



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

RN 104

Question orale n° 204

Texte de la question

M. Daniel Vachez appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le projet d'aménagement de la RN 104. Ce projet prévoit l'élargissement à 2 3 voies de la portion de la RN 104 située entre l'autoroute A 4, au niveau de l'échangeur du Val-Maubuée et la RN 4 au sud de Pontault-Combault. Cet élargissement rencontre la ferme opposition des riverains, et de l'ensemble des élus du secteur. Les habitants d'Emerainville, riverains de la RN 104, sont évidemment les principaux concernés. Ils subissent d'ores et déjà les nuisances quotidiennes dues à l'engorgement d'une route dont la vocation initiale devait consister essentiellement en la décongestion des voies locales et en la distribution du trafic régional mais qui, de fait, est empruntée par de nombreux automobilistes et de nombreux camions pour contourner l'agglomération parisienne. L'élargissement aggraverait de façon considérable les nuisances sonores et la pollution. La commune d'Emerainville et le syndicat d'agglomération nouvelle du Val-Maubuée ont, lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 octobre au 21 novembre 1997, clairement exprimé leur désaccord avec ce projet et je soutiens résolument ces positions. En effet, s'il est nécessaire de répondre au besoin réel d'augmentation du trafic, le projet proposé est critiquable sur de nombreux points. L'étude menée par la DDE de Seine-et-Marne a été visiblement réalisée de façon trop rapide : par exemple, aucun impact sur le trafic n'a été réellement chiffré. Mais il s'avère surtout que l'aménagement projeté n'est pas inscrit au schéma directeur de la région Ile-de-France. Au contraire, ce dernier prévoit la création d'une nouvelle voie principale directe dont le tracé doit faire l'objet d'études complémentaires. La décision de classement en projet d'intérêt général prise précipitamment par le préfet de Seine-et-Marne, en date du 7 janvier 1998, atteste de la non-conformité de l'élargissement au schéma directeur. Enfin, le fait que le projet envisagé permette de faire passer à terme jusqu'à 2 4 voies sur le pont franchissant la voie ferrée Paris-Bâle laisse à penser que les concepteurs ont abandonné le projet initial prévu par le schéma directeur pour faire de cette voie un tronçon supplémentaire et à part entière de la francilienne. Une telle décision n'est, à l'évidence, pas acceptable dans la mesure où elle dégraderait de façon intolérable la qualité de vie des habitants. En conséquence, il lui demande de suspendre immédiatement la procédure en cours, de demander au nouveau préfet de revenir sur la décision de classement en projet d'intérêt général et de mettre à l'étude non pas une amélioration du projet existant, mais véritablement le tracé prévu par le schéma directeur.

Texte de la réponse

M. le président. M. Daniel Vachez a présenté une question, n° 204, ainsi rédigée:

«M. Daniel Vachez appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le projet d'aménagement de la route nationale 104. Ce projet prévoit l'élargissement à 2 P 3 voies de la portion de la RN 104 située entre l'autoroute A 4, au niveau de l'échangeur du Val-Maubuée et la route nationale 4 au sud de Pontault-Combault. Cet élargissement rencontre la ferme opposition des riverains et de l'ensemble des élus du secteur. Les habitants d'Emerainville, riverains de la RN 104, sont évidemment les principaux concernés. Ils subissent d'ores et déjà les nuisances quotidiennes dues à l'engorgement d'une route dont la vocation initiale devait consister essentiellement en la décongestion des voies locales et en la distribution du trafic régional mais qui, de fait, est empruntée par de nombreux automobilistes et de nombreux camions pour contourner l'agglomération parisienne. L'élargissement aggraverait de façon considérable les nuisances sonores et la

pollution. La commune d'Emerainville et le syndicat d'agglomération nouvelle du Val-Maubuée ont, lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 octobre au 21 novembre 1997, clairement exprimé leur désaccord avec ce projet et je soutiens résolument ces positions. En effet, s'il est nécessaire de répondre au besoin réel d'augmentation du trafic, le projet proposé est critiquable sur de nombreux points. L'étude menée par la DDE de Seine-et-Marne a été visiblement réalisée de façon trop rapide: par exemple, aucun impact sur le trafic n'a été réellement chiffré. Mais il s'avère surtout que l'aménagement projeté n'est pas inscrit au schéma directeur de la région Ile-de-France. Au contraire, ce dernier prévoit la création d'une nouvelle voie principale directe dont le tracé doit faire l'objet d'études complémentaires. La décision de classement en projet d'intérêt général prise précipitamment par le préfet de Seine-et-Marne, en date du 7 janvier 1998, atteste de la non-conformité de l'élargissement au schéma directeur. Enfin, le fait que le projet envisagé permette de faire passer à terme jusqu'à 2 P 4 voies sur le pont franchissant la voie ferrée Paris-Bâle laisse à penser que les concepteurs ont abandonné le projet initial prévu par le schéma directeur pour faire de cette voie un tronçon supplémentaire et à part entière de la Francilienne. Une telle décision n'est à l'évidence pas acceptable dans la mesure où elle dégraderait de façon intolérable la qualité de vie des habitants. En conséquence, il lui demande de suspendre immédiatement la procédure en cours, de demander au nouveau préfet de revenir sur la décision de classement en projet d'intérêt général et de mettre à l'étude non pas une amélioration du projet existant mais véritablement le tracé prévu par le schéma directeur.»

La parole est à M. Daniel Vachez, pour exposer sa question.

M. Daniel Vachez. Je souhaite appeler votre attention, monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, sur le projet d'aménagement de la route nationale 104. Ce projet prévoit l'élargissement à deux fois trois voies de la portion de la RN 104 située entre l'autoroute A 4, au niveau de l'échangeur du Val-Maubuée, et la route nationale 4, au sud de Pontault-Combault. Cet élargissement rencontre la ferme opposition des riverains et de l'ensemble des élus du secteur.

Les habitants d'Emerainville sont évidemment les principaux concernés. Ils subissent d'ores et déjà les nuisances quotidiennes d'une route dont la vocation initiale devait consister essentiellement en la décongestion des voies locales et en la distribution du trafic régional mais qui, de fait, est empruntée par de nombreux automobilistes et de nombreux camions pour contourner l'agglomération parisienne. L'élargissement aggraverait de façon considérable les nuisances sonores et la pollution.

La commune d'Emerainville et le syndicat d'agglomération nouvelle de Marne-la-Vallée/Val-Maubuée ont, lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 octobre au 21 novembre 1997, clairement exprimé leur opposition à ce projet et je soutiens résolument leurs positions. En effet, s'il est nécessaire de répondre au besoin réel d'augmentation du trafic, le projet proposé est critiquable sur de nombreux points.

L'étude menée par la direction départementale de l'équipement de Seine-et-Marne a été visiblement réalisée de façon trop rapide: par exemple, aucun impact sur le trafic n'a été réellement chiffré. Mais il s'avère surtout que l'aménagement projeté n'est pas inscrit au schéma directeur de la région Ile-de-France. Au contraire, ce dernier prévoit la création d'une nouvelle voie principale directe dont le tracé doit faire l'objet d'études complémentaires. La décision de classement en projet d'intérêt général, prise précipitamment par le préfet de Seine-et-Marne, en date du 7 janvier 1998, atteste de la non-conformité de cet élargissement au schéma directeur.

Enfin, que le projet envisagé permette de faire passer à terme jusqu'à deux fois quatre voies sur le pont franchissant la voie ferrée Paris-Bâle laisse à penser que les concepteurs ont abandonné le projet initial prévu par le schéma directeur pour faire de cette voie un tronçon supplémentaire et à part entière de la Francilienne. Une telle décision n'est, à l'évidence, pas acceptable dans la mesure où elle dégraderait de façon intolérable la qualité de vie des habitants.

En conséquence, les populations locales attendent de vous, monsieur le ministre, la suspension de la procédure en cours, la révision par le nouveau préfet de la décision de classement en projet d'intérêt général et la mise à l'étude non pas d'une amélioration du projet existant mais du tracé prévu par le schéma directeur.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, comme vous le savez, le Gouvernement est particulièrement soucieux du bon déroulement des procédures des projets d'infrastructures qu'il est amené à réaliser.

Pour ce qui concerne le projet d'élargissement à deux fois trois voies de la route nationale, 104 située entre l'autoroute A 4 au niveau de l'échangeur du Val-Maubuée et la RN 4 au sud de Pontault-Combault, je suis en mesure de vous apporter les précisions suivantes.

Dans ce secteur, la RN 4 est fréquemment saturée puisque s'y écoule un trafic de l'ordre de 95 000 véhicules par jour. De nombreux automobilistes empruntent également la voirie locale au détriment de la RN 104. Cette

situation n'est pas satisfaisante et une solution efficace doit être trouvée et mise en oeuvre car cette route a actuellement un caractère très «accidentogène», comme on dit.

Les nuisances sonores étant importantes, une amélioration tout à fait significative de la situation acoustique est nécessaire également pour les riverains des zones fortement exposées. Je vous confirme, monsieur le député, que 90 millions de francs ont été réservés afin de ramener le niveau du bruit en dessous de soixante-cinq décibels et de faire en sorte que tous les riverains connaissent une importante réduction des nuisances sonores.

Comme vous le soulignez, deux projets permettent de pallier les dysfonctionnements actuels.

Il s'agit premièrement de l'élargissement de la RN 104; son coût est estimé à un peu plus de 800 millions de francs, dont plus de 300 sont inscrits à l'actuel contrat de plan Etat-région. Cette option repose sur un élargissement à deux fois trois voies, qui exclut tout passage ultérieur à deux fois quatre voies.

Un projet plus ambitieux, dont le montant est compris entre 2 et 2,5 milliards de francs, consiste à raccorder directement la Francilienne du Nord - l'A 4 - au sud de Pontault-Combault. Cette solution, inscrite au schéma directeur routier d'Ile-de-France, est difficilement envisageable à brève échéance compte tenu de son coût très élevé.

J'ai demandé à mes services d'engager une étude approfondie pour évaluer ces deux solutions, notamment en termes économiques, sociaux et environnementaux et je puis vous assurer qu'aucune décision ne sera prise avant qu'une concertation, la plus large possible, n'ait été entreprise et menée à terme.

Les décisions qui résulteront de cette étude seront prises dans la transparence la plus totale car c'est, à mes yeux, une condition incontournable de la démocratie et de l'efficacité.

M. le président. La parole est à M. Daniel Vachez.

M. Daniel Vachez. Monsieur le ministre, je prends acte qu'il y aura une étude approfondie de la solution qui, pour nous, devra être définitive.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Une étude et une concertation !

M. Daniel Vachez. Ce qui est souhaitable, c'est que la procédure en cours ne soit pas poursuivie tant que cette étude - et, à ma connaissance, il n'y a pas d'étude sur le tracé prévu par le schéma directeur régional - n'aura pas été menée jusqu'à son terme. En effet, les éléments d'information dont nous disposons montrent que le passage à deux fois trois voies ne résoudra pas durablement le problème: dans les quelques années nécessaires à la réalisation d'un tel élargissement, le trafic va augmenter et nous nous retrouverons dans la même situation qu'aujourd'hui.

Nous pensons donc préférable, pour éviter d'augmenter les nuisances subies par les riverains, de passer immédiatement à la solution consistant à supprimer ce que l'on appelle la baïonnette.

Données clés

Auteur : [M. Daniel Vachez](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (8^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 204

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 février 1998, page 1608

Réponse publiée le : 4 mars 1998, page 1820

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 25 février 1998