



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

SOMMAIRE

PREAMBULE	p. 3
CHAPITRE I : ANALYSES DU PROJET D.D.M. SOUMIS A L'ENQUÊTE PUBLIQUE	
A) SA FORME	p. 6
B) SON FOND	p. 8
CHAPITRE II : PROPOSITIONS ASEP	
A) CE QU'UN PROJET SERIEUX DOIT ASSURER	
1 - Une rocade autour de Paris	p. 22 24
2 - Une liaison entre les Autoroutes du Nord (A 1) et du Sud (A 6)	p. 22 24
3 - Une plus grande facilité des échanges intercommunaux	p. 24 26
4 - Une harmonieuse restructuration de la banlieue	p. 24 26
B) CE QU'UN PROJET SERIEUX DOIT EVITER	
1 - De nouvelles expropriations	p. 25 27
2 - Une nouvelle détérioration de l'environnement	
a) par des travaux trop importants "in situ"	p. 26 28
b) par l'accroissement des espaces couverts	p. 26 29
c) par la trop grande proximité des ouvrages par rapport au bâti limitrophe	p. 26 28
d) par un impact visuel et une trop grande diminution d'ensoleillement	p. 27 29
C) PROPOSITIONS ASEP POUR LE TRONÇON EXISTANT A 4 - A 86	
1 - Utiliser le tronçon commun existant	p. 28 30
2 - Décharger le trafic sur A 4	p. 29 31
3 - Insérer le tronçon commun existant dans son environnement	
a) protéger ses riverains des nuisances phoniques	p. 31 33
b) protéger la Marne et la Rivière de Polangis de la pollution	p. 32 34
c) protéger ses riverains des éclairages excessifs	p. 32 34
d) aménager les terrains d'emprise	p. 33 35



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

D) PROPOSITIONS ASEP POUR LE TRONÇON DE A 86 A CONSTRUIRE

1 - Une Autoroute A 86 pour l'an 2000	p. 24 36
2 - L'ASEP propose	p. 24 36
3 - Une garantie de délais	p. 36 38
4 - Une garantie de résultats	p. 36 38
5 - Une garantie de conception	p. 38 40
6 - Une garantie de construction	p. 42 44
7 - Une garantie de coût	p. 43 45

CHAPITRE III - CONCLUSIONS

A) ENQUÊTE PUBLIQUE	p. 45 47
B) ABANDON DU PROJET D.D.E.	p. 45 47
C) AUTOROUTE A 4	p. 46 48
D) AUTOROUTE A 86	p. 47 49

.../...



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

PREAMBULE

L'ASEP, Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis, depuis sa création en 1975 a pour objectif la défense et le développement harmonieux du cadre de vie des Joinvillais, habitants du quartier de POLANGIS sur la Commune de JOINVILLE-LE-PONT.

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 au Sud limitrophes de la Nationale 4 destinés aux commerces et aux activités, et à ceux du Nord-Est destinés aux guinguettes existantes.

A la suite :

- du RECUEIL ASEP d'Avril 1976 "L'ASEP ET LE POS DE JOINVILLE-LE-PONT" édité lors de l'enquête publique sur le POS,
- du RECUEIL ASEP d'Avril 1978 "L'ASEP ET LES AUTOROUTES A 4 ET A 86 A JOINVILLE-LE-PONT" édité après la mise en service de A 4,
- du RECUEIL ASEP d'Octobre 1987 "L'ASEP ET L'AUTOROUTE A 86 A JOINVILLE-LE-PONT" édité après la concertation entre la Direction Départementale de l'Equipement (D.D.E.) et la Commission Extra-Municipale "Autoroute",
- des travaux de cette Commission et de ses experts,
- des analyses du dossier de la D.D.E. soumis à l'enquête publique du 19 Février au 19 Mars 1988,

L'ASEP, LES JOINVILLAIS ET LES RIVERAINS DU TRONÇON COMMUN A 4 - A 86 CONSTATENT QU'ILS DOIVENT EXIGER L'ETUDE D'AUTRES SOLUTIONS POUR REMPLACER CE PROJET QUI :

- 1) EST D'UN COUT EXHORBITANT PAR RAPPORT A SES MEDIOCRES RESULTATS SUR LES FUTURS TRAFICS ROUTIERS
- 2) NE REPOUD PAS AUX ROLES ASSIGNES A "A 86"
- 3) DETRUIT DEFINITIVEMENT L'ENVIRONNEMENT
- 4) EXPROPRIE DE NOUVEAUX JOINVILLAIS

.../...



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

Pour répondre d'une façon constructive à l'enquête publique, l'ASEP, en liaison avec la Commission Extra-Municipale AUTOROUTE, présidée par Monsieur AUBRY Maire de notre Commune, des experts et des spécialistes reconnus, a :

- ANALYSÉ EN DETAIL LE PROJET DE LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT
- PROPOSÉ D'AUTRES APPROCHES POUR RESOUDRE SERIEUSEMENT LES PROBLEMES POSES PAR A 4 ET A 86.

Ce présent recueil, réalisé par ses membres actifs et bénévoles regroupe ses analyses et ses propositions approuvées par l'unanimité des élus de la majorité et de l'opposition .

DU CONSEIL MUNICIPAL DE JOINVILLE-LE-PONT, par

LA COMMISSION EXTRA-MUNICIPALE "AUTOROUTE"

et par

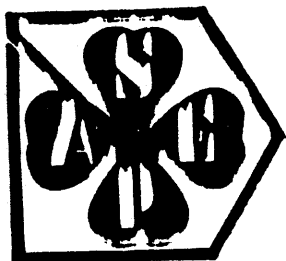
DES MILLIERS DE JOINVILLAIS ET DE RIVERAINS DE CE TRONÇON COMMUN
A 4 - A 86



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

chapitre I : analyses du projet D.D.E.

NOTA : les citations du dossier soumis à l'enquête publique sont transcrites en italique dans le présent document.



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

A) SA "FORME"

1) Les communes intéressées

Le projet soumis à l'enquête publique de doublement de A4 par A86 est situé sur les communes de :

- CHAMPIGNY-SUR-MARNE dans la partie Nord du Parc du Tremblay et des bords de Marne
- JOINVILLE-LE-PONT dans sa partie centrale
- PARIS dans son passage en bordure du Bois de Vincennes

Il est limitrophe des communes de :

- NOGENT-SUR-MARNE au Nord
- SAINT-MAURICE au Sud-Ouest

et aura des répercussions directes sur :

- MAISONS-ALFORT, extrémité de l'échangeur sud du tronçon A4-A86.

Le dossier DDE, bien que prenant en compte les nuisances notamment phoniques induites au niveau des immeubles PANORAMIS, sis à Saint-Maurice, n'est soumis à enquête publique,

- NI à SAINT-MAURICE
- NI à MAISONS-ALFORT,

ce qui semble très anormal.

2) Durée de l'enquête publique

a) Les trois membres de la commission d'enquête recevront les populations "intéressées":

En mairie du 12^{ème} arrondissement de Paris :

- le 12 Mars de 9h à 11h30
- les 7 et 11 Mars de 9h30 à 11h30 et de 14h30 à 16h

En préfecture de Créteil :

- le 19 Mars de 9h à 11h30
- les 14, 17 et 18 Mars de 9h30 à 11h30 et de 14h30 à 16h.

SOIT PENDANT 67,30 HEURES EN TOUT !

Les communes incluses dans l'enquête regroupant près de DEUX MILLIONS DE PERSONNES, si seulement 1 % de celles-ci demande rendez-vous à cette commission pour s'exprimer :

CHAQUE COMMISSAIRE ENQUETEUR NE DISPOSERAIT QUE DE QUELQUES SECONDES POUR CHAQUE INTERESSE.

.../...



b) Le dossier soumis à l'enquête publique, comprend :

- 1 - Plan de situation (1 plan)
- 2 - Notice (41 pages incluant 25 plans et schémas)
- 3 - Plan général des travaux (1 plan)
- 4 - Etude d'impact (123 pages incluant plus de 100 plans, coupes, schémas, photos), perspectives, etc)
- 5 - Dossier de mise en compatibilité avec le P.O.S. de Paris (1 page, 2 plans)
- 6 - Evaluation socio-économique (89 pages)

Pour comprendre, assimiler cet ensemble de près de 300 pages, de plus de 100 plans et schémas, les intéressés ont UN MOIS, alors que la DDE travaille à son élaboration depuis plusieurs années !

Il faut donc remarquer que sans un travail permanent et collectif de la commission extra municipale Autoroute et de l'ASEP, aucune réponse sérieuse à l'enquête publique n'aurait pu être faite dans un délai aussi court.

3) Ses buts

La notice du dossier DDE précise dans une discrète "*remarque importante*" que la présente enquête ne concerne EXCLUSIVEMENT que :

- le caractère d'utilité publique des aménagements envisagés
- la mise en compatibilité du P.O.S. de Paris.

Il est extrêmement grave qu'aucune alternative ne soit proposée au public et que la modification du P.O.S. de la capitale de la France dans son dernier bastion vert à l'est, soit traitée aussi légèrement.

4) Les expropriations

L'inexistence, dans un projet de cette importance, de la moindre indication afférente aux futures expropriations ne semble rien présager de bon pour ses riverains.

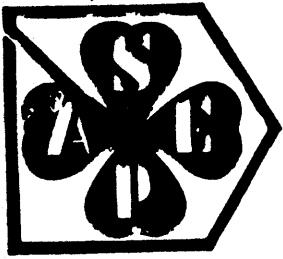
Le dossier de la DDE précise que "*les observations concernant les parcelles de terrains à acquérir devront être fournies ultérieurement à l'occasion de l'enquête parcellaire.*"

Mais alors,

- si ces expropriations sont infimes, comme le laisse croire le dossier,
- ou si le gigantisme des travaux les rend très importantes, comme le laisse présager la somme de 10 MILLIONS de FRANCS indiquée à cet effet,

elles nécessitent une information immédiate et précise du public, notamment des Polangeois, leur dissimulation rendant nulle la prétendue étude d'impact proposée, légalement obligatoire pour l'enquête publique.

.../...



B) SON FOND

1) Document 1. Plan de Situation

Il s'avère qu'à la suite des récentes déclarations de Monsieur le Ministre MEHAIGNERIE, annonçant l'abandon du bouclage à l'Ouest de Paris de l'Autoroute A86, ce plan de situation est FAUX.

A86 ne sera donc pas un super-périphérique, l'environnement de SAINT-CLOUD, RUEIL-MALMAISON, etc. ayant eu raison des projets de l'Equipement.

2) Document 2. Notice

Page 1

Les 3 photos présentées permettent bien d'apprécier l'environnement existant et le massacre créé par le passage de l'A4.

- Photo 1 Traversée du Bois de Vincennes à gauche et du stade de Joinville-le-Pont à droite.
- Photo 2 Le pont de A4 sur la Marne et le viaduc, ainsi que la proximité immédiate du quartier pavillonnaire de Polangis qui subira directement l'impact des éventuels nouveaux travaux. La rive droite joinvillaise de la Marne ne figure pas ici !
- Photo 3 Parc du Tremblay à Champigny-sur-Marne. Environnement des bords de Marne et du "poumon vert" du Tremblay.

"Ce tronçon de l'autoroute A86 ... permettra d'assurer la continuité de la liaison A1-A6 à l'est de Paris" affirme la DDE.

Plus d'invocation de la rocade, mais un rôle de liaison entre l'autoroute du Nord (A1) et celle du sud (A6).

Les propositions ASEP démontreront qu'une autre solution est nécessaire : LE PASSAGE EN SOUTERRAIN.

Il évitera :

- la destruction des trois sites photographiés
- le mélange des circulations de A86, liaison entre A1 et A6, avec celles de A4 déjà saturée
- un parallélisme des circulations de A4 et de A86 entraînant un mimétisme des ralentissements d'une autoroute sur l'autre.

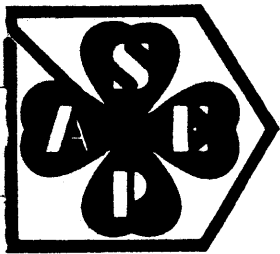
Page 4

"Objet de l'Opération "

Plan

Celui-ci montre bien que la rocade A86 n'existant actuellement que sur MOINS DE LA MOITIE DE SA PREVISION ORIGINELLE DE BOUCLAGE autour de Paris, la précipitation avec laquelle ces 2,7 KMS font l'objet d'une enquête publique, est illogique.

.../...



Page 5

"L'évolution des demandes de circulation"

Evidemment, la forte urbanisation des communes proches de Paris, le développement des villes nouvelles, la création des aéroports (Orly-Charles de Gaulle), des grandes zones industrielles et commerciales des villes nouvelles ne sauraient être niés ni être remis en question.

Toutefois, *"l'augmentation générale du trafic inter-régional et international par l'intermédiaire du réseau autoroutier national et européen"* nous semble justement devoir faire l'objet d'études plus ambitieuses que celles des solutions proposées par la DDE à la présente enquête.

Ramener à l'intérieur du tissu urbain et en surface une partie du trafic inter-régional et international à l'aide d'ouvrages tels que ceux proposés semble plus correspondre aux vues d'il y a 25 ans (date des premières pré-études de la DDE) qu'au devenir de l'Ile de France à l'orée du 21ème siècle. Il est à noter que l'évaluation socio-économique (dossier n° 6), confirme page 27 : *"En conclusion le projet de réalisation de A86 parallèlement à A4 entre l'échangeur de Saint-Maurice et la bifurcation de Nogent, est motivée par le respect d'options antérieures."*

Page 5, 6 et 7

"Le réseau autoroutier de la région Ile-de-France"

Le schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, approuvé par décret le 1er juillet 1976 entérine des conceptions vieilles de plus de 20 ans.

S'il est vrai que le Boulevard Périphérique de Paris assure seul le rôle de rocade et qu'il faut reprocher à ses concepteurs sa saturation quasi permanente, il est indispensable de rappeler que tous les jours, actuellement, les Autoroutes A1, A3, A4, A6, A10, A13, A15 sont saturées matin et soir sur des kilomètres.

L'autoroute A86 a donc bien son rôle de rocade à jouer mais la saturation existante de A4 doit lui en interdire la proximité.

"L'autoroute A86, rocade autoroutière de l'Ile de France"

Bien qu'aujourd'hui Monsieur Mehaignerie, Ministre de l'Equipement ait affirmé qu'à l'ouest le bouclage de celle-ci n'aura pas lieu en raison de l'environnement, l'ASEP pense que l'utilité publique de ce super-périphérique existe bien, y compris à l'ouest.

Toutefois, comme pour le périphérique parisien, sa seule construction ne servira qu'à attirer et concentrer sur elle des flux éloignés de son parcours. L'ACTIVATION de la FRANCILIENNE, SUPER-ROCADE AUTOROUTIERE DE L'ILE DE FRANCE, que la DDE ne cite PAS UNE SEULE FOIS en 200 pages, doit donc aller de pair avec la poursuite de A86.

Il faut donc noter :

- que la RN 186 reliant les communes périphériques devra mieux servir les liaisons inter-communales ;
- qu'en raison des protections de l'environnement à l'ouest l'autoroute A86 ne développera pas 80 kilomètres comme annoncé dans ce dossier ;
- que l'autoroute A86, par ses raccordements aux autoroutes radiales déjà réalisées MAIS DÉJÀ SATURÉES ne sera pas un bon choix pour permettre les relations avec les villes nouvelles et Paris-Centre ;



- que l'autoroute A86 déléstera effectivement l'ensemble du réseau routier traditionnel dont la RN 186, et détournera une grosse partie du trafic de transit inter-régional, À CONDITION TOUTEFOIS QU'ELLE N'ATTIRE PAS DE NOUVELLES SOURCES DE TRAFIC PLUS EXCENTRÉES QUE DEVRA ABSORBER NOTAMMENT LA FRANCILIENNE.

Il est à remarquer, que le plan de la page 6 comme celui du Document 1, Plan de Situation, comprend toujours dans les sections en projet celle située à l'ouest de Paris.

Page 8 et 9

"L'autoroute A86 dans le Val de Marne"

Dans le Val de Marne, la presque totalité de A86 FAIT PARTIE INTÉGRANTE DE LA LIAISON AUTOROUTE DU NORD - AUTOROUTE DU SUD. Partant du postulat établi par elle-même "qu'entre l'échangeur de Saint-Maurice et le pont de Nogent-sur-Marne l'Autoroute A86 présente un tracé commun avec l'autoroute A4," la DDE conclut : "le doublement de A4 par A86 dans cette section constitue un des maillons essentiels du schéma autoroutier de l'est Parisien".

Or ce choix d'origine est le mauvais choix dans son tracé même, qui comporte TROIS TRAVERSEES DE LA MARNE pour aller d'une rive à l'autre !!!

- une fois sur l'échangeur de Saint-Maurice
- une fois sur les 2 ponts du projet soumis à l'enquête publique
- une fois par voies sous-fluviales de Champigny à Nogent.

La DDE affirme :

"Cette opération est destinée :

- a) d'une part à préserver les capacités de trafic sur l'autoroute A4.*
- b) d'autre part à créer des infrastructures nécessaires pour répondre à l'augmentation des demandes qui naîtront en raison du développement de A86."*

Les propres études de la DDE (voir page 17/24 du recueil ASEP d'octobre 1987 et chapitre II/C/2 ci-après) démontrent que la saturation sur A4 sera de même durée et de même grandeur qu'actuellement et qu'elle existera aussi sur A86 dans la solution proposée.

Le doublement n'apportera donc aucune amélioration à la circulation sur A4 et ne permettra pas à A86 de jouer efficacement son rôle de liaison suivant les propres prévisions de la DDE occultées dans le dossier d'enquête publique.

Si nous sommes bien d'accord sur :

- la nécessité du bouclage de A86 aussi bien à l'ouest qu'à l'est,
- la nécessité de la liaison autoroute du Nord / autoroute du Sud, mais concomitamment avec celle de la mise en oeuvre de la super A86 "la Francilienne",
- la nécessité de supprimer la saturation actuellement existante de A4,

nous ne pouvons approuver un projet très coûteux dont dès aujourd'hui les études non publiées de la DDE prouvent son incapacité à résoudre correctement ces problèmes.

.../...



Page 10-11

"1 -2 ETUDES PRÉALABLES AU CHOIX DU PARTI GÉNÉRAL SOUMIS À L'ENQUETE"

"Notre projet ou ne rien faire" affirme la DDE.

"Ne rien faire est inenvisageable et même une troisième rocade autour de Paris, telle qu'A87 actuellement abandonnée, ne pourrait y remédier de façon satisfaisante".

EN EFFET, IL NE S'AGIT PAS DE NE RIEN FAIRE.

Quant à la troisième rocade A87 dite abandonnée, elle fait à nouveau l'objet d'études à la DDE et a été depuis longtemps confortée par LA FRANCILIENNE, super rocade liant les villes nouvelles de :

- CERGY-PONTOISE
- MARNE-LA-VALLÉE
- MELUN-SENART
- SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

(voir pages 12/23 du recueil ASEP d'octobre 1987)

Pages 12, 13, 14, 15, 16, 17

Il ne s'agit que de constatations des choix antérieurs de la DDE, de l'état actuel en résultant et des échanges entre A86 projetée et A4 existante.

pages 18, 19, 20

"Franchissement de la Marne et du viaduc de Joinville / les variantes de protections acoustiques"

Tout d'abord, il faut remarquer :

- que la même DDE a mis en service en 1976 une autoroute A4 sans aucune protection acoustique.
- que la même DDE a, sous la pression des élus et de l'ASEP, à la suite des études effectuées sous l'égide de notre association démontrant la nécessité d'écrans de 4 mètres minimum pour la seule A4, mis en oeuvre en 1980 un écran de 2,40 mètres, nettement insuffisant et même parfois préjudiciable.
- qu'aujourd'hui les études de la DDE et celles menées par les personnes compétentes engagées par la Commission extra-municipale Autoroute de Joinville-le-Pont convergent sur la nécessité d'écrans absorbants de 7,50 mètres minimum.

.../...



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

De même, est-il pensable que la DDE affirme :

"la réglementation donne pour objectif que :

- . le leq 8h-20h (dû à A4 et A86) n'excédera pas une valeur comprise entre 60 et 65 dB(A) si actuellement le leq est inférieur ou égal à 65 db"*
- . le leq 8h-20h (dû à A4 et A86) ne soit pas augmenté par rapport à la situation actuelle (A4 seule) si celle-ci conduit à des niveaux de bruits supérieurs à 65 dB (A)",*

alors qu'il existe dans le POS de Joinville-le-Pont une obligation réglementaire d'un maximum de 60 db (A) à Polangis et que, dès 1982 (P. 9/23 du recueil ASEP octobre 1987) le Ministère de l'Équipement et des Transports nous confirmait que "les mesures appropriées seront prises... afin qu'en aucun cas le niveau de bruit auquel pourraient être exposés les riverains ne dépasse pas le seuil de 60 dB (A) à l'avant des façades"?

Page 21

Nous retiendrons que la variante 2, écrans absorbants de 7,50 mètres sera la solution minimale pour obtenir un seuil de 60 db(A).

Pages 22 - 23

"1-5 PRÉSENTATION DU TRACÉ"

Remarquons la conception type "parcours du combattant" qui est imposée à l'autoroute sur ce tronçon de A86 :

- 1 - sortie d'un échangeur en viaduc à 2 voies sur la Marne à Saint-Maurice
- 2 - 3 voies en déblais dans le Bois de Vincennes sur quelques centaines de mètres
- 3 - échangeur Carrefour de Beauté
- 4 - section à trois voies sur ponts et viaducs parallèles à l'autoroute A4
- 5 - échangeur Champigny sur Marne
- 6 - passage à deux voies sous la Marne

et ceci en près de 4 kms, soit à 80 km/heure en 3 MINUTES !

Est-il possible que cette conception ne soit pas génératrice d'accidents, de ralentissements et de saturation ?

.../...



page 25

"1-5 RACCORDEMENT AU RÉSEAU ROUTIER"

"Toutefois, la bretelle de sortie de A86 Créteil vers la RN186 ne sera pas ouverte à la circulation en régime normal mais uniquement en régime dégradé (c'est-à-dire de coupure sur A86)."

Faudra-t'il une autre enquête publique avant que l'Equipement décide de l'ouvrir définitivement à la circulation ?

"Les bretelles de retournement du point d'appui du Tremblay (situées à la limite des communes de Joinville-le-Pont et de Champigny-sur-Marne), réservées aux services de sécurité et d'exploitation, sont maintenues et raccordées à l'Autoroute A86"

Les bretelles sus-indiquées ne peuvent être maintenues car elles sont inexistantes dans le dossier et l'implantation d'un point d'appui n'a fait l'objet d'aucune présentation détaillée :

- fonctions, personnels présents
- implantations des constructions
- stockages des déchets et équipements habituels dans ces lieux.

Ici l'administration se fait très discrète, le mini-héliport projeté antérieurement ayant déjà fait beaucoup de bruit !

Page 26

1-6 PRINCIPE DE RÉTABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS

Le Boulevard des Alliés est maintenu en sens unique dans le sens Polangis vers Pont-de-Nogent, ainsi ce sens unique existant sera définitivement respecté.

Page 31

Principaux ouvrages d'art

"Réseau d'assainissement avec dispositifs d'écroulement des débits et d'interception des polluants."

Ce point nous paraît fondamental et la mise en oeuvre d'un réseau similaire pour l'A4 devrait être entreprise immédiatement. Si un accident se produisait sur les viaducs existants (camion de produits chimiques renversé par exemple), la rivière de Polangis et la Marne seraient polluées, ainsi que la prise d'eau de l'usine de Saint-Maur qui alimente Paris.

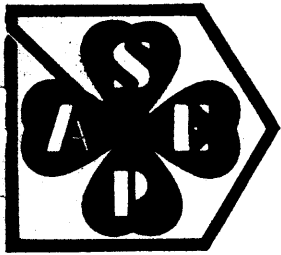
Page 35

"Acquisitions foncières et frais annexes : 10 millions de francs (Service des Domaines consulté le 26/11/1987)"

"L'attention des propriétaires situés dans le périmètre de l'opération est attirée sur le fait que la définition des emprises nécessaires à la réalisation du projet fera l'objet d'une enquête parcellaire au cours de laquelle les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits."

Le périmètre de l'opération n'étant pas défini, tous les propriétaires riverains de A4 feront donc bien de faire attention. Les parcelles touchées par le passage de A86 tel que précisé dans la modification du P.O.S. en 1980 ne représentent pas un coût de 10 millions de francs, au tarif habituel des expropriations. Pourtant, cette somme est avancée par la DDE dans son projet !

.../...



Page 39

"1 LE PROJET AVANT L'ENQUETE"

"Une procédure de concertation a été effectuée conformément à la loi 85-729 du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en oeuvre des principes d'aménagement et au décret 86-521 du 14 mars 1986 complétant le Code de l'Urbanisme et relatif à la concertation préalable aux opérations d'aménagement."

La concertation s'est limitée à la présentation d'un "projet ficellé". Aucune autre solution que le doublement du viaduc n'a été présentée.

"2 LE PROJET ET LES PLANS D'OCCUPATION DES SOLS

Le présent projet est compatible avec les dispositions des P.O.S. des communes de Champigny-sur-Marne, Joinville-le-Pont et Nogent-sur-Marne."

Les niveaux sonores annoncés ne sont pas compatibles avec le POS de Joinville et les expropriations apparaissent plus importantes.

Page 40

"Le présent projet, dont le montant s'élève à 690 MF, est soumis aux dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs, qui fait l'objet pour les projets d'un montant supérieur à 500 MF de procéder à une évaluation socio-économique comparative à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes."

Cette évaluation socio-économique comparative, fait l'objet d'une pièce n° 6 du dossier DDE.

.../...



3) Document 3. plan général des travaux

Il faut souligner à l'observation du plan :

- qu'aux nuisances phoniques supportées par les habitants de Saint-Maurice viendront s'ajouter celles de A86 qui jouxtera leur commune,
- les nuisances atmosphériques qui pollueront l'école du Breuil et son Arborétum,
- la densité exceptionnelle d'ouvrages et de possibilités de changements de direction des véhicules qui sera cause d'embouteillages et source d'accidents,
- que le projet soumis à l'enquête publique ne prend pas cela en compte.

4) Document 4. étude d'impact

Remarque préliminaire :

On ne parle plus de la base d'appui, de sa piste d'hélicoptères ni de ses activités. Seuls les accès sont figurés. Les nuisances de cette base si elle doit exister, devraient figurer dans l'étude d'impact.

Page 3
Autoroute A86
Périphérique de l'Ile-de-France

La réalisation de l'autoroute A86 répond à trois objectifs :

- "assurer des liaisons rapides". rapidité que des études de l'administration démentent formellement.

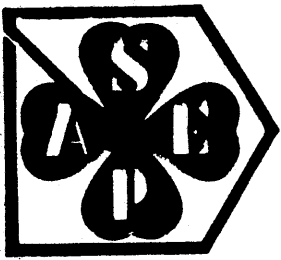
page 5
"Les objectifs de l'opération"

La jonction des autoroutes A4 et A86 va entraîner un afflux très important de trafic sur A4. Bien que ceci soit prévisible, aucun projet sérieux d'amélioration de ce trafic ne figure au dossier soumis à l'enquête publique.

"L'opération projetée s'inscrit dans la réalisation de la liaison entre l'autoroute du Nord et l'autoroute du Sud (A1 - A6), section qui a été jugée prioritaire dans le cadre du schéma régional de transport en Ile de France."

Sa priorité ne doit pas prévaloir sur l'efficacité des solutions à retenir.

.../...



Page 19

"outre les activités de loisirs, la qualité des eaux de la Marne revêt une grande importance du fait de la présence, à proximité du Pont de Joinville, d'une prise d'eau alimentant l'usine d'eau potable de Saint-Maur."

"La Marne, notamment du fait de son utilisation en aval pour la production d'eau potable, est donc particulièrement vulnérable quant aux rejets polluants. Le maintien de la qualité de l'eau nécessite la prise en compte des rejets autoroutiers en particulier dans le cadre de circonstances occasionnelles (crues suite à des fortes pluies par exemple,...), ou exceptionnelles (pollutions accidentelles).

Il faut noter que l'ASEP depuis la mise en service de A4 réclame la réalisation d'installations similaires indispensables, toujours inexistantes.

Page 26

Les photos des espaces sous-viaduc semblent très tendancieuses lorsque l'on sait que la DDE a rejeté toutes les propositions qui lui ont été faites pour l'utilisation de ces terrains.

Page 37

"La communication"

"A - les voies routières"

L'autoroute A4 supporte un trafic de 160.000 véhicules par jour.

Elle est actuellement saturée matin et soir, ceci ne pouvant que s'amplifier du fait du développement de Marne-la-Vallée et de l'ouverture du Parc Eurodisneyland.

Page 41

"B - les bords de Marne - le quartier de Polangis"

Cette zone constitue une unité de paysage toute particulière, fortement marquée par :

- *le quartier de Polangis, construit selon un cadre rigoureux très végétalisé, renforcé par la coulée verte du ruisseau de Polangis (sic)*
- *la Marne avec des zones fortement boisées (Ile Fanac), et ses berges, lieu de promenade et de loisirs*
- *en arrière plan, les coteaux de Nogent."*

Dans ces paysages idylliques, aux abords de A4, ce caractère très végétalisé a disparu. Il faut comme le demande depuis des années l'ASEP mettre en place un rideau dense d'arbres aux abords de l'autoroute.

Page 47

Se baser sur l'intégration des niveaux sonores dans un lq 8h-20h fausse la perception des nuisances.

En réalité il faut noter trois sortes de bruits aux conséquences de plus en plus agressives :

- un fond sonore continu (bruits de voisinage)
- des nuisances sonores constituées par des niveaux variables mais réguliers (passage des RER)
- ceux constitués par des niveaux variables mais irréguliers (passages de motos, de voitures de police, de pompiers, d'ambulances...).

.../...



Page 48

Soulignant depuis plusieurs années l'insuffisance des protections acoustiques existantes le long de A4, nous ne pouvons accepter que soit pris comme référence les niveaux sonores actuels.

L'ASEP a déjà remis à l'administration les relevés faits par les bureaux de contrôle, SOCOTEC et Laboratoire National d'Essais, des niveaux sonores avant qu'ils soient amplifiés par les bruits de A4, et à la suite de la mise en service de cette dernière.

Page 49

L'intensité du bruit de la voirie locale, faible le jour disparaît la nuit, alors que celle de A4 aujourd'hui dure 24H/24 et est d'autant plus ressentie.

(Voir les différents recueils de l'ASEP).

Page 51

"2-8 LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE

Les études effectuées (mesures sur le site) montrent que l'autoroute A4 ne constitue pas une source de forte pollution. Les teneurs en polluants restent très en deçà des limites fixées par les directives CEE et autres normes.

Il est important de souligner que la pollution s'accroît rapidement lorsque la circulation se ralentit par saturation de l'autoroute."

La remarque sur l'accroissement de la pollution avec la saturation des autoroutes A4 et A86 nous semble particulièrement juste, mais les affirmations du paragraphe précédent sont hâtives et ne comportent aucun chiffre probant.

Page 51

Bien que partiellement réduit, l'excès des éclairages a agi sur la faune et la flore. Une étude plus sérieuse doit être entreprise rapidement sur ce point.

Page 55

"3-1 LES PARTIES D'AMÉNAGEMENT

3-1-1 NE RIEN FAIRE

ne rien faire au niveau de l'autoroute A4, c'est accroître la saturation sur des chaussées déjà saturées en heure de pointe (la demande de trafic étant évaluée à 250.000 véhicules par jour)."

L'autoroute A4 étant saturée depuis Bercy, ne faudrait-il pas détourner une partie de son trafic vers le Nord par Bagnolet, et au sud par la rive gauche de la Seine ?

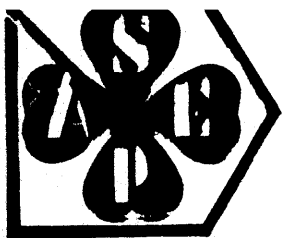
."ne rien faire, c'est donc saturer A86 dès son ouverture, mais aussi l'autoroute A4"

Le projet DDE soumis à l'enquête publique SATURE AUSSI A4 ET A86 (voir paragraphe II/C/2).

Page 57

La solution de chaussées communes à 5 voies sur les ponts et viaducs figurant au projet DDE pour la durée 1991-1992, pourquoi avec un autre tracé de A86 ne pas la conserver ?

.../...



Page 67

Pour un écran de 5 mètres la DDE AFFIRME :

"Pour le quartier de Polangis l'aménagement permet à terme d'assurer un niveau de bruit moyen pour le bâti le plus proche de 60 dB(A)"

Pour un écran de 7,5 mètres la DDE HÉSITE :

"Pour le quartier de Polangis l'aménagement permet d'assurer au nord comme au sud de l'autoroute des niveaux sonores inférieurs ou proches de 60 db (A)"

Est-ce sérieux ?

page 69

"Variante d'aménagement n° 3 et n° 4

Les niveaux de bruit, pour le bâti proche du quartier de Polangis, sont en moyenne de 58,5 dB(A) et atteignent 60 dB (A) au maximum. Les courbes isophones montrent, comme déjà pour la variante 2, que les améliorations attendues entre chaque variante, sont limitées à la partie centrale de la section."

Il faut savoir qu'une variation de 3 dB (A) équivaut à 100 % d'augmentation d'énergie acoustique. Il s'avère donc que passer de 58,5 dB (A) à 60 dB (A) n'est pas concevable.

Page 71

Impact sur le paysage : voir proposition ASEP ci-après.

Page 73

"Impact sur la qualité de l'air

La réalisation de couvertures nécessite une ventilation des tunnels ainsi créés, et donc le rejet des polluants (coteau de Nogent, extrémité Est du quartier de Polangis)."

Il existe des semi-couvertures avec damiers qui laissent passer l'air et la lumière que la DDE ne cite jamais.

Page 77

Bilan de la solution proposée. La variante d'aménagement n° 2

"compte tenu de la nature du site, de la situation initiale (avant réalisation d'A4) calme mais néanmoins non négligeable : 55 à 60 dB(A), cette solution est proposée dans le cadre du présent projet."

Les mesures SOCOTEC avant ouverture de A4 infirment complètement les chiffres avancés par la DDE (recueil ASEP 1978).

page 95

"5-3 URBANISME FONCIER"

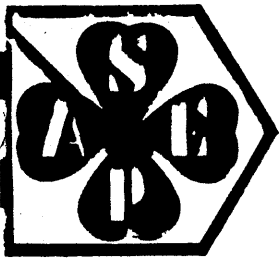
"Les espaces sous viaducs prendront une importance considérable qu'il conviendra de traiter convenablement afin d'éviter les inconvénients actuels : occupation sauvage, dépôts divers, problèmes liés à la sécurité des personnes."

L'administration a refusé tous les projets privés et municipaux présentés depuis la mise en service de A4.

"Par contre, la réalisation des protections acoustiques, outre l'impact visuel, entraînera une réduction de l'ensoleillement aux proches abords du viaduc côté Nord (effet d'ombre portée)."

Voir proposition ASEP ci-après.

.../...



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

5) Document 5. dossier de mise en compatibilité avec le POS de PARIS

Comprenant 1 texte d'une vingtaine de lignes et 2 plans, ce dossier a pour but de légaliser un état de fait.

"Il est proposé, en conformité avec les directives du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, d'instituer au bénéfice de l'Etat un emplacement réservé pour voirie de 96 000 m², dont 79 500 m² sont déboisés de fait et constituent les talus de l'Autoroute de l'Est (A4), et de réduire en conséquence l'espace boisé classé du Bois de Vincennes."

Il faut donc constater que les services publics, lors de l'élaboration du Plan d'Occupation des Sols (POS) de PARIS, approuvé le 28 Février 1977, avaient OMIS d'y inscrire le déclassement de près de 10 HECTARES "d'espace boisé classé à conserver ou à créer", afférents à une opération inscrite depuis 1976 au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, par conséquent connue de ces services bien antérieurement...

Est-il sérieux de créer un état de fait hors les lois... et de vouloir 10 ANS PLUS TARD le légaliser par une enquête publique ?

6) Document 6. évaluation socio-économique

Etabli par la Direction Départementale de l'Equipement du Val-de-Marne en collaboration avec un bureau de Conseil différent de celui utilisé par la D.D.E. pour les principaux documents analysés ci-avant, il se veut au long de ses 89 pages répondre à

"l'article 14 de la LOI d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 Décembre 1982 qui stipule que les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération".

L'importance des données qui y sont avancées nécessitera une concertation réelle. Ce document, après notamment le silence des 200 premières pages du dossier soumis à l'enquête publique sur l'existence même de l'Autoroute "LA FRANCILIENNE" et sur les futures saturations de A 4 et de A 86 confirme (pages 66, 70) l'inefficacité de la solution proposée et le rôle important de l'Autoroute de liaison des Villes Nouvelles.

D'autre part il affirme :
~~Toutefois, certains affirment que :~~

"Les études menées au début des années 1970 ont pris en compte la réalisation de la section de l'Autoroute A 86 entre la bifurcation de NOGENT et l'échangeur de SAINT-MAURICE. DANS CETTE SECTION, les DEUX ITINERAIRES A 4 et A 86 SONT PARALLELES."

.../...



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

Etablissant tout son développement sur ce postulat, la D.D.E. s'enferme définitivement dans un choix unique qui s'avère ~~un~~ inadéquat.

"Dans un premier temps de réalisation, l'existence d'un tronc commun A 4 - A 86 ne paraissant pas à priori incompatible avec la liaison sans feux A 1 - A 6, le doublement de A 4 n'a pas été prévu au contrat de plan 1984 - 1988."

Il faut donc constater la courte vue de la politique de la D.D.E. qui mettant en service une autoroute radiale en 1978, s'aperçoit *que* :

"Dans un deuxième temps, les études de trafic menées depuis 1984 ont montré qu'à l'horizon 1989... la demande de trafic ne pourra s'écouler sur la partie commune des deux Autoroutes si A 86 n'est pas réalisée indépendamment de part et d'autre de A 4"

**INDEPENDANMENT OUI,
MAIS DE PART ET D'AUTRE NE SERA ENCORE QU'UNE MAUVAISE
SOLUTION A COURT TERME !**

Comme à Saint-Germain-en-Laye lors de l'exposition "l'Autoroute A 14, les défis" la question dans le Val-de-Marne est la même que celle posée par Monsieur Michel PERICARD :

"est-il possible d'équiper et de moderniser la France tout en préservant l'avenir ?"

A l'OUEST dans cette commune, 1045 personnes ont répondu "OUI, en faisant passer A 14 en souterrain dans la forêt de Saint-Germain."

A l'EST plus de 6000 riverains du tronçon soumis à l'enquête publique répondent aujourd'hui "OUI, à condition de faire passer A 86 en souterrain"

Il faudra donc reprendre une véritable évaluation socio-économique tenant compte non pas d'"A PRIORI", mais

DE NOTRE AVENIR A TOUS .



Association pour la **S**auvegarde de l' **E**nvironnement de **P**olangis

**chapitre II : propositions
a.s.e.p.**



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

A) CE QU'UN PROJET SERIEUX DOIT ASSURER

- 1 - Une rocade autour de Paris
- 2 - Une liaison entre les Autoroutes du Nord (A 1) et du Sud (A 6)
- 3 - Une plus grande facilité des échanges intercommunaux
- 4 - Une harmonieuse restructuration de la banlieue

B) CE QU'UN PROJET SERIEUX DOIT EVITER:

- 1 - De nouvelles expropriations
- 2 - Une nouvelle détérioration de l'environnement
 - a) par des travaux trop importants "in situ"
 - b) par l'accroissement des espaces couverts
 - c) par la trop grande proximité des ouvrages par rapport au bâti limitrophe
 - d) par un impact visuel et une trop grande diminution d'ensoleillement

C) PROPOSITIONS ASEP POUR LE TRONÇON EXISTANT A 4 - A 86

- 1 - Utiliser le tronçon commun existant
- 2 - Décharger le trafic sur A 4
- 3 - Insérer le tronçon commun existant dans son environnement
 - a) protéger ses riverains des nuisances phoniques
 - b) protéger la Marne et la Rivière de Polangis de la pollution
 - c) protéger ses riverains des éclairages excessifs
 - d) aménager les terrains d'emprise

D) PROPOSITIONS ASEP POUR LE TRONÇON DE A 86 A CONSTRUIRE

- 1 - Une Autoroute A 86 pour l'an 2000
- 2 - L'ASEP propose
- 3 - Une garantie de délais
- 4 - Une garantie de résultats
- 5 - Une garantie de conception
- 6 - Une garantie de construction
- 7 - Une garantie de coût

.../...

21
23



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

A) CE QU'UN PROJET SERIEUX DE "A 86" DOIT ASSURER

1) UNE ROCADE TOUT AUTOUR DE PARIS POUR PERMETTRE L'ALLEGEMENT DU TRAFIC DU PERIPHERIQUE

Dans ce but :

- il est indispensable qu'A 86 soit entièrement "bouclée" autour de Paris, en respectant l'environnement à l'Ouest comme à l'Est.
- il est nécessaire que ses tronçons soient des plus efficaces et leurs interconnexions avec les voiries existantes les plus simples possibles pour la circulation.

2) UNE LIAISON ENTRE L'AUTOROUTE DU NORD (A 1) ET CELLE DU SUD (A 6)

Bien que cette fonction soit mieux assurée par une rocade complète qui permettrait le choix entre deux circuits EST ou OUEST ;

bien que les récentes déclarations de Monsieur MEHAIGNERIE, Ministre de l'Equipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports, confirment l'abandon à l'Ouest de Paris du bouclage de A 86 dans un souci de protection de l'environnement... ;

il est nécessaire de faciliter la liaison Nord Sud par des tronçons de A 86 les plus directs possibles, sur lesquels les fonctions complémentaires de "connexion" avec les Autoroutes pénétrantes (A 4 ici) et "d'irrigation" des banlieues, ne se jouxtent pas plusieurs fois en quelques kilomètres, comme dans le projet D.D.E. soumis à l'enquête publique : 3 ECHANGEURS EN 2.700 METRES

.../...

224



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

3) UNE PLUS GRANDE FACILITE DES ECHANGES INTERCOMMUNAUX

En séparant dans une zone de grande densité urbaine, deux moyens indépendants :

- en surface par l'utilisation des voies et échangeurs existants réservés à l'irrigation des zones voisines du tronçon considéré,
- en souterrain par l'utilisation de voies directes permettant des échanges entre les banlieues éloignées du tronçon considéré.

4) UNE HARMONIEUSE RESTRUCTURATION DE LA BANLIEUE

Même si à la suite de la concertation entre la D.D.E. et la Commission Extra-Municipale "Autoroute" quelques unes de leurs voies ont été transformées en "bretelles de service ou de dégagement" (sic),

les échangeurs prévus dans le projet soumis à l'enquête publique, déverseront aux heures de saturation des Autoroutes A 4 et A 86, leurs trop-pleins sur :

- LES VOIRIES DU BOIS DE VINCENNES ET DE NOGENT-SUR-MARNE,
- L'AVENUE DE PARIS (RN 186) A JOINVILLE-LE-PONT,
- LE PONT DE NOGENT-SUR-MARNE VERS CETTE COMMUNE ET CHAMPIGNY-SUR-MARNE.

Il faut donc, au contraire libérer ces voiries en surface pour permettre une amélioration de leurs trafics et leur transférer des espaces pour d'autres usagers :

- TRANSPORTS EN COMMUN,
- PIETONS par l'élargissement des trottoirs,
- ESPACES VERTS existants ou à créer.

.../...



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

B) CE QU'UN PROJET SERIEUX DE A 86 DOIT EVITER

1) DE NOUVELLES EXPROPRIATIONS

Bien que l'étude d'impact du dossier de la D.D.E. soumis à l'enquête publique affirme :

- que pour le Bois de Vincennes, l'emprise de l'A 86 est "DEJA RESERVEE SUR UNE BONNE PARTIE DE LA SECTION"
- qu'à POLANGIS, "SEULS DEUX OU TROIS BATIMENTS D'HABITATION ET QUELQUES TERRAINS SONT DANS LES EMPRISES DU PROJET"
- que dans la section TREMBLAY - PONT DE NOGENT "SEULE UNE EXTENSION DE L'EMPRISE (3,2 ha environ) SERA NECESSAIRE",

bien qu'il soit prévu 10 Millions de Francs pour les acquisitions foncières et frais annexes dans la notice du même dossier, ce qui semble largement contredire les affirmations ci-dessus,

le traumatisme produit à Joinville-Le-Pont par la destruction de plus de 200 pavillons pour le projet A 4 - A 86 en 1975 dans le quartier de Polangis,

les modifications du POS en 1980 * qui devait protéger définitivement, l'environnement de notre quartier,

EXIGENT QUE TOUT PROJET RENONCE A DE NOUVELLES EXPROPRIATIONS

* Voir RECUEIL ASEP de Juin 1980 "L'ASEP ET LES MODIFICATIONS DU POS"



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

2) UNE NOUVELLE DETERIORATION DE L'ENVIRONNEMENT

2-a) DES TRAVAUX IMPORTANTS "IN SITU"

"La réalisation de la construction de trois nouvelles voies de circulation de part et d'autre des chaussées de l'A 4 n'est pas, même si leurs emprises existent déjà à l'heure actuelle, sans entraîner des contraintes importantes sur l'environnement" confirme la D.D.E. dans la notice de son projet soumis à l'enquête publique.

PUISQUE D'AUTRES SOLUTIONS EXISTENT POUR A 86, il faut supprimer la mise en oeuvre d'ouvrages trop importants dans POLANGIS, dont la texture et l'infrastructure ne supporteront pas un nouveau chantier de cette importance.

2-b) L'ACCROISSEMENT DES ESPACES COUVERTS

Comme le souligne l'étude d'impact du projet de la D.D.E. soumis à l'enquête publique (p 95) la transformation de ces espaces couverts en "occupation sauvage ou dépôts divers" est un risque important.

Il faut souligner que ces inconvénients actuels auraient pu être, pour les surfaces existantes NON AGRANDIES, facilement supprimés si le propriétaire de ces terrains, l'ETAT, avait accepté les aménagements, notamment sportifs, que les différentes municipalités joinvillaises lui ont proposés.

PUISQUE D'AUTRES SOLUTIONS EXISTENT POUR A 86, il ne faut pas augmenter la surface des espaces couverts.

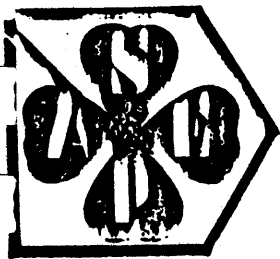
2-c) LA TROP GRANDE PROXIMITE DES OUVRAGES PAR RAPPORT AU BATI LIMITROPHE

POLANGIS, quartier défini réglementairement par le POS de Joinville-Le-Pont, comme une zone d'habitations basses avec jardins doit conserver cette vocation.

Il faut d'ailleurs noter que l'étude d'impact du projet D.D.E. soumis à l'enquête publique, envisage (p119) "une restructuration progressive de l'urbanisme du quartier de POLANGIS", (sic), ce que l'ASEP pensait être l'affaire des Joinvillais et d'eux seuls.

PUISQUE D'AUTRES SOLUTIONS EXISTENT POUR A 86, il ne faut pas réduire la distance entre le bâti limitrophe et les ouvrages autoroutiers.

.../...



2-d) UN IMPACT VISUEL AINSI QU'UNE DIMINUTION D'ENSOLEILLEMENT DUE A LA PROXIMITE DES HABITATIONS D'OUVRAGES DE PROTECTION NECESSAIREMENT DE GRANDE HAUTEUR

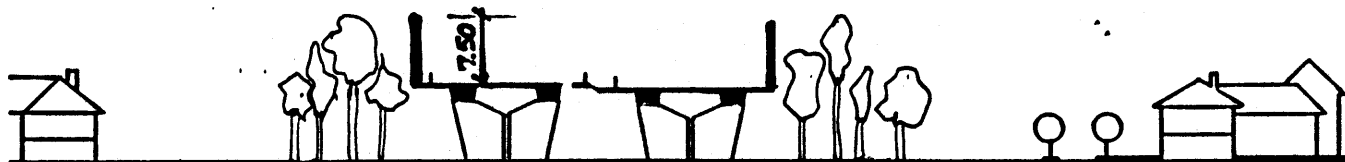
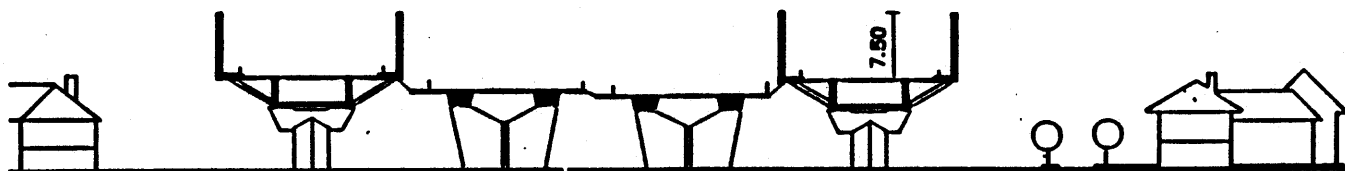
Pour éviter ces graves inconvénients, il faudra conserver une distance importante entre les écrans phoniques nécessaires de 7,50 ml de hauteur, (suivant l'étude D.D.E.) et les habitations existantes.

Il est d'ailleurs à noter que cette nouvelle étude doit être très différente de celle qui, quelques années en arrière, avait amené cette même D.D.E. à mettre en oeuvre des écrans de 2,40 ml, trois fois moins hauts !

L'importance des écrans phoniques devra, le plus possible, être dissimulée à l'impact visuel de leurs riverains. Pour cela, sur les terrains d'emprise existants, hors projection au sol de A 4, des plantations importantes d'arbres de hautes tiges devront être faites.

PUISQUE D'AUTRE SOLUTIONS EXISTENT POUR A 86 il ne faut pas augmenter l'impact visuel des nécessaires ouvrages de protection phonique ni diminuer l'ensoleillement.

proposition projet D.D.E.



proposition A.S.E.P.

NOTA Tous ces inconvénients majeurs sont indiqués et reconnus page 119 du projet D.D.E. soumis à l'enquête publique.

.../...



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

C) PROPOSITIONS ASEP POUR LE TRONÇON EXISTANT A 4 - A 86

Afin de répondre aux différents rôles à assurer par A 4 et par A 86,

afin d'éviter les graves inconvénients reconnus dans le projet de la D.D.E. soumis à l'enquête publique,

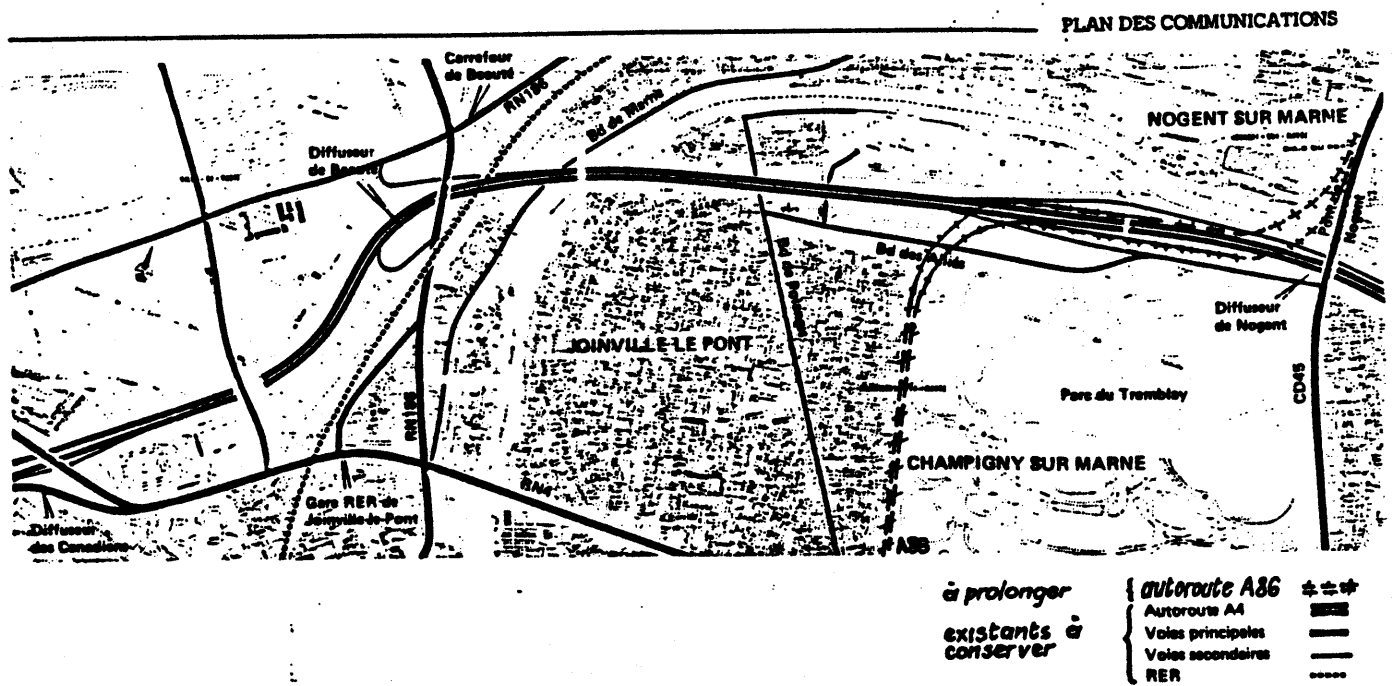
afin de résoudre les problèmes de saturation des trafics non résolus par le projet de la D.D.E. soumis à l'enquête publique, non indiqués mais confirmés par ses propres études,

IL FAUDRA :

1) UTILISER LE TRONÇON A 4 - A 86 TEL QU'EXISTANT

- dans son rôle d'intercommunication entre A 4 et A 86,
- dans son rôle d'échanges intercommunaux,

du Pont de Nogent-Sur-Marne à l'échangeur de Saint-Maurice, sur tout son parcours sans modifications de ses infrastructures, mais en créant définitivement des chaussées communes à 5 voies comme le prévoit le projet D.D.E. pour la période 1991 - 1992.





Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

2) DECHARGER LE TRAFIC SUR A 4

Sans tenir compte de A 86, le trafic existant sur l'Autoroute A 4 entraîne actuellement une saturation journalière importante sur ce tronçon.

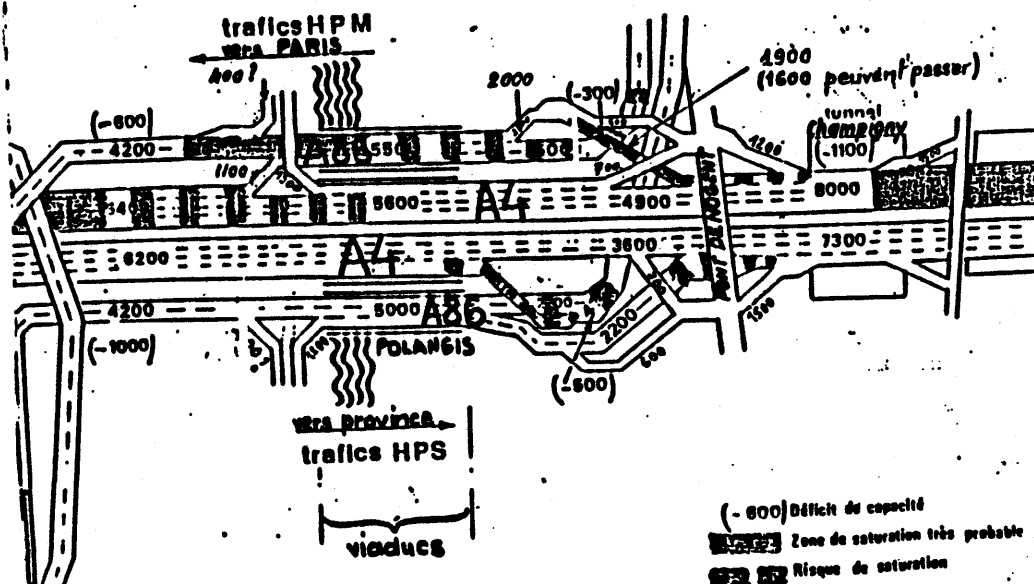
L'augmentation de la circulation propre à A 4 devra donc trouver des solutions, le projet D.D.E. soumis à l'enquête publique ne prévoyant RIEN pour résoudre ce problème.

Au contraire, les propres études de la D.D.E., reproduites ci-dessous et ne figurant pas au dossier soumis à l'enquête publique, * démontrent que la réalisation de ce projet entraînera :

- UNE saturation sur A 4 au niveau du tunnel de Champigny-sur-Marne,
- UNE saturation sur A 4 au niveau de l'échangeur de Saint-Maurice,
- UNE saturation sur les bretelles d'échanges A 4 - A 86,
- UNE saturation sur A 86 dans le sens Nord-Sud au niveau de l'échangeur du carrefour de Beauté
- UNE saturation sur A 86 dans le sens Sud-Nord au niveau de l'entrée sous fluviale vers Nogent-sur-Marne.

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

Traffic sous contraintes de capacité.



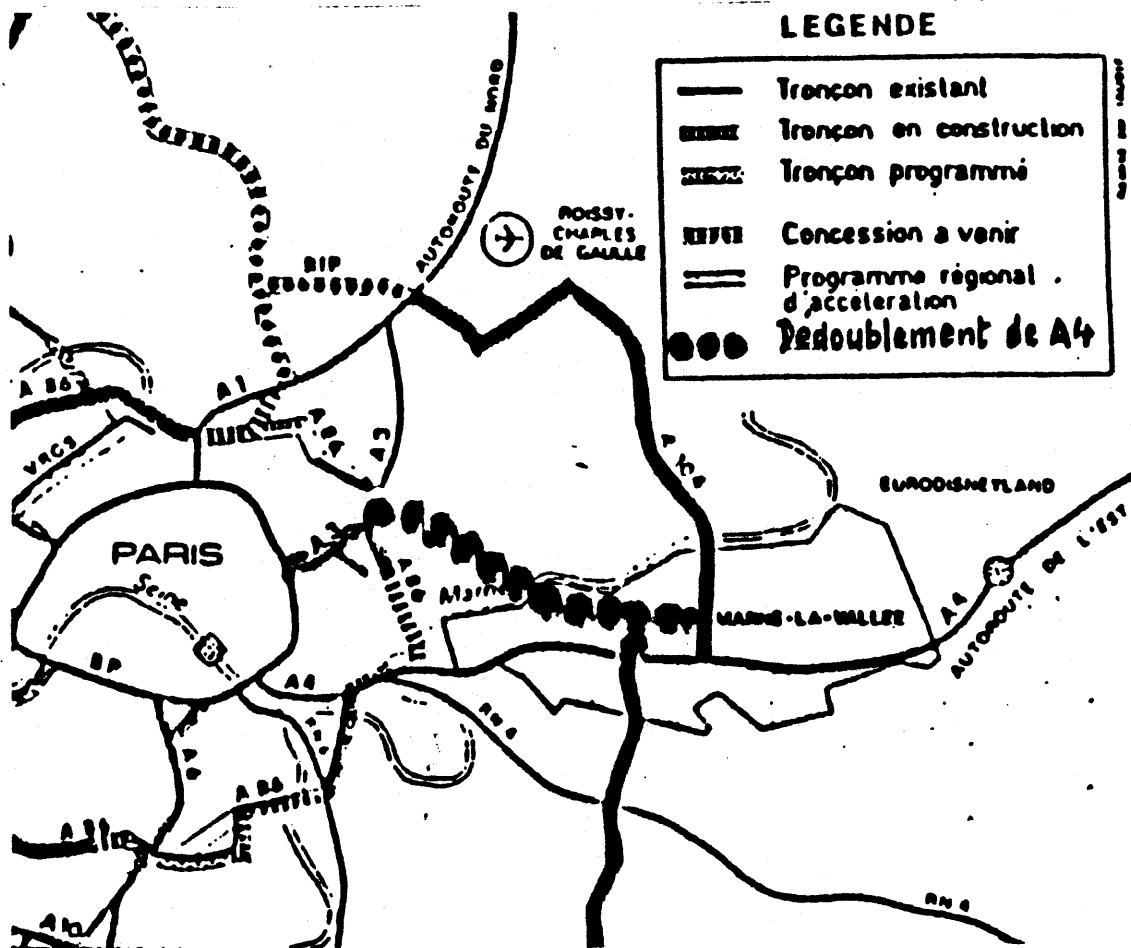
* voir RECUEIL ASEP OCTOBRE 1987



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

Il faudra donc, pour résoudre les propres problèmes de A 4 :

- éloigner physiquement une partie de son trafic de celui de A 86
- trouver d'autres solutions, par exemple son **DEDOUBLEMENT** depuis Marne-la-Vallée jusqu'à Paris, comme prévu dans d'autres études de la D.D.E. ne figurant pas non plus au dossier soumis à l'enquête publique,



PUISQU'IL EXISTE D'AUTRES SOLUTIONS POUR A 86, il ne faut pas doubler A 4 par A 86 et prendre le risque de saturer encore plus A 4.

.../...



3) INSERER LE TRONÇON COMMUN EXISTANT A 4 - A 86 DANS SON ENVIRONNEMENT

Le tronçon commun A 4 - A 86 existant du Pont de Nogent-Sur-Marne à l'échangeur de Saint-Maurice, il faudra :

3-a) PROTEGER SES RIVERAINS DES NUISANCES PHONIQUES

L'Autoroute A 4 conçue et mise en oeuvre par la D.D.E. ne possède que deux écrans réfléchissants de 2,40 ml de haut.

Cette "protection phonique", omise à l'origine par la D.D.E., ne fût réalisée qu'à la suite d'une ferme campagne menée par l'ASEP et par la Municipalité dirigée à l'époque par Monsieur GIBOUT.

Bien que les études produites par l'ASEP démontraient la nécessité d'écrans d'au moins 4 mètres de haut, la D.D.E. en raison de son futur projet de doublement de A 4 par A 86, les limita à 2,40 mètres. Ils s'avèreront rapidement inefficaces sinon préjudiciables à la protection des riverains.

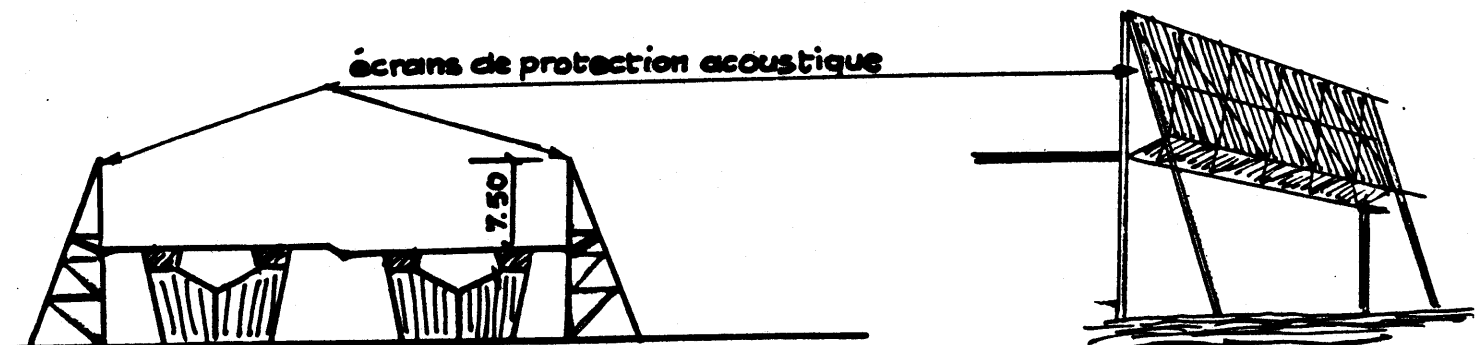
Comme indiqué dans la réglementation datant de 1976 du POS de JOINVILLE-LE-PONT et confirmé en 1982 par Monsieur FEVES, Directeur des Routes et des Programmes du Ministère des Transports

"en aucun cas le niveau de bruit auquel pourraient être exposés les riverains ne devra dépasser le seuil de 60 dBA à l'avant des façades",

Pour obtenir ce résultat, les études récentes de la D.D.E., indiquent que les ECRANS devront être ABSORBANTS et avoir 7,50 mètres DE HAUT.

Ceux-ci pourront, puisque A 86 passera ailleurs en souterrain (voir S E2)

- être ancrés au sol dans toute la partie en viaduc sur les terrains d'emprise existants
- être liés aux tabliers des ponts autoroutiers existants dans la traversée de la Marne ou ancrés en rivière





Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

3-b) PROTEGER LA MARNE ET LA RIVIERE DE POLANGIS DE LA POLLUTION

L'Autoroute A 4 conçue et réalisée par la D.D.E. ne possède actuellement pas de réseau collecteur des eaux pluviales et usées, même en cas de pollution grave sur ses chaussées.

Tous les rejets sont effectués directement au sol et par conséquence aboutissent aux rivières voisines.

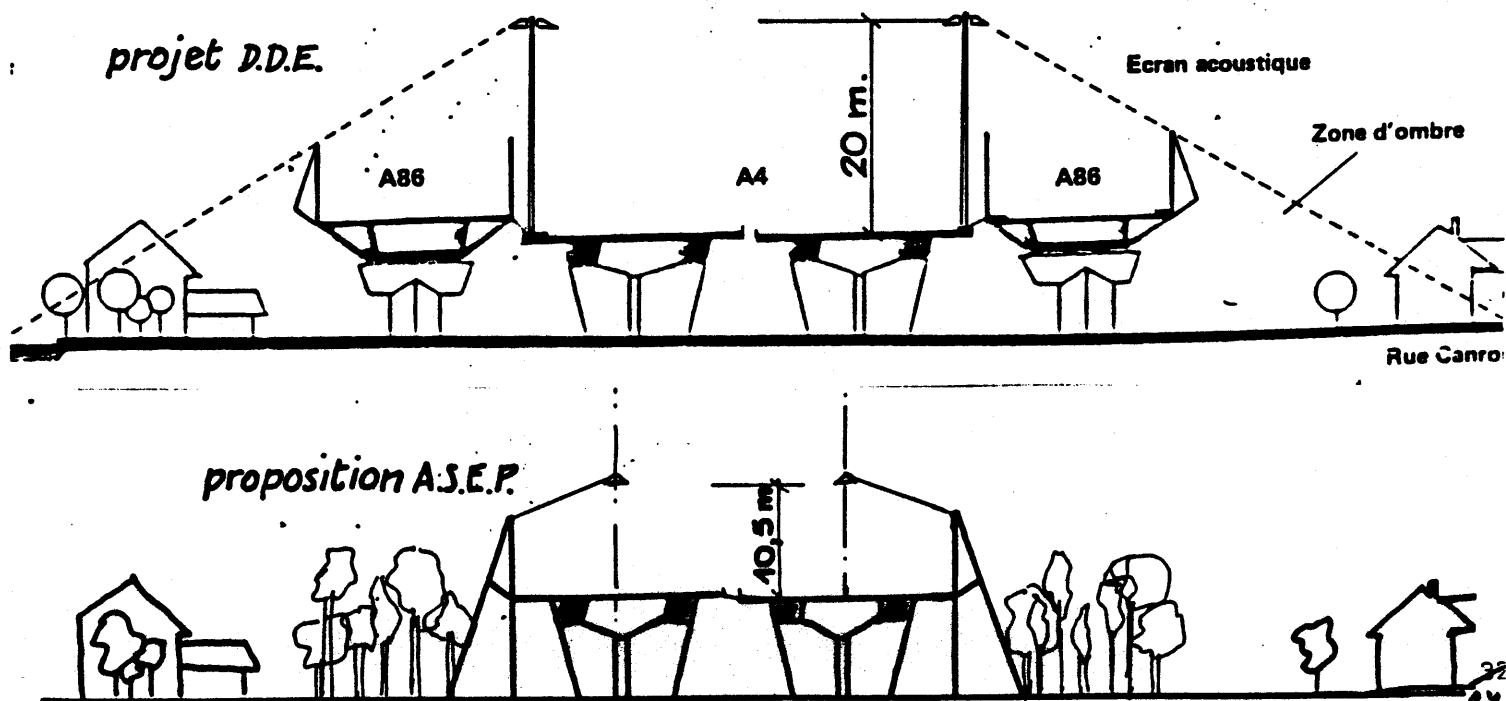
Il faudra donc prendre, comme le préconise l'étude d'impact pour le tronçon existant, une "série de dispositions en vue d'éviter une augmentation de la pollution mais avec l'objectif d'améliorer la situation existante (sic), dans le cadre d'épisodes occasionnels (crues, fortes pluies) ou exceptionnels (déversements accidentels)".

Ceci s'avère d'autant plus indispensable qu'il existe des captages d'eau pour Paris et Saint Maur à quelques centaines de mètres en aval.

3-c) PROTEGER LES RIVERAINS D'ECLAIRAGES EXCESSIFS

L'Autoroute A 4 conçue et mise en oeuvre par la D.D.E. a "bénéficié" d'éclairages tellement excessifs, qu'une ferme campagne menée par l'ASEP et par la Municipalité dirigée à l'époque par Monsieur GIBOUT, a amené la D.D.E. à diminuer de moitié leur puissance.

Aujourd'hui, il faut les réétudier et par exemple utiliser les montants d'ancrage des écrans phoniques pour fixer les appareils. Ainsi l'on pourra réduire leur hauteur au-dessus des voies, supprimer leurs nuisances sur le bâti limitrophe et éclairer plus efficacement l'Autoroute elle-même.





Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

3-d) AMENAGER LES TERRAINS D'EMPRISE DE L'AUTOROUTE A 4

Depuis la mise en service en 1976 de l'Autoroute A 4, le Ministère de l'Équipement a refusé, en raison de ses projets de doublement de A 4 par A 86, tout aménagement à titre définitif de ces terrains d'emprise.

Bien que de nombreuses propositions aient été faites :

- par les Municipalités successives de Joinville-Le-Pont,
- par des particuliers (école d'équitation etc...),
- par l'ASEP dès l'étude de son RECUEIL "L'ASEP ET LE POS DE JOINVILLE-LE-PONT" en Avril 1976

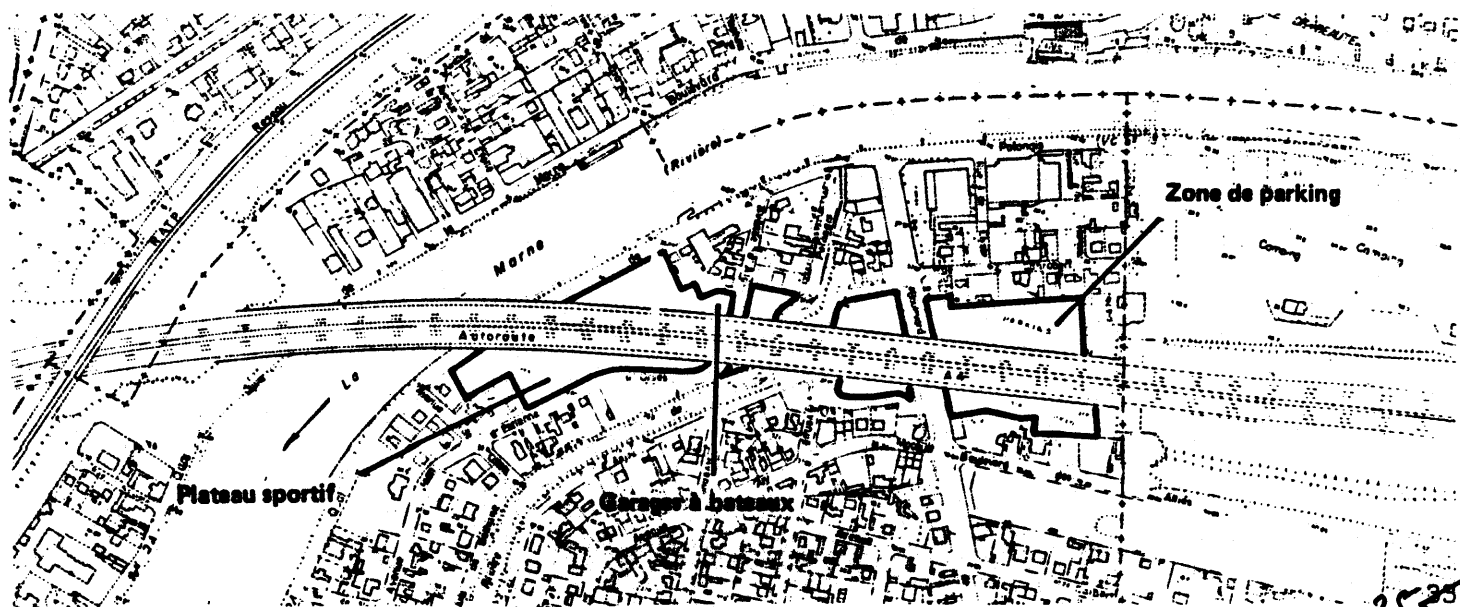
AUCUNE N'A OBTENU D'AUTORISATION DE L'ETAT.

Les constatations de la D.D.E., page 95 de son étude d'impact ne manquent donc pas d'humour :

"Les espaces sous viaducs prendront une importance considérable qu'il conviendra de traiter convenablement, afin d'éviter les inconvénients actuels : occupation sauvage, dépôts divers, problèmes liés à la sécurité des personnes".

Ces terrains étant propriété de l'ETAT, situés sur le territoire de JOINVILLE-LE-PONT, le POS devra y être respecté et les choix des JOINVILLAIS, prioritaires pour leur devenir.

LES PROJETS COMMUNAUX





Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

D) PROPOSITIONS ASEP POUR LE TRONÇON DE A 86 A CONSTRUIRE

1) UNE AUTOROUTE A 86 POUR L'AN 2000

Une autoroute A 86, créée pour l'objectif de l'AN 2000, devrait faire preuve dans ses choix technologiques et d'implantation urbanistique d'un peu plus d'audace que ceux retenus dans le projet de la D.D.E. soumis à l'enquête publique.

Aujourd'hui, alors que tous les échanges routiers importants traversant des sites montagneux se font en TUNNEL sur des kilomètres de long,

alors que démarrent les travaux du TUNNEL sous la MANCHE,

alors qu'un audacieux projet "LASER" *, d'un réseau SOUTERRAIN de 50 kms sous PARIS, est proposé par une des plus importantes entreprises françaises de Travaux Publics (GTN Entrepouse),

Et suite à l'idée émise notamment par Monsieur GIBOUT, Conseiller Municipal de Joinville-Le-Pont d'un tracé de l'A 86 par voie sous-fluviale, communication du 20 Novembre 1987 à Monsieur AUBRY, Maire de notre Commune,

au développement de cette proposition par la Commission Extra-Municipale "AUTOROUTE" de JOINVILLE-LE-PONT,

à nos propres études d'avant-projet,

2) L'ASEP PROPOSE

LE PASSAGE EN SOUTERRAIN DE A 86 :

soit du PARC DU TREMBLAY au croisement de l'A 86 et de la RN 19 à MAISONS-ALFORT

soit du PARC DU TREMBLAY au croisement de l'A 86 et la RN 6 à CRETEIL (carrefour POMPADOUR)

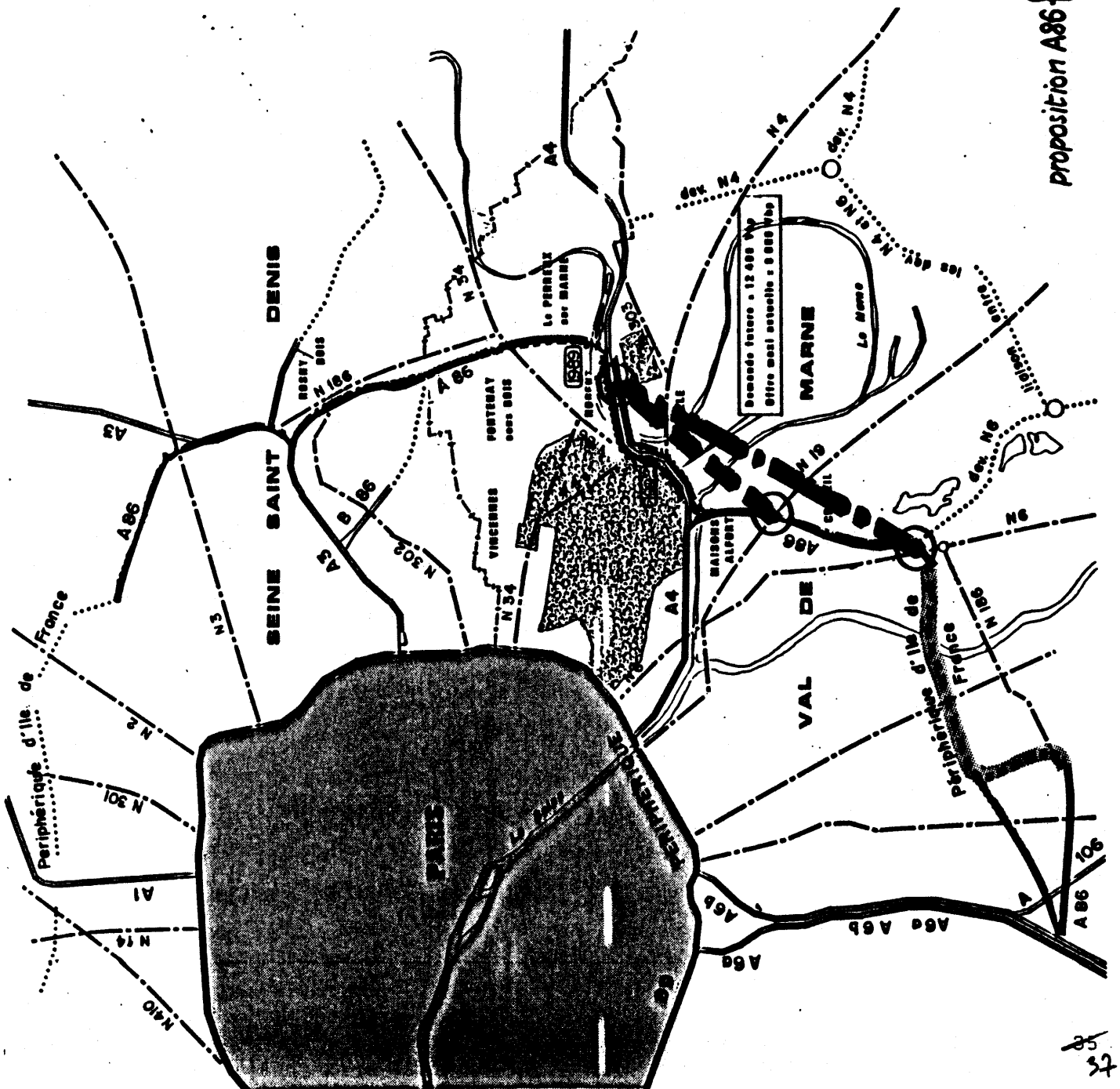
* "LASER" Liaison Automobile Souterraine Expresse Regionale



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

PLAN DE CIRCULATION REGIONAL

-  Autoroutes radiales
-  Bd Périphérique de Paris
-  Autoroute A86 section en service
-  Autoroute A86 section en travaux
-  Autoroute A86 section en projet
-  Autoroute A86
-  section St-Maurice - Nogent
-  Aménagement sur place de la RN186
-  proposition A86 {
-  asep variante 1
-  asep variante 2



proposition A86 { asep variante 1
asep variante 2



3) UNE GARANTIE DE DELAIS

Un tel projet peut-être rapidement mis en oeuvre.

En effet :

- les progrès récents en matière d'ouvrages souterrains permettent d'éliminer les effets d'aléas techniques propres à ce genre d'ouvrages et de conduire sa réalisation à un rythme soutenu.
- le passage des galeries en sous-sol profond, où les problèmes d'expropriation et d'environnement sont simplifiés, réduit substantiellement les délais habituels des procédures administratives.

En optant, dès maintenant pour une solution souterraine pour ce tronçon de A 86 comme à Nogent, ou à Champigny-Sur-Marne pour A 4, la Région Ile-de-France prendra la tête d'un mouvement vers l'urbanisme souterrain auquel toutes les grandes métropoles du monde devront tôt ou tard adhérer si elles veulent faire face aux besoins de déplacements qu'exige leur développement économique.

4) UNE GARANTIE DE RESULTATS

Comme le démontrent les projections faites par les propres services de la D.D.E., (voir à II C2) la saturation existera toujours sur A 4 et sur A 86 si le projet D.D.E. de doublement à l'intérieur du tronçon commun A 4 - A 86 est réalisé tel que soumis à l'enquête publique.

Cela tiendra bien sur :

- à l'intensité de la demande
- au voisinage et à l'interconnexion possible des fonctions de liaison Nord-Sud pour A 86, Est-Ouest pour A 4 et des fonctions de desserte (3 échangeurs en moins de 3 kilomètres)

L'amélioration de cet état de choses passe notamment par la création d'une voie de liaisons rapides pour A 86 reliée aux tronçons existants, qui permettra ainsi d'améliorer la fonction de desserte, soit en utilisant ce qui existe, soit grâce à cette nouvelle voie

.../...



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

Pour des raisons d'environnement, de coût et de la proximité d'une Autoroute A 4 déjà saturée, une telle réalisation ne doit pas être exécutée au niveau du sol ou en élévation

UNE REALISATION SOUTERRAINE EST DONC LA SEULE SOUHAITABLE

Il faut donc s'appuyer sur les progrès récents en matière de forages de galeries, de fondations profondes et de gestion de grands tunnels routiers pour étudier ce tronçon de A 86.

Cette solution, adaptée à la géologie et au relief de la zone intéressée, permet, sans apporter de nuisances :

- d'améliorer efficacement l'écoulement du trafic Nord-Sud de A 86
- d'assurer aux usagers des temps de parcours réduits et fiables
- d'éviter au trafic de A 4 la promiscuité de celui de A 86
- d'utiliser les raccordements existants de A 4 et de A 86 sans nouveaux ouvrages
- de séparer physiquement pour A 86 son rôle de desserte de ceux de rocade et de liaison Nord-Sud

Elle constituera ainsi un atout essentiel pour l'économie de la région et une facilité importante pour tous les automobilistes.

AMENAGEMENT SANS DOUBLEMENT DES VIADUCS DE JOINVILLE ET DES PONTS SUR LA MARNE



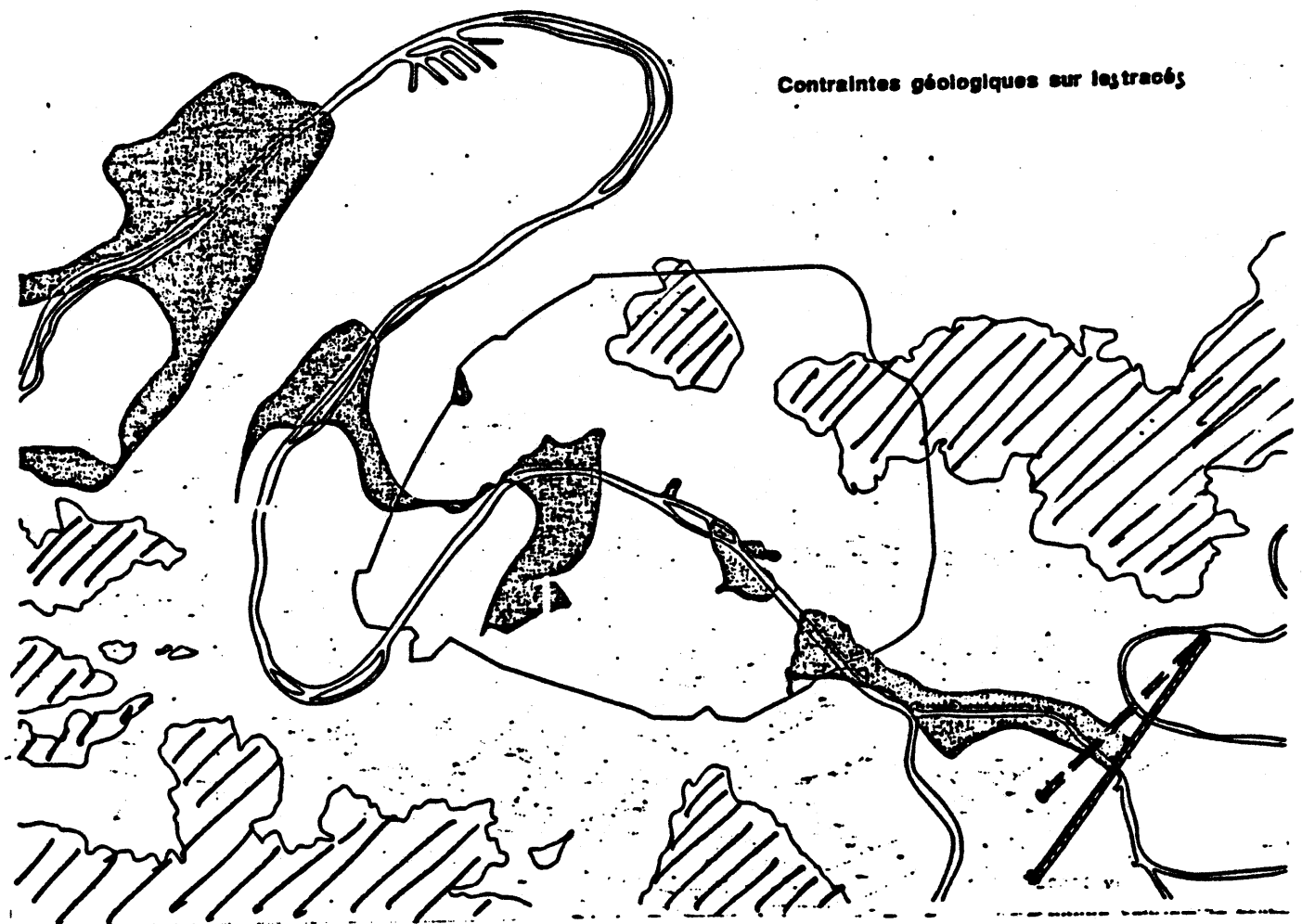
A86



5) UNE GARANTIE DE CONCEPTION

Après une étude plus approfondie, la conception de ce tronçon de A 86 pourrait être basée sur les principes suivants :

- 5-a) - Implantation dans les couches rocheuses, craie ou calcaire du Lutétien, à une profondeur inférieure à 30 mètres afin de profiter d'une géologie favorable et du même coup d'éviter les canalisations ou réseaux existants.

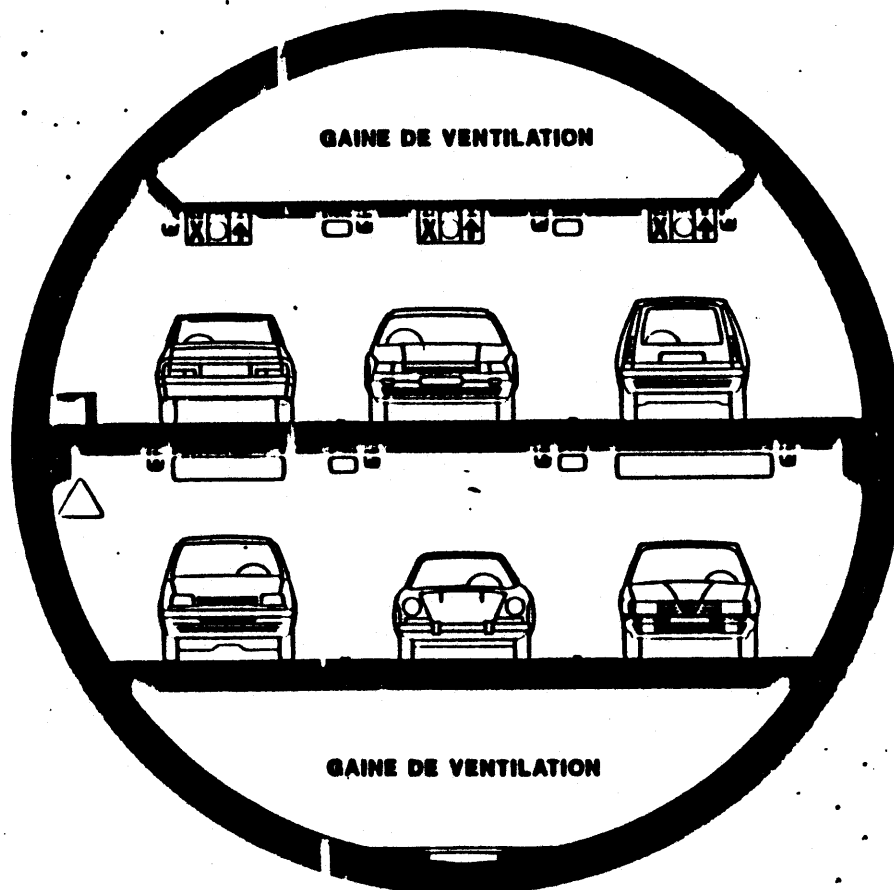




Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

5-c) L'utilisation pourrait suivant une étude de trafic plus poussée être :

soit réservée aux voitures de tourisme et véhicules de gabarit équivalent qui constituent la majorité du trafic et permettra la circulation sur 3 voies dans chaque sens.
D'autant plus que l'ouverture de l'Autoroute la FRANCILIENNE plus à l'Est, future liaison des villes nouvelles, diminuera la proportion du trafic poids lourds sur A 86.



soit à 2 voies dans chaque sens, faite par l'ensemble voitures de tourisme et poids lourds, solution cohérente avec les passages sous-fluviaux et les ponts existants de A 86 qui ne comportent tous que 2 voies.

.../...



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

5-d) Hormis la sécurité au niveau des accès, simplifiée du fait de l'existence d'une seule entrée et d'une seule sortie, celle au niveau de la circulation pourra être augmentée en cas d'adoption de deux étages de voies.

Les autres aspects de la sécurité notamment la ventilation et la lutte contre les incendies sont classiques et parfaitement maîtrisés ; les statistiques d'accident en sont la meilleure preuve :

- en France on ne connaît pas d'intoxication en tunnel par les gaz d'échappement, ni d'incendie grave
- dans le monde on a recensé à ce jour huit incendies graves en tunnel

En ce qui concerne le réseau, les usines de ventilation seraient souterraines et situées tous les kilomètres environ.

D'autre part contrairement aux grands tunnels alpins, les ou les tunnels nécessaires seront à une profondeur faible ; il est donc possible d'implanter des puits d'accès à partir de la surface, les services spécialisés recommandant en général un puits tous les 800 m débouchant sur la voie publique.

.../...

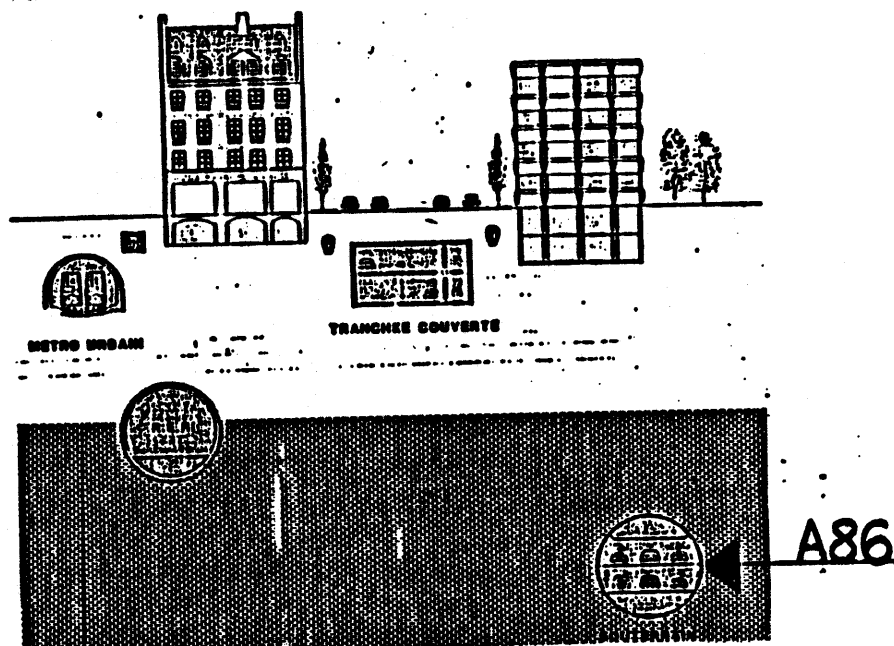


Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

6) UNE GARANTIE DE CONSTRUCTION

L'implantation en élévation ou au niveau du sol pour des raisons d'environnement et d'efficacité de ce tronçon A 86, n'étant pas acceptable, la seule solution est l'exécution en souterrain et au-dessous des réseaux existants, afin :

- de s'affranchir de ces réseaux, y compris de leur possible extension (R.E.R., etc...)
- d'obtenir un tracé moins contraignant, 4 kms environ de ligne droite jusqu'à la RN 19, 6,5 Kms jusqu'au carrefour Pompadour
- d'assurer aux populations une discrétion des travaux et la suppression de leurs nuisances.



Par contre le tunnel est sous la nappe ; si on utilise des méthodes d'exécution traditionnelles, il en résulte des coûts et des risques de dépassement de ces coûts élevés.

Dans de telles conditions les boucliers permettent d'abaisser et de mieux cerner les coûts ; ils exigent par contre des sections circulaires.



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

Le bouclier est en fait un tunnelier équipé d'un cylindre métallique fermé à une extrémité qui lui permet d'excaver un sol sous pression d'eau.

Le revêtement est constitué de coquilles en béton préfabriquées et qui sont posées par secteurs successifs en retractant à tour de rôle les verrins de poussée.

Ce type de machine est très utilisée depuis une dizaine d'années notamment au Japon, mais aussi en France : pour le T.G.V. à Villejuif, les métros de Lille et Lyon, le tunnel sous la Manche ainsi que dans le projet LASER du réseau de voirie souterrain sous Paris.

7) UNE GARANTIE DE COUT

Actuellement les projets les plus importants de création de voies souterraines sont d'un coût obligatoirement garanti par le constructeur.

En effet la société EURO-TUNNEL pour le tunnel sous la Manche et l'Entreprise GTM Entrepose pour le projet LASER sous Paris, effectuant elles-mêmes les montages financiers de ces travaux et ne faisant appel à aucune subvention ou fonds publics pour leurs exécutions doivent, pour assurer la rentabilité de ces ouvrages, cerner au plus juste leurs prix de revient.

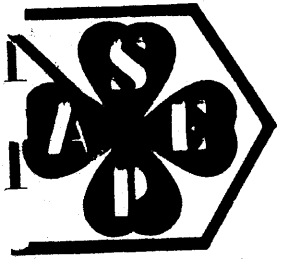
COMPAREE AUX PREVISIONS du projet de la D.D.E. soumis à l'enquête publique :

- 10 MILLIONS DE FRANCS (ACQUISITIONS FONCIERES ET FRAIS ANNEXES) *
- 680 MILLIONS DE FRANCS (ETUDES ET TRAVAUX) *
- en supposant que les 37 millions de francs de surcoût de la solution "Ecrans 7,50 m" soient inclus dans ce prix
- en abandonnant les solutions
 - de protections phoniques de 10,50 ml d'un surcoût de 152 millions de francs
 - de la couverture de A 86 d'un surcoût de 201 millions de francs
 - de la couverture de A 4 + A 86 d'un surcoût de 412 millions de francs

SANS TENIR COMPTE des dommages causés à tous les riverains et à l'environnement par le projet de doublement,

LA GARANTIE D'UN COUT DE CONSTRUCTION DEVRAIT PARTICULIEREMENT INTERESSER LES RESPONSABLES DE NOS FINANCES.

*Prévisions pouvant augmenter de 5 % pour les études, les acquisitions foncières, les frais annexes et DE 10 % POUR LES TRAVAUX, comme le précise la D.D.E. dans son évaluation socio-économique (p12), ~~INCLUS DANS LE DOSSIER~~ *incluse dans le dossier* soumis à l'enquête publique.



chapitre III : conclusions

A) ENQUETE PUBLIQUE

B) ABANDON DU PROJET D.D.E.

C) AUTOROUTE A 4

D) AUTOROUTE A 86

.../...



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

A) ENQUETE PUBLIQUE

En raison de :

- la trop grande brièveté de l'enquête publique,
- l'absence de la ville de Saint-Maurice dans les communes incluses dans l'enquête publique,

LA DUREE DE L'ENQUETE DOIT ETRE PROLONGEE

En raison des omissions du dossier D.D.E. soumis à l'enquête publique :

- mise en oeuvre de la FRANCILIENNE, super A 86 et liaison des villes nouvelles,
- suppression du bouclage de A 86 à l'Ouest de Paris annoncée par Monsieur le Ministre MEHAIGNERIE,
- résultats prévisionnels des saturations de trafics sur A 4 et A 86,

UNE REUNION ENTRE LA COMMISSION D'ENQUETE, LES SERVICES DE L'ETAT ET LA COMMISSION EXTRA-MUNICIPALE AUTOROUTE DOIT AVOIR LIEU TRES RAPIDEMENT

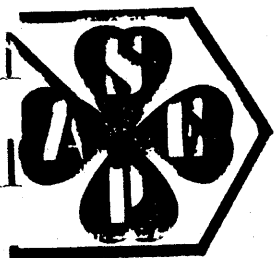
B) ABANDON COMPLET DU DOUBLEMENT DE A 4 PAR A 86

En raison :

- de son coût exorbitant par rapport aux médiocres résultats attendus par la D.D.E. sur les trafics des Autoroutes A 4 et A 86,
- du fait que ce projet ne répondra pas aux rôles assignés à A 86 de rocade et de liaison rapide entre l'Autoroute du Nord et celle du Sud,
- de la destruction définitive de l'environnement des bords de Marne, des abords du Bois de Vincennes et de Saint-Maurice, des coteaux de Nogent-sur-Marne, du haut de Joinville-Le-Pont et du quartier de Polangis,
- des expropriations nouvelles,

LE PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE DE DOUBLEMENT DE A 4 PAR A 86 DOIT ETRE ABANDONNE

.../...



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

C) AUTOROUTE A 4

En raison :

- du fait que les modifications des infrastructures existantes incluses dans le projet soumis à l'enquête publique n'apportent aucune amélioration aux trafics autoroutiers.
- de la conception suffisante des ouvrages existants pour l'interconnexion A 4 - A 86, et les échanges intercommunaux voisins,

**LE TRONÇON EXISTANT A 4 - A 86 DOIT ETRE UTILISE
SANS MODIFICATIONS NOTABLES**

En raison :

- de la saturation existante sur A 4, indépendamment de l'existence de A 86,
- de l'augmentation prévisionnelle du propre trafic de A 4,

**LE DEDOUBLEMENT DE A 4 DOIT ETRE RAPIDEMENT
REALISE PLUS EN AMONT**

En raison :

- des nuisances phoniques existantes qui ne feront qu'augmenter avec le trafic,
- des risques permanents de pollution,
- des nuisances des éclairages existants,
- de l'état l'abandon, du fait de l'ETAT, des terrains d'emprise,

**LA REALISATION DE PROTECTIONS PHONIQUES, TELS
QU'ECRANS ABSORBANTS DE 7,50 ml,**

**LA REALISATION DE COLLECTEURS D'EAUX PLUVIALES
ET USEES,**

**LA REALISATION D'ECLAIRAGES LIMITES AUX VOIES
AUTOROUTIERES,**

**L'AMENAGEMENT DES TERRAINS D'EMPRISE CONFORMEMENT
AUX VOEUX DES JOINVILLAIS,**

**LA MISE EN OEUVRE D'UNE ZONE PLANTEE MASQUANT LE
"MUR" AUTOROUTIER**

DOIVENT ETRE EFFECTUES



Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis

D) AUTOROUTE A 86

En raison :

- de son rôle de rocade tout autour de PARIS,
- de son rôle de liaison rapide entre les différentes autoroutes pénétrantes de l'Est Parisien,
- de son rôle de liaison rapide entre l'Autoroute du Nord A 1 et du Sud A 6,
- de son rôle d'échange entre les communes éloignées du Tronc Commun,

**L'AUTOROUTE A 86 DEVRA PASSER EN SOUTERRAIN DEPUIS
LE PARC DU TREMBLAY**

- SOIT JUSQU'AU CARREFOUR DE LA RN 19 ET DE A 86
A MAISONS-ALFORT
- SOIT JUSQU'AU CARREFOUR POMPADOUR DE LA RN 6 ET
DE A 86 A CRETEIL

En raison :

- de son rôle d'échange entre les communes voisines du tronc commun,
- de sa nécessaire interconnexion avec la pénétrante A 4,

**LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES SERONT CONSERVEES
POUR PERMETTRE LES ECHANGES VERS LE BOIS DE VINCHENNES,
SAINT-AURICE, JOINVILLE-LE-PONT, ET RELIER A 86 A
L'AUTOROUTE A 4**