

CONCERTATION



Aménagement
du tronc commun A4-A86

Compte-rendu de la concertation A4-A86



Jean-Pierre Tiffon
Commission nationale
du débat public

Paris, le 17 janvier 2007

cndp
Commission nationale
du débat public

www.concertation-a4a86.fr

*« Lorsque cette concertation a commencé, une approche assez pessimiste prévalait.
Les Joinvillais et les autres ont été échaudés par le passé ».*

*« J'ai entendu ce soir dans cette salle une attente importante et un désir de
poursuivre la réalisation du projet dans l'esprit de cette concertation ».*

*« Ce dossier a hypothéqué notre développement depuis une vingtaine d'années. Ne
ratons pas l'occasion de le refermer une bonne fois pour toutes ! »*

À Créteil, le 20 décembre 2006.

SOMMAIRE

I. EN PREAMBULE.....	3
II. LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	4
A. LA PREPARATION DE LA CONCERTATION.....	4
B. LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION	4
C. LA DYNAMIQUE DE LA CONCERTATION	7
D. LE BILAN ET LES SUITES DE LA CONCERTATION	8
III. LES THEMES DE LA CONCERTATION.....	11
A. EN INTRODUCTION	11
B. 5 QUESTIONS CLES	13
1) <i>Faut-il renoncer ou non au projet sous-fluvial ?.....</i>	<i>13</i>
2) <i>Quel dispositif de circulation doit-on choisir ? Le système actuellement expérimenté et variable à 4 ou 5 voies de circulation ? Ou, un dispositif à 5 voies permanentes avec une bande d'arrêt d'urgence ?.....</i>	<i>15</i>
3) <i>Quelles protections acoustiques doit-on mettre en place pour réduire les nuisances sonores jusqu'à quel niveau d'objectifs ? Comment concilier la création des protections acoustiques et l'insertion paysagère et écologique de l'ouvrage ?.....</i>	<i>24</i>
4) <i>Quel dispositif de traitement des eaux doit-on mettre en œuvre ? Comment limiter l'impact des stations pour les riverains ?.....</i>	<i>31</i>
5) <i>Quel financement ? Quels délais et quelle urgence ?.....</i>	<i>33</i>
C. L'ENVIRONNEMENT DU PROJET.....	38
1) <i>En préambule</i>	<i>38</i>
2) <i>Les travaux.....</i>	<i>38</i>
3) <i>Les circulations douces</i>	<i>39</i>
4) <i>Les aménagements des terrains et des voiries de Joinville.....</i>	<i>40</i>
5) <i>La pollution de l'air.....</i>	<i>41</i>
6) <i>Des points spécifiques à Maisons-Alfort, Saint-Maurice et Champigny.....</i>	<i>42</i>
7) <i>Les aménagements de l'A 86.....</i>	<i>43</i>
IV. QUELQUES ELEMENTS DE CONCLUSION.....	44

I. En préambule

Ce compte-rendu synthétique est destiné à éclairer les prises de décision sur le projet soumis à concertation. Il permettra également à toutes les parties prenantes de s'y référer tout au long de l'avancement du projet.

À l'issue de deux mois de travail collectif très intense, il a fallu sélectionner parmi la masse des informations échangées.

Il m'a semblé opportun de centrer ce compte-rendu sur les éléments structurants du projet : la largeur et les fonctionnalités de l'ouvrage, les objectifs et les moyens de réduction des nuisances acoustiques, l'emprise de l'ouvrage et son insertion paysagère, la réduction de la pollution de l'eau.

D'autres questions, également discutées pendant la concertation, sont évoquées de façon plus succincte : l'implantation d'une circulation douce, l'aménagement de voiries locales et des terrains jouxtant l'autoroute.

Ce compte-rendu présente les différents arguments défendus par les participants à la concertation. Il est illustré par des « propos » tenus en réunion ou extrait de contributions écrites. Ces citations sont présentées de manière anonyme pour ne pas influencer le lecteur. Car, les arguments sont à prendre en compte indépendamment de la nature de leurs auteurs.

En annexe de ce document, le lecteur trouvera l'intégralité des contributions collectives reçues pendant la concertation. De même, sont citées en annexe les interventions des élus qui résument leur position en conclusion de la concertation.

Le compte-rendu écrit reprend l'exposé oral fait le 20 décembre qui avait reçu quitus des personnes présentes. Cependant, si des lecteurs souhaitent réagir à ce document, pour apporter des corrections ou des précisions, ils peuvent le faire sur le site : www.concertation-a4a86.fr

II. Le déroulement de la concertation

A. La préparation de la concertation

Après sa nomination par la CNDP, Jean-Pierre Tiffon a eu plusieurs contacts et échanges : avec l'équipe projet de la direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF), avec des élus du territoire, avec des associations et avec des habitants à l'occasion d'une visite organisée par la Mairie de Joinville-le-Pont.

Ces premiers contacts et une analyse documentaire ont conduit à modifier et à compléter le programme de la concertation qui était initialement envisagé :

- Une exposition dans les 5 halls des Mairies,
- Une réunion par commune,
- Un site Internet.

Il a ainsi été décidé de porter la durée de la concertation à 7 semaines afin d'organiser en complément :

- Une visite de terrain pour les associations et les habitants,
- Deux ateliers thématiques,
- Une réunion commune en fin de concertation.

Il a également été décidé de mettre en ligne sur le site :

- Le dossier de concertation et les études techniques disponibles,
- Les enregistrements sonores et les transcriptions des réunions,
- Les contributions écrites individuelles et collectives,

Ces modalités de la concertation ont été rendues publiques lors d'une conférence de presse tenue à la Préfecture de Région.

B. La participation à la concertation

La concertation a été ouverte le 6 novembre 2006.

466 personnes ont participé aux 5 réunions locales.

Les interventions des participants ont été nombreuses et argumentées. Le public présent n'a pas seulement souhaité poser des questions, il a surtout exprimé des avis ou des suggestions sur les projets. La durée des réunions a été d'environ trois heures dont seulement 45 minutes étaient consacrées aux exposés introductifs.

La participation a été numériquement plus importante à Joinville-le-Pont dont la commune est traversée par l'ouvrage soumis à concertation.



50 personnes, issues de 4 communes, étaient activement présentes lors de la visite de terrain. D'une durée de trois heures trente, elle a permis d'observer trois « zones » sensibles du projet.

Les deux ateliers thématiques ont mobilisé une cinquantaine de participants. Ils ont permis des échanges approfondis avec des experts sollicités par la maîtrise d'ouvrage.

La réunion de conclusion de la concertation du 20 décembre a rassemblé une centaine de participants (habitants ou associations) et tous les élus (ou leurs représentants) du territoire concerné.



Le site de la concertation a été consulté par plus de 22 000 visiteurs qui ont téléchargé plusieurs milliers de documents. Ce résultat est très élevé comparativement à d'autres débats publics et au regard du bassin de population concerné.

Aménagement du tronc commun A4-A86 :
Quel projet pour améliorer l'environnement quotidien ?

CONCERTATION
 Aménagement du tronc commun A4-A86

6 novembre au 20 décembre 2006

Ministère de l'Équipement
 République Française
 Direction Régionale de l'Équipement
 de la Seine-Normandie

► Liens utiles ► Plan du site

La concertation
 ► Le cadre de la concertation
 ► Acteurs et financement

Le projet
 ► Présentation du projet
 ► Le dossier de concertation
 ► Les documents de travail

Participez au débat
 ► Les réunions publiques
 ► Les expositions publiques
 ► Les supports de communication
 ► Poster un message
 ► Vos contributions

Plus de 150 contributions écrites individuelles ont été collectées sur le site ou sur les cahiers d'expression des expositions. La grande majorité des contributions individuelles émanent des 5 communes de la concertation, mais quelques-unes ont été adressées par des habitants franciliens le plus souvent usagers de l'autoroute.

Plusieurs contributions collectives ont été adressées et sont publiées sur le site. Elles ont été prises en compte jusqu'au 10 janvier 2007.

L'information sur la concertation a été assurée par la diffusion d'un dépliant à plusieurs milliers d'exemplaires (27 000 boîtés aux riverains et plus de 10 000 mis à disposition dans les points publics) et d'une affiche avec le calendrier des réunions publiques (visible sur les panneaux municipaux, les points publics et les commerçants). Les informations sur la concertation et sur le projet ont été largement diffusées dans la presse, dans les journaux municipaux, sur leurs sites d'information, sur les sites des associations et sur des « blogs » personnels.



*Une large diffusion des supports a été réalisée
 (ci-dessus les dépliant dans la Mairie de Nogent-sur-Mame et l'affiche dans une crèche à Saint Maurice)*

La maîtrise d'ouvrage a été présente à toutes les réunions. Les représentants de la DRE ont répondu directement aux questions formulées et ont parfois mobilisé certains de leurs partenaires techniques pour apporter des informations plus précises et argumentées. Les informations disponibles ont été immédiatement communiquées sur le site de la concertation.

Cette forte participation révèle l'intérêt et la sensibilité des habitants, des élus et des associations à l'égard de ce projet.

C. La dynamique de la concertation

Des controverses et des conflits ont opposé, depuis 30 ans, les habitants, les associations et les élus des territoires aux différents pouvoirs en charge de l'A4 et de l'A86.

Cette situation explique le réel **scepticisme initial** des habitants, des associations et de nombreux élus envers la concertation.

« Lorsque cette concertation a commencé, une approche assez pessimiste avait cours. Les Joinvillais et les autres ont été échaudés par le passé. Nous craignons très fort que les objectifs s'avèrent incompatibles .»

La forte crainte était de participer à une concertation sans influence réelle sur le projet et sur les décisions. Cette crainte s'est dissipée lentement, sans jamais disparaître totalement. Seule la nature des décisions prises et leur réelle mise en œuvre pourront dissiper le passif accumulé depuis trente ans.

Le pilotage de la concertation par un « **tiers garant indépendant** », nommé par la Commission Nationale du Débat Public et la mise en œuvre de règles de fonctionnement clairement posées a permis de réduire cette défiance initiale. La crédibilité de la concertation s'est aussi renforcée grâce à l'implication de l'équipe de la DRE qui a manifesté une réelle capacité d'ouverture, d'écoute et de compréhension envers les participants.

« Il n'y a pas de projet ficelé, il n'y a pas de projet unique (...). Peut-être que petit à petit nous allons construire ensemble des solutions qui seront différentes. Nous sommes venus, Philippe Leblanc, les équipes de la DRE, dans cet état d'esprit. L'intérêt de tout cela, c'est de construire une solution qui soit, peut-être pas une solution parfaite, la question hélas n'est pas là, mais en tous les cas qui soit la plus partagée et c'est ça le but de la concertation ». (DRE-Réunion Publique)

Progressivement, de nombreux participants se sont **impliqués** dans la concertation. Ils ont pris sur leur temps pour participer à différentes réunions, pour étudier les dossiers d'information, pour formuler des avis et des propositions argumentées, pour transmettre leurs connaissances du territoire.

La visite de terrain a marqué une **inflexion** dans le déroulement de la concertation. Jusque-là, les réunions avaient permis, essentiellement, d'exprimer des réactions aux projets soumis par la DRE.

Lors de la visite de terrain, certains habitants et associations ont commencé à formuler des propositions alternatives et à présenter des suggestions pratiques. Par ailleurs, les contradictions entre certains objectifs de ce type de projet (exemple : comment concilier la protection acoustique et l'insertion paysagère ?) ont été concrètement mesurées par les participants.

La recherche d'un **nouveau compromis technique** entre les différentes fonctions du projet, capable de répondre aux attentes différentes des riverains, a été au cœur de la deuxième partie de la concertation. La discussion collective s'est ainsi développée, lors des ateliers thématiques, autour d'une variante du scénario B qui a fait l'objet d'une étude de simulation acoustique.

Dans cette seconde phase, la concertation a permis aux participants d'échanger entre eux et d'exprimer des **différences d'appréciation quant aux priorités** du projet. Certains intervenants ont craint que la mise à jour de points de vue différents n'affaiblisse leur position vis-à-vis du maître d'ouvrage. Ces discussions ont, en fait, permis aux acteurs locaux de trouver des terrains d'entente autour d'objectifs plus clairement définis.

Une position très **convergente** rassemble, à la fin de la concertation, de nombreux acteurs locaux : habitants, associations et élus des communes les plus touchées par le projet. Opposés au scénario A, ils préconisent de rechercher une solution à partir du scénario B ou de sa variante présentée en fin de concertation.

La maîtrise d'ouvrage dispose donc d'éléments précis pour concevoir un projet susceptible de répondre aux attentes différenciées des riverains du projet.

Ainsi, la concertation n'a pas seulement enregistré les réactions suscitées par les projets soumis par la DRE, elle a aussi permis de **concevoir une proposition alternative** grâce au concours de nombreux habitants, de certaines associations et de différents élus.

D. Le bilan et les suites de la concertation

Les outils d'information mis à disposition ont été appréciés :

« Bravo pour la communication. Le site est convivial et présente très bien les études poussées que vous avez réalisé ainsi que les évolutions dans les différentes discussions ».

« Tout d'abord, merci de mettre à la disposition des usagers et/ou riverains du tronçon commun A4-A86 de tels supports d'information et de communication ».

À l'issue de la concertation, les différents intervenants ont porté un **jugement positif** sur son déroulement et sur ses apports.

« Personnellement, il s'agit de la concertation préalable la plus réussie qu'il m'ait été donnée de vivre. »

« Nous retirons de cette concertation que nous avons eu l'impression que les choses avançaient et qu'elles évoluaient. Toutes les discussions que nous avons pu avoir ont été productives. Nous avons pu nous exprimer sans problème et les choses ont été assez constructives ».

« Nous souhaiterions que dans d'autres concertations locales, on utilise des méthodologies et des organisations comparables à celles que nous avons eues ici. »

« Cette concertation a été une réussite. Merci pour tout le travail qui a été effectué, et surtout merci pour être allés à l'essentiel ».

La concertation a donc permis de dépasser « temporairement » les lourds **contentieux** accumulés dans le passé. Mais, ils ne seront **réellement levés** qu'à deux conditions :

- Si le projet d'amélioration de l'environnement **voit réellement et rapidement le jour**,
- Si le projet choisi **tient véritablement compte de la concertation** et de ses apports.

Par ailleurs, l'implication des parties prenantes dans la concertation initiale a suscité de l'intérêt et fait **émerger des exigences pour la suite**. Ainsi, de nombreux participants souhaitent que le maître d'ouvrage continue à les **informer régulièrement** et à **solliciter leurs avis pour finaliser le projet et pour conduire le chantier**.

« Nous aimerions que cette situation continue, que cette transparence et cette collaboration continuent. Pourquoi ne pas établir dès ce soir un calendrier de réunions régulières entre les associations, les différentes parties prenantes qui ont participé à cette concertation, et la DRE pour être informés, consultés sur les décisions qui pourront être prises et aussi sur les résultats des études complémentaires que nous demandons ? » (Creteil)

« Nous comptons donc sur une continuité dans le processus de concertation, si possible sous la houlette de la CNDP, que je tiens encore une fois à remercier ainsi que les équipes de la DRE, avec la mise en place de réunions de suivi tous les trois mois et le maintien du site Internet jusqu'à la fin du processus de discussion, et sur une mobilisation maintenue des riverains, des associations et surtout des Élus pour obtenir enfin une amélioration de la qualité de vie des populations concernés ».

« De même qu'un certain nombre d'intervenants, je souhaitais souligner la qualité de la concertation constructive, et le fait que dans la mise en œuvre de ce projet il en soit de même, que l'ensemble des partenaires intéressés puissent être associés ».

« Il faudra préparer un projet qui sera soumis à enquête publique. C'est une affaire technique. Bien entendu, on peut imaginer que dans l'esprit de ce qui a été fait jusqu'à présent il n'y ait pas un vide en quelque sorte dans la concertation et la communication. Ensuite, il y aura le temps de l'édification et des travaux. Là encore, l'opérateur qui aura été retenu pour l'ouvrage devra, à mon sens, satisfaire à cette nécessité d'informer et de concerter les associations, les riverains, les collectivités locales qui sont toutes évidemment parties prenantes ».

À l'issue de la concertation, la **Direction Régionale de l'Équipement s'est engagée** sur les éléments suivants :

« De notre côté, nous avons entendu le message de ne pas nous quitter ainsi.

Je peux m'engager ce soir sur le maintien du site Internet. C'est un bon moyen de liaison entre nous individuellement, associations, Élus, collectivités. Il pourra vivre jusqu'à la fin des travaux.

Si la décision du Ministre est rapide, je suis prêt à refaire une réunion d'information sur cette décision.

On viendra vers vous en septembre pour mettre une dernière main au dossier d'enquête publique.

Cela n'empêchera pas via le site Internet que des discussions moins collectives que celles de ce soir, et des liens subsistent afin de nous permettre de continuer à travailler dans l'esprit de nos réunions ». (DRE à Créteil)

III. Les thèmes de la concertation

A. En introduction

À l'ouverture de la concertation, la direction régionale de l'Équipement a présenté deux scénarios d'aménagement de la section commune A4-A86.

Ces deux projets « complets » articulaient différents éléments de nature différente : les aménagements des voies de circulation autoroutière, les protections acoustiques, les stations de traitement des eaux, une voie de circulation douce, des aménagements de la voirie locale et des terrains adjacents à l'autoroute.

Au fil de l'avancement de la concertation, il est apparu indispensable de disjoindre l'analyse de ces différents éléments d'inégale importance.

Ce compte-rendu se structurera en **première partie** autour des **5 questions centrales** qui ont été débattues pendant la concertation :

- Faut-il renoncer ou non au projet de passage sous-fluvial de la Marne ?
- Quel dispositif de circulation doit-on privilégier pour aujourd'hui et pour demain ? Le dispositif actuellement expérimenté et variable à 4 ou 5 voies de circulation ? Ou, un dispositif à 5 voies permanentes avec une bande d'arrêt d'urgence ?
- Quelles protections acoustiques doit-on mettre en place pour réduire les nuisances sonores, jusqu'à quel niveau d'objectifs ? Comment concilier la création des protections acoustiques et l'insertion paysagère et écologique de l'ouvrage ?
- Quel système de traitement des eaux usées doit-on mettre en œuvre ? Comment limiter l'impact des stations pour les riverains ?
- Quel financement, quel calendrier et quelle urgence pour le projet ?

Ces questions concernent essentiellement la section d'autoroute en viaduc, située entre le pont de Nogent et le franchissement de la Marne.

Dans une seconde partie, le compte-rendu abordera les **autres questions abordées** dans la concertation qui concernent :

- Des ouvrages adjacents : la circulation douce, la voirie locale de Joinville,
- La section d'autoroute qui traverse le bois de Vincennes,

- Les viaducs de Maisons-Alfort et Saint Maurice dont les projets ont déjà été soumis à enquête publique.

Dans une troisième partie, nous présenterons les **points de convergence** exposés en fin de concertation par un nombre significatif d'acteurs des territoires et les positions de la DRE après cette concertation.

B.5 questions clés

1) Faut-il renoncer ou non au projet sous-fluvial ?

Cette question était implicitement posée dès l'ouverture de cette concertation, le dossier soulignant que le bilan de l'expérimentation des voies auxiliaires « *conforte l'idée qu'il n'est pas nécessaire d'augmenter de manière significative la capacité de ce tronçon et de dissocier les deux autoroutes A4 et A86 comme cela était prévu dans les projets antérieurs (page 6) ».*

Deux observations sont à retenir : la mise en œuvre du projet soumis à concertation équivaldrait à abandonner le projet déclaré d'utilité publique en 1998 ; malgré sa déclaration d'utilité publique (DUP), ce projet n'a jamais été inscrit au contrat de plan liant l'État et la Région.

« Cette déclaration d'utilité publique de 1998 a été prorogée en 2003 pour une durée de cinq années supplémentaires. La limite de validité de la déclaration d'utilité publique va jusqu'à la fin 2008. Si aucun travaux sur ce projet ne sont engagés d'ici fin 2008, cette DUP tombera car il n'est pas possible de la proroger pour une période supplémentaire. L'État n'envisage plus de réaliser cette opération de sous-fluvial ». (DRE à Nogent)

Cette position n'a pas suscité de nombreuses prises de positions. Elle a cependant suscité quelques réactions :

Certains regrettent l'abandon du projet ou y voient un traitement inégalitaire vis-à-vis de l'Ouest francilien :

« Je suis sincèrement désolé que le projet de mise en souterrain de la circulation autoroutière soit abandonné. C'est d'autant plus navrant que l'on remarque les efforts financiers et techniques gigantesques qui sont faits pour le passage en souterrain de l'A86 sur sa partie ouest qui se termine. Il y a donc deux poids deux mesures et une fois de plus l'Est Parisien est de nouveau sacrifié ». (Contribution Internet)

« Il conviendrait donc dans tous les cas de concevoir une liaison spécifique de l'A86, hors A4. Si un PPP se justifie c'est pour ce type d'opération (certes coûteuse mais alors pourquoi pas un péage urbain sur l'A86) ». (Contribution Internet)

« L'amélioration acoustique et écologique de notre environnement aurait été significative si le projet avait été souterrain » (Contribution exposition de Nogent)

« Entre les deux propositions de l'Etat, il y a donc deux choix qui nous sont proposés, le mauvais et le plus mauvais, en somme la peste ou le choléra ! Comment expliquez vous qu'à l'Ouest de Paris, le bouclage de l'A86 est en train de se réaliser en grande partie par la réalisation de tunnels de plusieurs kilomètres de long alors qu'il a été impossible de réaliser un ouvrage sous-fluvial de deux kilomètres de long environ sous le prétexte que les coûts auraient été pharaoniques. L'explication est simple, à

l'Ouest il y a de l'argent et des hommes influents, à l'Est pour les pauvres, inutile de trop dépenser ! »

D'autres se félicitent de l'abandon de ce projet :

« Les Verts du Val-de-Marne se réjouissent de l'abandon annoncé du doublement du tronçon commun de l'A4 et de l'A86 qu'ils ont toujours combattu ». (Communiqué Internet)

Certains font le lien entre l'abandon, le nouveau projet ou d'autres enjeux :

« Comme il n'y a pas de volonté de réaliser une option souterraine ou totalement couverte comme dans le département 78. Il faut réduire significativement les nuisances sonores ainsi que la pollution de l'air et des eaux ». (Contribution sur Internet)

« Nous souhaitons que la réaffectation des crédits prévus, même s'ils ne sont pas complètement inscrits, de l'ordre de 600 millions d'Euros réactualisés à 800 millions puissent permettre le développement de projets d'amélioration de transport en commun. Je pense en particulier à Orbival, projet fortement soutenu par la population campinoise ». (Réunion de Créteil)

2) Quel dispositif de circulation doit-on choisir ? Le système actuellement expérimenté et variable à 4 ou 5 voies de circulation, ou un dispositif à 5 voies permanentes avec une bande d'arrêt d'urgence ?

Ce premier débat a été au cœur de la concertation. Très vite les participants se sont prononcés pour ou contre les deux scénarios présentés par la DRE.

Le scénario A, qui prévoit de modifier les conditions actuelles de circulation et un élargissement de l'ouvrage, a suscité les échanges les plus nourris, et on le verra, les oppositions les plus vives.

Les arguments de la maîtrise d'ouvrage en faveur du scénario A (qui prévoit cinq voies de circulation permanentes et une bande d'arrêt d'urgence), ont été de deux ordres :

Il s'agit d'offrir **un peu de capacité en plus et ainsi d'améliorer la fluidité** sur l'ensemble du dispositif autoroutier. Le scénario A permettrait ainsi de garantir la disponibilité de cinq voies « en toutes circonstances », alors que dans la situation actuelle la 5^{ème} voie est parfois fermée (accident ou incident), alors que le trafic nécessiterait son ouverture.

« Si un véhicule tombe en panne sur le tronç commun, que l'on ait un obstacle sur la voie auxiliaire, l'opérateur qui surveille en permanence ce tronç commun depuis le poste de commandement de Champigny est amené à refermer la voie auxiliaire pour pouvoir protéger les véhicules en panne, et éviter que des usagers percutent des obstacles sur cette voie auxiliaire. On perd la capacité supplémentaire gagnée par cette voie auxiliaire. L'idée consiste à reconstituer une bande d'arrêt d'urgence permettant une exploitation plus classique d'un fonctionnement avec deux fois cinq voies permanentes ». (DRE à Nogent)

Le deuxième argument en faveur de ce scénario, concerne le rétablissement d'une véritable bande d'arrêt d'urgence et ainsi **le renforcement de la sécurité**.

« Avec le scénario A, on passerait à cinq voies en permanence. On enlèverait la glissière mobile et on recréerait une bande d'arrêt d'urgence à des fins de sécurité pour améliorer la sécurité du tronç commun. On aurait le même trafic de pointe qu'aujourd'hui. ». (DRE à Maisons-Alfort)

Pour résumer : le scénario A permettrait selon le maître d'ouvrage, plus de sécurité et de la fluidité sans accroître significativement le trafic.

Cette argumentation a suscité plusieurs débats et différentes contre argumentations. L'opposition au scénario A, **très forte**, se fonde sur plusieurs arguments relatifs à la gestion du trafic :

- Une cinquième voie permanente **créera de facto un appel d'air**. C'est une incitation à l'accroissement « sans fin » du trafic.

« Je suis opposée à tout élargissement de voirie, car tout espace supplémentaire est en fait un appel à plus de circulation automobile, synonyme d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique, de bruit et d'insécurité routière. Je suis contre le scénario A de création d'une 5ème voie dans les deux sens sur le tronc commun ». (Contribution Internet)

« Le projet d'élargissement (le scénario A) est inacceptable pour tous les riverains. Il est coûteux et sans doute inefficace à terme, car il attirera de nouveaux flux. L'urgent et important, c'est de traiter les problèmes environnementaux. Pour le reste, privilégions les transports en commun ». (Contribution Internet)

« Si l'on améliore sensiblement les gabarits, on attire du monde. Notre réflexion tient compte de cela ». (Réunion Champigny)

« Je pense que l'augmentation du nombre de voie ne règle rien car on parlera d'ajouter une sixième voie dans l'année qui suivra la mise en service de la 5e pour cause de saturation !! »

- D'autres arguments suggèrent **une gestion en amont et collective des besoins de déplacement** :

« Affirmer la nécessité de développer les transports collectifs et continuer à construire routes et autoroutes est un non-sens : plus on construit de routes, plus il y a de voitures et plus il faut ajouter de voies, etc... ».

« Ce qui est sûr, c'est que sur cet axe, les transports collectifs directs brillent par leur absence, ce qui engorge d'autant les routes. On doit avoir le courage, en refusant toute démagogie, de donner la priorité budgétaire aux transports collectifs en misant sur le moyen terme ».

« Il faudra ainsi revoir tout le système des transports en communs. Mais ceci sera le fruit de très longues années de patience et surtout de civisme de la part de chacun ».

« De plus ce prétendu gain de fluidité renforcera l'attractivité de l'automobile, au moment même où le réchauffement climatique est de plus en plus perçu comme une menace à traiter au plus vite, ce qui suppose en particulier de réorienter les transports vers les modes collectifs. Ces raisons me poussent à demander qu'aucun projet d'élargissement ne soit mis en œuvre ».

- D'autres intervenants anticipent **l'impact sur le trafic de péages à créer** :

« Du fait d'un possible péage à l'entrée de Paris, n'est-il pas prématuré de discuter de l'augmentation des voies de circulation sur l'A4 et l'A86 ? »

« À Paris, on limite la circulation, pourquoi vouloir l'augmenter aux abords de la

capitale. Le seul projet valable et peu coûteux serait de réduire la fréquence des voitures sur A4 et A86 en instaurant un péage onéreux (comme à Londres) pour décourager les automobilistes à prendre leur véhicule personnel pour aller travailler. De construire de grands parkings vers Marne-la-Vallée et de constituer un réseau important de transport en commun pour relier la capitale ».

Certains évoquent une **limitation des trafics de poids lourds** :

« Pourquoi ne pas songer à diminuer le flux de véhicules et à détourner certains poids lourds qui transitent par l'Île de France ? » (Exposition Maisons-Alfort)

La DRE a indiqué que les travaux de contournement de Roissy devrait favoriser un report sur l'A 104.

- Mais les arguments opposés au scénario A se fondent très souvent sur les **résultats de l'expérimentation** lancée par la DRE, il y a un an.

« À l'évidence, le projet d'ouverture des BAU aux heures de pointes est un véritable succès. Mais, les difficultés de circulation se reportent à la porte de Bercy mais aussi à Bondy et Noisy le sec (A86-A3) ». (Réunion de Joinville)

« Aujourd'hui, les voies de BAU dynamiques ont montré leurs résultats positifs, en tous cas pour le moment. Restons en là et concentrons- nous sur l'amélioration de transports en commun qui soient attractifs pour le grand nombre; concentrons- nous pour réguler la circulation avec d'autres voies de contournement ». (Contribution Internet)

« Par rapport à la mise en service de la voie auxiliaire, mon temps de parcours a été réduit d'environ 25 % (30 mn contre 40 auparavant) ».

« Il me semble que la mise en service de la voie auxiliaire aux heures de pointe est suffisante, puisque l'équation $3 + 2 = 5$ est vérifiée, mais que pérenniser une cinquième voie en permanence ne se justifie pas puisque $3 + 2 = 4$ est acceptable en dehors des heures de pointe. Le seul inconvénient réside dans la neutralisation de la voie auxiliaire aux heures de pointe en cas d'immobilisation d'un véhicule, mais les enjeux de fluidité par la création d'une cinquième voie permanente sont-ils à la hauteur des enjeux financiers ? Donc, je suis personnellement favorable au maintien de l'exploitation actuelle du tronç commun dans le sens Province-Paris ».

« Une fois n'est pas coutume, l'État a admis avec beaucoup de bon sens, que l'élargissement, que ce soit par viaduc ou par tunnel ne ferait que déplacer le « bouchon de 700 mètres » notamment vers l'accès à l'autoroute A3 hébergeant elle aussi l'A86 sur 500 mètres. Mais c'était sans compter sur "l'opiniâtreté" des services dudit État et de son corps prestigieux d'ingénieurs qui avec le scénario A "reviennent par la fenêtre" en proposant la création d'une nouvelle voie d'urgence. Soyez certains que, dans 10 ans, ils reviendront à la charge pour nous demander de recréer une nouvelle voie d'urgence (l'autre aura été transformée en voie normale avec barrières, etc...) ».

Ces points de vue, **très largement exprimés**, ne font cependant pas l'unanimité. Plusieurs intervenants soutiennent l'idée d'une 5^{ème} voie permanente :

« Je suis très favorable à l'hypothèse A, car plus fluide ». (Contribution Internet)

« La création d'une 5ème voie me paraît indispensable. Cela permettra de soutenir le développement de l'Est parisien et en particulier de Marne-la-Vallée » (Contribution Internet).

« Tout projet visant à fluidifier le trafic sur les autoroutes est le bienvenu, car il dissuade les automobilistes d'emprunter la voirie urbaine parallèle ». (Contribution Internet).

« On viendra fatalement, dans 30 ans peut-être, à cette 5^{ème} voie de circulation permanente sur chaque sens et une nécessité de démonter à ce moment là, tous les panneaux anti-bruit qui auront été réalisés ».

Les développements des transports collectifs ne paraissent pas suffisants à certains intervenants :

« Les opérations envisagées ne répondent pas aux enjeux de ce siècle. La capacité de cette section autoroutière est insuffisante et le sera encore plus dans le futur proche en raison du développement de l'habitat du secteur de Marne la Vallée. Le dossier d'enquête publique est de ce point de vue (estimations de trafic VP) peu crédible. Des infrastructures plus sérieuses sont à envisager. Ce ne sont pas les transports collectifs, notamment le métrophérique ou le TVM prolongé, qui diminueront la congestion de cette section d'autoroute. La solution à 5 voies plus une BAU est à privilégier à court terme mais il faut imaginer autre chose pour nos enfants ».

Sur la sécurité et l'ajout d'une bande d'arrêt d'urgence permanente, plusieurs intervenants contestent sa nécessité.

« Le périphérique fait 35 kms : où est la bande d'arrêt d'urgence ? Il n'y en a pas, et cela fonctionne. Je peux vous montrer combien d'ouvrages, dans la Creuse par exemple, qui n'ont pas de bande d'arrêt d'urgence. Il n'y a aucune obligation dans la bande d'arrêt d'urgence, évidemment c'est plus facile en cas d'accident ». (Réunion de Champigny)

« Concernant la sécurité, il existe en région parisienne, en île-de-France et en province des voies rapides où il n'existe pas de bande d'arrêt d'urgence, et qui ne présentent pas de problème majeur. Il faut souligner ce soir que la bande d'arrêt d'urgence n'est supprimée que lorsque le trafic est congestionné, c'est-à-dire lorsque la vitesse des véhicules est très réduite. À ces moments-là, le risque d'accident grave est vraiment très limité voire quasi nul ». (Réunion de Créteil)

Par ailleurs, de nombreux intervenants estiment que, selon les informations fournies par la DRE, le fonctionnement actuel est sûr.

« Avec le système actuel, la bande d'arrêt d'urgence est immédiatement reconstituée en cas de nécessité. De plus les véhicules et les personnes sont mieux protégés par la barrière mobile que dans une bande d'arrêt d'urgence classique. Le seul problème concerne alors la fluidité. Ce n'est donc pas un impératif de sécurité, mais de trafic ». (Contribution écrite)

« La 5ème voie est bloquée lorsqu'il y a un accident. Qu'est-ce que cela représente comme gêne en pourcentage de temps où les voies seraient ouvertes et les voies bloquées ? » (Réunion de Champigny)

Les informations fournies par la DRE, pour le quatrième trimestre 2005, sont les suivantes :

*« Sens Paris-Provence : 62 fermetures anticipées (25,62 %), dont 35 pour congestion dans le tunnel de Nogent ; 13 pour autre événement en aval et **14 pour évènement sur le tronc commun (panne, accident)**. Sens Province-Paris : 44 fermetures anticipées (22,34 %) dont 7 pour congestion dans le tunnel de Thiais, 20 pour autre événement en aval et **17 pour évènement sur le tronc commun (panne, accident...)** » (DRE sur le site)*

Enfin, un habitant a présenté un projet alternatif : la création de refuges en amont et en aval du viaduc.

« L'expérience montre que les accrochages sont rarissimes et les pannes relativement rares sur le tronçon. Pour répondre aux impératifs de sécurité, pourquoi ne pas prévoir, hors extrémités de l'ouvrage de franchissement de la Marne, des élargissements locaux de chaussée permettant les arrêts d'urgence ? Ces refuges seraient faciles à localiser : côté Vincennes, là où le tablier rejoint le terrain naturel, et côté Polangis, des mouvements de terre en talus végétalisés pourraient atteindre ces niveaux sur la seule longueur des refuges » (Contribution écrite)

Par ailleurs, les évaluations du système actuel, évoquées en réunion par la DRE, n'ont pas démontré, aux yeux des participants aux réunions, un accroissement des risques.

La DRE a cependant rappelé, à Créteil notamment :

« Y a-t-il des autoroutes en Île-de-France ou en France qui ne disposent pas de BAU ? La réponse est oui. Mais, vous n'arriverez pas à me convaincre qu'il faut toutes les supprimer. A chaque fois, on restera avec l'idée qu'il faut les recréer. Ce n'est pas parce qu'on a fait ce compromis ailleurs de se passer d'une BAU que par définition on le fera partout. Cela fait partie de la sécurité et du confort des usagers. Vous avez dû fréquenter des autoroutes hors de France, et vous devez avoir constaté que ce principe présente de nombreux avantages ». (DRE)

Voilà les arguments entendus à propos du scénario A et de son intérêt au regard de la fluidité du trafic et de la sécurité.

Mais, pour de très nombreux participants à la concertation, la question à traiter concerne le bilan des « coûts et avantages » de chaque projet.

Pour de très nombreux intervenants, **les coûts environnementaux et aussi financiers** du scénario A sont trop élevés pour justifier son choix.

« *L'élargissement qui est prévu par le scénario A est inacceptable, car il empêche un traitement complet des nuisances environnementales et il est bien plus coûteux* ». (Contribution Exposition Joinville)

« *Quand nous sommes arrivés à Joinville, il y avait de l'herbe, des chèvres, des ânes. Un an après, on a eu les travaux, on a vécu avec des bottes dans la boue et dans le béton. Depuis trente ans, on attend la réhabilitation du quartier. Maintenant on nous propose d'élargir encore cette autoroute. Moi je pense qu'il vaudrait mieux arrêter les dégâts* ». (Réunion publique)

« *Non à l'élargissement du dispositif actuel et par conséquent des nuisances qu'il génère déjà suffisamment* ». (Internet)

« *Évidemment nous sommes contre le scénario A qui conduit à un élargissement de 4 mètres de chaque côté, soit 8 mètres en tout, avec les nuisances de travaux et les nuisances durables que cela suppose* ». (Internet)

« *L'ajout d'une 5^{ème} voie permanente accroîtra le trafic et donc les nuisances sonores et la pollution de l'air* » (Contribution exposition)

« *Les piles ont déjà suffisamment perturbé l'écoulement à la fois dans le canal et dans la Marne pour ne pas en rajouter* ». (Réunion Créteil)

« *Globalement, ce scénario n'amène pas de bénéfice pour l'utilisateur, mais par contre beaucoup de nuisances pour les riverains, car il élargit le viaduc et il représente de lourds travaux* ». (Réunion Créteil)

« *Si l'on rajoute en dessous les écrans tout le long des caissons de 4 m en béton, j'ai peur que ce soit vraiment affreux* ». (Créteil)

« *La variante A, prévoyant l'ajout d'une voie dans chaque sens, est inadmissible* ». (Contribution Internet)

« *Les dépenses supplémentaires pour le scénario A sont-elles indispensables ? Pour moi, non. D'après les informations que nous pouvons avoir, cela ne vaut pas la peine de dépenser beaucoup pour un gain assez faible, et surtout pour un impact environnemental très défavorable. Je comprends bien qu'il faille prendre en compte la notion d'intérêt général. Le gain est faible et l'impact est fort ; donc, je réaffirme mon opposition totale à ce scénario A* ». (Réunion Champigny)

Au cours de la concertation, les intervenants opposés pour ces différentes raisons au scénario A ont exprimé un **soutien conditionnel au scénario B ou à un scénario B amendé** (voir plus loin, la question des murs anti-bruits).

Les éléments fournis par la DRE sur l'expérimentation d'une barrière mobile leur ont semblé probants :

« Le scénario B consisterait à maintenir le fonctionnement actuel avec le système d'exploitation dynamique, la voie supplémentaire qui s'ouvre aux heures de pointe en fonction de la demande de trafic sur les bandes d'arrêt d'urgence » (DRE en réunion).

« Le constat tiré de cette expérimentation de la 5^e voie depuis plus d'un an maintenant est globalement positif. Nous avons observé sur ce secteur une amélioration globale de la congestion, même si elle doit être nuancée. (...) »

Effectivement, le bénéfice de la 5^eme voie, notamment à l'heure de pointe du matin est important sur les sections situées en amont du tronç commun. Par contre, le fait d'avoir libéré de la capacité sur le tronç commun entraîne des durcissements de la congestion sur les sections situées en aval du tronç commun.

Le gain que l'on a sur les tronçons en amont se trouve en partie perdu par des augmentations des temps de parcours sur les sections en aval. C'est le cas de l'A4 en direction de la Porte de Bercy ou de l'A86 en direction de Créteil et du Carrefour Pompadour.

Globalement, cela reste toutefois positif. Le bilan général des heures perdues et des heures gagnées aux heures de pointe du matin et du soir représente 2 millions d'heures gagnées sur une année. Nous avons une appréciation très positive de cette expérimentation » (DRE à Nogent).

Ces informations amènent de nombreux intervenants à souhaiter un maintien du dispositif actuel :

« À l'évidence, le projet d'ouverture des BAU aux heures de pointes est un véritable succès. Mais, les difficultés de circulation se reportent à la porte de Bercy mais aussi à Bondy et Noisy le sec (A86-A3) ».

« Par rapport à la mise en service de la voie auxiliaire, mon temps de parcours a été réduit d'environ 25 % (30 mn contre 40 auparavant) ». (Internet)

« Je suis bien contente d'apprendre ce soir qu'on a économisé des milliards d'euros qui étaient destinés notamment à doubler cette fameuse autoroute soit en viaduc et après en souterrain. On apprend simplement que, grâce à une petite expérience d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, on a vérifié le bien-fondé de ce que tous les Joinvillais avaient dit, il y a 22 ans lorsque les débats ont commencé, à savoir que cela ne servirait qu'à reculer le bouchon de deux kilomètres et que cela ne le résoudrait pas. Donc je suis bien contente d'apprendre ce soir qu'on a économisé des milliards mais si on nous avait écouté, il y a 22 ans, on aurait économisé beaucoup de temps en plus ». (Réunion publique)

« Nous avons entendu à plusieurs reprises que le bilan du dispositif actuel d'une bande d'arrêt d'urgence alternée était globalement positif. Par contre, les temps de parcours en aval du dispositif étaient significativement augmentés. Nous pensons que si une 5^{ème} voie était mise en place de façon permanente, ce processus s'accroîtrait. Donc, l'utilisateur n'aurait plus aucun bénéfice en temps de parcours ». (Réunion de Créteil)

« Le tronçon commun A4-A86 est une véritable balafre dans le bois de Vincennes : son élargissement serait lourd en termes écologiques. Or quel bénéfice en tirerait-on ? Le gain de fluidité sera peut-être notable sur les parties élargies, mais ne fera que reporter les bouchons à l'arrivée sur Paris, où de nouveaux élargissements sont impossibles ». (Réunion)

« Nous nous prononçons pour un scénario B "amendé", sans élargissement, sans nouveaux piliers dans la Marne, sans passerelle accolée à l'ouvrage existant. Des aménagements sont certes nécessaires afin d'apporter un maximum de protection notamment sonore et visuelle, d'éliminer les sources de pollution et d'assurer une meilleure intégration de l'ouvrage dans l'environnement (aménagement des terrains limitrophes, installations, verdure...). » (Contribution Internet)

Un point de vue **hostile au dispositif actuel** a été exprimé :

« La mise en service depuis un an d'une cinquième voie de circulation sur la bande d'arrêt d'urgence n'a pas amélioré globalement les conditions de circulation et n'a fait que reporter en aval les bouchons, sans réduire globalement les temps de trajet de tous les usagers. Elle encourage l'accroissement de la circulation automobile et participe à l'étalement urbain de l'Île-de-France. Elle doit être abandonnée ». (Contribution écrite et intervention Créteil).

Cette même contribution propose l'implantation des murs anti-bruits sur l'actuelle BAU :

« Nous demandons l'installation d'écrans antibruit garantissant un niveau sonore inférieur à 60 dB le jour et 55 dB la nuit, directement sur la bande d'arrêt d'urgence ; ce qui ne nécessite pas de renforcement du viaduc ». (Créteil).

D'autres intervenants, ne comprenant pas les conditions d'ouverture et de fermeture de la barrière mobile ont sollicité et obtenu des explications de la DRE (Voir sur le site).

En conclusion, lors de la réunion de Créteil, la DRE a indiqué à propos du scénario A :

« Trop de capacité ne sert à rien si on n'est pas capable de le faire partout. Et, en même temps, un petit peu de capacité à cet endroit-là, c'est-à-dire cinq vraies voies, ce n'est pas une solution sans intérêt. C'est vrai qu'elle a d'abord un intérêt pour les usagers du tronçon commun. Mesurons bien qu'effectivement, les solutions qu'on aura à prendre sont des compromis entre ces deux aspects que sont d'un côté l'usage du

tronc commun et de l'autre côté, effectivement l'impact visuel et paysager, notamment pour les Joinvillais ». (DRE)

Ce premier débat, sur l'élargissement ou non du tronc commun, a fortement mobilisé sur les territoires de Joinville, Nogent-sur-Marne et partiellement à Champigny.

Comme ce compte-rendu en témoigne, il s'est traduit par des prises de positions individuelles nombreuses et le plus souvent hostiles au scénario A.

De plus, le refus du scénario A était affirmé dans un communiqué du 28 novembre du Comité de Défense des Riverains du Tronc Commun A4-A86 auquel se sont associés plusieurs représentants d'associations de Joinville, Nogent et Champigny. Cette prise de position a été réaffirmée ensuite, à l'unanimité, dans une délibération du Conseil Municipal de Joinville-le-Pont.

Par ailleurs, il est important de noter qu'aucune contribution collective favorable au scénario A ne nous est parvenue. Dans les précédents « débats » et dans l'enquête publique préalable à la DUP de 1998, plusieurs acteurs économiques s'étaient exprimés en faveur d'un accroissement de la capacité du tronc commun. Cela n'a pas été le cas pendant cette concertation.

3) Quelles protections acoustiques doit-on mettre en place pour réduire les nuisances sonores jusqu'à quel niveau d'objectifs ? Comment concilier la création des protections acoustiques et l'insertion paysagère et écologique de l'ouvrage ?

Le deuxième débat, qui a structuré la concertation, porte sur les protections phoniques. Il a donné lieu à de nombreux échanges avec la DRE et entre les parties prenantes du territoire.

Comme nous l'avons indiqué, ce débat a évolué à l'occasion de la visite de terrain du 25 novembre. Il est apparu nécessaire à de nombreux participants de réfléchir à un nouveau « compromis technique » entre la protection contre les nuisances sonores et l'impact environnemental et visuel des murs anti-bruit.

Une variante du scénario B a été mise à l'étude par la DRE. Les résultats des simulations acoustiques ont été présentés lors des ateliers thématiques. Ces ateliers ont permis de clarifier les attentes des riverains et les objectifs qu'ils assignent aux constructions à réaliser.

Notons enfin, que la plupart des intervenants aux discussions se sont référés au scénario B ou à un scénario B amendé.

Voici les éléments à retenir à l'issue de ces différents échanges et des réflexions approfondies qui y ont été menées.

- L'état des lieux des nuisances sonores et les objectifs à atteindre :

« Selon les conditions météorologiques (qui sont le plus souvent défavorables : vent d'ouest) la proximité du viaduc peut rendre difficilement supportable le seul fait de se trouver sur le balcon et, plus pénible encore, générer selon les conditions météorologiques (vent d'ouest) des nuisances sonores non négligeables dans les pièces de l'appartement alors même que les vitres sont fermées. Il est donc vivement souhaitable en effet, que des aménagements visant à réduire efficacement ces nuisances soient proposés aux riverains ». (Internet)

« Je connais souvent le sens et la force du vent en me contentant d'écouter le bruit de la circulation sur l'autoroute, nuisances qui proviennent du pont autoroutier sur la Marne au niveau de Joinville. Je pense me faire également la représentante de mes voisins en espérant que la modification structurelle des circulations sur le tronc commun A4-A86 sera l'occasion de réduire ces nuisances sonores ». (Internet)

« Des mesures ont été réalisées sur mon balcon, il y a 6 ou 7 ans. Nous dépassions 65 dB le jour et 60 dB la nuit. J'ai encore à vous fournir le procès-verbal et les références de la Division de l'Équipement ». (Réunion de Nogent)

« Concernant les nuisances sonores, particulièrement par vent d'ouest, et les habitants du coteau ne me démentiront pas, les bruits de l'autoroute sont rabattus vers les habitations du coteau, de la corniche, de l'île de beauté, de l'île aux loups. Cela nuit à la qualité de vie des habitants de ce quartier ». (Réunion de Nogent)

« Je voudrais surtout que vous partiez de cette réunion en retenant des choses essentielles qui sont que les Joinvillais veulent moins de bruit, moins de pollution et ne pas défigurer les bords de Marne. Je pense que c'est l'essentiel pour nous tous ». (Réunion de Joinville)

L'état des lieux est parfois **plus nuancé** :

« À la corniche, on a l'autoroute dans la perspective. On n'a pas tellement de nuisances sonores. Cela dépend du vent. Certains jours, on l'entend beaucoup et d'autres jours pas du tout. Les mesures que vous avez réalisées sont sujettes à caution. Car cela dépend des jours et comment le vent est tourné. Il est dommage d'élargir dans le scénario B l'autoroute simplement pour mettre des protections acoustiques. Cela va faire une emprise plus importante visuellement et nous n'aurons pas des nuisances sonores mais des nuisances esthétiques ». (Réunion de Nogent Novembre)

La discussion collective s'est ensuite portée sur **les objectifs du projet** :

« Il faut qu'à Nogent, qu'à Joinville et dans toutes les communes concernées, on ait le sentiment que les décisions qu'on va prendre demain pourront améliorer notre quotidien ». (Nogent-Novembre)

Un intervenant sur Internet résume bien de nombreuses prises de positions entendues dans la concertation :

« Il est essentiel que la solution retenue soit celle qui réduise de la manière **la plus significative** les nuisances sonores. Pour autant, il ne faut pas occulter les aspects esthétiques et écologiques : l'amélioration de la qualité de vie des riverains passe par l'optimisation de ces trois aspects : acoustique, esthétique, écologique ». (Internet)

La concertation a permis de préciser la notion de « réduction significative » et celle « d'optimisation des 3 aspects : acoustique, esthétique et écologique ».

Certains intervenants, individuels puis collectifs, ont affirmé que l'objectif à atteindre était : **de 60 db de jour et 55 db de nuit**.

« Une modernisation s'impose et notre vœu est bien de tendre partout en dessous des 60 dB (mais nous parlons bien exclusivement du bruit émanant de ce tronçon de l'autoroute...) ». (Contribution Internet)

« La protection contre le bruit constitue la seconde nécessité. L'objectif, sur lequel la concertation a permis de **dégager un consensus**, doit être d'atteindre un niveau

maximal de 60 dba en moyenne de jour et 55 dba de nuit ».

Cet objectif a été ensuite formulé dans un communiqué du comité de défense.

« Une protection phonique probante par la mise en place d'écrans absorbants en nombre et qualité nécessaires à une réduction du bruit, ramenant celui-ci au plus au minimum des normes réglementaires, et d'une esthétique satisfaisante ». (Contribution collective).

- Les solutions envisagées initialement et les solutions alternatives proposées dans la concertation :

Les projets présentés en ouverture de la concertation par la DRE permettent d'atteindre, à quelques exceptions près, cet objectif. Mais le dispositif de « murs à casquette » présenté nécessite la construction de supports de part et d'autre du viaduc actuel.

« Nos études à l'heure actuelle nous conduisent à dire que pour rajouter des écrans, casquettes ou pas casquettes, dans tous les cas de vrais écrans phoniques, a fortiori si on veut y accrocher une circulation douce qu'elle soit au nord ou au sud, nous ne savons pas le faire sans appui supplémentaire ». (DRE à Joinville)

« Si on met des protections phoniques notamment dignes de ce nom, effectivement on ne voit pas comment se passer d'appuis. Cela nécessite obligatoirement de faire des systèmes latéraux qui permettraient de reprendre les charges par le biais de piles supplémentaires. D'où la question esthétique qui va se poser pour ces nouvelles structures : comment réussir à bien intégrer ces nouvelles structures dans le paysage et dans l'environnement ? ». (DRE à Nogent)

Ce dispositif « lourd » a suscité d'importantes critiques :

« Oui au mur anti-bruit à condition que celui-ci ne nécessite pas la construction de piliers ». (Cahier exposition)

« Oui à des murs anti-bruit efficaces seulement si ceux-ci ne nécessitent pas d'ajout de piliers et seulement si la nuisance visuelle est acceptable ». (Cahier Exposition)

Cependant, la DRE précise que d'autres solutions sont envisagées, mais avec un niveau de performance phonique parfois moindre.

« Les objectifs du dossier soumis sont bien ceux que vous citez. Ensuite, on peut débattre de la façon de les atteindre. Cela montre bien que la concertation ne se limite pas à choisir A ou B, mais peut-être en construire un C ou un D ». (DRE à Nogent)

« Actuellement, on regarde une autre solution, consistant à mettre en place des écrans qui ne seraient plus aussi imposants. Ce ne serait pas des écrans casquette, car de telles structures représentent des charges et des contraintes, avec les efforts

du vent et de la neige, très importantes. Ces écrans seraient moins hauts, avec une hauteur limitée à environ 4 m. Cela diminuerait aussi cet effet de renforcer l'aspect massif de ces ouvrages. On regarde sur le plan acoustique ». (DRE à Saint-Maurice)

Les résultats des simulations acoustiques ont été présentés et débattus lors des deux ateliers thématiques. Les deux options consistent pour la première à accrocher directement des murs anti-bruits sur le viaduc, la seconde à adjoindre un troisième mur entre les deux voies centrales.

Les résultats (voir les études et les photos sur le site) ont suscité un réel intérêt, pour ce que les participants à la concertation ont nommé « **le scénario B amendé** ».

Les prises de positions concernant ce scénario sont les suivantes :

« En tant que riverains, nous voulons des protections phoniques efficaces. Au cours des dernières réunions et de discussions avec des spécialistes en acoustique, il nous est apparu qu'il était possible d'implanter des écrans antibruit tout aussi efficaces, voire plus, que les protections prévues initialement de 6,5 m sans pilier dans la Marne, simplement en renforçant le viaduc par des structures métalliques latérales ». (Réunion décembre)

« Le traitement correct des nuisances sonores impliquait des contraintes esthétiques inadmissibles comme la création de nouvelles piles en Marne ou d'ailleurs sur le petit bras de Polangis. Certains étaient même prêts à sacrifier au moins en partie la lutte contre les nuisances sonores pour préserver l'esthétique ; point de vue que je ne pouvais personnellement cautionner. Finalement, ce pessimisme n'a pas été confirmé car les études complémentaires ont établi qu'on pouvait obtenir des performances satisfaisantes, c'est-à-dire ce qui est requis pour un nouvel ouvrage : 60 dB et 55 dB sans création de pile supplémentaire. C'est donc un résultat extrêmement positif de la concertation ». (Réunion de Créteil)

« Nous avons étudié particulièrement la nouvelle étude basée sur les murs de 4 m avec matériaux absorbants et écran central, avec un acousticien indépendant. Nous avons conclu qu'elle était probante. Elle amène à des taux de décibels qui sont très satisfaisants avec une moyenne d'environ 58 dB. Globalement, l'objectif de ne pas dépasser ces 60 dB est donc atteint avec cette nouvelle variante. Cependant, quelques exceptions (16) demeurent, dont 4 sont au-dessus de 61 dB. De toute façon, il en restait 7 avec les écrans à casquette ». (Réunion de Créteil)

Certains intervenants nuancent cet optimisme et souhaitent des études et réflexions complémentaires :

« Les exigences de niveau sonore sont 55 et 60 dB. Sur les coteaux de Nogent, cela ne se fait pas facilement. Je suis prêt à être convaincu, comme je l'ai été par la 5^{ème} voie alternative, par vos murs antibruit verticaux. Je reste perplexe aujourd'hui encore vis-à-vis des Coteaux de Nogent. Sur ce, je ne demande qu'à être convaincu. » (Réunion de Créteil)

« Il y a même un secteur de Nogent qu'il faudra traiter au plus près et qu'il ne faut pas oublier, c'est le premier immeuble au 63 avenue de Joinville, à l'entrée de

Nogent près du Carrefour de beauté. C'est un immeuble dans le prolongement de l'autoroute, et qui n'est pas sur le flan de l'autoroute ». (Réunion de Nogent de décembre)

« Nous demandons à la DRE de mener des études acoustiques complémentaires, peut-être en faisant de nouvelles mesures à des points différents des précédents, mais surtout en étudiant les meilleurs écrans qui peuvent être implantés sur l'ouvrage sans pilier en Marne, ou en protégeant les façades des habitations qui ne pourraient pas être protégées de façon satisfaisante par les écrans mis en place ». (Réunion de Nogent)

Sur cette question, la DRE indique sa position en fin de concertation :

« Sur le bruit, nous nous sommes tout dit, peut-être qu'un 3^{ème} scénario émerge par rapport aux scénarios A et B, dont les protections phoniques étaient assez identiques. Ce 3^{ème} scénario comporterait des protections phoniques moins hautes, qui supposent une étude plus approfondie. Naturellement, cela éviterait de refaire des appuis supplémentaires. Avant la décision du Ministre, nous approfondirons cette solution pour pouvoir présenter aux décideurs des critères d'appréciation de même nature et avec le même degré d'approfondissement ». (DRE)

Un intervenant demande que le traitement architectural soit bien pris en compte :

« Le traitement architectural et l'intégration dans le paysage : il est nécessaire que des architectes, sous forme d'un concours, se déploient pour essayer de faire autre chose que ce fameux « boudin vert » qui traverserait toute la vallée, à la lumière d'autres réalisations au plan français voire international ». (Internet)

Un autre attire l'attention sur la maintenance des murs :

« Quant à la protection phonique, elle est essentielle pour les riverains mais en rendant l'accès extérieur impossible aux 'taggeurs' pour empêcher une pollution visuelle certaine qui s'ajouterait à un édifice déjà très lourd à supporter (voir les panneaux en verre existants) » (Internet)

D'autres intervenants insistent sur des **points spécifiques** :

« J'espère qu'on n'oubliera pas de traiter l'intervalle entre les deux viaducs. C'est générateur d'un bruit phénoménal issu du tambour de la Marne ». (Nogent en décembre)

« Un des points des dernières discussions est que l'on doit faire un traitement différencié en fonction des divers tronçons. C'est un point assez fort, et cela peut être en fonction du Nord et du Sud, mais aussi des dénivellations ». (Nogent Décembre)

- La protection phonique est également discutée sur **d'autres sections de l'Autoroute** :

« Dans le projet, je vois qu'il n'y a pas de nouveaux écrans acoustiques côté Ouest, dans le Bois de Vincennes. Or, on sait très bien que cette partie du Bois est la partie la plus dégradée, peut-être la plus délaissée. Il y a peu de gens qui y vont à cause du bruit de l'autoroute. Faire des écrans uniquement côté Est, risque de renvoyer plus encore le bruit sur cette partie du Bois. Il nous semble indispensable qu'il y ait également des protections phoniques dans cette partie. Il nous a été présenté des plantations de talus, je ne pense pas que ce soit à la hauteur de l'enjeu ». (Réunion de Nogent)

« Dans la traversée du Bois de Vincennes, l'autoroute immobilise une très large emprise foncière, dans l'optique de son doublement prévu par la déclaration d'utilité publique de 1998, toujours valable. Nous demandons que cette DUP soit annulée, et que la largeur de la tranchée soit réduite à celle d'une autoroute simple ; ce qui permettra de limiter le bruit à un niveau acceptable sans installation d'écrans. Nous demandons que tous les terrains ainsi libérés soient attribués aux communes pour reboisement ». (Réunion de Créteil)

Sur cette section, outre cette dernière proposition, plusieurs points de vue différents ont été exprimés et suggèrent des variantes aux solutions initiales de la DRE : écrans à casquette, isolation des bâtiments, couverture légère de l'autoroute. Il est apparu que sur les immeubles de Saint Maurice, les gains acoustiques sont en grande partie limités par les nuisances issues de la RN 4.

Sur une autre section proche, il est suggéré de traiter la zone située sous le viaduc du RER.

Vers Champigny, les riverains alertent la DRE sur un risque d'effet d'entonnoir des écrans acoustiques au droit du parc du Tremblay. Ainsi, le Conseil d'administration de parc interdépartemental du Tremblay demande : « Le prolongement des protections phoniques jusqu'au Parc du Tremblay qui est très fréquenté par les val-de-marnais et les parisiens ».

À Maisons-Alfort, à Saint Maurice et à Champigny, certains intervenants ont souligné en réunion, que les protections prévues (après l'enquête publique) sur les ouvrages de leurs communes, (notamment au droit des échangeurs) ne permettaient pas d'atteindre les objectifs de 60 dba de jour. Ils s'interrogent :

« Les propositions techniques proposées pour le franchissement de la Marne comportent des ouvrages accolés permettant la pose de protections phoniques efficaces. Or cette solution demandée par l'ensemble des Maisonnais a été refusée pour les échangeurs ». (Contribution écrite Maisons-Alfort)

« Pourquoi, ce qui est possible à Nogent ne l'est pas à Maisons-Alfort ? » (Réunion de Maisons-Alfort)

Sur ce point, bien que la question ne relevait pas du domaine de cette concertation, la DRE a rappelé que les conditions techniques très complexes (hauteur des

viaducs) auraient rendu très coûteux les financements des protections plus fortes, sans garantir un gain significatif de « dba ».

« L'intérêt des casquettes consiste à protéger contre le bruit qui s'évade de l'autoroute sur des secteurs en hauteur. C'était l'intérêt de protéger toute la colline de Nogent du bruit de l'autoroute, car cette colline est à hauteur de l'autoroute. Les quelques études très sommaires que nous avons faites pour l'instant montrent que, entre un écran rehaussé sur Maisons-Alfort et un écran de 6 m à casquette, l'atténuation différentielle est vraiment marginale ». (DRE en réunion)

Les intervenants ont également insisté pour que tout soit mis en œuvre (dans le choix des matériaux par exemple) pour accroître l'efficacité des protections programmées. De plus certains habitants ont insisté pour que soit lancé un programme d'amélioration des protections entre Paris et les Viaducs.

4) Quel dispositif de traitement des eaux doit-on mettre en œuvre ? Comment limiter l'impact des stations pour les riverains ?

Cet élément du projet présenté n'a pas suscité de réactions importantes.

De nombreux intervenants ont insisté sur le fait que l'Etat se **conformait, enfin, à la législation.**

« Nous demandons l'application de la loi sur l'eau, récupération et traitement des eaux de ruissellement des chaussées et des viaducs ». (Internet)

« Nous rappelons sur ce sujet que l'État doit depuis plus de 10 ans se mettre en conformité avec la loi sur l'eau. Aujourd'hui encore, et jusqu'au démarrage des travaux, s'écoulent pour partie dans le canal de Polangis et pour le reste dans la Marne les eaux pluviales et les eaux de ruissellement de l'autoroute. Ces travaux initialement prévus et annoncés dans le cadre de la mise sous fluvial du tronçon commun sont indispensables pour stopper la pollution des eaux et des terres, qui se situent dans les zones d'écoulement de ces EP. C'est un point non négociable, et qui doit impérativement obtenir un financement, quelle que soit la suite des événements ». (Réunion Publique)

Des demandes précises ont été exprimées :

- **Limiter l'impact visuel** des petits bâtiments des stations.

« Concernant le traitement des eaux, nous sommes pour le traitement des eaux. Nous sommes favorables à l'implantation d'une station de traitement des eaux rive droite. Nous aimerions que ce soit fait dans un contexte paysager, c'est-à-dire que ce soit le moins visible possible ». (Créteil – Association Joinville)

« En fait, seul un édicule d'une dizaine de mètres carrés sera installé en surface au parc Jean de La Fontaine. La ville de Maisons-Alfort a bien noté que l'essentiel de ces ouvrages d'assainissement sera installé en souterrain, et qu'elle attend de la DDE que la partie visible s'intègre parfaitement, comme l'a d'ailleurs souligné Michel HERBILLON lors de la dernière réunion de concertation qui s'est déroulée au Moulin Brûlé ». (Créteil – Ville de Maisons-Alfort)

- Éviter les nuisances : **odeurs et bruits.**

« Y a-t-il des risques d'odeur ? »

Réponse DRE : *« A priori, il n'y a pas de risque d'odeur. La collecte des eaux de l'autoroute s'effectue déjà à cet endroit-là. On a déjà des regards qui existent et en souterrain un certain nombre de tuyaux où la collecte des eaux de l'autoroute passe. En plus de ces collecteurs, on aura des systèmes permettant de traiter les eaux. Il n'y a pas de raison d'avoir plus d'odeurs qu'actuellement. Je suis allé dans ce*

secteur et je n'ai jamais senti une quelconque odeur venant du sol. Ce sont des eaux de pluie de ruissellement de l'autoroute ».

« Il n'y aura pas de bruit ? »

Réponse DRE : « *Non, ce ne sont pas des dispositifs à moteur* ». (Réunion Maisons-Alfort)

- Gérer les **risques de crues** :

À la question : « *L'eau dans les bassins de rétention sera rejetée, que se passera-t-il en période de crue importante ?* ». (Réunion Publique)

La DRE a apporté les éléments d'information suivants :

« *Nous avons mis à l'aval de la station de traitement une station de pompage. Théoriquement, en gravitaire, c'est-à-dire sans pompage, on doit pouvoir rejeter dans la Marne si elle n'a pas des niveaux exceptionnels. En cas de crue, on a une station de pompage avec une sécurité, a minima deux pompes qui permettent de rejeter dans la Marne* ». (Réunion de Maisons-Alfort)

- Étudier **tous les risques** de pollution accidentelle de l'eau :

« *Les solutions qui sont actuellement envisagées sont intéressantes, seulement je pense que l'on n'a pas été vraiment jusqu'au bout de l'étude, et c'est logique. Ce sont des esquisses de solutions. Attention, il n'y aura pas à traiter uniquement le ruissellement de l'eau sur le viaduc, avant de rejeter cette eau dans la Marne, il faudra aussi prévoir le cas exceptionnel d'un camion citerne qui se renverse, compte tenu des produits qui pourraient être évacués, posera un problème plus grave que les simples ruissellements sur l'autoroute. Attention au dégrillage : cela reste léger pour le cas exceptionnel que nous ne souhaitons pas, mais qui pourrait poser problème un jour* ».

- Ne **pas construire de piles** dans la Marne ou le ru de Polangis :

« *L'ASA demande un projet qui ne prévoit pas de création de nouvelles piles. Les piles ont déjà suffisamment perturbé l'écoulement à la fois dans le canal et dans la Marne pour ne pas en rajouter* ».

- **Financer** le traitement des pollutions du ru de « Polangis » :

« *Nous demandons que soient pris en charge les coûts de curage et de dépollution des résidus qui envasent la rivière depuis la construction de l'autoroute (détournement et ralentissement du cours et du débit de l'eau, rejets directs dans le canal)* ». (Internet)

« *L'ASA demande que les incidences financières d'envasement et de pollution des sédiments du canal soient prises dans le cadre du projet, afin de nous permettre de réaliser ce curage, qui devient quasiment indispensable* ».

5) Quel financement ? Quels délais et quelle urgence ?

Au-delà du mode de financement envisagé (le contrat de partenariat) qui a fait débat quant à son opportunité et son coût pour la collectivité, ce qui a été le plus souvent argumenté c'est que **le mode de financement choisi garantit une réalisation rapide.**

- Le contrat de partenariat :

En ouverture de la concertation la DRE présente le mode de financement envisagé :

« C'est un nouveau mode de réalisation des équipements publics qui a été introduit par une ordonnance de 2004 qui permet à un maître d'ouvrage, enfin à une collectivité, pas spécialement l'Etat, de confier à un partenaire privé la réalisation d'aménagement mais aussi leur entretien, leur maintenance pendant une période relativement longue. Pour ce projet qui est quand même relativement complexe de l'aménagement du tronc commun avec en particulier cette question complexe de construire des protections acoustiques importantes avec des structures latérales le long des viaducs actuels de franchissement de la Marne et de Polangis, l'avantage du contrat de partenariat, serait de bénéficier d'une certaine manière de la capacité d'innovation du secteur privé. L'autre avantage qu'on y voit c'est que, par rapport à une réalisation classique en maîtrise d'ouvrage publique, une comparaison des calendriers de réalisation qui a été faite a montré qu'on pourrait gagner un an à un an et demi de travaux. Il y a une étude, une évaluation préalable qui a été réalisée par la Direction Générale des Routes sur la période d'avril 2006 à septembre 2006 qui justifie le recours au contrat de partenariat en argumentant sur la complexité de l'opération et qui a été transmise au Ministère des Finances à la mission d'appui pour les contrats de partenariat et nous attendons actuellement l'avis de cette mission d'appui ». (DRE à Joinville-le-Pont)

Et les projets «inclus» dans ce financement :

« En ce qui concerne les aménagements qui seraient inclus dans le contrat de partenariat, il y a bien évidemment tous les aménagements (sur le tronc commun). On propose d'inclure dans ce contrat de partenariat quelques aménagements complémentaires qui seraient des aménagements soit destinés à former un complément en matière de protection acoustique des autoroutes A4 et A86, soit à améliorer encore un peu le trafic, les conditions de circulation sur ces axes A4-A86 ». (DRE à Joinville-le-Pont)

Ce mode de financement a suscité des remarques et certaines critiques :

« La formule du PPP, ça ne va pas créer de dette pour l'Etat ; ça va créer en fait une dette future qui ne sera pas inscrite dans le budget, donc pas contrôlée par Bruxelles, puisque sous la forme d'une redevance qui va être payée, qui va intégrer

le coût de l'ouvrage et le coût de son exploitation. Donc c'est un élément très pratique ». (Réunion de Joinville)

« Autre remarque : le financement par PPP et l'emprunt sur 25 ans. Pourquoi encore une fois pénaliser l'avenir ? Les retraites, le vieillissement, l'endettement actuel ne sont-ils pas déjà trop asphyxiants, pénalisant les futurs contribuables ? N'existe-t-il pas de solution de financement plus saine ? » (Internet)

« Puisque l'on est arrivé à un projet beaucoup moins lourd au niveau des investissements que celui prévu avec les tunnels, ne faut-il pas aller au bout et rester dans un financement tel qu'on le connaît jusqu'à présent. Il faudra bien rémunérer le capital de ceux qui font l'avance des installations et de leur entretien pour 25 ans ». (Réunion de Champigny)

« J'ai un avis moins tranché sur les partenariats publics/privés. Certes, il faut rémunérer le capital des opérateurs privés. En même temps, quand l'État investit, il emprunte et il faut rémunérer son capital. Le capital privé se rémunère un peu plus cher que le capital public, mais cela peut apporter une certaine souplesse. Il ne faut pas avoir de position dogmatique là-dessus, et il faut juger sur pièce le projet, tel qu'il nous est présenté ». (Réunion de Champigny)

« Autre observation sur le PPP, nous estimons que c'est quelque chose qui risque de coûter fort cher, car nous aurons probablement à rémunérer le capital avancé. Nous souhaitons que la réaffectation des crédits prévus, même s'ils ne sont pas complètement inscrits, de l'ordre de 600 millions d'Euros réactualisés à 800 millions puissent permettre le développement de projets d'amélioration de transport en commun. Je pense en particulier à Orbival, projet fortement soutenu par la population campinoise ». (Contribution écrite)

- La question centrale de la concertation : **le projet sera-t-il financé et donc réalisé ?**

« Le financement n'a pas avancé. Or on a payé cher à Joinville pour savoir qu'il ne suffit pas d'avoir un projet, il faut le pognon. Or, vous aviez dit que l'Etat prendrait en septembre une décision sur le projet partenariat public/privé pour savoir s'il allait être confié définitivement à un partenaire privé. Si c'est le cas, pourquoi est-ce que la date de septembre n'a pas été maintenue, parce que toute la crédibilité, toute votre crédibilité, elle repose sur le financement. S'il n'y a pas d'argent, il n'y aura pas de projet ». (Réunion Joinville)

L'histoire du projet accroît les inquiétudes :

« On a payé avec le tunnel, pour savoir que, une DUP, signée par le Premier Ministre et deux ministres n'a pas vu l'ombre d'une réalisation parce que il n'y avait pas d'argent. Alors après il y a tout le discours sur la bande d'arrêt d'urgence, le non intérêt de la réalisation. Mais, le fond du problème, c'est qu'il n'y avait pas l'argent. Alors, si vous voulez réaliser ce projet, il faut que vous nous confirmiez que le financement sera là ». (Réunion Joinville)

Les participants ont noté que les **financements envisagés impliquaient la Région** dans des proportions significatives :

« Le tunnel devait être financé à 70 % par la région et 30 % par l'Etat. Mais quand Monsieur Huchon est arrivé, il a retiré le financement. Il a dit il n'y a plus d'argent. Et on est resté en l'air. Qu'est-ce qui me dit qu'il ne va pas nous arriver la même chose? ». (Réunion Nogent)

La DRE apporte les éléments d'information suivants :

« Effectivement pour ce genre de projet, la Région finance à hauteur de 70 % et l'Etat à 30 %. Je n'ai pas de réponse aujourd'hui. Je veux dire simplement que le Préfet de Région n'a lui même pas de réponse à cette question aujourd'hui mais il y a à l'heure actuelle renégociation. En général cela se passe par périodes de sept ans, ça s'appelle les contrats de plan et c'est à cette occasion-là qu'on rediscute des projets des futurs sept ans. Mais, les routes ne font pas parties de la discussion cette fois-ci. Ce projet viendra peut-être en son temps et en son heure de façon peut-être un peu décalée par rapport à notre réunion d'aujourd'hui. Mais, je n'ai personnellement pas tellement d'inquiétude ». (DRE)

Durant la concertation, de nombreux intervenants ont insisté sur le bon dimensionnement du projet. Ils insistaient notamment sur le caractère très coûteux du scénario A au regard des faibles bénéfices apportés. Plusieurs d'entre eux suggèrent un **projet plus limité et moins coûteux** :

« Nous ne voulons pas de travaux gigantesques qui dureraient au minimum 2 ans et demi avec toutes les nuisances que cela engendre. Un projet beaucoup plus léger et beaucoup moins coûteux serait le mieux pour tous ». (Internet)

La DRE indique :

« Dans le choix, interviennent les éléments financiers. Notre propos en tant que maître d'ouvrage public n'est pas forcément de retenir la solution la plus chère, ni la moins chère, mais d'essayer de trouver le meilleur compromis entre les différents éléments que vous avez maniés ». (DRE)

Quelques intervenants suggèrent l'instauration de péages :

« Pour l'aspect financement, je suis assez partisan d'un péage ce qui aurait 2 avantages : celui qui produit les nuisances paye pour les réduire ; et cela aurait un effet réducteur sur la circulation ». (Internet)

« Pourquoi ne pas instaurer provisoirement un péage pendant 3 ou 4 ans pour financer le coût de cette amélioration ? Ainsi, cela limiterait également le nombre de voitures et permettrait que chacun participe aux inconvénients de leur passage : 0.50 € par voiture, par jour pendant 3 ans. Un panneau à l'entrée préciserait que le péage est provisoire et permet de financer partiellement ce projet ayant pour objectif de

limiter et de traiter la pollution ambiante et de protéger la marne et son bras de Polangis. Qu'en pensez-vous ? » (Internet)

Mais c'est la question de l'urgence du projet qui est souvent posée. De nombreux participants insistent sur **le calendrier** :

« Espérant que le calendrier de mise en oeuvre proposé pour ce projet, nécessairement de moyen terme compte tenu de l'étendue des aménagements envisagés, sera tenu et que les parties prenantes sauront avancer en concertation afin d'éviter de repousser à 10 ans, une nouvelle fois, le traitement de cet important dossier ». (Internet)

« Dernier point et non des moindres quelle garantie de faisabilité avons-nous pour ce projet non financé à ce jour ? Un riverain de l'Est Parisien dont l'opinion vaut bien celle d'un habitant de l'Ouest Parisien qui lui a obtenu le passage de l'A86 en tunnel (de plus de 7km), sans problème de montage financier ». (Internet)

Le calendrier présenté lors des réunions publiques qui prévoit une enquête publique à l'automne 2007 a été entendu par les participants comme un engagement. La question du rang de priorité de ce projet, parmi les nombreux projets envisagés sur l'Île de France reste à clarifier.

En fin de concertation, de nombreux intervenants insistent sur la clarté des engagements :

« Nous ne sommes pas assurés aujourd'hui que l'État et la Région vont financer à hauteur d'une centaine de millions d'Euros un projet à caractère uniquement environnemental. Nous ne voulons en aucun cas laisser passer la chance, et peut-être pour longtemps de régler les nuisances sonores très importantes sur le Coteau et ses environs immédiats, et les nuisances environnementales ». (Réunion de Créteil)

« Nous avons surtout pris note avec satisfaction pour la qualité de vie des Maisonnais que le contrat de partenariat public/privé intégrerait dans son périmètre d'investissement la deuxième tranche de travaux de protection phonique complémentaire sur les viaducs de l'échangeur A4/A86, et dans la totalité du quartier de Charentonneau à Maisons-Alfort ». (Réunion de Créteil)

« Nous demandons un engagement rapide sur la mise en place du financement. Tout ce qui n'est pas inscrit n'a aucune valeur, tout ce qui n'est pas inscrit financièrement dans le cadre des contrats de plan, quelles que soient les procédures de l'Etat n'a aucune valeur ». (Communiqué)

La DRE, en fin de concertation, précise :

« Un compte-rendu conclura ce moment de concertation. Pour nous, c'est sur cette base que nous allons soumettre à la Direction Générale des Routes, et plus directement au Ministre de l'Équipement une proposition de décision (...). Sans fixer de date aujourd'hui de façon trop rigide, j'espère qu'avec Bernard TOMASINI, on

réunira une dernière fois les élus fin janvier ou début février, pour pouvoir discuter des termes de cette décision, afin que le Ministre soit complètement éclairé et que cette décision puisse être prise d'ici la fin février. À partir de ce moment-là, nous rentrerons dans le processus de l'étape suivante. Le Ministère choisira les formes, en vue de tenir l'engagement que nous avons pris d'aller à l'enquête publique dans la dernière partie de l'année 2007 ». (Réunion de Créteil)

C. L'environnement du projet

1) En préambule

En ouverture de la concertation, la DRE a présenté un projet complet imbriquant divers éléments dont l'implantation d'une circulation douce le long de l'ouvrage A4-A86, mais aussi divers aménagements de voiries et de terrains situés sur la commune de Joinville-le-Pont. Ces propositions avaient été réfléchies en amont de la concertation par l'équipe Projet et ses interlocuteurs des territoires.

Certains éléments ont suscité de fortes polémiques quant à leur opportunité ou leur implantation. Pour autant, les discussions ont permis de faire avancer ces projets et de les redéfinir.

En fin de concertation, de nombreux intervenants ont précisé que si ces projets leur semblaient importants, ils demandaient pour leur finalisation de poursuivre des concertations à un échelon plus local.

Nous présentons dans ce compte-rendu les points de convergence sur lesquels les différentes parties prenantes se sont entendues.

Nous avons intégré dans cette partie la question de la gestion des travaux. Elle fait cependant partie, pour de nombreux riverains, de la définition générale du projet.

2) Les travaux

C'est la **première question** posée et abordée lors de la réunion d'ouverture de la concertation à Joinville.

« Bonsoir. J'habite à Joinville. J'ai une question. J'ai besoin de chiffres au niveau de la durée des travaux dans le cadre du scénario A, scénario B, des nuisances, pollution etc. Est-ce qu'il y a une durée de travaux différente entre le scénario A et B et quelle est cette durée ? » (Réunion de Joinville)

« La durée des travaux est estimée aujourd'hui à deux ans et demi, quelque soit le scénario ». (DRE)

Pour les riverains, la question des travaux a ensuite été abordée sous deux angles : Comment limiter le dimensionnement du projet pour réduire l'ampleur et la durée des travaux ? Comment gérer l'organisation des travaux pour limiter les impacts sur la voirie locale et les nuisances sonores pour les riverains ?

En fin de concertation, les éléments suivants ont été exprimés :

« Nous voulons un fonctionnement des chantiers sur les deux rives exclusivement dans les terrains d'emprise, sans utilisation des voies communales. On a eu beaucoup de déboires lors de la construction de l'A4 avec cette circulation sur les

voiries communales. C'était l'entreprise Bouygues à l'époque. Ils sont partis un beau matin, l'autoroute était terminée, mais nous avons toutes les rues à refaire. C'est pratiquement ainsi que cela s'est terminé. Nous souhaitons une minimisation de l'ampleur des travaux d'infrastructure ». (Réunion de Créteil)

La DRE précise :

« Beaucoup ont évité la langue de bois, ce que je vais éviter moi-même. Cette concertation nous a fait prendre conscience que dans les paramètres à manier pour réussir l'équation, il faut donner une valeur à chacun. Notre naturel d'ingénieur fait sous-estimer l'impact des travaux eux-mêmes. Généralement, c'est très difficile de faire des travaux sans entraîner de gêne, et c'est un mauvais moment à passer. On a bien entendu que c'était un vrai paramètre à prendre en compte. Ce sont peut-être des choses que l'on sous-estime trop habituellement. Cela doit rentrer dans le choix des solutions et être approfondi pour veiller à ne gêner que le minimum. Si je vous ai bien entendu, tout ce que l'on pourra faire à partir des viaducs est mieux que ce que l'on pourra faire à partir soit du quai de la Marne d'un côté, soit de Polangis de l'autre. Cela fera bien partie de nos critères ». (DRE)

3) Les circulations douces

Cette question a fortement mobilisé les riverains. Le projet initial a été fortement contesté. Ces contributions résument l'état d'esprit de nombreux intervenants :

« Pas de piliers supplémentaires ! Pas de voies supplémentaires et surtout pas de passerelle à cet endroit. Une petite passerelle écologique en bois et métal, partant du bois de Vincennes et arrivant au bout des guinguettes et rejoignant directement les bords de Marne et le Parc du Tremblay me paraît plus judicieuse » (Internet)

« Peut-on voir s'il y a possibilité d'une passerelle sur la Marne, plus étroite pour piétons et vélos seulement et du côté des guinguettes ? ». (Contribution Exposition Joinville)

La visite de terrain a permis d'approfondir les réflexions collectives. En fin de concertation, à Créteil, les éléments suivants ont été exprimés :

« Plusieurs personnes ont parlé de liaisons douces. Il existe depuis très longtemps un projet liaison douce à la fois départemental et régional. Il est vrai que depuis plus de 30 ans, un certain nombre d'entre nous ont demandé un passage de Polangis au square Yverdon. Ce n'est pas par hasard et ce n'est pas une invention de toutes pièces. À cet endroit-là il y avait le passeur de la Marne qui reliait la gare de Nogent, issue de la Bastille à Polangis où il y avait les Guinguettes. Cette liaison est naturelle. Si un jour on peut la recréer, ce serait intéressant ».

« Intégration dans le projet d'une circulation douce entre le Bois de Vincennes et le Parc du Tremblay. C'est une excellente idée mais pas sous la forme de la passerelle le long de l'autoroute. Si Jacques MARTIN confirme que la ville de Nogent et les

coteaux de Nogent sont d'accord, c'est un vieux projet qui était inscrit sur les lois d'urbanisme en 1932. Il n'a jamais été réalisé, c'est un très beau projet ».

« La création d'une passerelle bordant l'autoroute n'a aucun sens pour les piétons et les cyclistes. Ce n'est pas cela une circulation douce. Ce n'est qu'un prétexte pour justifier l'élargissement du viaduc et la création de voies supplémentaires. Nous demandons à la place la construction de deux passerelles dédiées aux circulations douces, l'une dans le prolongement du boulevard de Polangis, raccordée à la station RER de Nogent, l'autre à hauteur du débouché du canal souterrain de la Marne, raccordée à la station RER de Joinville ».

« L'intérêt de cette liaison est que ce n'est pas seulement une passerelle entre Joinville et Nogent qui a beaucoup d'avantages pour les deux villes, mais qui favorise l'échange, la vie des deux rives. C'est très positif pour les économies locales de Vincennes, Nogent, Joinville, Champigny, mais c'est aussi un projet régional très conforme au schéma directeur de la région. Cela s'inscrit parfaitement dans le pôle touristique des boucles de la Marne. De plus, il est conforme à l'esprit des guinguettes où s'inscrivent naturellement une vocation de loisirs et toutes les différentes réhabilitations prévues (promenades des quais de la Marne et de Polangis, terrains délaissés) ».

« Cet aménagement de passerelle, qui va relier le bois de Vincennes et Polangis. C'est un point extrêmement positif, car actuellement c'est un véritable no man's land. Ce projet va permettre la réhabilitation des terrains ».

Selon la DRE :

« C'est un point sur lequel je conclurai ce soir. On n'accrochera pas dans le projet définitif de passerelle à ces piles, qu'elles soient au Nord ou au Sud. Par contre, cela ne signifie pas qu'il ne faut pas poursuivre dans l'examen et dans le montage d'une solution permettant de créer ces circulations douces entre le Bois de Vincennes et le parc du Tremblay. Des solutions convergeaient. Gardons le principe et éliminons ce qui avait été envisagé de façon contiguë à l'autoroute ».

4) Les aménagements des terrains et des voiries de Joinville

Deux projets ont suscité des réactions et des propositions.

L'ouverture d'une liaison routière permettant une nouvelle utilisation du quai de la Marne a été étudiée. La visite de terrain et les travaux d'une association ont permis de remettre en cause la faisabilité et l'opportunité du tracé envisagé. Une nouvelle implantation a été suggérée. Sa faisabilité n'a pas encore été prouvée : les contraintes physiques et contraintes réglementaires sont sérieuses.

Voici les éléments à retenir en fin de concertation :

« Sur la rive droite, nous voulons une nouvelle voie véhiculaire dans l'idée de fluidifier la circulation sur le Quai de la Marne, mais également de réhabiliter ce quai avec des trottoirs élargis, des circulations douces et des espaces verts pour que ce soit agréable de se promener rive droite le long du quai de la Marne à Joinville ».

« Nous sommes particulièrement concernés car nous sommes riverains immédiats de certains terrains délaissés. Nous voulons que ces terrains soient réhabilités et dans un aspect environnemental avec des plantations d'arbres, de tiges, en tout cas quelque chose de vert ».

« Le souhait des Campinois mais également des Élus du Conseil d'Administration du Tremblay est de réfléchir également à l'éclairage du Boulevard des Alliés, qu'on puisse effectivement l'améliorer. Les deux départements qui ont la direction du parc, ont travaillé sur un programme pluriannuel et ont investi de très fortes sommes, qui visent à améliorer et à augmenter la fréquentation de ce parc. Notamment, un projet est en cours et il va voir le jour dans les semaines prochaines. Il va rapprocher le public complètement des abords du boulevard des alliés ».

Une autre proposition est faite : rouvrir la bretelle d'accès à l'autoroute :

« Si l'on veut soulager le cabotage dans les rues des villes riveraines, et notamment de Nogent, il serait intéressant surtout si l'on supprime la fameuse passerelle le long de l'autoroute côté Joinville de se reposer la question sur la bretelle d'accès vers l'Est à Joinville ».

La DRE indique en conclusion :

« Ce n'est pas parce qu'on s'est permis de mettre des propositions dans ce dossier que cela veut signifier qu'on se sentait responsable et qu'on souhaitait décider de ce qui allait se faire. Elles ont nourri un débat et apporté de nouvelles convergences vers de nouvelles idées. Dans ce cas, on a servi à quelque chose. Fondamentalement, ceci se passe à 95 % entre la mairie de Joinville et les riverains de ces secteurs. Ce n'est pas l'État qui va décider de ce qui se fait. Ces terrains ont vocation à retourner dans le domaine de la commune, en fonction de ce qu'elle voudra en faire une fois les différents éléments de projet arrêtés. Je n'ai ni la capacité, ni la volonté d'aller postuler sur ces terrains. On n'a pas la vocation, ni la mission de les aménager au sens de décider en lieu et place des communes et des riverains ». (Créteil)

5) La pollution de l'air

L'analyse de la situation publiée dans les documents de concertation a été estimée succincte. La maîtrise d'ouvrage a indiqué, que dans les phases ultérieures de conception du projet, des études complémentaires très approfondies seraient obligatoirement réalisées.

De nombreux intervenants ont précisé que l'amélioration de la qualité de l'air était un objectif important. Que la pollution de l'air, si elle ne perçoit pas autant que la pollution sonore, a certainement encore plus d'impact négatif sur la santé.

« Je peux vous assurer que les particules de noir de carbone sont en augmentation constante depuis des années ; mon large balcon que je nettoie chaque quinzaine est noir et cela ne provient pas des voisins, notamment dans la période hors chauffage. Je ne suis pas le seul à l'avoir remarqué ». Internet

La maîtrise d'ouvrage a clairement indiqué que les travaux d'amélioration prévus n'aggravaient pas la situation, mais n'auraient pas d'impact direct très significatif.

Il a été indiqué que les réductions les plus significatives proviendraient des progrès réalisés sur les véhicules eux-mêmes. L'emploi de certains matériaux (pour les murs ou pour les voies de roulement) a été proposé. Selon la DRE, ils pourraient, après validation de leur réelle contribution, aider à capturer certains polluants.

Certains intervenants ont souhaité que soit étudié l'impact d'une réduction de la vitesse de circulation. Si cet impact était prouvé, ils demandent que la vitesse soit limitée.

En conclusion de la concertation un intervenant indique :

« Pour la pollution atmosphérique, l'honnêteté intellectuelle oblige à reconnaître qu'aucun projet (sur l'infrastructure) ne pourra faire grand-chose. Je ne parle pas ici de l'amélioration des performances des véhicules. Par contre, il faut refuser tout aménagement sous l'autoroute ou ses délaissés susceptibles de drainer du public supplémentaire. Des études officielles établissent des impacts nuisibles sur la santé dans une distance de 200 m des autoroutes ».

6) Des points spécifiques à Maisons-Alfort, Saint-Maurice et Champigny

À Maisons-Alfort, Saint Maurice et Champigny, des projets d'aménagement, actuellement en cours d'étude ou en voie de réalisation, ont été évoqués. Ils ne relevaient pas de cette concertation.

Il convient cependant de noter deux caractéristiques communes (voir les comptes-rendus).

Les participants aux réunions souhaitent que le temps de gestation des projets permette d'améliorer les projets et permette de choisir les techniques les plus innovantes pour réduire les nuisances phoniques.

Par ailleurs, les participants ont souhaité que la DRE les informe et les associe davantage même après l'organisation des enquêtes publiques. S'ils ont pris

connaissance des concertations conduites entre le DRE et les municipalités, ils ont souhaité y être plus directement associés.

À Maisons-Alfort, une question spécifique a été abordée : la mise en service d'une voie dynamique sur l'un des viaducs. Des participants ont noté que ce projet n'avait pas été annoncé lors de l'enquête publique.

Un intervenant a également insisté sur la réalisation des travaux prévus sur les échangeurs :

" Nous avons obtenu d'inclure dans le partenariat public privé le financement de la 2ème tranche des écrans antibruit pour lesquels une concertation avait déjà eu lieu ici même. Cette 2ème tranche inclut une opération d'écran antibruit le long de l'A4 dans le droit fil de ce qui a déjà été réalisé il y a quelques années. Une 2ème tranche comprenait les écrans antibruit de l'échangeur de Saint-Maurice (les Canadiens). Cette enquête publique, qui a donc déjà eu lieu, comportait déjà « un mais », seule la première tranche était financée par le Conseil Régional dans le cadre du Contrat de Plan État/Région. La deuxième tranche avait été étudiée par les services de l'État, mais ne faisait l'objet d'aucun financement. Malheureusement, si des projets de cette importance n'ont pas de perspective de financement, cela signifie que l'échangeur des Canadiens, équipé d'écrans réfléchissants datant de la première génération, conçus dans les années 70 et en mauvais état, risquait d'attendre les calendes grecques. Nous avons souhaité profiter de cette opportunité pour accrocher le financement de cette deuxième tranche à l'opération d'aménagement de Nogent/Joinville".

7) Les aménagements de l'A 86

Dans le projet de la DRE, couvert par le PPP, des travaux d'amélioration de la circulation de l'A 86 vers l'A 3 ont été intégrés.

Certains intervenants contestent que ces travaux soient intégrés au projet. D'autres se sont déclarés très favorables à ces travaux.

IV. Quelques éléments de conclusion

Ce compte-rendu de la concertation a repris et développé les éléments présentés oralement lors de la séance commune du 20 décembre. Ce travail de rédaction m'a permis de confirmer que la concertation avait été particulièrement productive.

Les différentes parties prenantes ne se sont pas contentées de formuler des réactions spontanées aux propositions formulées en ouverture de la concertation. Leurs prises de positions ont été argumentées. Des propositions alternatives ont été formulées puis discutées collectivement et étudiées avec la maîtrise d'ouvrage. Certains projets élaborés en cours de concertation sont le fruit d'une importante coopération.

Un intervenant résume l'état d'esprit qui a prévalu :

« La concertation relative à l'aménagement du tronc commun A4-A86 bat son plein jusqu'au 20 décembre. Ce dossier a hypothéqué le développement d'une partie de notre commune depuis une vingtaine d'années. Ne ratons pas l'occasion de le refermer une bonne fois pour toutes ! » (Internet)

Il convient de noter que, loin de procéder par surenchères, de nombreux intervenants ont cherché à élaborer des **compromis raisonnables**. En choisissant cette voie de la coopération et cette recherche de compromis, ces acteurs du territoire ont fait **un pari : celui d'être ainsi mieux entendus** par ceux qui décideront dans les prochaines semaines.

La **convergence** de ces acteurs s'est opérée sur les points suivants :

- La réalisation d'un projet d'amélioration de l'environnement est opportune et urgente.
- Ni le scénario A, ni le scénario B en l'état actuel, ne répondent aux attentes exprimées sur les territoires.
- Un projet, permettant de garantir les objectifs de réduction des nuisances sonores et de limiter les impacts visuels et écologiques sur le territoire, a été esquissé pendant la concertation. Sa finalisation semble à portée de main.
- La réalisation des projets complémentaires (circulations douces, aménagement des voiries locales et des terrains annexes) est nécessaire et suppose d'approfondir les discussions dans les communes ou entre les communes concernées.
- Les décisions concernant le lancement officiel du projet sont attendues avec une réelle impatience.

- Le prolongement du travail de coopération engagé entre l'équipe projet et les acteurs de la concertation est souhaité.

Comme animateur de cette concertation, je tiens à remercier tous ceux qui y ont contribué et lui ont donné sa richesse et sa dynamique.

En espérant que ce compte-rendu lui a été fidèle,

Cordialement,

Jean Pierre Tiffon