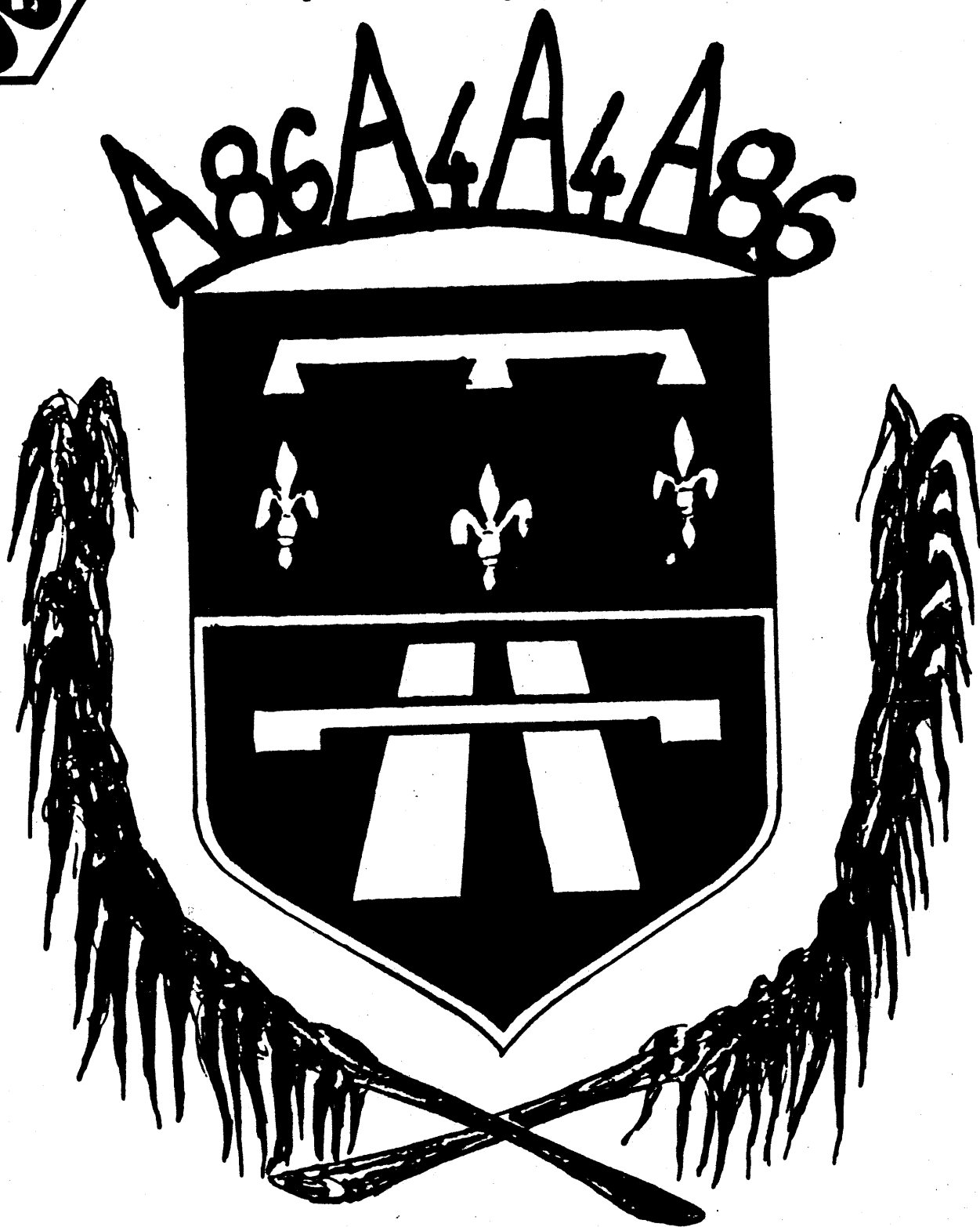




RECUEIL OCTOBRE 1987

Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

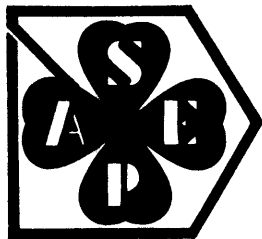


L'ASEP ET L'AUTOROUTE A86
A JOINVILLE-LE-PONT



SIÈGE : 49, AVENUE DU PARC — 94340 JOINVILLE-LE-PONT

Association régie par la loi du 1er Juillet 1901 et la décret du 16 Août 1901
Agréée au titre des articles L 121-0 et L 100-1 du Code de l'Environnement et de
l'article 40 de la loi 76 629 du 10 Juillet 1976 relative à la protection de la nature



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

l'autoroute A86 à Joinville-le-pont

CHAPITRE I - 1976/1987 L'ASEP ET LES AUTOROUTES A 4 - A 86

CHAPITRE II - LA REALISATION DE L'AUTOROUTE A 4

CHAPITRE III - LES POSITIONS POLITIQUES ET ADMINISTRATIVES
SUR L'A 86

- 1) Candidats aux élections
- 2) Conseils Municipaux de Joinville-Le-Pont
- 3) Conseil Général du Val-de-Marne
- 4) Commissaire Enquêteur du P.O.S.
- 5) Ministère de l'Équipement et des Transports

CHAPITRE IV - EXPOSE ET CRITIQUE DES RAISONS INVOQUEES PAR
L'ADMINISTRATION POUR A 86

- 1) Engorgement du périphérique et trafic Nord-Sud
- 2) Faciliter les échanges intercommunaux
- 3) Restructuration de la banlieue
- 4) Conclusion de l'ASEP

CHAPITRE V - EXPOSE ET CRITIQUE DE LA SEULE SOLUTION
PROPOSEE PAR L'ADMINISTRATION : LE DOUBLEMENT

- 1) Pourquoi doubler A 4
- 2) Un doublement impératif et urgent !
- 3) Ses conséquences

CHAPITRE VI - CONCLUSIONS

SIÈGE : 49, AVENUE DU PARC — 94340 JOINVILLE-LE-PONT

Association régie par la loi du 1er Juillet 1901 et le décret du 16 Août 1901
Agréée au titre des articles L 121-8 et L 160-1 du Code de l'Urbanisme et de
l'article 40 de la loi 76.629 du 10 Juillet 1976 relative à la protection de la nature



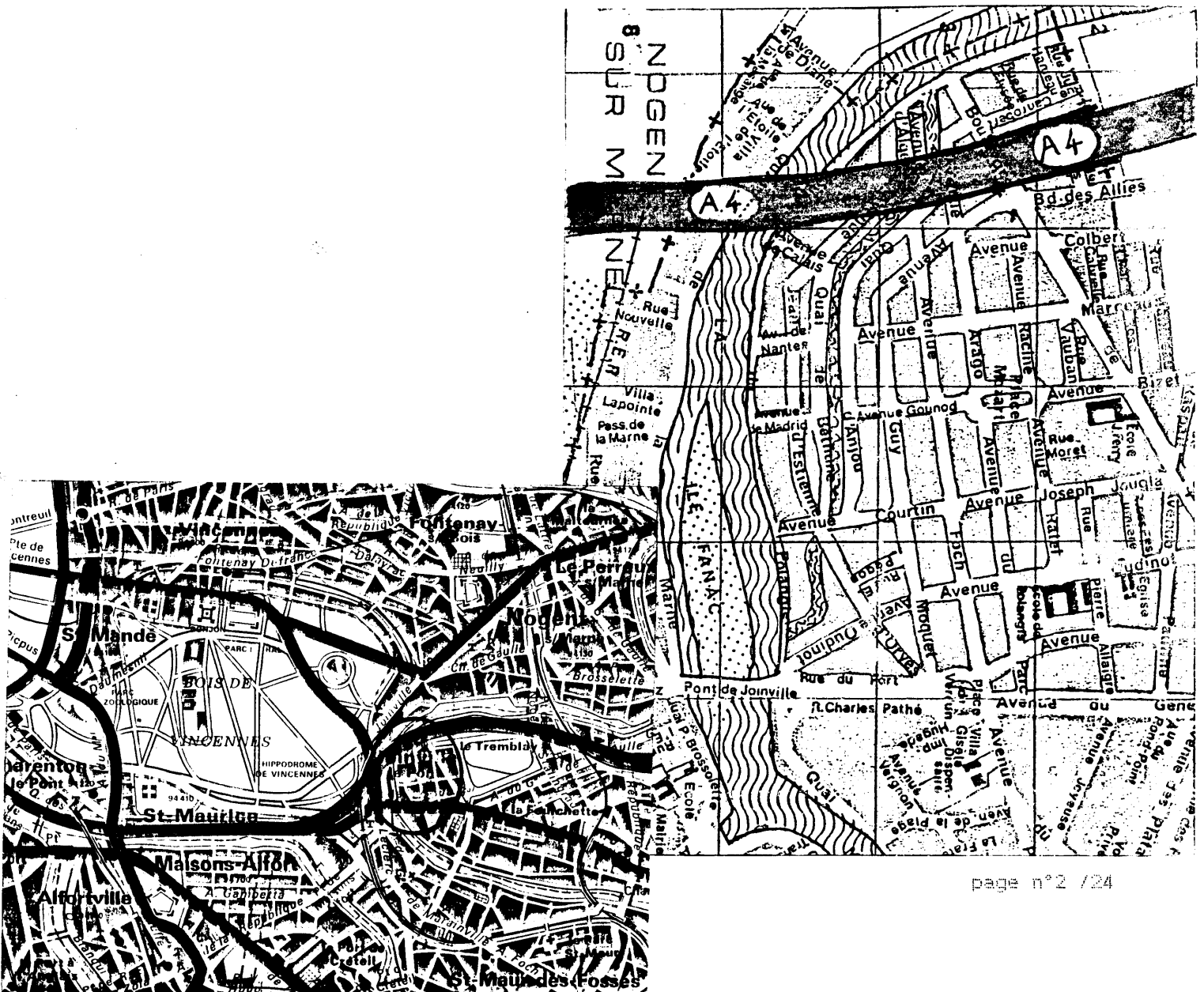
Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

CHAPITRE I - L'ASEP ET LES AUTOROUTES A 4 - A 86 (1976-1987)

L'ASEP, Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis a pour objectif la défense et le développement harmonieux du cadre de vie des Joinvillais, habitants du quartier de Polangis.

Celui-ci est délimité au Sud par la Nationale 4 (avenue du Général Galliéni), à l'Ouest et au Nord par la Marne, à l'Est par la commune de Champigny-sur-Marne et le parc du Tremblay.

Son mode d'occupation des sols défini au P.O.S. est : ZONE UEa, "d'habitations basses avec jardins", à l'exception des terrains limitrophes de la Nationale 4 destinés aux commerces et aux activités.





Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

Le présent recueil a été réalisé par ses membres actifs et bénévoles. Il analyse et regroupe les remarques et doléances des Joinvillais.

Il se limite aux problèmes posés par la CONCEPTION ACTUELLE de l'Autoroute A 4 et par le projet du DOUBLEMENT de celle-ci par l'Autoroute A 86, élaboré par la Direction Départementale de l'Équipement du Val-de-Marne (D.D.E.).

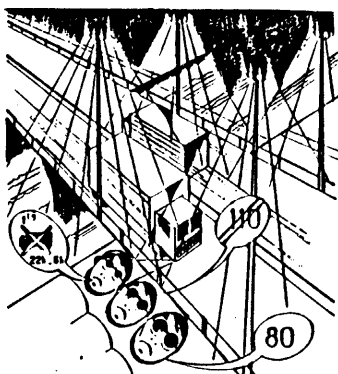
Il est établi dans un souci d'information, de concertation avec nos adhérents, nos concitoyens, les élus et les diverses autorités administratives et politiques. Il a pour buts :

- 1) *DE FAIRE AMELIORER L'ENVIRONNEMENT DE L'A 4 EXISTANT*
- 2) *DE FAIRE COMPRENDRE AUX PROMOTEURS DU PROJET DES DEUX NOUVEAUX VIADUCS POUR L'A 86, L'INEPTIE DE CETTE MISE EN OEUVRE FORT COUTEUSE PAR ALLEURS,*

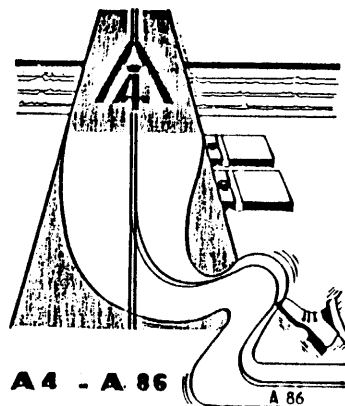
L'ASEP travaille au sein des réunions techniques afférentes à ces sujets depuis plus de 10 ans. Participant officiellement à la "Commission extra-municipale Autoroute", elle y mène une action constructive reconnue par tous.

La grande majorité des analyses faites en 1978, dans son recueil intitulé "L'ASEP ET LES AUTOROUTES A 4 et A 86 A JOINVILLE-LE-PONT", restant d'actualité, il lui faut malheureusement constater qu'il est plus que nécessaire de rafraîchir les mémoires en réaffirmant une grande partie de ses conclusions à savoir :

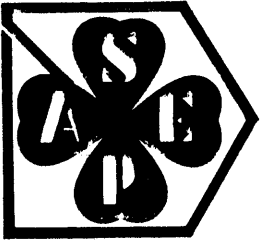
- 1) *OBTENTION D'UNE PROTECTION PHONIQUE REELLE CONTRE LES NUISANCES DE L' A 4,*
- 2) *MAINTIEN DU PASSAGE DE LA FUTURE A 86 SUR LES CHAUSSEES EXISTANTES DE L'A 4,*



**PAR PITIE
LAISSEZ NOUS
"DORMIR"
METTEZ UN ECRAN**



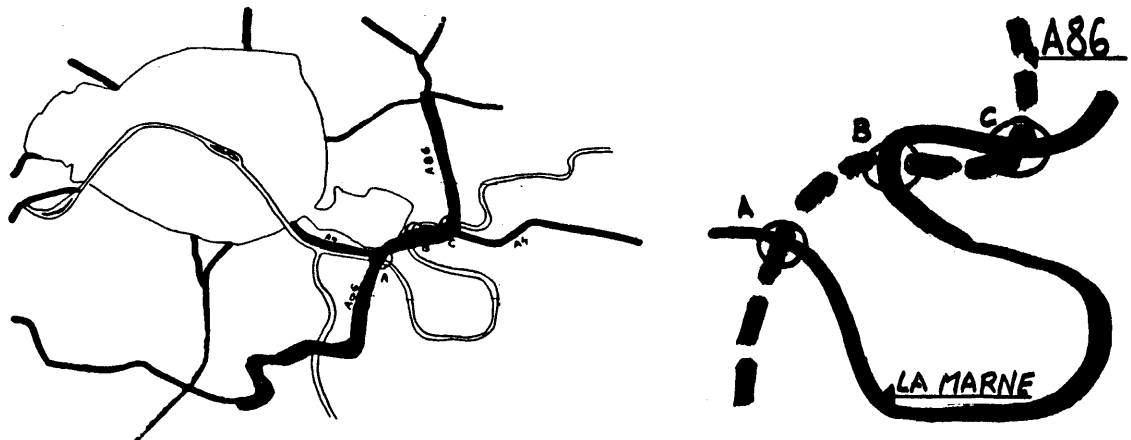
**A4 - A 86
NOUS VOULONS UNE
CHAUSSEE COMMUNE**



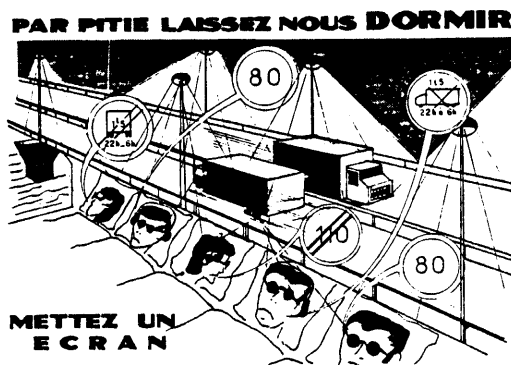
Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

AVANT...

Suite à une première et fondamentale erreur politico-administrative de conception, peut-être moins innocente qu'il peut y paraître, entraînant pour le Tronc commun A 4 - A 86 un premier passage de la Marne par A 86 sur deux viaducs puis quelques centaines de mètres plus loin son retour sur la rive d'origine, à l'aide d'énormes ouvrages sous-fluviaux extrêmement coûteux,

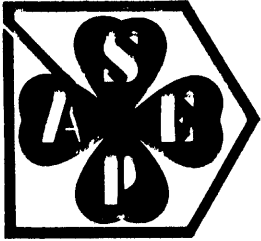


...suite à une deuxième erreur administrative de conception des ouvrages de A 4 sans aucune protection phonique contre les nuisances que ne manquerait pas de produire le trafic, notamment dans une zone pavillonnaire pour laquelle étant donné la présence de jardins d'agrément, la protection doit OBLIGATOIREMENT être faite A LA SOURCE DES NUISANCES et non pas uniquement A LEUR RECEPTION sur les façades,



...suite à une troisième et fondamentale erreur administrative de conception des ouvrages dans Polangis, par le passage en viaduc au lieu d'en remblais, ce qui aurait permis la plantation d'arbres sur les flancs de celui-ci en lieu et place des terrains abandonnés depuis 10 ans sous l'A 4 et qui aurait aussi facilité, aux dires mêmes de la D.D.E, la construction d'un écran véritablement anti-bruit en lieu et place du mauvais gadget de 2m40 réalisé à postériori,

...la mise en oeuvre de l'A 4 commençait



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

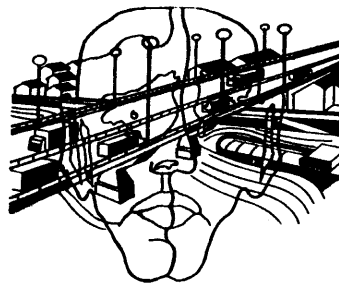
PENDANT...

Après l'expropriation discrète de près de 200 familles et de plusieurs commerces locaux, le chantier s'étant ouvert, les travaux furent menés sans tenir compte du tissu pavillonnaire environnant. Les camions de déblais, de béton et autres matériaux traversaient le quartier en essayant de réaliser un maximum de rotations par jour, mettant ainsi en péril la sécurité des passants et la déjà médiocre qualité des rues joinvillaises.

Les chaussées couvertes de boue par les roues des engins et véhicules de chantier devenaient impraticables pour les piétons qui souhaitaient les traverser ; projetée sur les clôtures, les façades et les fenêtres des pavillons riverains elle obligea la DDE à placer des palissades le long des trottoirs, comme malheureusement en témoignent, dix ans après, les trous destinés à leurs fixations, toujours ouverts.

Faut-il rappeler les bruits de chantier, marteaux piqueurs, compresseurs et autres engins aux nuisances intolérables contre lesquelles aucunes précautions n'étaient prises ?

L'inauguration de "notre" tronçon de A 4 en octobre 1976 clôturait une première période d'enfer pour les POLANGEOIS.



**POLANGIS
DE L'A4 A L'ASILE**

APRES...

L'ouverture de l'Autoroute apparut pour certains comme un soulagement après cette période "cauchemardesque"; très vite, ils durent déchanter car le trafic augmentant, le bruit devint intolérable.

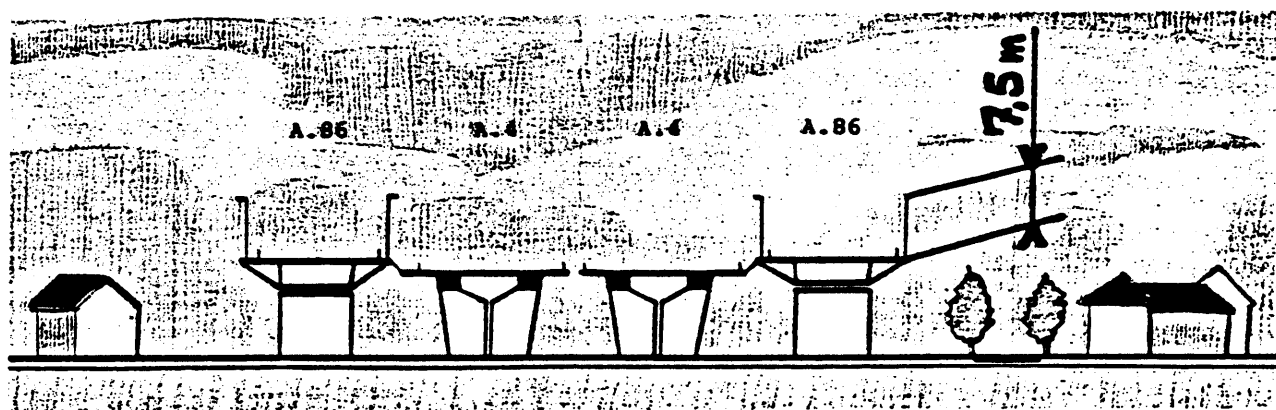
Devant l'absence de protection phonique et devant les monumentaux éclairages installés par la DDE pour les deux Autoroutes A 4 et la future A 86, qui couvraient POLANGIS de leurs projecteurs violents, l'ASEP entreprit une première action qui obligea l'administration à supprimer ceux destinés à l'A 86 et à mettre en place des écrans phoniques.

Contrairement aux données techniques fournies par les études de l'ASEP, qui déterminaient une hauteur minimale de 4 mètres, la DDE mit en place des écrans de 2,4 mètres. Ceux-ci manifestement insuffisants s'avèreront favoriser au contraire la diffusion des nuisances au passage des camions, comme le prouvent les études publiées par les services publics eux-mêmes !!



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

Une fois de plus convaincue de sa "science infuse" et bien qu'en contradiction avec ses propres publications, l'Administration lors de réunions de concertation avec la "Commission extra-municipale Autoroute" en 1987, refusera de reconnaître ses erreurs, affirmant que les écrans de 2m40 en place "lui donnaient partiellement satisfaction" ; ceci ne l'empêchant pas de préconiser, lors des mêmes réunions de nouveaux écrans de 7,50 mètres de haut !!



En 1977, 10 ans après la conception de l'A 4, l'Administration admettait la nécessité d'une protection. Aujourd'hui la démonstration de l'inefficacité de celle mise en oeuvre n'est plus à faire.

L'ASEP ayant fait procéder à des relevés de niveaux sonores par des spécialistes agréés, SOCOTEC en janvier 1977 après l'ouverture de l'Autoroute, et le LABORATOIRE NATIONAL D'ESSAIS en 1985, il s'avère que les nuisances sont SUPERIEURES OU EGALES à celles antérieures à la mise en place de l'écran "bidon" de 2,40 m.

Ainsi la preuve est faite que nous ne devons plus nous fier uniquement aux fonctionnaires du Ministère de l'Equipement pour obtenir une solution technique valable.

AFIN QUE LES JOINVILLAIS SOIENT EFFICACEMENT PROTEGES, IL FAUT QUE LEUR AVIS, CELUI DE L'ASEP ET CELUI DE LEURS ELUS SOIENT ENFIN PRIS EN COMPTE.



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

CHAPITRE II - LES POSITIONS POLITIQUES ET ADMINISTRATIVES SUR L'A 86

1) LES PRISES DE POSITION DES CANDIDATS AUX ELECTIONS

Lors de la préparation de notre recueil "L'ASEP et les Autoroutes A 4 - A 86 à Joinville-Le-Pont", nous posâmes aux candidats aux élections législatives de Mars 1978 les deux questions suivantes :

a)- *"Préconisée par l'ASEP dès Juillet 1976, l'utilisation définitive des chaussées existantes de l'A 4 par l'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 ?"*

Madame LALUMIERE (PS), Messieurs GERMA (PC), BILLOTTE (RPR), BEAUMONT (Maire de St Maur), QUESTA, MOREAU, SALVAUDON et LEMAIRE unanimement dirent OUI

b) *"Si oui, vous opposerez-vous à tout autre projet qui détruirait à nouveau notre Environnement, peut-être cette fois-ci définitivement ?"*

Unanimement les réponses furent OUI

2) LES PRISES DE POSITION DES CONSEILLERS MUNICIPAUX DE JOINVILLE-LE-PONT

Conscients des dramatiques conséquences pour notre commune du projet de doublement de l'A 4 par l'A 86 et par la construction de deux viaducs de part et d'autre de l'Autoroute existante, les Conseils Municipaux votent à l'unanimité des vœux pour que : "LES CHAUSSEES EXISTANTES DE L'AUTOROUTE A 4 SERVENT DE PASSAGE A L'AUTOROUTE A 86"

- le 15 Décembre 1976 sous la présidence de Monsieur GARCHERY (divers DR)
- le 22 Juin 1977 sous la présidence de Monsieur GIBOUT (P.C.F.)
- le 30 Septembre 1985 sous la présidence de Monsieur AUBRY (divers DR)

3) LES PRISES DE POSITION DES CONSEILLERS GENERAUX DU VAL-DE-MARNE

Sur proposition de Monsieur GARCHERY, Conseiller Général de Joinville-Le-Pont, le Conseil Général vote à l'unanimité le 19 Juin 1978 le vœu n° 78-1-2/4/4



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

"LE CONSEIL GENERAL DU VAL DE MARNE,

CONSIDERANT les graves nuisances qui résulteraient à la réalisation du tracé prévu de l'autoroute A 86 dans sa traversée de Joinville-Le-Pont qui prévoit deux nouveaux ouvrages enjambant la Marne et jouxtant de chaque côté l'actuelle autoroute A 4, ce qui ferait passer les véhicules très près des habitations pavillonnaires de ce quartier résidentiel;

CONSIDERANT que la traversée de Joinville-Le-Pont s'effectue sur une chaussée d'une longueur inférieure à 1 km 500 comportant deux fois quatre voies ;

CONSIDERANT que les difficultés actuelles de financement pour la réalisation du programme routier en Région Parisienne et particulièrement pour l'autoroute A 86, l'économie qui résulterait de la suppression de ces deux ouvrages d'art, serait très importante et doit être retenue

CONSIDERANT les oppositions faites à ce Projet par les vœux émis à l'unanimité par les Conseils Municipaux de Joinville-Le-Pont, en date du 15 Décembre 1976 et du 22 Juin 1977 ;

CONSIDERANT la ferme opposition de la population de ce quartier exprimée à maintes reprises par leur Comité de Sauvegarde de l'Environnement de Polangis, ()*

Demande le maintien à titre définitif de la chaussée actuelle, commune aux autoroutes A 4 et A 86, dans leur traversée de Joinville-Le-Pont, protégée des nuisances phoniques par un écran anti-bruit, efficace et esthétique,"

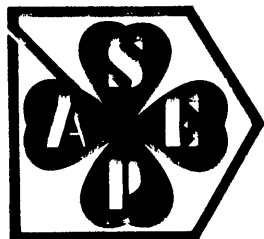
Approuvaient notamment cette demande :

Monsieur GERMA	actuel Président du Conseil Général du Val-de-Marne (P.C.F.)
Monsieur GIRAUD	actuel Président du Conseil Régional d'Ile-de-France (R.P.R.)
Monsieur FITERMAN	Ministre des Transports de 1981 à 1984 actuel Député du Val-de-Marne (P.C.F.)
Monsieur NUNGESSER	actuel Député du Val-de-Marne (R.P.R.)

4) LA PRISE DE POSITION DE MONSIEUR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR DU P.O.S.

A la fin de son rapport le 16 Décembre 1976, Monsieur ROCHE, Commissaire Enquêteur nommé par Monsieur le Préfet du Val-de-Marne lors de l'enquête publique sur le Plan d'Occupation des sols, 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, propose d'éliminer le doublage de l'A 4 sur le domaine de la commune, devenu inutile de fait de la suppression du péage de 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".



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

5) LES PRISES DE POSITION DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

Régulièrement questionné par l'ASEP, le Ministère de l'Équipement a jusqu'en 1986 laissé croire que le doublement de l' A 4 par l' A 86 ne serait envisagé qu'après mise en service du tronç commun sur les chaussées existantes de l' A 4.

Ainsi en 1982, Monsieur FEVES, Directeur des Routes et de la Circulation routière à la sous-Direction des études et des programmes du Ministère des Transports répondait à l'ASEP :

"Je tiens en premier lieu à souligner le fait, que comme Monsieur FITERMAN l'a précisé au cours de la réunion tenue à la préfecture de Créteil le 19 Novembre dernier, il n'est pas exclu a priori de parvenir à faire l'économie de ce projet, dans l'hypothèse où il s'avérerait superflu. Il convient toutefois, d'attendre d'abord quels effets auraient la mise en service de l'autoroute A 86 dans la traversée de Nogent-Sur-Marne et du Perreux sur la circulation à Joinville-le-Pont, Champigny sur Marne et sur l'autoroute A 4, avant de décider de l'abandon ou du maintien de ces 4 voies supplémentaires.

En tout état de cause, je puis vous assurer que la nécessité de limiter au maximum les conséquences du passage de la rocade A 86 en milieu urbanisé, et notamment dans le domaine des nuisances sonores, est parfaitement perçue par les concepteurs de cette infrastructure. Aussi les mesures appropriées seront-elles prises, le cas échéant, afin qu'en aucun cas le niveau de bruit auquel pourraient être exposés les riverains ne dépasse le seuil de 60 dB A à l'avant des façades".

En réalité pour justifier l'énorme investissement, une première fois dans deux viaducs et une seconde dans des voies sous-fluviales, pour aller et revenir sur la même berge de la Marne, la D.D.E avancera successivement de "bonnes raisons" de doublement dans ce tronç commun :

- 1975 - "Le péage prévu sur l'autoroute A 4 au niveau de Saint Maurice ne pouvant légalement s'appliquer à l'autoroute de rocade A 86, ces autoroutes ne doivent pas avoir de chaussées communes à Joinville-le-Pont".
Mais évidemment comme le confirmera Monsieur le Commissaire Enquêteur du POS, ce péage étant abandonné depuis 1976 ceci ne justifie plus le doublement.
- 1982 - "La candidature de Paris aux jeux Olympiques et les projets inclus dans celle-ci d'un stade de 100.000 places au Tremblay et du déroulement des épreuves d'aviron à Vaires-sur-Marne"...
donne un nouvel espoir de justification à la D.D.E. Barcelone gagne... mais la machine administrative continue sur sa lancée..!
- 1987 - "Eurodisneyland s'implante en Seine-et-Marne".
La D.D.E. reconnaît que l'autoroute A 86 ne sera que peu concernée mais qu'au contraire des rocades plus à l'Est devront être mises en oeuvres. Le Ministère accélère la mise en place des crédits nécessaires à la liaison des villes nouvelles, Marne-la-Vallée, Melun-Sénart, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise.



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

Alors comme nous l'étudierons au chapitre suivant, il ne reste plus à la D.D.E. comme justifications pour le doublement que :

- 1) - ses hypothèses, origines des projets de plus de 20 ans, erronées quant à la croissance de Marne-la-Vallée, quant à la fiabilité de la pénétration de l'autoroute A 4 dans Paris et quant au propre trafic de A 4 déjà saturée,
- 2) - "son voeu de supprimer les bouchons sur A 4", mais ses propres études démontrent qu'il n'en sera rien avec le doublement,
- 3) - "le désengorgement du périphérique parisien" sans aucun rapport avec le choix du doublement mais réalisable seulement avec les solutions du "BOUCLAGE DE A 86 TOUT AUTOUR DE PARIS".
- 4) - "le transit Nord-Sud" que tout le monde reconnaît devoir faire passer plus à l'Est ce qui entraîne l'accélération des mises en oeuvre des voies de liaisons des villes nouvelles, Francilienne, etc...
- 5) - "les échanges intercommunaux"
...mais là aussi le doublement s'avère catastrophique sur notre banlieue.

Pourtant le rouleau compresseur administratif maintient invariablement ses choix sans tenir compte d'aucun avis.

APRES PLUSIEURS MOIS DE CONCERTATION AVEC LA "COMMISSION EXTRA-MUNICIPALE AUTOROUTE" LA D.D.E. NE CHANGE PAS UN IOTA A SON PROJET.



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

CHAPITRE IV - EXPOSE ET CRITIQUE DES RAISONS INVOQUEES PAR L'ADMINISTRATION POUR JUSTIFIER SON PROJET DE DOUBLEMENT

Dans sa brochure "doublement de l'Autoroute A 86" la D.D.E. affirme :

l'autoroute A.86 dans le Val de Marne.

La réalisation de cette grande rocade de liaison entre l'autoroute du Nord et l'autoroute du Sud doit permettre d'éviter au trafic de transit le passage obligé au cœur de

l'agglomération Parisienne (et plus particulièrement sur le Boulevard Périphérique).

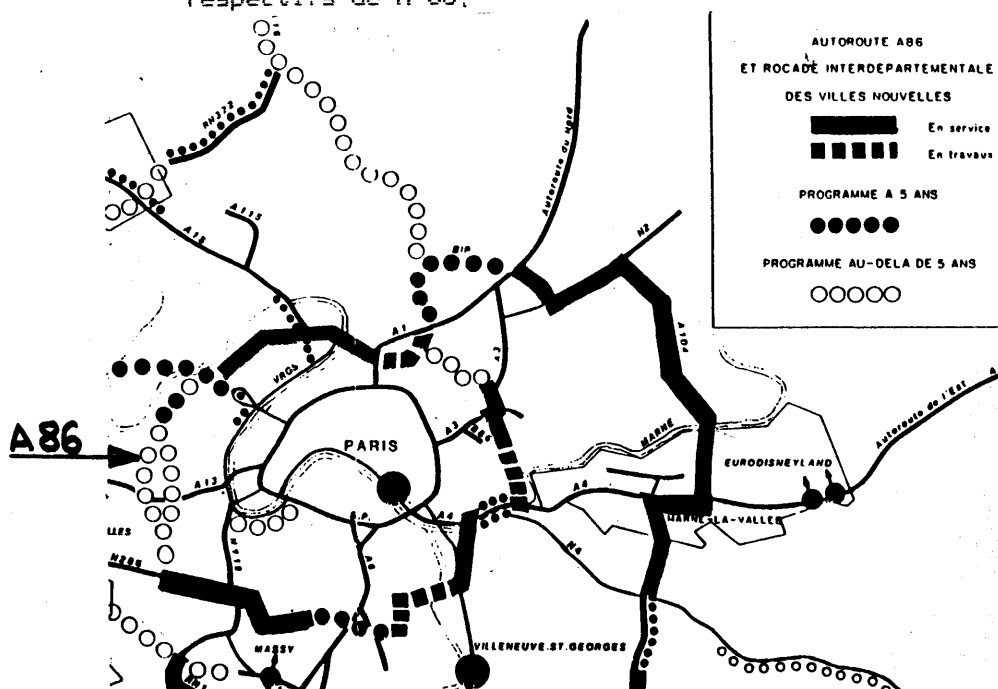
En outre, ce projet doit faciliter les échanges multiples entre les communes de la petite couronne, et alléger la charge des voiries urbaines traditionnelles.

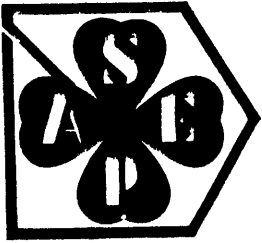
Cette rocade a donc un rôle majeur dans la restructuration de la banlieue.

1) ENGORGEMENT DES PERIPHERIQUES ET TRANSIT DU TRAFIC NORD SUD

Il faut savoir, qu'en réalité l'autoroute A 86 n'avait pas à son origine comme principal but le transit à l'Est de Paris de la circulation Nord-Sud, mais le désengorgement du boulevard périphérique.

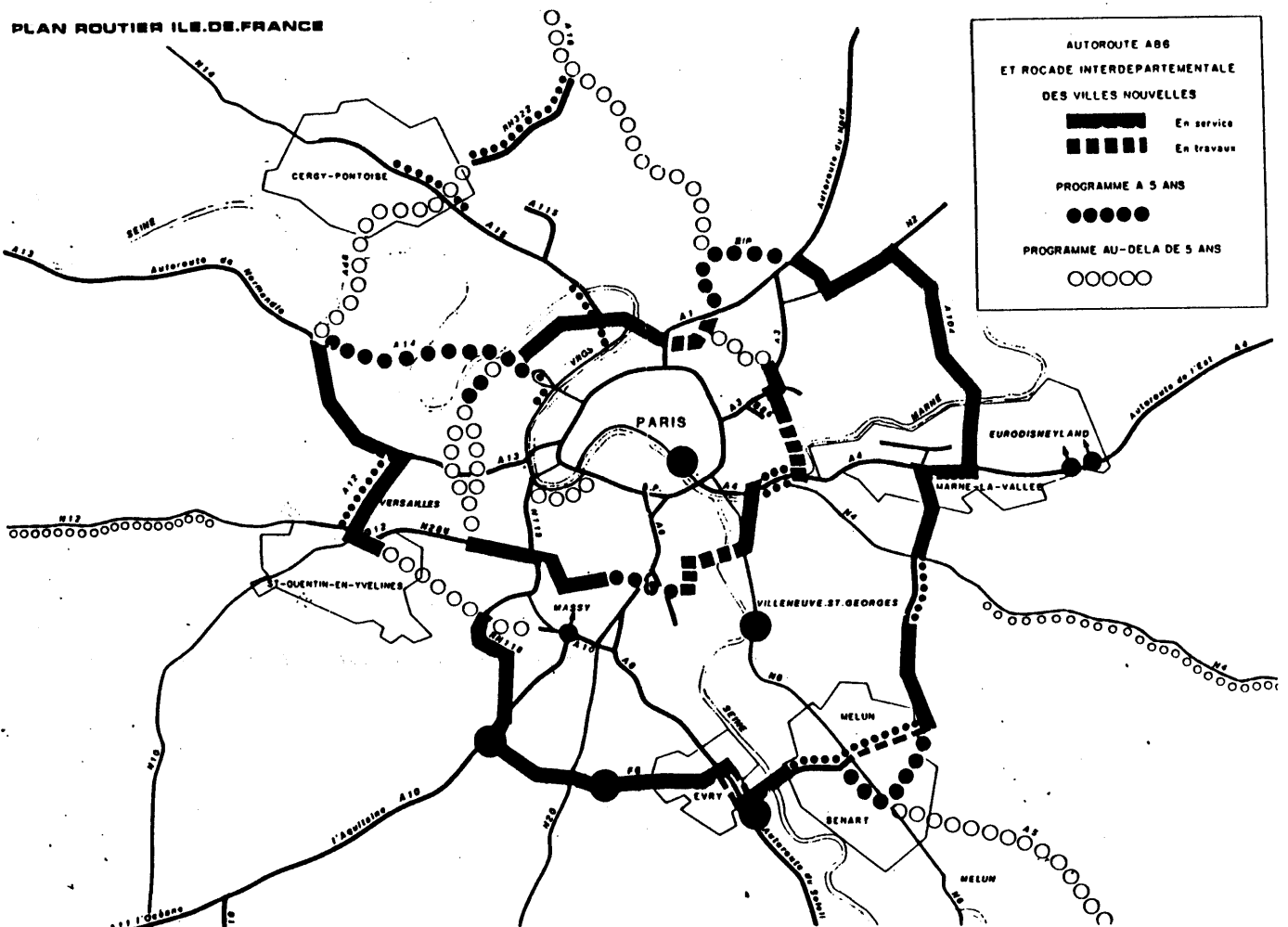
Devant la vive et efficace opposition des municipalités de l'Ouest Parisien, A 86 qui devait être une deuxième rocade circulaire en doublement du périphérique, s'est vue réduire à un demi-cercle à l'Est ; Messieurs FOURCADE, Maire de Saint Cloud, BAUMEL, Maire de Rueil-Malmaison (anciens ministres), PERICARD, Maire de Saint Germain-en-Laye, etc... s'arrangeant pour que les crédits ne soient toujours pas programmés pour leurs tronçons respectifs de A 86.





Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Plangis

Il faut savoir, qu'en réalité la liaison entre l'autoroute du Nord et celle du Sud n'était pas programmée à l'origine par l'A 86, mais par des voies plus à l'Est remplacées aujourd'hui par la "Francilienne" dont la mise en oeuvre est accélérée.



Il nous faut donc conclure que, bien avant d'envisager le doublement de A 4 par A 86 à Joinville-Le-Pont :

- 1) Si l'on veut réellement désengorger le périphérique parisien il faut fermer la boucle de A 86, y compris à l'Ouest,... mais à l'Ouest rien de programmé avec la D.D.E.



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

- 2) Si l'on veut réellement éviter l'engorgement de Paris et de sa banlieue par le trafic Nord-Sud, il faut cesser de le concentrer aux abords immédiats de Paris et activer ou réactiver la réalisation de A 104, la Francilienne, etc... beaucoup plus à l'Est.

2) FACILITER LES ECHANGES INTERCOMMUNAUX

La D.D.E. affirme ...

"En outre ce projet doit faciliter les échanges multiples entre les communes de la petite couronne, et alléger la charge des voiries urbaines traditionnelles".

Effectivement, une autoroute A 86 bien étudiée devrait remplir ce rôle mais faudrait-il encore qu'elle ne commette pas l'erreur d'avoir des tracés communs avec des autoroutes comme A 4 !

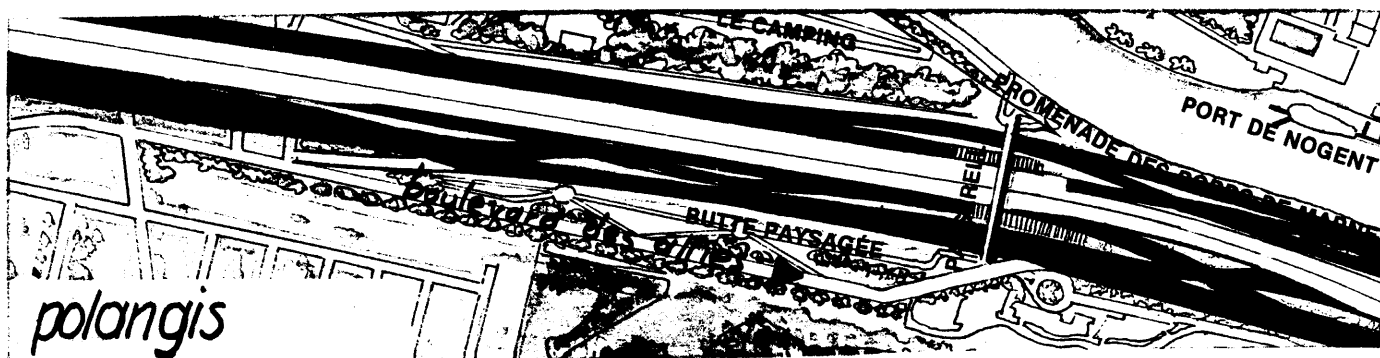
3) RESTRUCTURATION DE LA BANLIEUE

La D.D.E. conclut...

"Cette rocade a donc un rôle majeur dans la restructuration de la banlieue".

Mais alors, il faut étudier cette restructuration sérieusement. Quel bien mauvais exemple dans ce domaine, sur le tronçon qui nous préoccupe, que le projet de la D.D.E. !

A l'Est - sur les communes de Champigny-sur-Marne et de Joinville-le-Pont, nos fonctionnaires prévoient de mettre le Boulevard des Alliés en double sens, ce qui permettra tous les jours lors de la formation de bouchons sur A 4, de déverser le trop plein de celle-ci à travers POLANGIS: jolie restructuration de la banlieue !

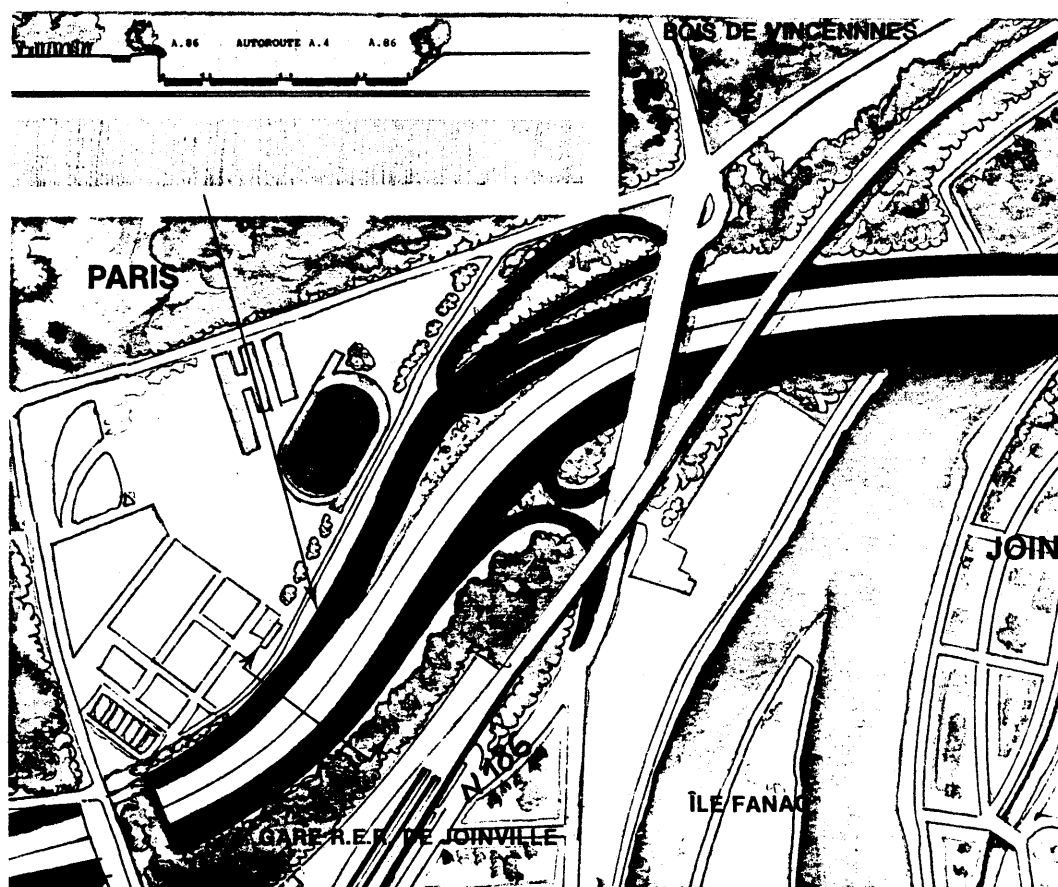




Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

A l'Ouest - un énorme échangeur déversera les futurs bouchons de A 4 plus A 86 à travers le bois de Vincennes qui n'en pourra mais ! Belle restructuration de la banlieue !!

- une nouvelle bretelle dans le sens Paris-Province irriguera en cas de trop plein, la Nationale 186 (rue de Paris) qui aux mêmes heures de saturation en fin d'après-midi est déjà bouchée ! Merveilleuse restructuration de la banlieue !!!



En fait de "ROLE MAJEUR DANS LA RESTRUCTURATION DE LA BANLIEUE", la D.D.E. ne parvient qu'à reporter les nuisances de chez les uns à chez les autres, comme lors de ses choix des modes de construction pour A 4, en tunnel à Champigny-sur-Marne et en viaduc à Polangis et pour A 86, en tranchée à Nogent-sur-Marne et en viaduc à Polangis.



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

Heureuse des protections obtenues à Champigny-sur-Marne et à Nogent-sur-Marne, l'ASEP ne peut cependant accepter cette concentration d'erreurs et de nuisances sur Joinville-le-Pont, la restructuration de la banlieue Est ne devant pas se faire "sur le dos" des Joinvillais par manque d'imagination des services publics et par résignation des instances politiques.

4) CONCLUSION DE L'ASEP

L'ASEP demande donc que l'Autoroute A 86 à Joinville-le-Pont,

- a) dont le rôle de désengorgement du périphérique parisien lui paraît important, mais qui ne pourra être effectif que par son bouclage complet aussi bien à l'Ouest qu'à l'Est, UTILISE LES CHAUSSEES EXISTANTES DE A 4 TANT QUE A 86 N'EST PAS COMPLETEMENT TERMINEE.

La D.D.E. nous ayant affirmé que seule l'absence de crédit empêchait d'envisager le bouclage de A 86, nous transmettons donc à Monsieur FOURCADE, Vice-Président du Conseil Régional d'Ile-de-France, chargé des Transports et Maire de Saint-Cloud, une vive supplique pour que le transfert des sommes mises en jeu pour les énormes ouvrages projetés à Joinville-Le-Pont, permette enfin à l'Ouest de Paris de prendre au sérieux ce que la D.D.E..., (du Val-de-Marne il est vrai), appelle "un échéancier rigoureux... pour 1992".

- b) dont le rôle dans la restructuration de la banlieue lui paraît majeur, mais qui ne pourra être efficient que lorsqu'il n'ajoutera pas de nouvelles nuisances à notre commune et,

NE COMPORTERA PAS TELS QUE PRÉVUS PAR LA D.D.E. :

- DE BRETELLE SUPPLÉMENTAIRE VERS LE CARREFOUR CHAPSAL ET LA RUE DE PARIS,
- UN ÉCHANGEUR VERS LE CARREFOUR DE BEAUTÉ,
- LA MISE EN DOUBLE SENS DU BOULEVARD DES ALLIÉS.



CHAPITRE V - EXPOSE ET CRITIQUE DE LA SOLUTION QUE L'ADMINISTRATION ENVISAGE D'IMPOSER

1) A 4 SATURE

Dans sa brochure "Doublement de l'autoroute A 4" la DDE explique :

pourquoi doubler l'autoroute A.4 ?

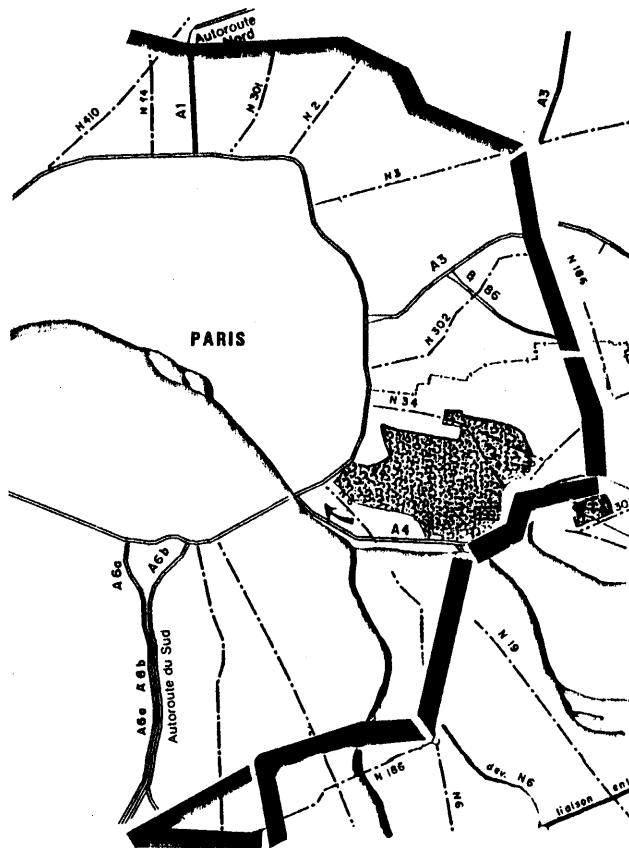
L'ouverture progressive des nouvelles sections de A 86 Nord (liaison Nogent - autoroute A 1) et sa continuité par l'échangeur de Saint-Maurice avec les sections situées au Sud vont entraîner un afflux très important de trafic qui

ne pourra pas être supporté par l'Autoroute A 4 déjà saturée.

La réalisation d'une nouvelle section autoroutière entre l'échangeur de Saint-Maurice et la traversée sous-fluviale de Nogent est désormais impérative et soumise à un échéancier rigoureux pour permettre l'ouverture complète du tronçon commun A 4 - A 86 en 1992.

Il faut savoir :

- 1) que du fait du non bouclage de A 86 à l'Ouest on oblige les trafics Nord-Sud de grande circulation, et de banlieue à passer obligatoirement à l'Est de Paris, transformé ainsi en réceptacle des nuisances refusées par l'Ouest.





Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

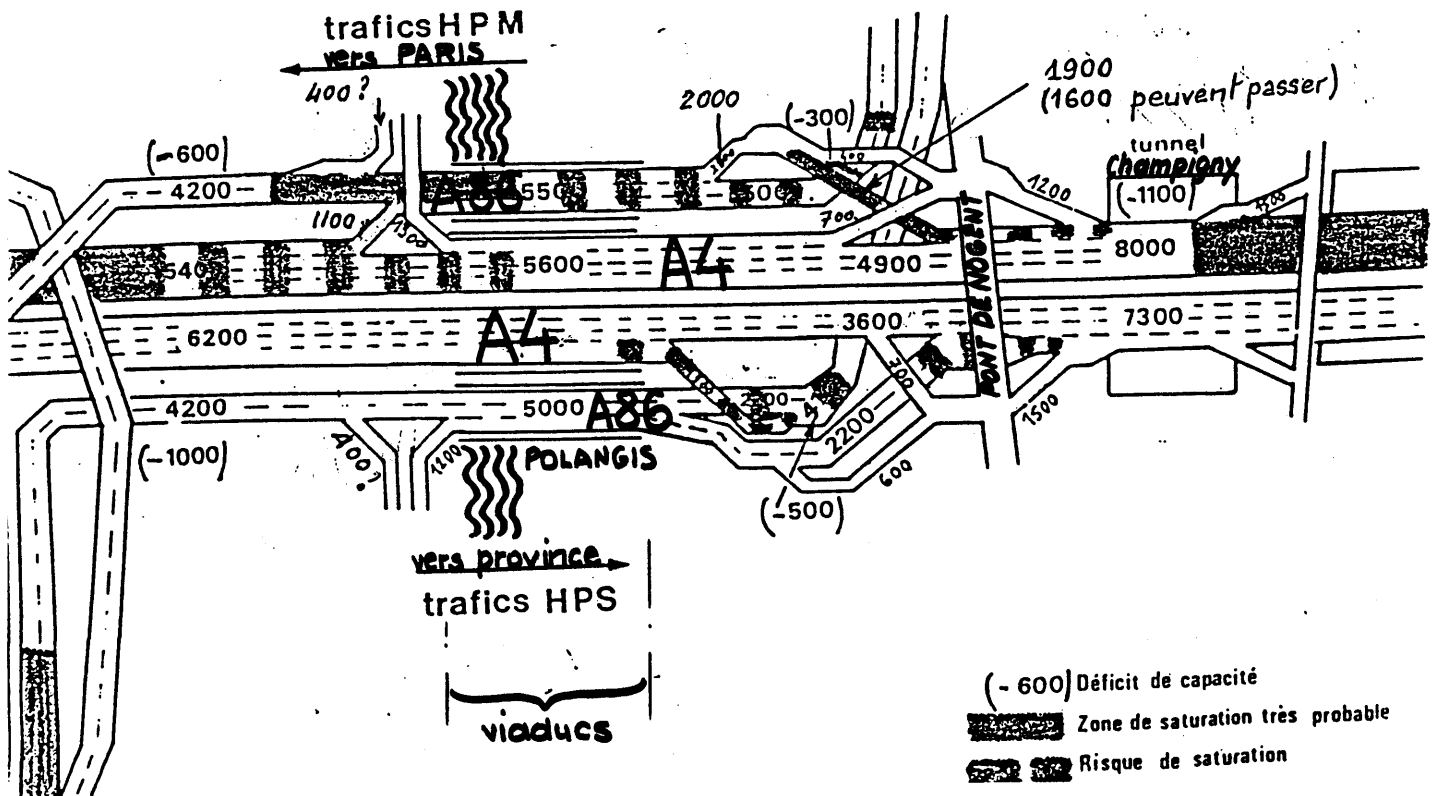
- 2) que la liaison vers l'A 6 étant loin d'être terminée, nous pouvons économiser les deniers de l'Etat jusqu'à la jonction Autoroute du Nord/Autoroute du Sud avant d'entamer les gigantesques travaux projetés à Joinville-le-Pont,
- 3) que le VRAI PROBLEME que la D.D.E. s'avère incapable de résoudre n'est pas la circulation future sur A 86 comme cette brochure voudrait le faire croire, mais la SATURATION PERMANENTE DE A 4,

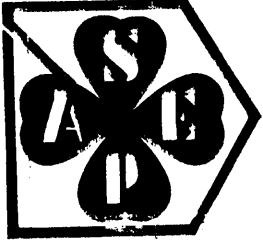
Il faut aussi savoir que les propres études du Ministère de l'Equipement démontrent que même en cas de construction de A 86 en doublement de A 4 à Joinville-Le-Pont,

- LA SATURATION SERA AUGMENTEE SUR A 4
- LA SATURATION EXISTERA SUR LES ACCES A 86 ET SUR LE TRONC COMMUN.

CONSEQUENCES DU PROJET DE DOUBLEMENT : DOCUMENT D.D.E. 1987

Traffics sous contraintes de capacité.





Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

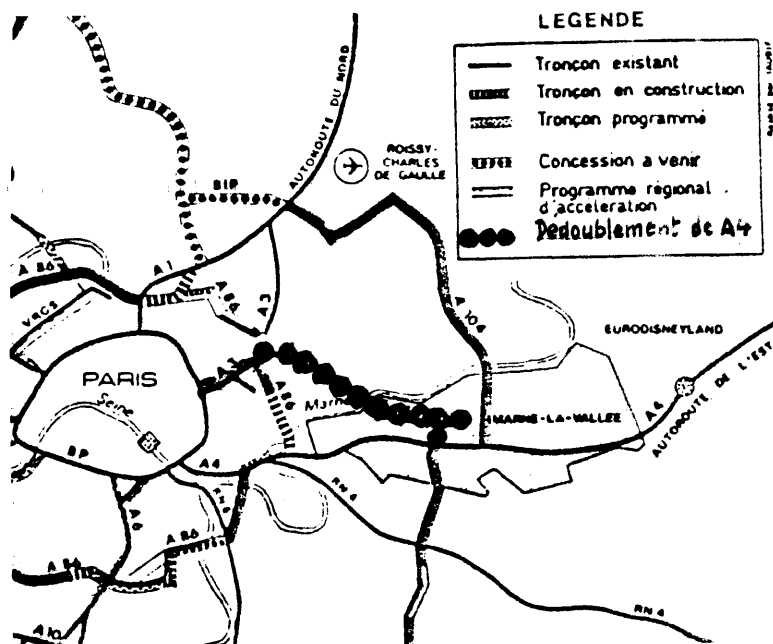
Les études, pour lesquelles l'avis de spécialistes a été requis au titre de la commission extra-municipale montrent que : DOUBLEMENT OU PAS LES EMBOUTEILLAGES EXISTERONT,

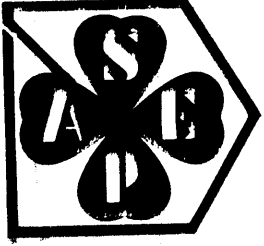
- même en prenant les hypothèses très favorables, choisies par la D.D.E. : vitesse de base 50 Km/h sur A 4 et A 86 !

- même en omettant certains phénomènes bien connus de tout automobiliste : circulation sur deux autoroutes parallèles avec trois échangeurs à 5 Km de distance, ce qui augmentera sensiblement les risques de bouchons.

Ce que ne dit pas la D.D.E, c'est que la SEULE SOLUTION pour réussir le désengorgement de A 4, c'est son propre dédoublement.

A ce sujet un projet existe dans les cartons de l'Equipement. Secret jusqu'à ce que l'Administration soit arrivée à ses fins à Joinville-le-pont, il prévoit très en amont des bouchons existants sur A 4, le renvoi d'une partie de sa circulation plus au Nord,





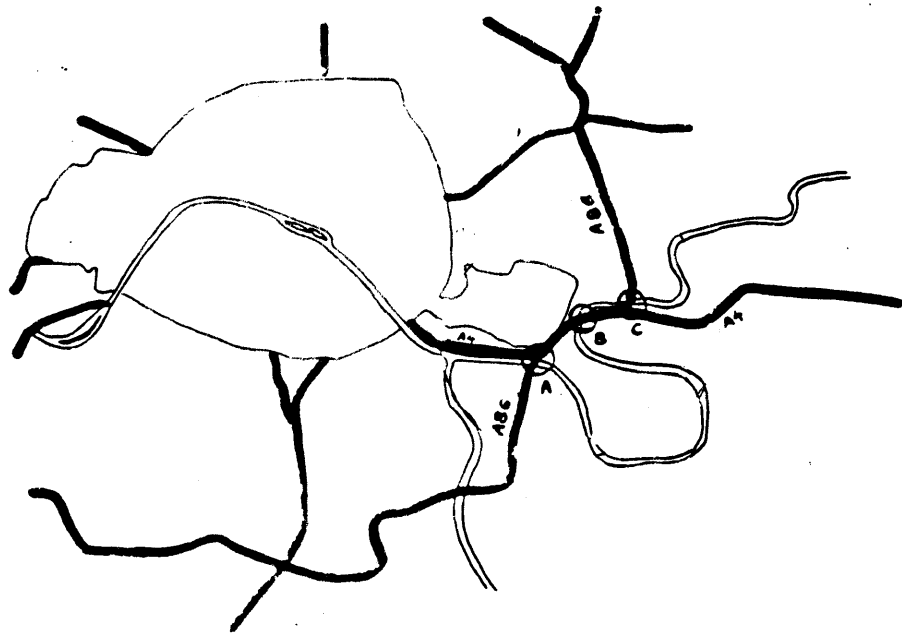
Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

2) UN DOUBLEMENT IMPERATIF ET URGENT !!

La D.D.E affirme :

"La réalisation d'une nouvelle section autoroutière entre l'échangeur de Saint-Maurice et la traversée sous-fluviale de Nogent-sur-Marne est désormais IMPERATIVE et soumise à un échéancier rigoureux pour permettre l'ouverture complète du tronçon commun A 4 - A 86 en 1992."

Le choix du passage de l'A 86 dans un goulot situé entre la Marne et le Bois de Vincennes sur les communes de Saint-Maurice, de Joinville-le-Pont et de Nogent-sur-Marne fut particulièrement maladroit. Avec les nouveaux projets de doublement de A 4 par A 86 en venant de Créteil seraient mis en oeuvre :



- Point A
un double pont en viaduc qui enjambe la Marne puis un échangeur monstrueux qui effectue la jonction avec A 4.
- Point B
un quadruple pont en viaduc qui franchit la Marne une seconde fois après un échangeur aussi complexe que le précédent
- Point C
un passage sous-fluvial composé de deux tunnels qui franchit la Marne pour la troisième fois avant d'attaquer la traversée en souterrain de Nogent-sur-Marne et situé à l'entrée d'un troisième échangeur tout aussi important que les précédents !!



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

Ainsi les techniciens de l'administration ont mis tout leur zèle pour placer dans un tronçon de 5 Km : huit ponts - viaducs, deux tunnels sous-fluviaux, trois échangeurs.

Le comble c'est que cette haute densité d'équipements coûteux n'amène aucune amélioration pour le trafic de deux voies autoroutières qui sont et seront embouteillées chaque jour.

Il faut donc d'abord :

- RESOUDRE LES PROBLEMES DE SATURATION DE A 4 PAR SON DEDoubleMENT
 - BOUCLER A 86 TOUT AUTOUR DE PARIS
 - FAIRE TRANSITER LE TRAFIC NORD-SUD PLUS A L'EST
- ... POUR ENSUITE CONSTATER QUE LE DOUBLEMENT DE A 4 PAR A 86 A JOINVILLE-LE-PONT EST INUTILE

3) LES CONSEQUENCES DU DOUBLEMENT

a) SON COÛT POUR TOUS LES FRANÇAIS

Sans vouloir revenir sur les investissements effectués pour les passages sous-fluviaux, qui ne servent qu'à ramener A 86 sur la rive droite de la Marne sur laquelle cette autoroute se situait déjà, il faut savoir que l'inutile DOUBLEMENT de A 4 par A 86 à Joinville-Le-Pont coûterait, selon la D.D.E :

- 685 MILLIONS DE FRANCS (PRES DE 70 MILLIARDS DE CENTIMES)
- SOIT LE PRIX DE 50 KMS D'AUTOROUTE NECESSAIRES AU TRAFIC NORD SUD PAR EXEMPLE ;
- SOIT PLUS DE 6 FOIS LE BUDGET GLOBAL ANNUEL DE JOINVILLE-LE-PONT

Financée à 70 % par le Conseil Régional d'Ile-de-France et à 30 % par l'Etat, cette énorme dépense sans rapport avec ses buts avoués, concerne donc toute notre région, tous les "Franciliens" et les finances de tous les Français tributaires des dépenses de l'Etat.

b) SON IMPACT SUR JOINVILLE-LE-PONT

CITE DU SPORT ET DU CINEMA, notre commune se veut par sa position en bord de Marne et à la limite du Bois de Vincennes, une ville de banlieue active mais calme.

Sa forme de vie, ses guinguettes, chantées dans le célèbre "A Joinville-Le-Pont... chez GÉGÈNE" méritent mieux que d'être sacrifiées sur l'autel du béton pour le béton.

Tous ses habitants, qui par leurs impôts locaux et autres, participent activement au choix de cette qualité joinvillaise, accepteraient comme ils l'ont déjà fait pour l'autoroute A 4 et pour le R.E.R., de payer leur tribut à la modernisation de notre pays, SI LE PROJET DE DOUBLEMENT SERVAIT REELLEMENT CETTE CAUSE.



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

c) SON IMPLIQUATION A POLANGIS

Notre "QUARTIER D'HABITATIONS BASSES AVEC JARDINS", devant la menace que représente, comme l'affirmait Monsieur le Commissaire Enquêteur du P.D.S.,

"Ce nouvel ouvrage, ... alors monstrueux, créant ainsi une saignée incompatible avec le site traversé et apportant un supplément de trouble considérable aux occupants riverains",

notre quartier ne peut accepter UN DOUBLEMENT NE REPONDANT PAS AU FOND DES PROBLEMES POSES, et sacrifiant définitivement son cadre de vie,

L'Administration a présenté à la "Commission extra-municipale Autoroute" lors des réunions de travail le dossier d'ETUDE D'IMPACT de son projet qui aurait dû évoluer en fonction de la concertation,

Il faut savoir que cette ETUDE, non reproduite lors des expositions destinées au public, propose différentes solutions d'aménagement des terrains voisins de l'Autoroute,

- allant jusqu'à la nouvelle disparition de 70 pavillons supplémentaires,
- le remplacement d'un écran phonique par des barres de grands immeubles, le dos aux Autoroutes,
- la création d'une base d'appui pour hélicoptères, etc...

Autant de solutions, en dérogation complète avec le P.D.S., mais qu'une habile nouvelle ZAC permettrait de réaliser lorsqu'il s'avèrera que POLANGIS est devenu " invivable en pavillon " parce qu'une Autoroute ça va, mais trois Autoroutes...!

Il faut savoir que :

-même les affirmations de détail avancées par la D.D.E. sont fausses. Par exemple l'exposition publique indique que la mise en double sens du Boulevard des Alliés permettra aux habitants de Polangis d'utiliser les terrains de sport de Tremblay... Aujourd'hui, cette voie en sens unique, comme l'ont voulu les Joinvillais, permet déjà de s'y rendre, mais ce que ne dit pas la D.D.E. c'est que ce sens unique empêche les bouchons de A 4 de se décharger à travers POLANGIS,

-même la Commission des sites, qui peut refuser à tout particulier une clôture originale de 2 mètres de haut, ne semble pas trouver de son ressort les énormes ouvrages en béton programmés en bord de Marne. Pourtant :



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

4 VIADUCS DE PRES DE 10 METRES DE HAUT,,, SURELEVES DE 4 ECRANS PLEINS DE 7,50 METRES,,, EN ZONE PAVILLONNAIRE ET SUR CE MEME SITE NE PASSERONT PAS INAPERCUS SUR 1 KM DE LONG !!

Les POLANGEOIS, les JOINVILLAIS, les FRANCAIS ne peuvent donc que constater que ce DOUBLEMENT, fruit d'un entêtement et d'une connivence technocratique aveugle, ne pourra être remis en question que par eux-mêmes et leurs élus.

L'ASEP, suite à 10 ans de concertations, aux études qu'elle a effectuées sur ce sujet, à la participation active qu'elle a au sein de la " Commission Extra-municipale Autoroute" depuis plus d'un an, a constaté à la suite des différentes réunions de travail avec la Direction Départementale de l'Equipement, les experts en circulation et en protection phonique :

-que l'objet principal de A 86 étant de désengorger le périphérique parisien, ce rôle ne pourra être rempli que par le bouclage de cette nouvelle autoroute tant à l'Ouest qu'à l'Est de Paris.

-que le projet de construction de l'A 86 dans la traversée de Joinville-Le-Pont sur deux viaducs de 3 voies, de part et d'autre de l'A 4 existante, n'apporte aucune solution aux problèmes posés par le trafic de l'A 4, ne fait que déplacer de quelques centaines de mètres la zone de saturation et entraîne des impossibilités réelles à l'absorption du flux de la pénétrante A 4 sur Paris-Bercy notamment par inter-communication A 4 / A 86.

-qu'étant donné l'avancement de la réalisation de l'A 86 à Nogent-sur-Marne et Saint-Maurice, la liaison s'avère nécessaire par d'autres solutions que celle proposée.

-qu'il existe une variante au débouché de l'A 4 sur Paris évitant Joinville-Le-Pont et donc l'addition des flux existants A 4 sur celui de l'A 86.

-que la reprise par l'Etat des projets autoroutiers et l'accélération de leur mise en oeuvre dégagent en partie le trafic de la future A 86 à savoir : liaison villes nouvelles Marne-la-Vallée, Melun-Sénart,... Francilienne... permettront le détournement du trafic Nord-Sud à l'Est de l'Île de France.

En conséquence, conformément :



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Joinville-le-Pont

- aux conclusions de son recueil d'avril 1978 "L'ASEP, LES AUTOROUTES A 4 A 86 A JOINVILLE-LE-PONT",
- aux délibérations des différents Conseils Municipaux en date du 15 Décembre 1976, du 15 Novembre 1977 et du 30 Septembre 1985,
- au vœu du Conseil Général, pris en sa séance du 19 Juin 1978
- aux conclusions de Monsieur le Commissaire Enquêteur du P.O.S. déposées le 16 Décembre 1976,
- aux motions déposées par la "Commission extra-municipale Autoroute" auprès de Monsieur le Préfet du Val-de-Marne le 27 Mai 1987 et auprès de Monsieur Pierre MEHAIGNERIE, Ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports lors de la réunion en son cabinet le 20 Juillet 1987,
- aux positions formulées à l'unanimité par la "Commission extra-municipale Autoroute" dans la motion communiquée par son Président Monsieur AUBRY, à la Direction Départementale de l'Équipement lors de la réunion du 16 Septembre 1987

L'ASEP REITERE SA VOLONTE DE L'UTILISATION PAR L'A 86 DES CHAUSSEES EXISTANTES DE L'A 4,

la solution du doublement de l'A 4 par l'A 86 telle que proposée par la Direction Départementale de l'Équipement, ne résolvant pas le problème de la saturation de l'A 4, celui du désengorgement du périphérique de Paris, celui du trafic Nord-Sud ni celui des échanges inter-communaux.

Elle réaffirme :

LA NECESSITE DE LA MISE EN OEUVRE DE PROTECTIONS PHONIQUES EFFICACES SUR A 4 EXISTANTE,

conformes aux études de la Commission extra-municipale et à celles de la Direction Départementale de l'Équipement proposant la réalisation d'écrans de 7,50 mètres, facilement ancrables au sol.

Elle réclame :

- L'APPUI EFFICACE ET CONSTANT DE TOUS LES ELUS
- LA PARTICIPATION DE TOUS LES JOINVILLAISES ET JOINVILLAIS A LA FUTURE ENQUETE PUBLIQUE
