCÉ

Madame la Présidente,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'action de votre Association contre les nuisances phoniques causées par l'autoroute A 4 dans le quartier de Polangie à JOINVILLE-LE-PONCÉ.

La question de la protection de l'environnement est une de celles qui préoccupent particulièrement les conseillers du Conseil Régional de Val de Marne. La Commission Inter-Communale relative aux nuisances phoniques.

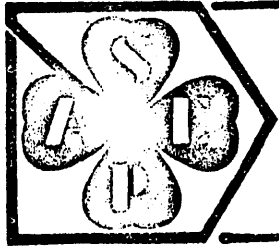
Je prendrai avec intérêt les propositions de votre association, ainsi que les résolutions éventuellement prises lors de la réunion prévue, afin d'en faire part à la Commission compétente du Conseil.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Michel GAUD
Michel GAUD

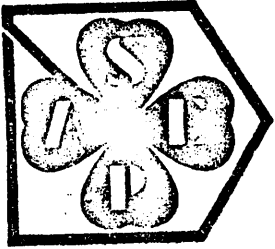
Madame la Présidente,
Comme je vous l'ai fait savoir par ma lettre du 8 septembre, j'attends du Ministre de l'Équipement les informations qu'il m'a promises au sujet des nuisances que crée dans votre quartier l'autoroute A 4.
Bien entendu, je ne vais pour ma part que des avantages à la tenue de la réunion d'étude et de concertation que vous suggérez et j'en fais part au Préfet.
Je vais également demander au Conseil Régional d'examiner tout particulièrement le cas de Polangie. En effet, des crédits vont être dégagés pour l'attaque des nuisances provoquées par les autoroutes en Ile de France.
Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Mil



CHAPITRE III

les positions sur ce problème



a) L'A.S.E.P. FACE AUX ELUS ET AUX SERVICES PUBLICS

Depuis sa création, en Janvier 1976, l'A.S.E.P. n'a cessé de sensibiliser les élus et les services publics aux problèmes des nuisances créées par l'autoroute A.4.

Dès Juillet 1976, dans son recueil sur le P.O.S. elle proposait des mises en oeuvre urgentes pour résoudre ceux-ci avant l'ouverture du trafic.

Depuis, réclamant sa participation active à tous projets, études, ou choix de solutions à apporter, l'A.S.E.P. a recueilli, obtenu ou provoqué des prises de positions en général très POSITIVES.

Considérant son action comme nécessaire et indispensable pour notre Sauvegarde, l'A.S.E.P. reste consciente de la nécessité d'oeuvrer en grand nombre, pour mieux pénétrer les bastions administratifs de l'ETAT.

Aujourd'hui elle juge donc particulièrement utile de rappeler à nos CONCITOYENS, aux SERVICES PUBLICS, et peut-être parfois à CEUX qui les ont formulés que :

TOUS NOS REPRESENTANTS
 POSTULANTS OU ELUS
 PASSES OU PRESENTS
 ONT ETE OU SONT
 FAVORABLES A UN ECRAN EFFICACE ET ESTHETIQUE

b) ELUS PASSES OU PRESENTS

1 - MUNICIPALITE DE JOINVILLE-LE-PONT

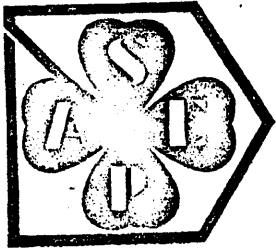
1973 - Bulletin Municipal de NOVEMBRE - DECEMBRE 1973, article intitulé Autoroute A.4 (paragraphe 3) :

"les mesures particulières, de protection contre le bruit, sont à l'étude dans les secteurs les plus exposés soit sous forme d'écran anti-bruit, soit sous forme de couverture totale ou partielle de l'autoroute".

1976 - Voeu du Conseil Municipal du 21 DECEMBRE 1976 lors de la modification du P.O.S. (§ 1), suivant les demandes de plus de 3.000 habitants de POLANGIS soutenant l'A.S.E.P. :

"... mise en place de tout système anti-bruit et esthétique".

.../...



1977 - réunions de la Commission "Cadre de Vie" des 20 MAI, 30 SEPTEMBRE et 21 OCTOBRE au cours desquelles sont évoquées les actions à mener pour obliger les Services de l'Equipement à prendre en compte les nuisances de A.4.

5 NOVEMBRE - séance extraordinaire du Conseil Municipal tenue en plein air sous l'Autoroute. Un voeu est émis pour notamment la mise en place d'un écran anti-bruit :

"III - NUISANCES OCCASIONNEES PAR LE PASSAGE DE L'AUTOROUTE DE L'EST "A.4" DANS LA TRAVERSE DE JOINVILLE-LE-PONT - VOEU DU CONSEIL MUNICIPAL

CONSIDERANT que l'autoroute A.4 est ouverte à la circulation depuis un an.

CONSIDERANT que cette autoroute occasionne les graves nuisances énumérées ci-après, qui entraînent une gêne considérable et portent atteinte à la santé et au patrimoine des Joinvillais dans un rayon de plusieurs centaines de mètres de chaque côté de cette autoroute par :

- . le bruit fort et continu, lancinant,*
- . la lumière, éclairant des logements comme en plein jour,*
- . la poussière soulevée par les voitures,*
- . les vapeurs d'essence et de gas-oil.*

CONSIDERANT que 150 pavillons ont été expropriés et démolis dans le quartier de Polangis afin de permettre la construction de l'A.4.

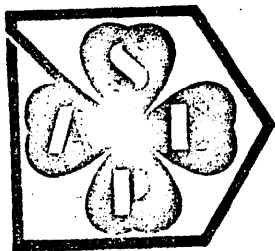
CONSIDERANT que ce quartier, autrefois si calme, se trouve ainsi ravagé par ces destructions et terriblement éprouvé par ces nuisances insupportables.

CONSIDERANT que l'environnement de milliers de Joinvillais qui demeurent dans le quartier de Polangis a été mutilé.

CONSIDERANT que dans son discours du 16 Avril 1977 à l'Arboretum de Chèvreloup Monsieur Giscard d'Estaing, Président de la République, a demandé à ses Ministres de privilégier la qualité de vie.

DEMANDE : que les habitants de cette partie de Joinville et particulièrement ceux du quartier de Polangis, soient enfin protégés de ces atteintes inadmissibles à leur tranquillité, à leur santé, à leurs biens, à leurs conditions de vie.

SOUHAITE : qu'une protection efficace et esthétique soit mise en place aux frais de l'Etat qui a laissé construire l'A.4 sans se préoccuper des conséquences que cette construction a entraînées pour les riverains.



SE FELICITE de ce que le Conseil Général du Val-de-Marne, ait lors de sa séance du 24.1.1977, adopté un voeu qui a pour objet la construction d'un écran anti-bruit dans la traversée de Joinville-le-Pont par l'autoroute A.4.

ENREGISTRE la réponse du Préfet du Val-de-Marne, précisant que l'adaptation d'un petit écran sur cet ouvrage est possible.

EXIGE appuyé par les Joinvillais et leurs organisations de défense de l'environnement présents à cette séance extraordinaire du Conseil Municipal du 5 Novembre 1977 :

- . que cet écran soit efficace et esthétique,
 - . que son financement soit à la charge de l'Etat,
 - . que tout projet soit soumis à l'approbation du Conseil Municipal et des Associations de défense des quartiers concernés,
 - . que l'accès aux poids lourds soit interdit les samedis et dimanches sur cette autoroute A.4, R.N.4 et R.N. 186,
 - . que des mesures tendant au respect à 80 Km/h de la limitation de vitesse soient immédiatement mises en place".
- 18 NOVEMBRE - une délégation composée de membres du Conseil Municipal, d'habitants de POLANGIS et de membres du bureau de l'A.S.E.P. est reçue par Monsieur le Sous-Préfet de Nogent-sur-Marne afin de lui remettre le voeu du 7 Octobre et d'insister sur la nécessité d'une réunion de travail avec les Services de l'Equipement, réunion réclamée depuis plus de DEUX ANS par l'A.S.E.P.
- 1 DECEMBRE - réunion de travail en Mairie (voire chapitre D.D.E.)
- 21 DECEMBRE - réunion de travail en Mairie (voire chapitre D.D.E.)

2 - DEPUTE DE NOTRE CIRCONSCRIPTION

- Monsieur P. BILLOTTE

- depuis SEPTEMBRE 1977, suite aux différentes demandes de l'A.S.E.P., une succession de correspondances concrétise les prises de position de Monsieur BILLOTTE et des Services Publics sur ce problème.

1977 - 30 SEPTEMBRE

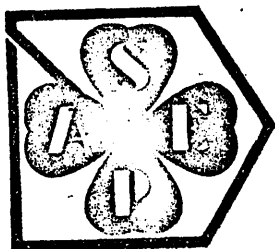
"Madame la Présidente,

Comme je vous l'ai fait savoir par ma lettre du 8 Septembre, j'attends du Ministre de l'Equipement les informations qu'il m'a promises au sujet des nuisances que crée dans votre quartier l'autoroute A.4.

Bien entendu, je ne vois pour ma part que des avantages à la tenue de la réunion d'étude et de concertation que vous suggérez et j'en fais part au Préfet.

Je vais également demander au Conseil Régional d'examiner

.../...



tout particulièrement le cas de Polangis. En effet, des crédits vont être dégagés pour s'attaquer aux nuisances provoquées par les autoroutes en Ile-de-France."

- 11 OCTOBRE - transmission de la réponse du Ministre de l'Équipement
- 19 OCTOBRE -

"Madame la Présidente,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la lettre que je viens de recevoir de Monsieur le Préfet du Val-de-Marne au sujet de l'autoroute A.4 et des inconvénients qu'elle crée aux habitants de Polangis

J'appelle, d'autre part, l'attention de Monsieur le Préfet de la Région d'Ile-de-France sur ce même problème, en insistant sur la nécessité d'installer des écrans anti-bruit."

- 3 NOVEMBRE - transmission de la réponse du Préfet de la Région d'Ile-de-France datée du 28 Octobre.
- 16 DECEMBRE - transmission de la réponse du Préfet du Val-de-Marne datée du 6 Décembre.

1978 - Monsieur BEAUMONT

. se présentant aux Elections Législatives des 13 et 19 MARS, élu au second tour, notre nouveau député avait comme tous les candidats à cette consultation été questionné par l'A.S.E.P. sur les graves problèmes de nuisances de A.4.

. par lettre du 28 Février, Monsieur BEAUMONT nous faisait connaître son entier soutien aux positions de l'A.S.E.P. :

"Madame la Présidente,

Je vous prie de trouver ci-jointe ma réponse au questionnaire de l'A.S.E.P.

Je vous l'envoie avec quelque retard, n'ayant pris connaissance de votre lettre que le 20 Février (elle a dû être bloquée au moment de la grève du tri postal).

Je joins à ma réponse un document que j'ai rédigé avec mes amis et qui, comme vous le verrez, met l'accent sur certains points qui intéressent tout particulièrement votre Association.

Ce document, ayant été rédigé avant que je reçoive votre questionnaire, vous permettra de constater que mes intentions concernant la protection de Polangis répondent point par point à vos souhaits.

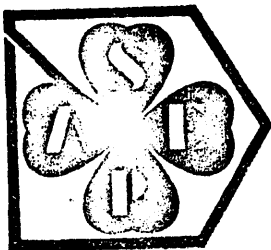
Veuillez croire, Madame la Présidente, en l'expression de mes sentiments dévoués.

Le Maire,

J-L. BEAUMONT

P.J. : 2 -

.../...



A N N E X E

ECRAN AUTOROUTE A.4

- L'étude technique de l'Administration (D.D.E.) doit-elle être la seule à être prise en considération ?

- N O N -

- Soutiendrez-vous la participation de l'A.S.E.P. à toute réunion afférente à ce problème afin de promouvoir conformément à l'étude faite par son Expert un véritable écran efficace ?

- O U I -

- Le P.O.S. prévoit actuellement un niveau maximum de bruit en façade exposé de 60 dBA.
Toute étude ne doit-elle pas obligatoirement, sans aucune tergiversation, prendre cette valeur comme hypothèse ?

- O U I -

et même moins de 60 dBA si possible

- Si cette hypothèse est respectée, l'Etat doit-il aller jusqu'au bout des conséquences de l'Etude, c'est-à-dire peut-être des écrans de 6 m, une couverture partielle ou totale ?

- O U I -

selon étude technique

- Accepterez-vous que des "choix financiers" résultant de techniques complexes ou onéreuses servent à diminuer l'écran, donc son efficacité ?

- N O N - "

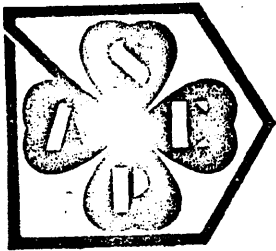
3 - CONSEIL GENERAL DU VAL-DE-MARNE

- 1977 - le 24 Janvier - un voeu déposé par Monsieur GARCHERY, Conseiller Général, est adopté à l'unanimité :

"Voeu n° 76-2-6-u-2

Construction d'un écran anti-bruit dans la traversée de Joinville-le-Pont, par l'autoroute A.4.

.../...



Le Conseil Général du Val-de-Marne,

Considérant que l'autoroute A.4 traverse des quartiers pavillonnaires et résidentiels de Joinville-le-Pont ;

Considérant que la circulation s'effectue à moins de cinquante mètres des habitants ;

Considérant que cette circulation particulièrement intense est source de bruit continu de jour comme de nuit ;

Considérant que cette nuisance apporte un préjudice considérable à la population de ces quartiers autrefois calmes et tranquilles ;

Demande aux Services de l'Équipement de mettre à l'étude, en urgence, un écran anti-bruit, efficace et esthétique, pour faire cesser ces nuisances.

Monsieur le Président. - Tout le monde est d'accord pour adopter l'urgence ?

...

Pas d'avis contraires ?

...

L'urgence est votée. Le vœu sera examiné par la 6ème Commission, dans le cadre du problème déjà soulevé."

- le 4 Avril - Madame MATHIEU, Conseiller Général du Val-de-Marne, Présidente de la Commission "Cadre de Vie - Environnement", en laquelle l'A.S.E.P. depuis sa création a toujours trouvé un ferme soutien pour la Sauvegarde de POLANGIS, nous transmet la réponse négative de la D.D.E. à notre commune demande de réunion de travail, et propose que celle-ci ait lieu dans le cadre municipal.

- le 10 Octobre - Madame MATHIEU nous informe du dépôt par ses soins d'une question orale à Monsieur le Préfet :

Objet : *Etude d'un écran anti-bruit dans la traversée de Joinville-le-Pont par l'autoroute A.4.*

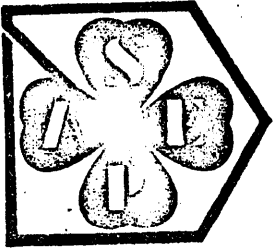
En réponse au vœu 76-2-6/u/2 adopté le 14 Janvier 1977 par notre Assemblée,

- vous indiquez qu'il semble possible d'adapter un petit écran sur les ouvrages, l'aménagement devant être introduit dans l'Avant-Projet sommaire des dispositifs de lutte contre les nuisances phoniques de l'Autoroute A.4 dans la traversée du département.

- quand ces ouvrages verront-ils le jour dans la traversée de Joinville-le-Pont ,

- le Conseil Général sera-t-il saisi de cet Avant-Projet ?"

.../...



- la réponse de ce dernier, aussi peu précise que possible parviendra à l'A.S.E.P. par un courrier du 28 Novembre.

4 - CONSEIL REGIONAL DE L'ILE-de-FRANCE

1977 - le 19 Octobre, Monsieur GIRAUD, Président du Conseil Régional d'Ile-de-France nous confirme l'intérêt de cette assemblée pour les propositions de l'A.S.E.P. :

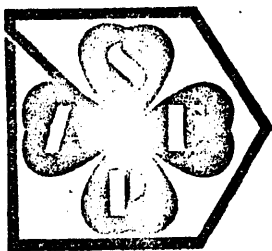
"Madame la Présidente,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'action de votre Association contre les nuisances phoniques causées par l'Autoroute A.4 dans le quartier de Polangis à JOINVILLE-LE-PONT.

La question de la protection de l'environnement est une de celles qui préoccupent particulièrement les conseillers régionaux. Après l'avis favorable du Bureau, la Commission Déléguée du Conseil Régional vient d'ailleurs de demander à Monsieur le Préfet un mémoire relatif aux nuisances phoniques.

Je recevrai avec intérêt les propositions de votre association, ainsi que les résolutions éventuellement arrêtées lors de la réunion prévue, afin d'en faire part à la Commission compétente du Conseil."

...../.....



c) SERVICES PUBLICS

1 - Le Commissaire Enquêteur du P.O.S.

Chargé de recevoir les requêtes des Joinvillais à l'occasion de l'enquête suivant la publication du P.O.S., Monsieur ROCHE "réceptionnait" de l'A.S.E.P. et des habitants de POLANGIS un dossier de plus de 3.000 pages.

Il concluait dans son rapport le 16 Décembre 1976 :

"Il est également souhaitable d'envisager un écran anti-bruit sur l'ouvrage actuel..."

2 - Préfecture du Val-de-Marne

- 1976 - le 17 Mai, Monsieur le Préfet accusait réception du courrier A.S.E.P. lui précisant notre inquiétude quant au développement des nuisances de A.4 dans sa traversée de POLANGIS.
- 1977 - le 27 Novembre, dans une correspondance qui semblait confondre POLANGIS avec les communes traversées par la ligne S.N.C.F. Paris-Mulhouse, Monsieur le Préfet déclarait à l'A.S.E.P. :
- "Il semble en effet qu'un écran anti-bruit placé le long de l'auto-
route n'aurait pas l'efficacité souhaitée."*
- le 6 Décembre, Monsieur le Préfet infirmait par une lettre à Monsieur BILLOTTE ces propos :

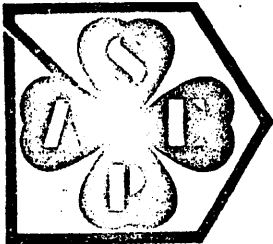
"Monsieur le Ministre,

*Par lettre en date du 30 Septembre 1977, vous avez bien voulu appeler mon attention sur les nuisances provoquées par l'auto-
route A.4 dans le quartier Polangis à JOINVILLE-LE-PONT.*

*Comme suite à ma correspondance du 11 Octobre dernier, j'ai l'hon-
neur de vous faire connaître qu'une étude de protection phonique complémentaire de l'au-
toroute A.4 est, actuellement en cours.*

*Cet avant-projet concerne l'ensemble des communes traversées par
l'auto-
route et notamment Joinville-le-Pont."*

.../...



3 - Préfet de la Région d'Ile-de-France

1977 - le 28 Octobre, en réponse à Monsieur BILLOTTE, Monsieur LANIER, Préfet de la Région d'Ile-de-France, confirmait l'étude de cet écran, sans toutefois envisager une quelconque concertation avec les habitants, leurs représentants et Associations :

"Monsieur le Ministre d'Etat,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur les inconvénients éprouvés par les habitants de JOINVILLE-LE-PONT, en raison de la traversée de l'autoroute de l'Est.

Par ailleurs, un projet de protection phonique par écrans anti-bruit est à l'étude pour ce secteur de l'autoroute A.4. Le projet est actuellement élaboré par la direction départementale de l'Equipement du Val-de-Marne et sera soumis ultérieurement à l'avis de mes services et à décision ministérielle.

A cette occasion, je ne manquerai pas de faire procéder à un examen très attentif de ce dossier et de soumettre en tant que de besoin une proposition de subvention au Conseil régional."

4 - Ministère de l'Equipement

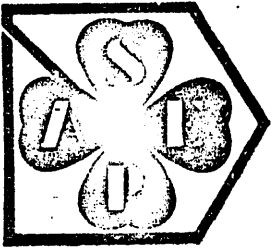
Direction Départementale de l'Equipement

L'Equipement refusant tout dialogue direct avec les Associations, il aura fallu attendre DEUX ANS, pour que grâce à l'appui de la Présidente de la Commission "Cadre de Vie - Environnement" au Conseil Général et du Conseil Municipal, deux réunions de concertation aient lieu en Mairie. Encore décevantes sur le plan des résultats concrets, elles démontrent cependant que seule la participation active des élus, de habitants et de leurs efficaces Associations peut garantir à nos concitoyens la juste prise en compte de leurs revendications.

- le 1 Décembre 1977, un an après l'ouverture de A.4, la première réunion est présidée par Monsieur GIBOUT, Maire de Joinville-le-Pont et Monsieur ROUBACH, représentant la D.D.E. Au cours de celle-ci, l'Equipement confirme avoir une étude en cours aboutissant à la mise en place d'un écran dont la définition ne "peut être précisée".

Aucun critère de choix financier (budget), ou technique (degré de protection en dBA) n'est avancé par l'Administration, l'exactitude des mesures faites par l'A.S.E.P. étant mise à priori en cause par la D.D.E.

.../...



- le 21 Décembre 1977, la seconde réunion technique, est présidée par Monsieur MERRAIN, Maire-Adjoint, et Monsieur GRUMM (D.D.E.).

Après une justification par Monsieur RHEIN, Membre de l'Association Française des Ingénieurs en Acoustique, Expert de l'A.S.E.P., des mesures effectuées par la SOCOTEC pour le compte de l'A.S.E.P., la D.D.E. ne met plus en cause l'exactitude de celles-ci, qui d'ailleurs recourent les valeurs estimatives calculées par la D.D.E. à l'aide de méthodes propres à l'Administration.

Les représentants de celle-ci étant venus sans dossier, aucune étude, ni aucun relevé de mesure ne peuvent être présentés par la D.D.E.

Sans tenir compte des interventions des autres participants, et sans leur en faire prendre connaissance, les services de l'Équipement nous informent de la transmission d'un avant-projet sommaire à la Direction des Routes, son retour après approbation pouvant demander plusieurs mois !!!

L'Administration sans vouloir préciser les bases de son projet, confirme à nouveau, que le niveau sonore de 60 dBA fixé au P.O.S., n'est dans son esprit opposable qu'aux tiers et non pas à elle-même !!!

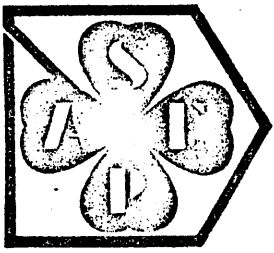
d) CANDIDATS AUX SUFFRAGES DES JOINVILLAIS

Pour confirmer à tous cette volonté unanime des Joinvillais d'obtenir un écran efficace et esthétique, l'A.S.E.P. a proposé aux 14 candidats aux élections législatives de MARS 1978 le même questionnaire.

Plus que tout commentaire, les réponses ci-dessous devraient rappeler que l'expression d'une opinion, lorsqu'elle est PUBLIQUE et UNANIME, mérite toute la considération et le respect des SERVICES PUBLICS.

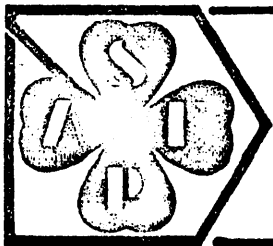
(Cf. annexe page suivante)

.../...



A.4	M. GERMA P.C.F.	C. LALUMIERE P.S.	J. M. MOREAU F. auto gest. éco.	P. CUESTA Ecologie	L. LEMAIRE S.S. Etiquet- te	P. SALVAUDON Mouv. démocrate Présidentielle	J. L. BEAUMONT Majorité	P. BILLOTTE R.P.R.
1) L'étude technique de l'Administration (D.D.E.) doit-elle être la seule à être prise en considération ?	NON	NON	NON	NON	NON	OUI	NON	NON
2) Soutenez-vous la participation de l'ASEP à toute réunion afférente à ce problème afin de promouvoir conformément à l'étude faite par son expert, un véritable écran efficace ?	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
3) Le FOS prévoit actuellement un niveau maximum de bruit en façade de 60 dBA. Toute étude ne doit-elle pas obligatoirement, sans aucune tergiversation, prendre cette valeur comme hypothèse ?	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
4) Si cette hypothèse est respectée, l'Etat doit-il aller jusqu'au bout des conséquences de l'étude, c'est-à-dire peut-être des écrans de 6m, une couverture partielle ou totale ?	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
5) Accepterez-vous que des "choix financiers" résultant de techniques complexes ou onéreuses servent à diminuer l'écran, donc son efficacité ?	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON

N O T A : Les candidats non cités n'ont pas répondu à nos questions.



CHAPITRE IV

CONCLUSION



Devant le fléau que représente pour tous, le bruit produit par la circulation sur l'autoroute A.4 dans le quartier de POLANGIS, l'A.S.E.P. ne peut que confirmer :

- l'UNANIMITÉ du choix de la protection à la source,
- la NECESSITÉ d'une CONCERTATION rapide, permanente et constructive sur les différents projets existants avant tout choix technique,
- l'EXTREME URGENCE de la mise en oeuvre d'une solution efficace et esthétique, acceptée par les intéressés eux-mêmes, leurs représentants élus et leurs Associations.

Faut-il rappeler que parmi les raisons invoquées par l'Equipe-ment pour différer cette concertation et cette réalisation, l'étude complète depuis la Porte de Bercy de la protection phonique de A.4, n'a pas dû même être évoquée lorsqu'il a fallu protéger par exemple nos "puissants" voisins du Touring Club de France et de Nogent-sur-Marne, pour lesquels un écran sur butte de terre vient d'être mis en place ?

Et pourtant, nos demandes conformes au programme d'action pour la sauvegarde de la nature et de l'environnement proposé le 10 Mai 1974 par Monsieur Giscard d'Estaing, candidat à la Présidence de la République, devraient, au bout de quatre ans de son mandat, être rapidement satisfaites pour, suivant ses propres termes :

"assurer la participation démocratique des citoyens et des Associations de sauvegarde à la gestion de l'Environnement."

o o o

SOCOTEC
 SOCIÉTÉ DE CONTRÔLE TECHNIQUE ET D'EXPERTISE DE LA CONSTRUCTION
 Organisme agréé pour l'application des règles du BUREAU SECURITAS

94130 - NOGENT SUR MARNE
 6, Place Pierre Sénard
 Tél. 873. 62. 90

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE
 DE L'ENVIRONNEMENT DE POLANGIS
 36, Avenue du Parc
 94340 - JOINVILLE LE PONT

N°/M. 7/IDFSE/ET/1/49
 V/M

NOGENT SUR MARNE, le 10 JAN 1977

DOSSIER N° D. 04 248
 AFFAIRE : 94340 - JOINVILLE LE PONT
 Abords de l'autoroute A4

OBJET : MESURES PONCTUELLES D'ACOUSTIQUE

Messieurs,
 Comme suite à votre demande, consécutive à notre proposition
 6/IDFSE/ET/1/2064 du 12 OCTOBRE 1976, nous avons procédé les 15, 16,
 17 et 18 NOVEMBRE 1976 aux relevés statistiques de niveaux acoustiques.
 Vous trouverez, ci-joint, en double exemplaire le compte
 rendu, consignait les valeurs relevées.
 Nous vous en souhaitons bonne réception et restons à votre
 disposition pour tous renseignements ou missions ultérieures.
 Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments
 distingués.

LE CHEF DE SERVICE :
 PH. MENARD

P.J. - 1 rapport en 2 ex.

BI/ER

Site de l'Etat : 15, rue de la République, 94340 Joinville le Pont
 Tél. 873.62.90 - C.F.P. Paris 1420 20 - R.C. Paris 34 849 - N° INSEE 94170-15 2013
 94340

Scoutex, le 1er décembre 1977.

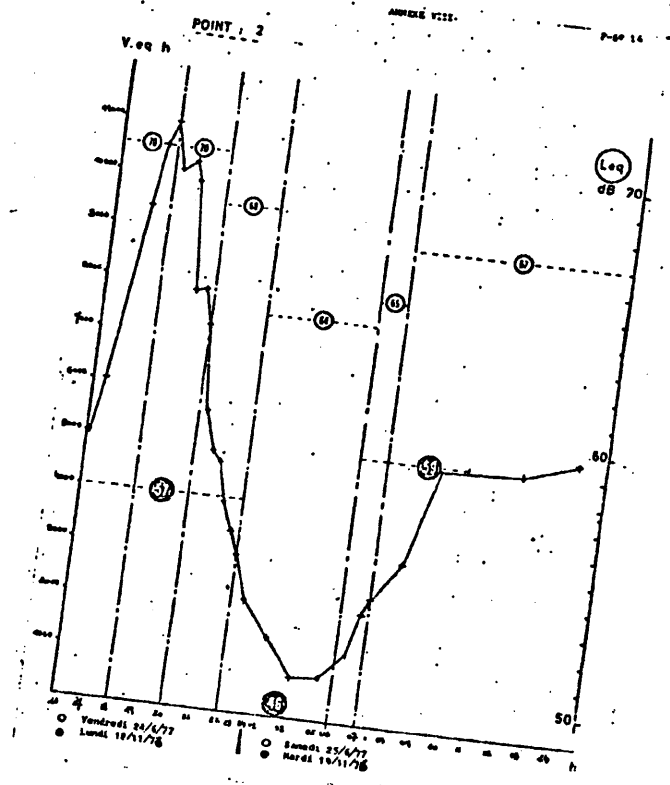
A. S. E. P.
 49, avenue du Parc
 94340 JOINVILLE LE PONT

JEAN-LOUIS RHEIN
 Investissements
 10, RUE LEO GUILLET
 93390 NOGENT
 Tél. 87-97

Villeme
 Equipements
 9/845. 12-7

Messieurs,
 Nous vous remercions, par ailleurs, 4 exemplaires de ma note 1217 du
 20.11.77 concernant la traversée du site de POLANGIS par l'autoroute
 A4. « Etude succincte de l'atténuation du bruit de trafic par des
 écrans ».
 Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments
 distingués.

P.J. 4
 Institut I.R.C. - Bureau de la Construction des Installations de Paris
 10, rue de la République, 94340 Joinville le Pont - Tél. 873.62.90 - N° INSEE 94170-15 2013



société de contrôle technique et d'expertise de la construction
 S.E.T. ILE DE FRANCE SUD-EST - 6 Place Pierre Sénard 94130 NOGENT SUR MARNE tél 873.62.90

A. S. E. P.
 36 Avenue du Parc
 94340 - JOINVILLE LE PONT

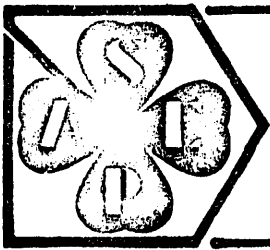
N°/M. 7/IDFSE/ET/1/2037
 V/M
 Dossier n° DO4 248
 94340 - JOINVILLE LE PONT
 Autoroute A4
 Quartier POLANGIS
 Acoustique.

NOGENT SUR MARNE, le 15 SEP. 1977

A l'attention de Monsieur JANOT

Messieurs,
 Comme suite à la mission que vous avez bien voulu nous
 confier, nous vous adressons, ci-joint, notre rapport n° 959/7/2/607
 consignait l'ensemble des résultats.
 Toutefois, il y a lieu de joindre à ce rapport les plans et
 coupes de situation des différents points de mesures par rapport à
 l'autoroute A4, pour que le rapport soit complet.
 Nous espérons avoir répondu à votre demande, et restant à
 votre disposition, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression
 de nos sentiments distingués.

LE CHEF DE SERVICE
 PH. MENARD



CHAPITRE V

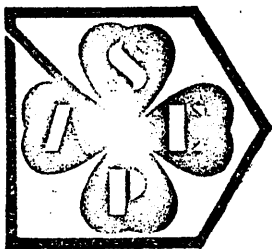
ANNEXES techniques



a) RAPPORTS S O C O T E C

- N° 6/56/B/1/259 DU 10 JANVIER 1977

- N° 959/7/B/607 DU 15 SEPTEMBRE 1977



S O C O T E C

SOCIETE DE CONTROLE TECHNIQUE ET D'EXPERTISE DE LA CONSTRUCTION
S.E.T. ILE DE FRANCE SUD - EST - NOGENT-SUR-MARNE - 6, place Pierre Sémard Tél. 873.62.90

RAPPORT N° 6/56/B/1/259

NOGENT-SUR-MARNE, le 10 Janvier 1977

DOSSIER N° D.04 248

AUTEUR DU RAPPORT

Monsieur B. AUVRAY

Ingénieur à la SOCOTEC

94340 - JOINVILLE-LE-PONT

ABORDS AUTOROUTE A.4 QUARTIER POLANGIS

COMPTE-RENDU DES RELEVES DE

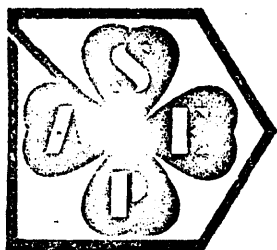
NIVEAUX DE BRUITS

ANALYSE STATISTIQUE

Organisme agréé pour l'application des règles du Bureau Sécurité
Société anonyme d'ingénieurs à objet civil à capital et personnel variables
Siège social : 17, place Etienne-Perret - 75738 PARIS CEDEX 15 - Téléx SOCOTECG 200913
TEL. 842.64.00

C.C.P. PARIS 10239.39 - R.C. PARIS B 542 016 654

.../...



I - OBJET

A la demande de

- L'ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE L'ENVIRONNEMENT DE POLANGIS
49, avenue du Parc
94340 JOINVILLE-LE-PONT,

La SOCOTEC a procédé les 15, 16, 17, 18 et 19 NOVEMBRE 1976, au relevé d'un niveau de bruit ambiant extérieur avant ouverture de l'autoroute A.4, dans le but d'apprécier la perturbation du niveau de bruit après mise en service de ladite voie.

II - POINTS DE MESURES

POINT 1 :

Pavillon de Monsieur CSACHIRIS, 10, bis rue CANROBERT - JOINVILLE-LE-PONT

POINT 2 :

(Terrasse accessible) Pavillons de Monsieur RIOU, 127, avenue Guy Môquet - JOINVILLE-LE-PONT

III - MATERIEL UTILISE

Analyseur statique de bruit marque général RADIO Type 1945 9009.
Série 143 micro à électret type 1961 (1 pause) 9602 Série 608

IV - NIVEAUX RELEVES

POINT 1 :

Voir tableau ci-après.

POINT 2 :

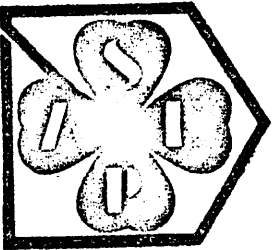
Voir tableau ci-après.

.../...

POINT 1

RAPPORT N° C/56/S/1/259

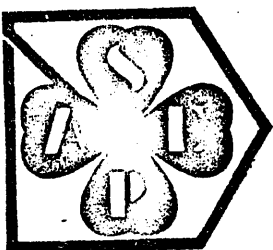
	VENDREDI 15.11 de 17 h à 18 h	VENDREDI 15.11 de 18 h à 22h	VENDREDI/SAMEDI 15.11 16.11 de 22 h à 06 h	SAMEDI 16.11 de 06h à 10 h	DIMANCHE 17.11 de 16 h à 22h	DIMANCHE/LUNDI 17.11 18.11 de 22 h à 06h	LUNDI 18.11 de 06h à 10
L MAX	68	69	76	76	79	64	78
L 01	66	67	66	72	70	58	72
L 1	63	61	55	67	64	53	67
L 10	55	51	44	56	53	46	59
L 50	50	45	39	44	47	40	51
L 90	47	42	35	39	44	36	45
L 99	45	40	34	38	43	35	42
L MIN	44	39	33	36	41	33	40
L 2	61	58	52	64	60	51	64
L 5	57	54	47	60	56	48	61
*L 20	53	48	42	52	50	45	56
LEQ	53	50	45	54	52	44	56

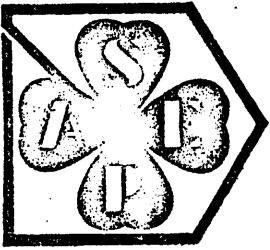


POINT 2

RAPPORT N° 6/56/B/1/259

	LUNDI 18/11 de 16 h à 22 h	LUNDI/MARDI 18/11 19/11 de 22 h à 06 h	MARDI 19/11 de 6 h à 10 h					
L MAX	80	73	76					
L 01	73	66	73					
L 1	66	57	70					
L 10	61	47	62					
L 50	49	39	55					
L 90	42	34	49					
L 99	39	33	45					
L MIN	37	31	43					
L 2	65	55	68					
L 5	63	50	65					
L 20	57	44	59					
LEQ	57	46	59					





Afin de permettre d'établir une éventuelle comparaison des niveaux statistiques mesurés, les valeurs indentifiables relevées ont été portées dans ce compte-rendu.

Les variations ultérieures de celles-ci ne pourront être établies qu'après de nouvelles mesures des niveaux statistiques en présence du trafic représentatif de l'autoroute A.4.

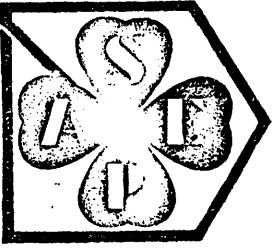
Les valeurs relevées actuellement sont assimilables à celles admises pour la zone de bruit III du LABEL CONFORT ACOUSTIQUE défini dans la circulaire du JUIN 1972 dans laquelle il n'est pas demandé d'isolement de façade des bâtiments.

L'INGENIEUR DE LA SOCOTEC :

B. AUVRAY

BA/DR

.../...



S O C O T E C

Dossier n° D 04 248
Rapport n° 959/7/B/607
Auteur du rapport : B. AUVRAY

NOGENT-SUR-MARNE, le 15 SEPTEMBRE 1977

94340 - JOINVILLE-LE-PONT

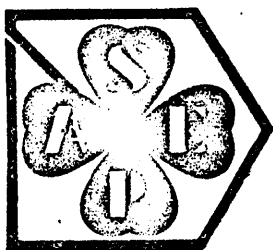
ABORDS AUTOROUTE A4

QUARTIER POLANGIS

COMPTE-RENDU DES RELEVES

DE NIVEAU DE BRUITS

ANALYSE STATISTIQUE



1 - OBJET

A la demande de l'Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de POLANGIS, 49 - avenue du Parc - 94340 JOINVILLE-LE-PONT, la SOCOTEC a procédé les 24, 25, 26, 27 et 28 Juin 1977 aux relevés des niveaux de bruit extérieur aux points énoncés ci-après.

Ces mesures avaient pour but de fixer l'évolution du niveau de bruit extérieur après ouverture de l'autoroute A.4 (voire notre compte-rendu).

2 - POINTS DE MESURES

Point 1 : pavillon de Monsieur CSACHIRIS, 10 bis rue Carrobert - JOINVILLE-LE-PONT - (terrasse accessible) du dimanche 26 Juin au mardi 28 Juin 1977.

Point 2 : pavillon de Monsieur RIOU, 127 avenue Guy Môquet - JOINVILLE-LE-PONT du vendredi 24 Juin au samedi 25 Juin 1977.

3 - MATERIEL UTILISE

Analyseur statique de bruit marque général RADIO type 1945 9009, série 143, micro à électret type 1961 (1 pause) 9602 série 609.
Comptage visuel des véhicules (sur la passerelle piétonnière située en amont de la sortie NOGENT/CHAMPIGNY et de la future bretelle A86.

4 - NIVEAUX RELEVES

Point 1 : Niveaux annexes 1 et 2
Débits annexe 3
Courbes de comparaison annexes 4 et 5

Point 2 : Niveaux tableaux 6 et 7
Débits annexe 3
Courbes et comparaison annexe 8

5 - CONCLUSIONS

Compte-tenu d'un débit estimé à 1 0000 V/h, le niveau atteint 63 dBA au point 1 et 70 dBA au point 2, soit à la limite et dans la zone II du classement selon la méthodologie d'appréciation de la D.D.E.

L'évolution constatée entre avant et après ouverture de l'autoroute A.4 est d'environ 10 dBA (8 à 18 dBA Leq) suivant tranches d'observations.

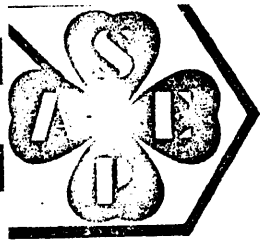
Il n'est pas certain que le trafic actuel ait atteint son maximum. La gêne peut être honnêtement appréciée à partir des niveaux relevés pendant les heures nocturnes 22 h à 06 h. Les niveaux ont évolué sur cette tranche horaire de 11 à 18 dBA (ce dernier chiffre serait à pondérer du fait que l'observation n'a pu être réalisée au même jour de la semaine et est influencé vraisemblablement par le sens de la circulation des véhicules.

Il n'en reste pas moins que l'évolution des niveaux de bruit équivalent égale ou supérieure à 10 dBA en période nocturne peut être considérée comme une gêne notable.

.../...

Point de mesure 1 (Monsieur CSACHIRIS)Périodes d'observations

Niveaux en dB /%	Dimanche 26 juin : 16h à 22h	Dimanche 26 juin : Lundi 27 juin : 22h à 06h	Lundi 27 juin : 06h à 10h**
L max.	73	74	76
L 0,1	71	69	72
L 1	68	66	70
L 10	63	61	67
L 50	60	57	64
L 90	58	46	61
L 99	55	37	58
L min.	52	30	52
L eq	61	58	64
L 20	62	60	65
L 5	65	63	68
L 2	67	64	69

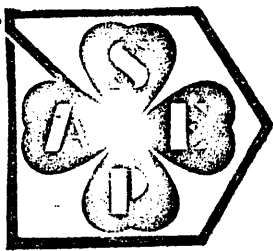


ANNEXE II

- 49 -

Point de mesure 1 (Monsieur CSACHIRIS)Périodes d'observations

Niveaux en dB /%	: Lundi 27 juin : 16h à 22h	: Lundi 27 juin : Mardi 28 juin : 22h à 06h	: Mardi 28 juin : 06h à 10h-
L max.	: 76	: 75	: 80
L 0,1	: 71	: 70	: 73
L 1	: 68	: 07	: 70
L 10	: 65	: 62	: 67
L 50	: 62	: 55	: 64
L 90	: 59	: 46	: 62
L 99	: 56	: 38	: 58
L min.	: 43	: 32	: 53
L eq	: 63	: 56	: 65
L 20	: 64	: 60	: 66
L 5	: 66	: 64	: 68
L 2	: 68	: 66	: 69



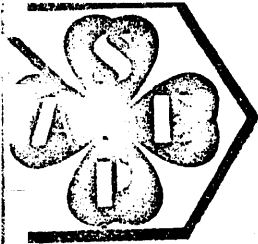
ANNEXE III

Débits horaires (nombre de véhicules équivalents par heure)

1 poids lourd = 2 véhicules légers

24 Juin 1977

16h00 à 16h05	4980
16h25 à 16h30	6024
16h55 à 17h00	-
17h15 à 17h20	9288
17h35 à 17h40	10536
17h55 à 18h00	12912
18h15 à 18h20	10092
18h35 à 18h40	10284
18h55 à 19h00	9888
19h15 à 19h20	7824
19h35 à 19h40	7860
19h55 à 20h00	7212
20h15 à 20h20	5688
20h35 à 20h40	4800
20h55 à 21h00	4680
21h15 à 21h20	3912
21h35 à 21h40	3324
21h55 à 22h00	2964
	Moyenne horaire générale de 16h à 22h
	$\frac{132268}{17} = 7780 \text{ V/h}$



ANNEXE III

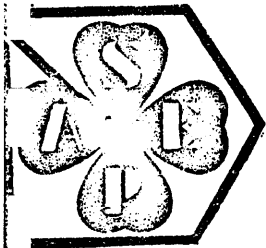
- 51 -

Débits horaires (nombre de véhicules équivalents par heure)

1 poids lourd = 2 véhicules légers

24 Juin 1977 et 25 Juin 1977

22h55 à 23h05	: 2118
00h55 à 01h05	: 1446
02h55 à 03h05	: 756
04h55 à 05h05	: 798
	: Moyenne horaire générale de
	: 22h à 6h
	: $\frac{5188}{4} = 1280$ V/h
06h15 à 06h20	: 1308
06h35 à 06h40	: 2088
06h55 à 07h00	: 2460
	: Moyenne horaire générale de
	: 6h à 7h
	: $\frac{5856}{3} = 1952$ V/h
07h55 à 08h05	: 3072
09h55 à 10h05	: 4914
11h55 à 12h05	: 4950
13h55 à 14h05	: 5178
	: Moyenne horaire générale de
	: 7h à 15h
	: $\frac{18114}{4} = 4529$ V/h



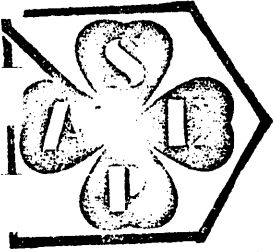
ANNEXE III

Débits horaires (nombre de véhicules équivalents par heure)

1 poids lourd = 2 véhicules légers

26 Juin 1977 et 27 Juin 1977

22h55 à 23h05	4722
01h55 à 01h05	1398
02h55 à 03h05	360
03h55 à 04h05	378
04h55 à 05h05	714
Moyenne horaire générale de 22h à 06h $\frac{7572}{5} = 1514 \text{ V/h}$	



ANNEXE III

Débits horaires (nombre de véhicules équivalents par heure)

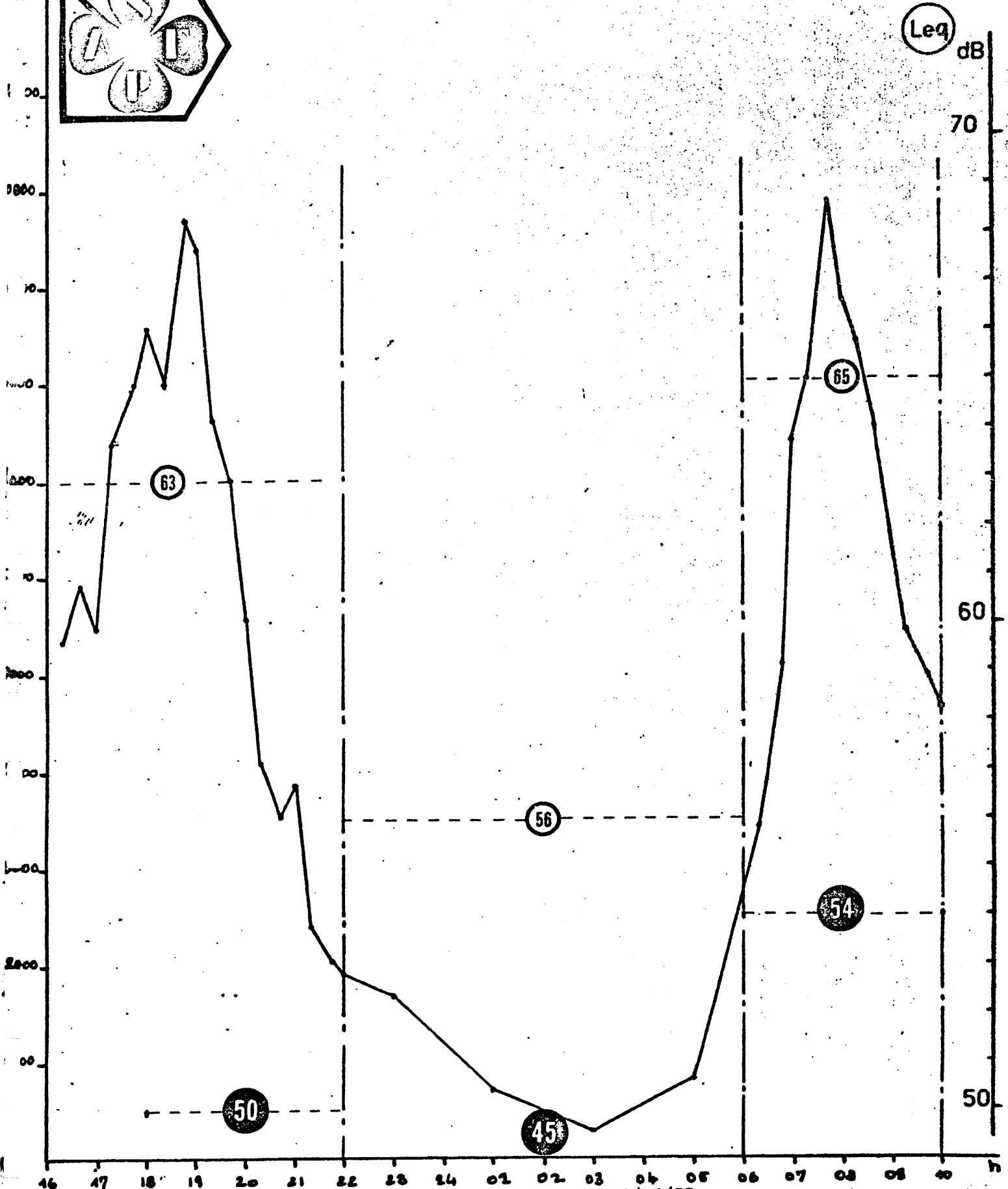
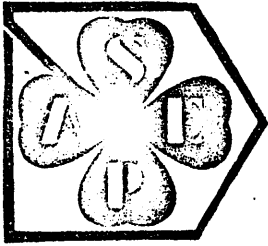
1 poids lourd = 2 véhicules légers

27 Juin 1977

06h15 à 06h20	3264
06h35 à 06h40	5940
06h55 à 07h00	7290
07h15 à 07h20	8796
07h35 à 07h40	10140
07h55 à 08h00	10092
08h15 à 08h20	8532
08h35 à 08h40	7392
08h55 à 09h00	6456
09h15 à 09h20	6216
09h35 à 09h40	5244
09h55 à 10h00	5280
	Moyenne horaire générale de 6h à 10h $\frac{84648}{12} = 7054 \text{ v/h}$

POINT: 1

/eq. h

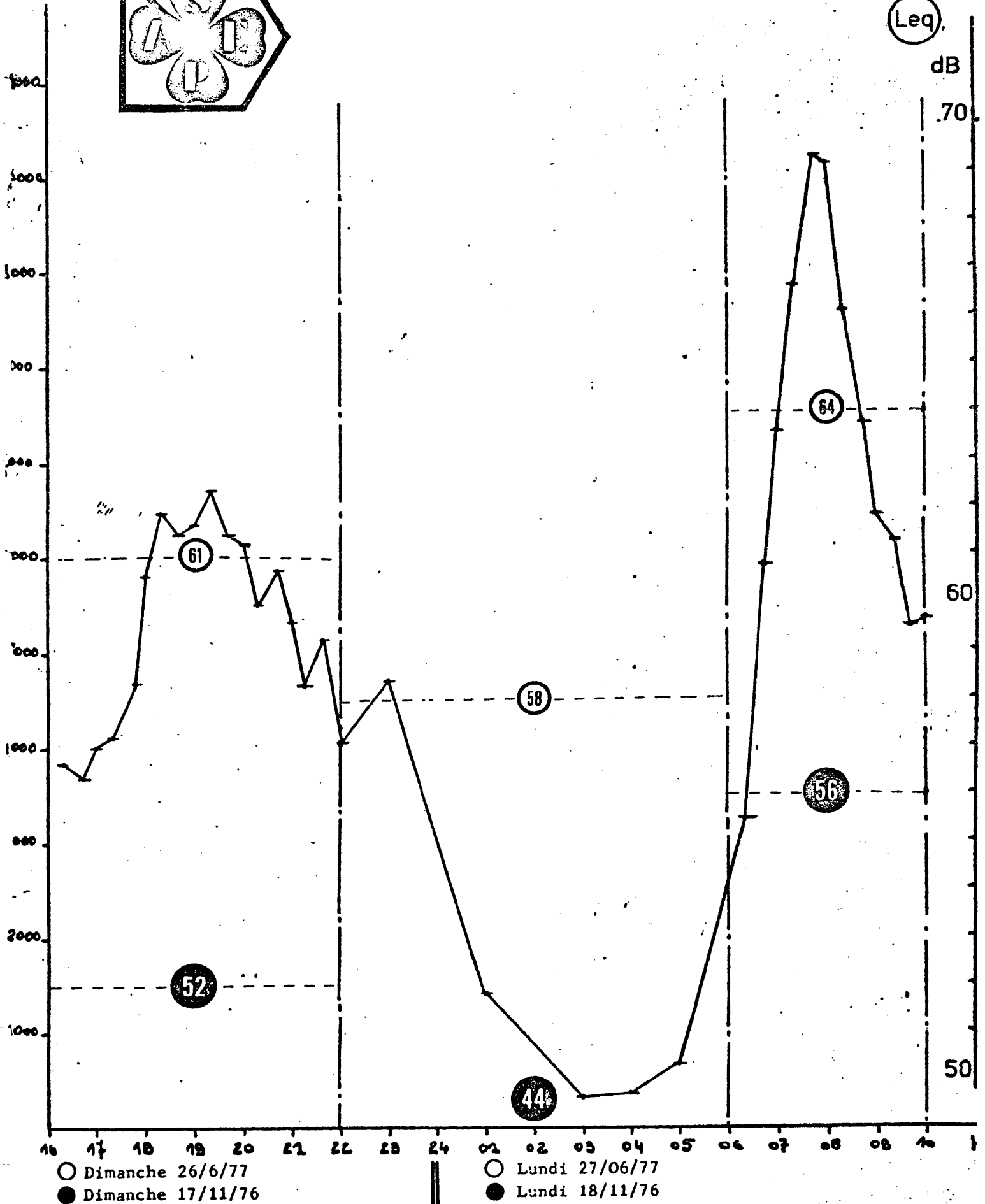
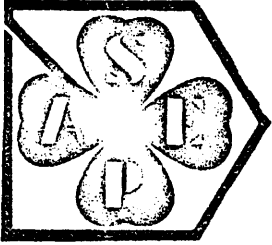


○ Lundi 27/06/77
● Vendredi 15/11/76

○ Mardi 28/06/77
● Samedi 16/11/76

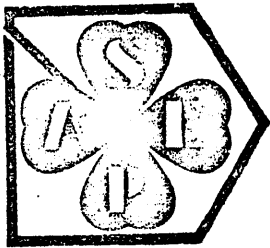
POINT; 1

V. eq h





ANNEXE VI



Point de mesure 2 (Monsieur RIOU)

Périodes d'observations

Niveaux en dB	Vendredi 24 juin 16h à 18h	Vendredi 24 juin 18h à 20h	Vendredi 24 juin 20h à 22h
L max.	84	85	82
L 0,1	78	79	77
L 1	75	75	74
L 10	72	71	71
L 50	70	69	68
L 90	67	67	64
L 99	65	65	60
L min.	63	63	55
L eq	70	70	68
L 20	71	70	70
L 5	73	72	72
L 2	75	74	73



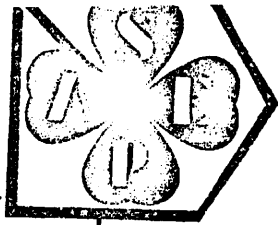
ANNEXE VII

Point de mesure 2 (Monsieur RIOU)

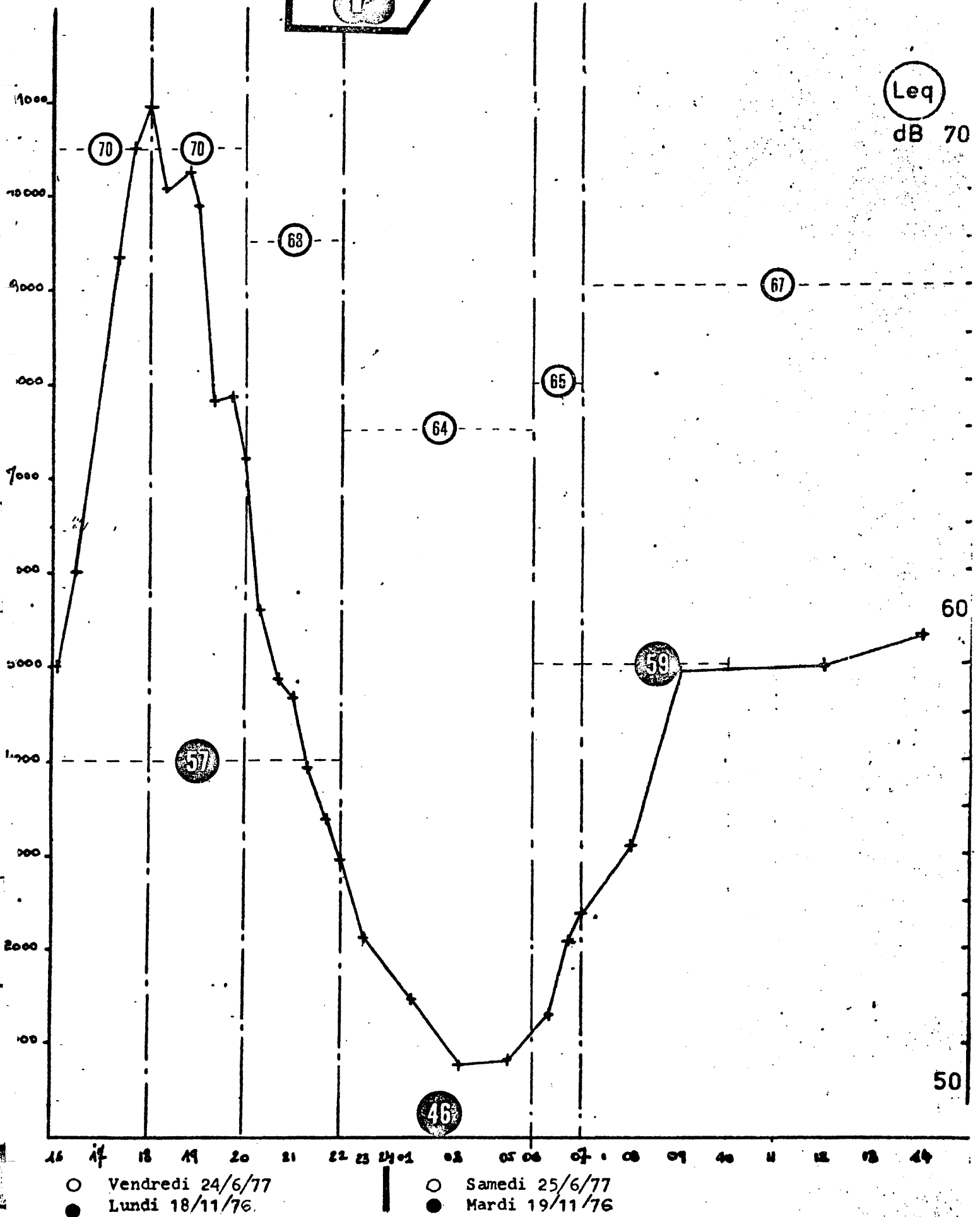
Périodes d'observations

Niveaux en dB /%	: Vendredi 24 juin	: Samedi 25 juin	: Samedi 25 juin
	: Samedi 25 juin : 22h à 06h	: 06 à 07h	: 07h à 15h :
L max.	86	75	81
L 0,1	76	75	77
L 1	71	71	72
L 10	67	67	69
L 50	62	64	67
L 90	52	60	64
L 99	42	56	61
L min.	36	52	57
L eq	64	65	67
L 20	65	66	68
L 5	68	68	70
L 2	70	70	71

POINT : 2



V. eq h

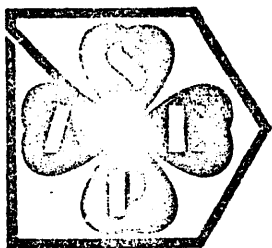


Leq
dB 70

60

50

- Vendredi 24/6/77
- Lundi 18/11/76.
- Samedi 25/6/77
- Mardi 19/11/76



b) DROITES DE HENRY

étude de Monsieur J-L. RHEIN n° 1217

Ingénieur IEG Membre de la Chambre des Ingénieurs-
Conseils de FRANCE

Association Française des Ingénieurs en Acoustique

Expert près la Cour d'Appel de Paris et le
Tribunal Administratif de Paris

DISTRIBUTION DE GAUSS

P.V. N° 1217

- 61 -

Essai N°

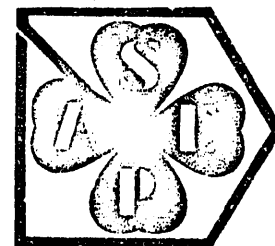
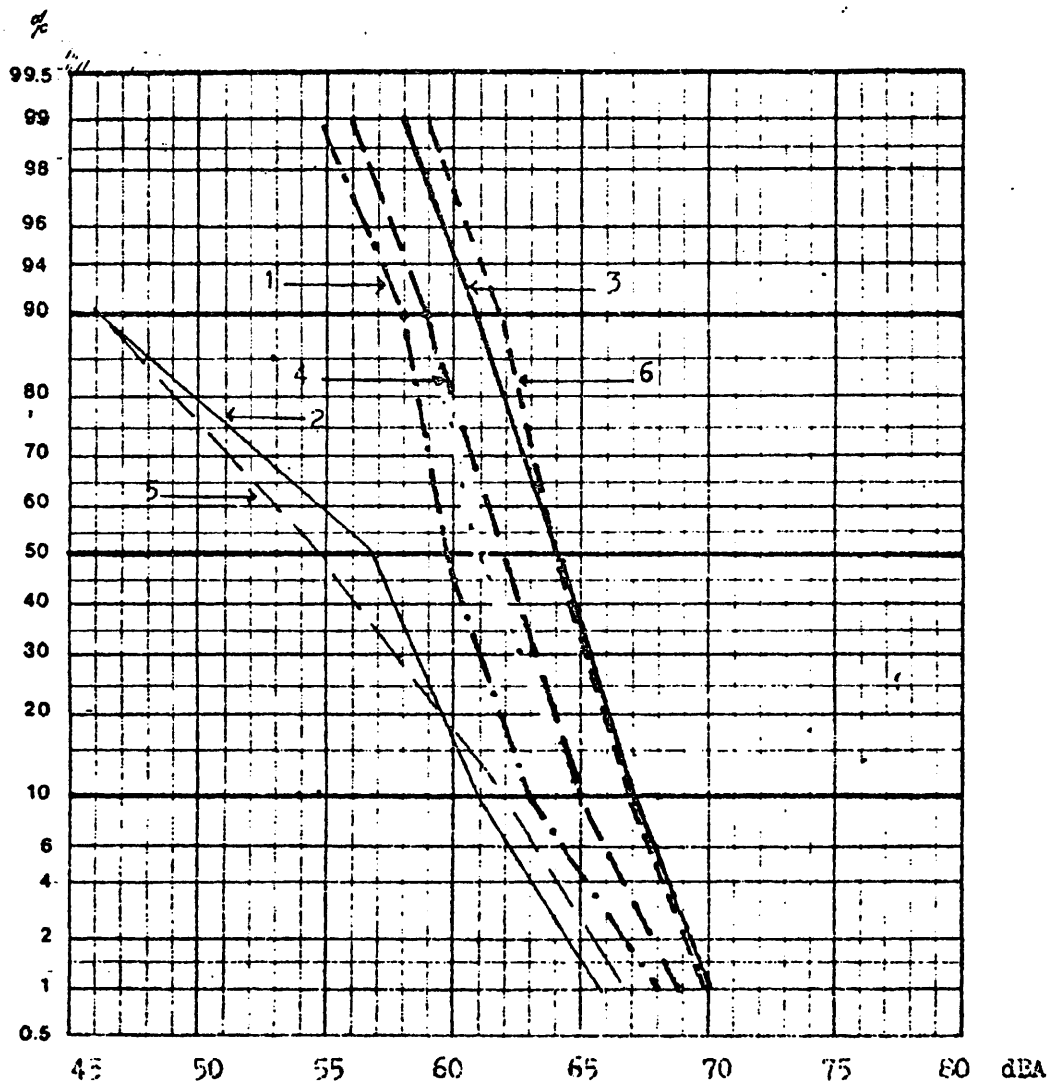
Date

Droite de Henry

A. S. E. P.

	<u>Point i</u>			<u>L_{eq}</u>
1	26.6.77 (diman)	16 h-22 h	---	61
2	-	22 h- 6 h	—	58
3	-	6 h-10 h	—	64
4	27.6.77 (lundi)	16 h-22 h	---	63
5	-	22 h- 6 h	—	56
6	28.6.77 (mardi)	6 h-10 h	---	65

du temps
dépassement



DISTRIBUTION DE GAUSS

P.V. N° 1217

Essai N°

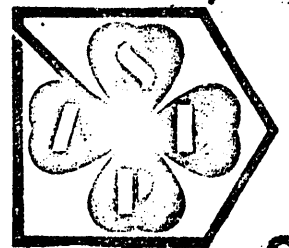
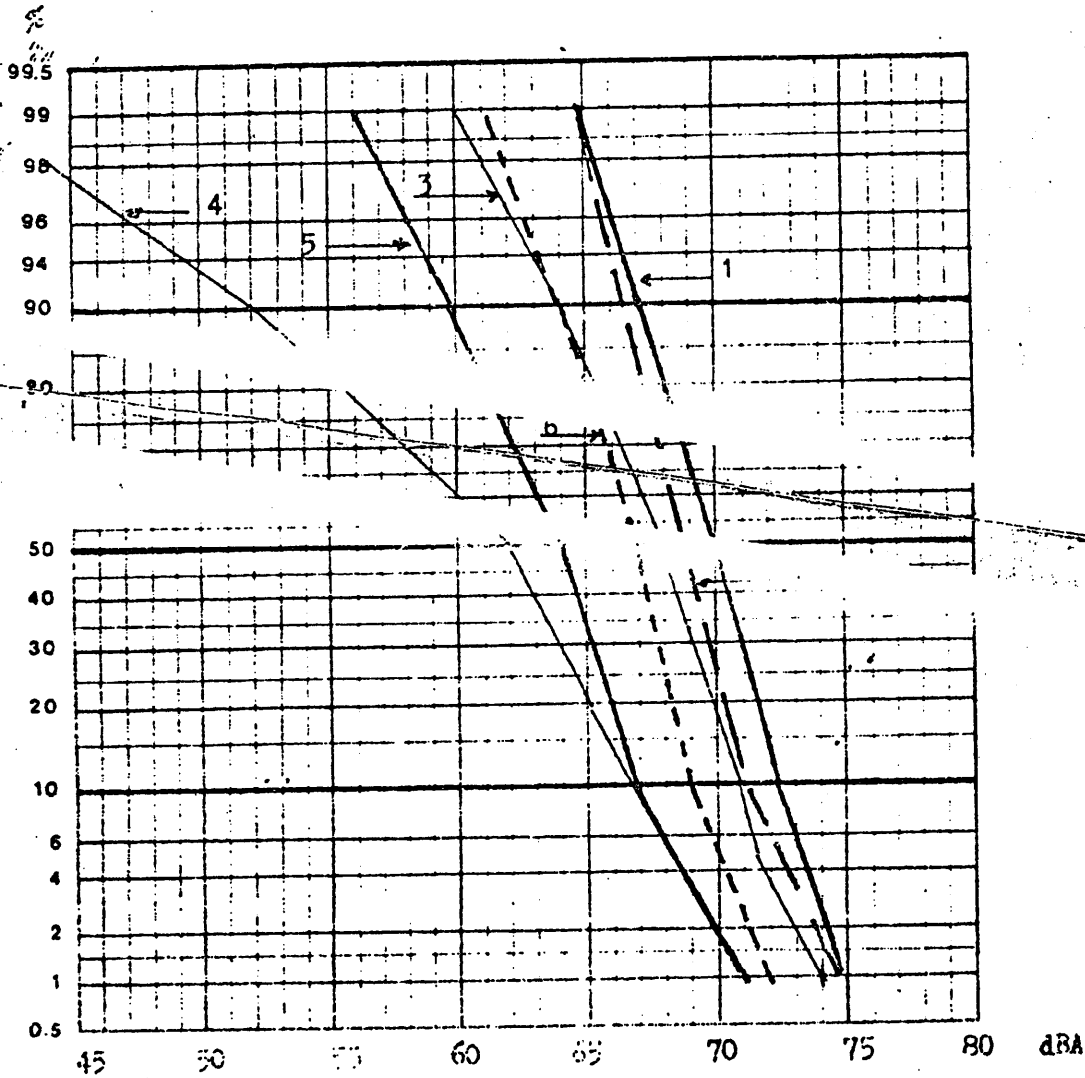
Date

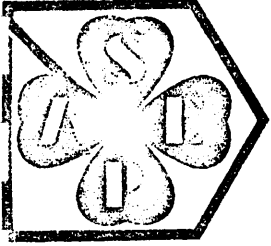
Droite de Henry

A. S. E. P.

	<u>Point 2</u>	<u>Leq</u>
1	24.6.77 (vend.)	16 h - 18 h ——— 70
2	-	18 h - 20 h ——— 70
3	-	20 h - 22 h ——— 68
4	24 - 25 6.77	22 h - 6 h ——— 64
5	25.6.77	6 h - 7 h ——— 65
6	-	7 h - 15 h -----67

arc. du temps
de dépassement

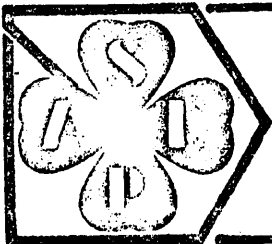
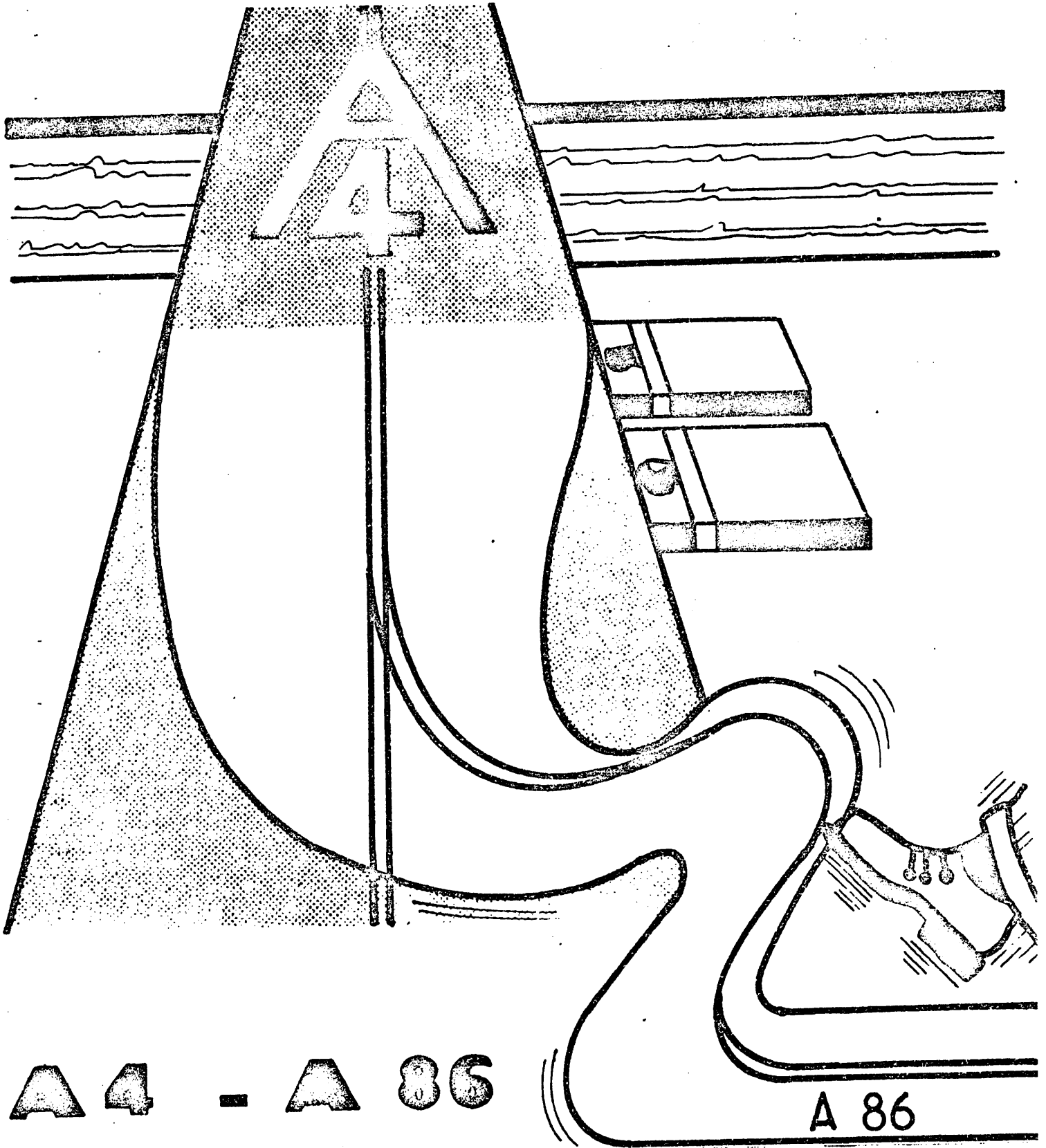




Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

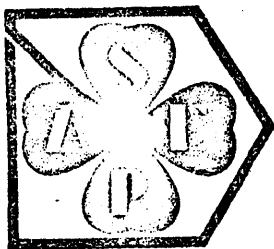
AUTODIRIGÉE

A86



CHAPITRE I

les données du problème



Bien que dissimulée dans le règlement d'urbanisme du P.O.S., cette nouvelle autoroute existe bel et bien dans les projets très proches de l'Etat.

a) Préfet de la Région d'Ile-de-France

Pour tenir compte des options du schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.) déjà mis de nombreuses fois en accusation par les Associations de Sauvegarde de l'Environnement de la Région Parisienne, Monsieur LANIER, Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de PARIS, a transmis courant 1977 à l'approbation des assemblées régionales un mémoire de rappel de celles-ci.

Dans ce dernier, en sus des opérations très engagées au VIe Plan, le Préfet de région propose d'en poursuivre ou d'en lancer d'autres, nouvelles ou peu engagées.

Parmi celles-ci, figure dans le cadre de la poursuite de la rocade A.86, sur la commune de Joinville-le-Pont :

LE DOUBLEMENT DE A.4

Pourquoi précipiter cette mise en oeuvre qui :

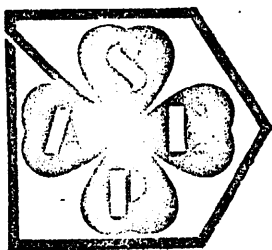
- ne se justifie en rien, le trafic de A.4 étant trop faible aux dires de sa Société d'Exploitation,
- sinistrera par la construction de nouveaux ouvrages en viaduc une nouvelle fois POLANGIS,
- représentera en raison de la construction des ouvrages nécessaires une dépense très importante,
- interdira tout aménagement définitif des terrains d'emprise de A.4,
- retardera et interdira la mise en oeuvre de toute protection contre les nuisances de A.4,
- et surtout s'opposera à la volonté des habitants, de leurs Associations et de leurs élus.

Alors que Monsieur le Préfet de Région souligne que ces actions à venir :

"devront s'orienter vers des solutions spécifiques prenant en compte... L'OBLIGATION DE CONCEVOIR DES AMENAGEMENTS QUI RESPECTENT L'ENVIRONNEMENT OU AMELIORENT LE CADRE DE VIE DES HABITANTS",

n'est-il pas dément que le projet qu'il soutient aggrave les nuisances de A.4, contre lesquelles les Services publics ne font pas preuve de grande diligence, et double tous les problèmes de POLANGIS risquant même de définitivement chasser les habitants de sa moitié NORD ?

.../...



b) Préfet du Val-de-Marne

Par courrier du 28 Février 1977 adressé au Maire de Joinville-le-Pont, afférent à sa visite dans notre commune, Monsieur PERRIER Préfet du Val-de-Marne affirmait :

"Dans cette section, l'autoroute A.4 doit dans l'avenir être doublée par l'autoroute A.86."

c) Ministère de l'Equipement

Dans les correspondances émanant soit de la Direction des routes et de la circulation routière, soit de la Direction Départementale de l'Equipement et toutes adressées à des élus, un sursis est laissé aux Joinvillais avant le doublement, malheureusement contredit par le mémoire du Préfet de Région.

Le 8 Juin 1976, le Directeur Départemental de ce Ministère confirmait les techniques des deux nouvelles chaussées latérales des ouvrages en viaduc et de franchissement de la Marne :

" LE DIRECTEUR DEPARTEMENTAL DE L'EQUIPEMENT

à

Monsieur GARCHERY
Maire de JOINVILLE-LE-PONT
Conseiller Général du Val-de-Marne

OBJET : Construction de l'autoroute A.86 sur la commune de JOINVILLE.

Monsieur le Maire,

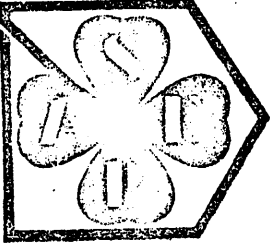
En réponse à votre lettre du 21 Mai 1976, j'ai l'honneur de vous confirmer que la réalisation des chaussées de A.86 de part et d'autre de celles de l'autoroute A.4 est bien prévue dans les années à venir.

Certaines réservations ont pu ou ont dû être faites, soit dans la traversée du Bois de Vincennes, soit dans le Site Classé de Champigny, concernant principalement la réalisation des passages supérieurs et des terrassements.

Par contre, à JOINVILLE, il n'était pas nécessaire, ni d'ailleurs utile, de réaliser dès à présent les ouvrages de franchissement de la Marne et les viaducs allant de la Marne à la limite de commune avec CHAMPIGNY."

Par lettre du 22 Mars 1977 adressée à Madame MATHIEU, Conseiller Général du Val-de-Marne, Présidente de la Commission "Cadre de Vie - Environnement", suite aux inquiétudes de l'A.S.E.P. et à ses demandes de concertation, il confirmait :

.../...



"Par ailleurs, dans ce secteur, 'Polangis', l'autoroute A.86 ne sera pas réalisée avant plusieurs années. En effet, les sections Pompadour - Saint-Maurice et Pont de Nogent- Carrefour de Rosny, seront reliées entre elles par l'autoroute A.4 servant de tronc commun.

Ce n'est qu'après saturation de ce tronc commun qu'A.86 sera réalisée dans ce secteur".

Quant au SERVICE directement responsable, sa direction à la suite d'un voeu émis, à la demande de l'A.S.E.P., par la Municipalité, informait le Maire par courrier du 21 Janvier 1977 que de toute façon, un jour ou l'autre, POLANGIS serait sacrifié à la mégalomanie de l'Administration, sans même envisager un seul instant que le voeu de nos élus puisse influencer sur ses propres projets :

"Monsieur le Maire,

Vous m'avez fait parvenir une délibération du 15 Décembre 1976 du Conseil Municipal de Joinville-le-Pont par laquelle l'Assemblée communale a émis le voeu que soit conservée "à titre définitif la chaussée actuelle commune autoroute A.4 - A.86 dans sa traversée de la ville de Joinville-le-Pont " et a déclaré son opposition à tous travaux tendant à la création d'ouvrages autoroutiers supplémentaires.

Comme vous le savez, l'autoroute de l'Est (A.4) et l'autoroute A.86 ont le même tracé entre l'échangeur de Saint-Maurice et la traversée de la Marne par l'autoroute A.86 à Nogent-sur-Marne.

Actuellement seule a été construite l'autoroute de l'Est (A.4) qui dans cette section comporte deux fois quatre voies.

Lorsque la section de l'autoroute A.86 comprise entre le carrefour Pompadour et l'échangeur de Saint-Maurice, qui est en cours de construction, sera mise en service, elle sera raccordée à l'autoroute de l'Est (A.4) en direction de la province par les deux bretelles Est de l'échangeur de Saint-Maurice. De même, la section de l'autoroute A.86 comprise entre la déviation de Rosny et l'autoroute de l'Est (A.4) sera raccordée à cette dernière en direction de l'Ouest après le franchissement de la Marne.

La section de l'autoroute de l'Est (A.4) comprise entre l'échangeur de Saint-Maurice et Nogent-sur-Marne constituera, pendant un certain temps, un tronc commun pour l'autoroute A.4 et pour l'autoroute A.86.

C'est seulement lorsque l'augmentation du trafic sur les deux autoroutes ne permettra plus un fonctionnement satisfaisant du tronc commun que seront construites les deux chaussées de l'autoroute A.86 dans la section considérée.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Par délégation,
LE DIRECTEUR DES ROUTES ET
DE LA CIRCULATION ROUTIERE,

Signé : M. PÈVE "



En sus donc de cette menace permanente de destruction du Nord de notre quartier, la conception de l'A.86 en doublement de l'A.4 ne permet qu'un aménagement temporaire de la zone d'emprise des autoroutes, ce qui depuis bientôt deux ans permet aux responsables de les laisser à l'état de terrain vague.

Lors de la réunion du 13 Décembre 1976, l'Administration précisait à Monsieur GARCHERY, Maire de Joinville-le-Pont :

- "l'occupation des terrains de l'Etat sera à titre précaire et révoicable

- l'ensemble des terrains et des installations sera remis à l'Etat dès commencement des travaux de l'autoroute A.86 sur la commune de Joinville-le-Pont et, sans aucune demande d'indemnités de quelque sorte."

o o o

.../...

Paris, le 10 Mars 1978
11 rue de la
Journée

Paris
le 10 Mars



Catherine LALUMIERE
Conseillère d'Etat
Législative
Libre et Cathala
Société

PARTI SOCIALISTE
SEME CIRCONSCRIPTION
Boulevard - Créteil - Joinville - Saint-Maur
Saint-Maur, le 11 Mars 1978

Madame E. ROUGE
Présidente de l'Association pour la
Sauvegarde de l'Environnement de
Polangis

Madame,
Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.
Je vous remercie de votre lettre et vous confie mes groupes tous
à Joinville le 10 Mars.
Vous ne faites état des préoccupations de votre association. Vous
avez combien le Parti socialiste est attaché à la restauration de la
qualité de la vie et la protection de l'environnement.
Aussi suis-je très volontiers que le réponde aux questions que vous
m'avez posées, dans la forme que vous souhaitez par vos soins (cf.
annexe jointe).
Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de
mes sentiments distingués.

Créteil, le 1er mars 1978

COMITE GENERAL
DU
VAL DE MARNE
LE PRESIDENT
NO/SP 78-375

MADAME E. ROUGE
Présidente de l'Association pour la
Sauvegarde et l'Environnement de
Polangis
49, Avenue du Parc
94340 JOINVILLE LE POST

ASSEMBLEE NATIONALE
REPUBLIQUE FRANCAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ
Mars 1978

UNION DES JEUNES POUR LE PROGRES

Mouvement National des Jeunes Communistes
8 AVENUE E. MAINE, 75013 PARIS
848.88.38 à 39

Paris le 23 FEVRIER 1978

ASSOCIATION pour la Sauvegarde
de l'Environnement de POLANGIS
à l'attention de Madame la Présidente
E. ROUGE
49, Avenue du Parc
94340 JOINVILLE

Madame la Présidente,
Votre lettre à laquelle était joint un
questionnaire m'est bien parvenue.
Vous trouverez sous ce pli les réponses
à vos questions et les commentaires qu'elles m'ont
suscités.
Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente,
l'expression de mes sentiments distingués.

Michel GERVA
MICHEL GERVA

Madame la Présidente,
J'ai bien reçu votre lettre du 27 Janvier, qui vient
seulement de me parvenir.
Je vous remercie d'avoir joint mes réponses aux questions
que vous avez bien voulu me poser au sujet de la pose
d'un écran sur l'autoroute A 4 et la création d'une nouvelle
autoroute A 86 dans la commune de Joinville.
Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression
de mes sentiments les meilleurs.

Madame la Présidente,
Je vous remercie de bien vouloir demander au
candidat présenté par l'U.J.P. et par le Mouvement
des Démocrates de Michel Jobert de répondre aux ques-
tions relatives à l'Autoroute A4 et à l'Autoroute A86.
En effet, ces questions sont très importantes pour
l'avenir de notre département tant pour l'esprit que
pour la qualité de la vie.
J'espère que vos réponses apporteront satisfaction
aux membres de votre Association et aux habitants du
Val-de-Marne.
Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expres-
sion de mes salutations distinguées.

Patrice SALVAUDON
Ancien Vice-Président de l'U.J.P.

AUTOROUTE A 1

L'étude technique de l'Administration (D.O.E.) doit-elle être
la seule à être prise en considération ?

Réponse : non.
Il faut tenir compte de l'avis des associations
Joinvillaises et du Conseil Municipal avec ses
services techniques.

Soutiendrez-vous la participation de l'A.S.E.P. à toute réu-
nion afférente à ce problème afin de promouvoir concrètement
à l'étude faite par son Expert un véritable écran efficace ?

Réponse : oui.
Le P.O.S. prévoit actuellement un niveau maximum de bruit
en façade exposé de 60 dB (A).
Toute étude ne doit-elle pas obligatoirement, sans aucune
bergiversion, prendre cette valeur comme hypothèse ?
Réponse : oui.
Il faut qu'il y ait études contradictoires avec
la Direction départementale de l'Équipement, la
Municipalité et les Associations de Défense de
l'Environnement, dont l'A.S.E.P.

Si cette hypothèse est respectée, l'Etat doit-il aller
jusqu'au bout des conséquences de l'étude, c'est-à-dire
peut-être des écrans de 6 m, une couverture partielle ou
totale ?
Réponse : oui.

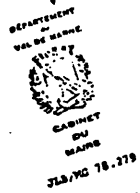
Accepterez-vous que des "choix financiers" résultant de
techniques complexes ou onéreuses servent à diminuer l'écran
donc son efficacité.
Réponse : non.
Seul l'Etat doit prendre en charge les frais de
construction.
Seul l'intérêt des riverains doit être pris en
compte.

AUTOROUTE A 86

Préconisée par l'A.S.E.P. dès juillet 1976, l'utilisation
définitive des chaussées existantes de A 4 par A 86, reprise
par des vœux du Conseil Général et des Conseils Municipaux
de Joinville le Post, vous semble-t-elle la seule solution
possible pour le passage de cette autoroute ?
Réponse : oui.
La chaussée doit être commune dans la traversée
de Joinville.

Si oui, vous opposerez-vous à tout autre projet qui décri-
rait à nouveau notre environnement, peut-être cette fois-ci
définitivement ?
Réponse : oui.

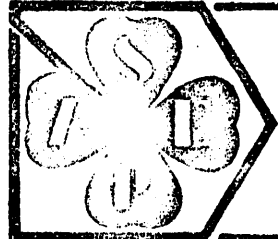
REPUBLIQUE FRANCAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ
Ville de Saint-Maur-des-Fossés
Le 29 Février 1978



MADAME E. ROUGE
Présidente de l'Association pour
la Sauvegarde de l'Environnement
de Polangis (A.S.E.P.)
49, Avenue du Parc
94340 JOINVILLE LE POST

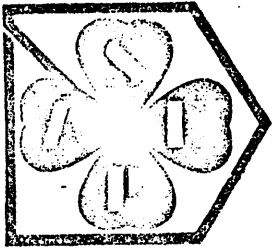
Madame la Présidente,
Je vous prie de trouver ci-joint ma réponse au questionnaire
de l'A.S.E.P.
Je vous l'envoie avec quelque retard, n'ayant pris connaissance
de votre lettre que le 20 Février (elle a dû être bloquée au
moment de la grève du tri postal).
Je joins à ma réponse un document que j'ai rédigé avec mes
amis et qui, comme vous le verrez, est l'accent sur certains points
qui intéressent tout particulièrement votre Association.
Ce document, ayant été rédigé avant que je reçoive votre ques-
tionnaire, vous permettra de constater que mes intentions concer-
nent la protection de Polangis répondent point par point à vos
souhaits.
Veuillez croire, Madame la Présidente, en l'assurance de mes
sentiments dévoués.

J.L. B...
J.L. B...



CHAPITRE II

les positions sur ce problème



Contre ce projet, qui par la durée des travaux, le doublement des nuisances, sinistrera définitivement notre quartier, là encore l'UNANIMITÉ se fait.

a) ELUS PASSES OU PRESENTS

1 - Municipalité de Joinville-le-Pont

A la suite des vigoureuses interventions de l'A.S.E.P. lors de sa séance publique du 15 Décembre 1976 présidée par Monsieur GARCHERY :

"A l'unanimité, sur la proposition de Monsieur DEROU, le Conseil Municipal émet le vœu :

- *que soit conservée à titre définitif la chaussée actuelle commune autoroute A.4/A.86 dans sa traversée de la ville de JOINVILLE-LE-PONT ;*
- *de S'OPPOSER A TOUS TRAVAUX tendant à la création d'ouvrages autoroutiers supplémentaires."*

En séance du 22 Juin 1977, le Conseil Municipal présidé par Monsieur GIBOUT exprime avec la même vigueur :

"...

Par contre, le Conseil Municipal demande impérieusement que les chaussées A.4/A.86 restent confondues dans la traversée de Joinville, sur le viaduc actuel et que celui-ci soit équipé de toutes les protections techniques souhaitables contre les nuisances de toute nature."

2 - Député de notre Circonscription

Questionné par l'A.S.E.P., avant les élections de MARS 1978, Monsieur BEAUMONT, élu de la 5ème circonscription nous confirmait la même volonté d'éviter aux Joinvillais ce nouveau drame :

" ANNEXE (A.86)

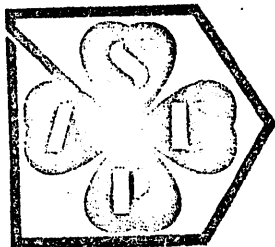
- Préconisée par l'A.S.E.P. dès JUILLET 1976, l'utilisation définitive des chaussées existantes de A.4 par A.86, reprise par des vœux des Conseils Municipaux de Joinville-le-Pont, vous semble-t-elle la seule solution possible pour le passage de cette autoroute ?

- O U I -

- Si oui, vous opposerez-vous à tout autre projet qui détruira à nouveau notre environnement, peut-être cette fois-ci définitivement ?

- O U I -

.../...



b) /SERVICES PUBLICS/

Commissaire enquêteur du P.O.S.

Dans son rapport du 16 Décembre 1976, Monsieur ROCHE, Commissaire Enquêteur nommé par la Préfecture lors de l'enquête publique sur le P.O.S. concluait :

- "VU L'arrêté de Monsieur le Préfet du Val-de-Marne, en date du 22 Octobre 1976,
- VU Les pièces du dossier désignées dans l'arrêté et qui m'ont été adressées.

Je soussigné, ROCHE Maurice, Commissaire Enquêteur, après avoir procédé aux consultations, réceptions, écouté les doléances, sujétions ou vœux, présentées, tant par les Associations de défense, les services techniques de la Ville de JOINVILLE, que par des particuliers, après avoir pris connaissance des observations consignées dans les 2 Registres mis à la disposition du public, examiné avec attention, les mémoires que m'ont remis les Associations de défenses suivantes :

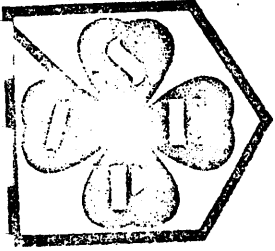
A.S.E.P. pour le quartier de Polangis et le Comité de défense de l'Ile Fanac, accompagnés de pièces justificatives et des pétitions signées des habitants des quartiers concernés,

examiné également le mémoire remis par les Services Techniques de la Commune et avoir reçu des précisions du Directeur de ces services,

Propose à Monsieur le Préfet, de procéder aux rectifications suivantes, afin de tenir compte des revendications justifiées, tant au plan particulier que collectif contenues dans les mémoires des Associations de défense, ainsi que dans celui des Services Techniques :

4 - AUTOROUTE A.86

d'éliminer le doublage de l'A.4, sur le domaine de la commune, devenu inutile du fait de la suppression du péage sur Saint-Maurice. D'autre part, ce nouvel ouvrage deviendrait, alors, monstrueux, créant ainsi une saignée, incompatible avec le site traversé, et apportant un supplément de trouble considérable aux occupants riverains."

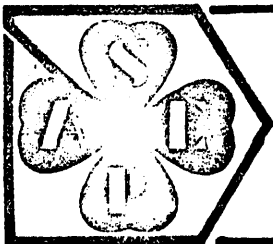
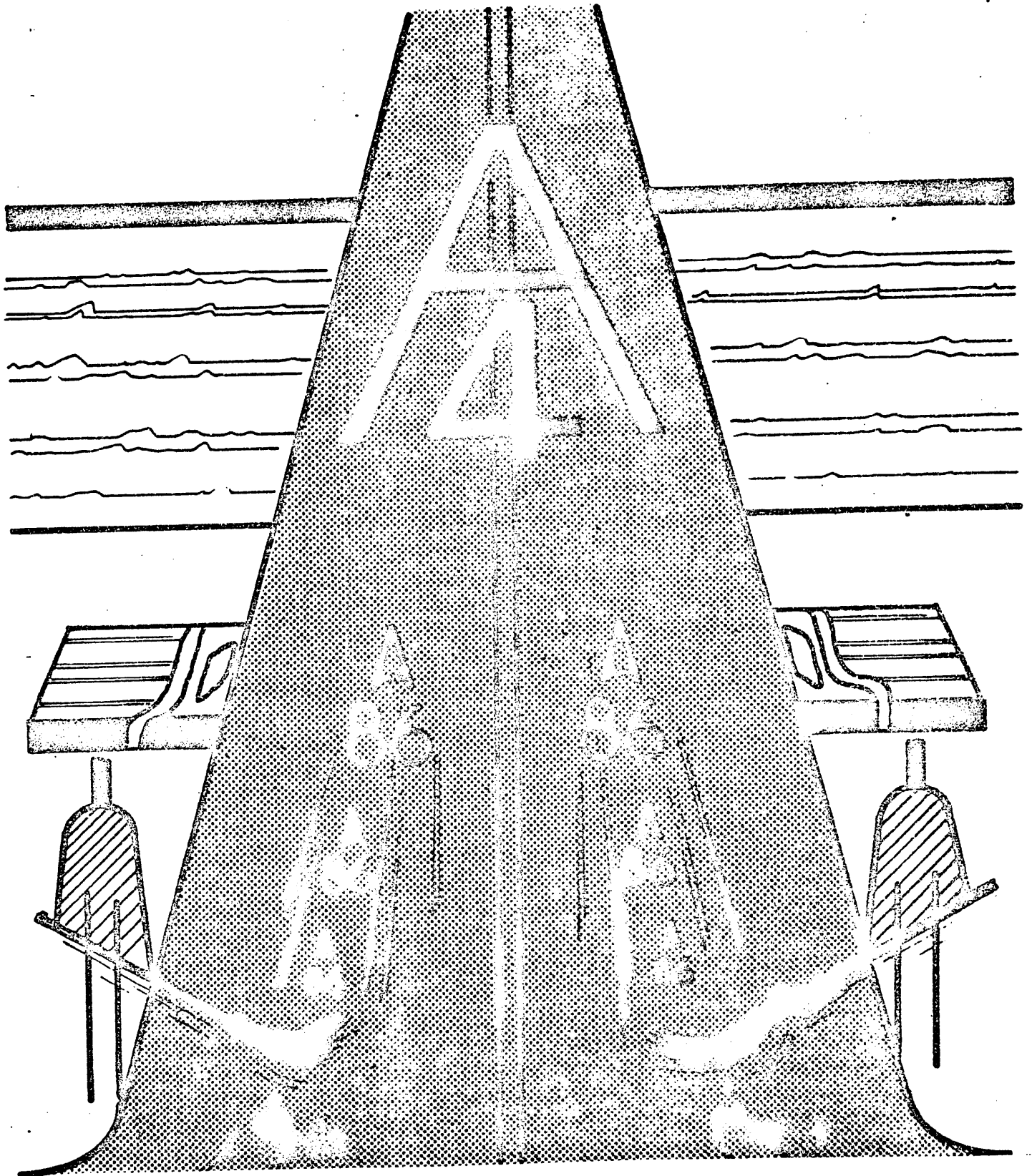


c) /CANDIDATS AUX SUFFRAGES DES JOINVILLAIS/

De même que pour les nuisances de l'A.4, l'A.S.E.P. a interrogé les 14 candidats aux élections législatives de Mars 1978 :

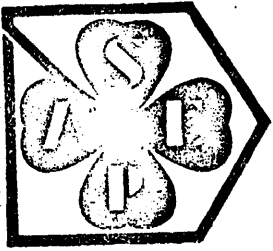
	M. GERMA	M ^{me} M. LALUMIERE	M. MOREAU	M. CUESTA	M. LEMAIRE	M. SALVAUDON	M. BEAUMONT	M. BILLOTTE
<u>A. 86</u> Préconisée par l'ASEP dès Juillet 1976, l'utilisation définitive des chaussées existantes de A.4 par A.86, reprise par des vœux des Conseils Municipaux de Joinville-le-Pont, vous semble-t-elle la seule solution possible pour le passage de cette autoroute ?	OUI	OUI	OUI	OUI	souhaite être informé	OUI	OUI	OUI
Si oui, vous opposerez-vous à tout autre projet qui détruirait à nouveau notre Environnement, peut-être cette fois-ci définitivement ?	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI

La quasi unanimité de ces réponses ne devrait-elle pas dicter aux SERVICES PUBLICS responsables la révision de ce projet dévastateur ?



CHAPITRE III

proposition et conclusion de l'ASSEL?



Déjà inscrite dès Juillet 1976⁺ dans son recueil d'analyse et de propositions ayant permis de modifier utilement le P.O.S., la seule conclusion aujourd'hui acceptable pour l'A.S.E.P., recueillant l'UNANIMITÉ des représentants élus des Joinvillais est donc la

"CONSERVATION DE LA SEULE AUTOROUTE CONSTRuite A.4 ET CHAUSSEE COMMUNE AVEC LA A.86 SUR LE PARCOURS DE POLANGIS ET SES PROLONGEMENTS."

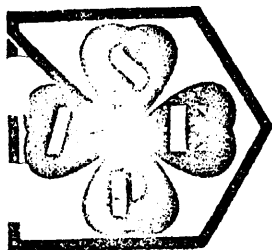
Faudra-t-il attendre pour que l'Administration se range aux vœux des élus et des habitants, que les tribunaux accordent à nouveau aux défenseurs de l'environnement un brevet de civisme et que devant la carence des fonctionnaires et la mollesse des élus, les citoyens et leurs Associations ne puissent user que de la polémique, du pamphlet ou de la manifestation de rue, pour défendre l'intérêt général ?

Si les Services Publics semblent ne pas vouloir écouter l'opinion UNANIME et PUBLIQUE, suivront-ils au moins les directives de Monsieur Giscard d'Estaing, Président de la République Française, dont le programme d'action pour la Sauvegarde de la nature et de l'Environnement diffusé le 10 Mai 1974 précisait :

"En région parisienne : ... REEXAMINER LES GRANDS PROJETS D'AMENAGEMENT EN TENANT COMPTE DES PREOCCUPATIONS DE L'ENVIRONNEMENT (... AUTOROUTES A TRAVERS LA BANLIEUE...)."

+ Projet 6 - Réétude complète de l'implantation de A.86 page III/11 -

.../...

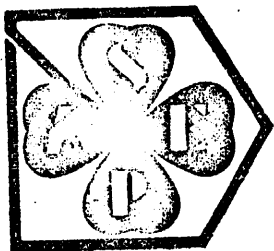


BIBLIOGRAPHIE

=====

Le bruit des transports terrestres en milieu urbain, prévision, prévention, protection P. BAR (Revue Générale des Routes et des Aéroports Septembre 1977)

- Annales du CSTB (n° 669 de février 1966, n° 762 d'octobre 1967, n° 810 d'août 1968, n° 952 de mai 1970, n° 1174 d'avril 1973).
- La prévision du bruit produit par une autoroute et les mesures de protection envisagées. Ph. Gilbert, (Moniteur des Travaux Publics, novembre 1967).
- Etude des modes de protection phonique aux abords des voies rapides urbaines, (CSTB, J.M. Rapin, 1969).
- Comment mesurer et caractériser les bruits. R. Josse, (Revue d'acoustique n° 10, 1970. Groupement des acousticiens de langue française (GALF)).
- Le bruit au voisinage des voies de chemin de fer. J.M. Rapin, 1972, (cahier n° 1130 du CSTB).
- Notions d'acoustique à l'usage des Architectes, Ingénieurs, Urbanistes. R. Josse, 1972, (Eyrolles).
- Community noise ratings. Th. J. Schultz, (Applied Sciences, London, 1972).
- Guide du bruit, édition 1972 (ministère de l'Équipement, Direction des routes et de la circulation routière).
- La gêne due aux bruits de chemin de fer. Aubrée, (CSTB, juin 1973).
- Effects of high speed train noise on the community along a railway. Toshio Sone, (Journal d'acoustique du Japon, avril 1973. Traduction T. J. Schultz, août 1973, Bolberanek et Newman).
- Décibels et indices de bruit. P. Liénard, 1974, (Groupement des acousticiens de langue française (GALF)).
- Etude des nuisances sonores dues aux voies rapides urbaines, enquêtes auprès de 1 000 riverains. M. Vallet, Mme Page, B. Favre, M. Maurin, G. Pachiaudi, (IRT, novembre 1974).
- A propos du bruit dans les bâtiments. Ph. Gilbert, 1974, (CSTB).
- La lutte contre le bruit de la circulation automobile. P. Donjon de Saint-Martin, (Moniteur des Travaux Publics, mai 1974).
- Influence de la nature de la chaussée sur le bruit produit par le contact pneu-chaussée. G. Gachignard, Ph. Sardin, (OCDE, compte rendu du symposium de Madrid 1974).
- Prédiction des niveaux de bruit engendrés par une circulation automobile, et : incidence des poids lourds sur les niveaux de bruit. B. Favre, (Madrid 1974).
- Etude et réalisation de protections contre le bruit en région parisienne. L. Paulik, (Madrid 1974).
- Protection contre les nuisances phoniques et intégration visuelle des voies rapides urbaines. P. Ozanne, P. Skriabine, (Revue générale des Routes et des Aéroports, mars 1974).
- An International survey of research into road traffic noise. W. E. Scholes et L.C. Rothergill, (Building Research Establishment current paper, juin 1975).
- Route et environnement. M. Fève, (Revue générale des Routes et des Aéroports, octobre 1975).
- Bruit dû aux moyens de transports. B. Favre (Note d'Information n° 5. IRT, septembre 1975).
- The propagation of railway noise in residential areas. H. S. Gill, (février 1975, Institut of sound and vibrations research, rapport n° 73, Université de Southampton).
- Perspective de réduction de l'exposition des Français aux bruits des transports. C. Lamure, (Nuisances et Environnement, novembre 1976).
- Mise en œuvre d'une politique de l'environnement dans le domaine routier. P. Y. Donjon de Saint-Martin, (Revue générale des Routes et des Aéroports, janvier 1976).
- Etude acoustique d'un plan-masse. J.M. Rapin, (Etablissement public d'aménagement de la ville nouvelle du Vaudreuil, 1976).
- Maquette pour une vie moins bruyante. CSTB, (Bâtiment international, décembre 1976).
- Guide du bruit des transports terrestres, (ministère de l'Équipement, février 1977).
- . présentation générale.
 - . aspects de la gêne due au bruit de la circulation routière.
 - . catalogue de cas.
- Nuisances dues au bruit de la circulation, ampleur et réalisations. P. Bar (Travaux, janvier 1977).
- Barrière paysagère à l'Hay-les-Roses. L. Paulik, (Revue générale des Routes et des Aéroports, janvier 1977).
- Nuisances sonores dues aux voies rapides urbaines. M. Vallet, (Revue générale des Routes et des Aéroports, janvier 1977).
- Compte rendu des journées-visites ATEC des 25 et 26 avril 1977 : réalisations anti-bruit sur les voies rapides en Ile-de-France. (Revue générale des Routes et des Aéroports, juillet-août 1977).
- Etudes et réalisations de protections phoniques dans le département du Rhône (Direction départementale de l'Équipement du Rhône, 1977).
- Community noise evaluation by model studies. J.M. Rapin, B. Favre, (Internoise 1977).
- Action thématique programmée de la réduction de la pollution, de la consommation et du bruit des véhicules. Rapport d'avancement au 1 septembre 1976. J. Delsey, P. Dreyer et B. Favre (IRT).



Le Bureau de l'A.S.E.P. tient à remercier, par la présente, tous ses adhérents et ceux qui l'ont documenté et aidé à préparer ce recueil, et plus particulièrement :

- Maître Y. PAULZE D'IVOY : Secrétaire Général de la Ligue Française
Contre le Bruit

 - Monsieur P. BAR : Ingénieur I.N.S.A. - chargé des études de
bruit et de pollution au département "Envi-
ronnement et Nuisances" du C.E.T.U.R. (Centre
d'Etudes des Transports Urbains)

 - Monsieur RHEIN : Membre de l'Association Française des
Ingénieurs en Acoustique

Expert Acousticien

 - S O C O T E C : Société de Contrôle Technique et d'Expertise
de la Construction

Organisme agréé pour l'application des règles
du Bureau Sécurité

 - Monsieur MARIN : Membre du GADAVAM (Groupement des Association
du Val-de-Marne pour l'Aménagement départemen-
tal et la Défense des expropriés).
-