



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

A 4 et A 86

Question orale n° 973

Texte de la question

M. Gilles Carrez appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'absence de doublement du tronçon commun A4-A86 au niveau de Joinville qui génère chaque jour le bouchon routier le plus important de France. Il compromet le rééquilibrage à l'Est de la région Ile-de-France et pénalise gravement les nombreux projets de développement économique du Val-de-Marne. En outre, ce bouchon provoque de graves nuisances sur la voirie locale qui sert d'exutoire. L'opération de doublement figurait déjà dans le contrat de plan en cours et même dans le précédent. Or, il semble qu'elle ne soit pas inscrite dans le projet de contrat au titre du XIIe Plan. Une deuxième DOP a pourtant été prise début 1999. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures il compte prendre pour financer au plus vite cette opération, soit dans le cadre d'un contrat de plan réévalué, soit au titre du Fonds d'aménagement pour l'Ile-de-France (FARIF), soit encore sur d'autres ressources.

Texte de la réponse

M. le président. M. Gilles Carrez a présenté une question, n° 973, ainsi rédigée:

«M. Gilles Carrez appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'absence de doublement du tronçon commun A4-A86 au niveau de Joinville qui génère chaque jour le bouchon routier le plus important de France. Il compromet le rééquilibrage à l'Est de la région Ile-de-France et pénalise gravement les nombreux projets de développement économique du Val-de-Marne. En outre, ce bouchon provoque de graves nuisances sur la voirie locale qui sert d'exutoire. L'opération de doublement figurait déjà dans le contrat de plan en cours et même dans le précédent. Or, il semble qu'elle ne soit pas inscrite dans le projet de contrat au titre du XIIe Plan. Une deuxième DOP a pourtant été prise début 1999. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures il compte prendre pour financer au plus vite cette opération, soit dans le cadre d'un contrat de plan réévalué, soit au titre du Fonds d'aménagement pour l'Ile-de-France (FARIF), soit encore sur d'autres ressources.»

La parole est à M. Gilles Carrez, pour exposer sa question.

M. Gilles Carrez. Ma question concerne le bouclage de la rocade A 86 à l'est de Paris. En effet, contrairement à ce que beaucoup croient, l'A 86 n'est pas achevée dans son contournement est de Paris. Il manque le doublement du tronçon commun à l'autoroute A 4 et à l'autoroute A 86 au niveau du franchissement de la Marne, dans la commune de Joinville.

Chaque jour, cet état de fait provoque le premier bouchon de France, qui s'étend sur des dizaines de kilomètres tant sur l'A 86 que sur l'A 4. L'autoroute A 4 accueille en effet aujourd'hui le plus gros trafic de toutes les autoroutes radiales de l'Ile-de-France et même de France avec plus de 300 000 véhicules par jour. Cette situation pénalise très gravement la politique de rééquilibrage en faveur de l'Est parisien, menée depuis une bonne trentaine d'années, puisque les entreprises susceptibles de s'implanter sont découragées par cette véritable thrombose. A cet égard, un signe ne trompe pas: le Val-de-Marne est le seul département de l'Ile-de-France à avoir connu, au cours des deux dernières années, une baisse de l'emploi salarié.

De plus, cette situation génère, pour les communes avoisinantes, de graves nuisances puisque la voirie locale

est littéralement prise d'assaut tous les jours par les véhicules qui cherchent à échapper à ce gigantesque embouteillage.

Pourtant, la question du financement et de la réalisation du doublement est posée depuis une dizaine d'années. Des crédits d'études avaient déjà été inscrits dans l'avant-dernier contrat de plan, et l'opération figurait dans le contrat de plan qui s'achève. Une première déclaration d'utilité publique avait été décidée en 1990 par le Premier ministre de l'époque, et une nouvelle a été prise au début de cette année.

Malgré tous ces éléments convergents, il semblerait que l'Etat, ou la région - on ne sait trop -, ne prévoit pas l'inscription de cette opération dans le prochain contrat de plan Etat-région.

L'Etat envisage-t-il de financer le plus rapidement possible cette opération dans le cadre du contrat de plan, par le biais du Fonds d'aménagement de la région d'Ile-de-France qui sera rattaché au budget de l'Etat dès l'année prochaine, comme prévoit le projet de loi de finances pour 2000, ou encore par d'autres financements ?

Il s'agit d'une opération vitale pour le développement de l'Est parisien. Je souhaiterais donc avoir des apaisements sur cette question que tous les élus de l'Est se posent actuellement.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle. Mme Nicole Péry, secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle. Monsieur le député, vous voudrez bien excuser l'absence de M. Jean-Claude Gayssot. Je vais me permettre de vous lire la réponse qu'il a préparée.

Comme vous le savez, entre l'échangeur des Canadiens à Saint-Maurice et la bifurcation de Nogent-sur-Marne, les autoroutes A 4 et A 86 utilisent un tronc commun à deux fois quatre voies d'une longueur d'environ trois kilomètres. Cette section autoroutière qui assure un rôle de radiale pour l'autoroute A 4 et de rocade pour l'autoroute A 86 est saturée. Le trafic s'élève à 230 000 véhicules par jour, ce qui entraîne, sur chacune de ces autoroutes, et dans chaque sens, des périodes de congestion importantes.

M. Gayssot a souhaité que je vous présente un bref historique de ce dossier et de son évolution financière. Je pense, monsieur le député, que je ne vous apprendrai rien, mais cela me permettra de donner un éclairage plus complet sur ce sujet.

La nécessité d'un aménagement du tronc commun A 4 et A 86 a été prise en compte lors de la conception de l'autoroute A 4. Le projet a été inscrit au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France dès 1976 et les emprises correspondantes ont été réservées dans les plans d'occupation des sols.

Une solution entièrement aérienne a été étudiée dans les années quatre-vingt. Elle prévoyait le franchissement de la Marne par deux nouveaux viaducs portant les chaussées de l'autoroute A 86, et situés de part et d'autre des viaducs existants. Ce projet, d'un coût de 947 millions de francs, a été déclaré d'utilité publique le 20 juin 1989.

Un montant de 750 millions de francs a été inscrit au Xe contrat de plan, et 40 millions de francs de crédits ont été affectés sur cette période. Cette solution a rencontré une vive opposition des riverains, qui y voyaient une aggravation de la coupure urbaine créée par les ouvrages existants.

Le président du conseil régional d'Ile-de-France a alors demandé de ne pas exclure une solution souterraine lors des consultations d'entreprises qui étaient sur le point d'être lancées. Cette remise en cause du projet a finalement abouti à la décision prise le 18 janvier 1994: en accord avec le président du conseil régional, le ministre de l'équipement de l'époque a décidé de retenir le principe d'une solution souterraine pour la traversée de la Marne.

Les études ont donc été reprises pour définir un franchissement sous-fluvial de la Marne, consiste à remplacer les deux viaducs par deux tubes de trois voies chacun. Cette solution, élaborée en concertation avec les collectivités locales et les riverains, assure une intégration optimale des ouvrages nouveaux dans la partie la plus sensible, mais conduit à un coût considérablement plus élevé de 3 430 millions de francs.

Le nouveau projet a été déclaré d'utilité publique le 20 novembre 1998.

L'opération avait été inscrite au XIe contrat de plan Etat-région pour un montant de 400 millions de francs, très inférieur à la somme nécessaire pour réaliser un seul tube, dont le coût est estimé à 1 500 millions de francs. Au total, 53 millions de francs seulement ont été effectivement mis en place pour permettre le financement des études et des acquisitions foncières durant cette période.

Monsieur le député, il serait sage que vous reposiez très directement votre question à M. Jean-Claude Gayssot parce que, dans le cadre de la réponse que je dois vous communiquer aujourd'hui, je ne peux que rappeler que, en fixant le 22 novembre dernier les enveloppes des contrats de plan, l'Etat a consenti un effort particulièrement important pour la région Ile-de-France. La possibilité de financer une première tranche de ce projet devra être

examinée dans ce cadre.

M. le président. La parole est à M. Gilles Carrez.

M. Gilles Carrez. J'ai été très sensible aux rappels techniques et historiques relatifs à cette opération que nous ne connaissons que trop bien. En revanche, aucune réponse précise ne m'a été donnée quant à l'avenir. Nous sommes dans l'incertitude totale sur le financement de l'opération, et je regrette que le ministère ne vous ait pas transmis une véritable réponse à la question que j'avais posée.

Données clés

Auteur : [M. Gilles Carrez](#)

Circonscription : Val-de-Marne (5^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 973

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 décembre 1999, page 6891

Réponse publiée le : 8 décembre 1999, page 10603

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 6 décembre 1999