



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

A 4

Question orale n° 1363

## Texte de la question

M. Gilles Carrez souhaite appeler l'attention M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les difficultés croissantes rencontrées par les usagers du tronçon commun des autoroutes A4-A86 du fait de l'amplification des bouchons en dehors même des heures de pointe. Le doublement de l'A4 au niveau du Pont-de-Joinville est prévu depuis de nombreuses années et a même fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. L'autoroute A4 est de loin la plus fréquentée d'Ile-de-France avec 265 000 véhicules jour, ce qui lui vaut les honneurs de figurer quotidiennement au menu des communiqués de nombreuses radios informant les auditeurs des tracas de la circulation. Il est vrai que cette autoroute est le passage obligé vers l'Allemagne et tous les pays de l'Est européen. Elle reçoit également un nombre très important de véhicules des pays nordiques qui utilisent une partie du tronçon de l'A4 pour rejoindre l'A1 par l'A86. De plus, l'ouverture d'Eurodisneyland, qui accueille environ 12 millions de visiteurs depuis 1998, n'a fait que densifier la circulation sur l'A 4. La décision d'Eurodisney d'étendre son parc, avec une prévision annuelle de visiteurs de 17 millions, et l'ouverture à proximité de ce parc du plus grand centre commercial d'Europe « Val d'Europe », va nécessairement amplifier la circulation sur cette portion d'autoroute A4 au risque de la paralyser toute la journée. Ajoutons enfin que cette section d'autoroute est la seule liaison autoroutière reliant Orly et Roissy. Aussi le doublement de l'A4 constitue à présent une priorité absolue sous peine de paralyser à court terme cet axe stratégique de circulation. Cet investissement est d'autant plus capital qu'il favorisera le rééquilibrage à l'est au niveau régional et participera par là même à l'aménagement du territoire. Le financement de cette opération ne peut, étant donné son montant, être intégré à l'enveloppe régionale mais doit être envisagé au niveau de l'Etat. C'est la raison pour laquelle il lui demande de bien vouloir lui indiquer les dispositions que le gouvernement entend prendre afin de financer la réalisation de ces travaux d'intérêt national.

## Texte de la réponse

M. le président. M. Gilles Carrez a présenté une question, n° 1363, ainsi rédigée:  
«M. Gilles Carrez souhaite appeler l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les difficultés croissantes rencontrées par les usagers du tronçon commun des autoroutes A 4-A 86 du fait de l'amplification des bouchons en dehors même des heures de pointe. Le doublement de l'A 4 au niveau du pont de Joinville est prévu depuis de nombreuses années et a même fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. L'autoroute A 4, de loin la plus fréquentée d'Ile-de-France avec 265 000 véhicules jour, ce qui lui vaut les honneurs de figurer quotidiennement au menu des communiqués de nombreuses radios informant les auditeurs des tracas de la circulation. Il est vrai que cette autoroute est le passage obligé vers l'Allemagne et tous les pays de l'Est européen. Elle reçoit également un nombre très important de véhicules des pays nordiques qui utilisent une partie du tronçon de l'A 4 pour rejoindre l'A 1 par l'A 86. De plus, l'ouverture d'Eurodisneyland, qui accueille environ douze millions de visiteurs depuis 1998, n'a fait que densifier la circulation sur l'A 4. La décision d'Eurodisney d'étendre son parc, avec une prévision annuelle de visiteurs de dix-sept millions, et l'ouverture à proximité de ce parc du plus grand centre commercial d'Europe «Val d'Europe» va nécessairement amplifier la circulation sur cette portion d'autoroute A 4 au risque de la paralyser toute la

journée. Ajoutons enfin que cette section d'autoroute est la seule liaison autoroutière reliant Orly et Roissy. Aussi le doublement de l'A 4 constitue à présent une priorité absolue sous peine de paralyser à court terme cet axe stratégique de circulation. Cet investissement est d'autant plus capital qu'il favorisera le rééquilibrage à l'est au niveau régional et participera par là même à l'aménagement du territoire. Le financement de cette opération ne peut, étant donné son montant, être intégré à l'enveloppe régionale mais doit être envisagé au niveau de l'Etat. C'est la raison pour laquelle il lui demande de bien vouloir lui indiquer les dispositions que le Gouvernement entend prendre afin de financer la réalisation de ces travaux d'intérêt national.»

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

M. Gilles Carrez. Monsieur le ministre de l'équipement, je souhaite vous interroger au nom de l'association des collectivités territoriales de l'Est parisien, l'ACTEP, qui regroupe à présent quinze communes, plus de 700 000 habitants et les deux départements du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis. Je viens de prendre la présidence de cette association à la suite de mon collègue Jean-Pierre Brard, le maire de Montreuil.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Félicitations !

M. Gilles Carrez. Notre souci essentiel, monsieur le ministre, en nous regroupant ainsi, toutes sensibilités politiques confondues, est de promouvoir ce territoire, formé du sud de la Seine-Saint-Denis d'une part, du nord du Val-de-Marne d'autre part, territoire défavorisé en termes d'emplois, mal équipé en transports et largement oublié des grandes opérations d'aménagement de l'Ile-de-France.

Or tout montre que notre développement se heurte à une difficulté majeure, le premier bouchon routier de France, le premier bouchon routier d'Europe sur le tronçon commun A 4-A 86. Quinze heures de congestion quotidienne !

Cela fait déjà, vous le savez, monsieur le ministre, trois contrats de plan que le doublement de ce tronçon de l'A 4 est inscrit. La première déclaration d'utilité publique, je le rappelle, remonte à 1990. Eurodisney a ouvert ses portes en 1992 et le second parc d'attractions, qui devrait attirer plusieurs millions de visiteurs supplémentaires, va ouvrir l'année prochaine. Et toujours rien en ce qui concerne le doublement de ce tronçon !

Au contraire, même, puisque nous avons appris que la petite équipe responsable de ce projet à la DDE du Val-de-Marne vient d'être dispersée. Nous avons donc l'impression que les pouvoirs publics ont baissé les bras et que l'aménagement et le rééquilibrage de l'Est parisien ne sont plus une priorité.

Monsieur le ministre, vous qui êtes très au fait des difficultés de l'Est parisien, vous qui êtes attaché à l'aménagement équilibré du territoire, quelles dispositions financières, budgétaires, voire techniques, entendez-vous prendre pour relancer cette opération qui est absolument décisive pour les acteurs économiques de la région ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, entre l'échangeur des Canadiens à Saint-Maurice et la bifurcation de Nogent-sur-Marne, les autoroutes A 4 et A 86 utilisent un tronçon commun à deux fois quatre voies d'une longueur d'environ trois kilomètres. Ce tronçon, qui assure le rôle de radiale de l'A 4 et celui de rocade de l'A 86, constitue effectivement, et vous l'avez dit, un point très difficile de la circulation en Ile-de-France.

Afin de résoudre cette difficulté, on a d'abord envisagé la construction de deux viaducs supportant les voies nouvelles nécessaires. Ce projet, dont le coût a été estimé à 947 millions de francs, a été déclaré d'utilité publique le 20 juin 1989. Comme vous le savez, il a été remis en cause alors que les consultations d'entreprises allaient être lancées, au profit d'une solution souterraine permettant la traversée de la Marne, qui a été mise à l'étude.

Le nouveau projet, déclaré d'utilité publique le 20 novembre 1998, est constitué d'un franchissement sous-fluvial de la Marne par deux tubes de trois voies, chacun assurant la continuité de l'A 86. Il est estimé à 3,6 milliards de francs alors que l'ensemble des crédits inscrits au contrat de plan Etat-région en Ile-de-France pour la période 2000-2006 est d'environ 11 milliards de francs, soit une augmentation importante par rapport au contrat précédent.

Le financement de cette opération souterraine très coûteuse a, vous le savez très bien, posé des problèmes à tous les gouvernements et à tous les exécutifs régionaux, de droite comme de gauche, depuis qu'elle a été choisie.

Afin d'expertiser les conditions du financement de ce projet, les possibilités éventuelles de phasage et les mesures d'exploitation à prendre à court terme, une enveloppe a été prévue au contrat de plan actuel. Les études en cours devraient dégager des pistes que le Gouvernement est prêt à examiner avec le plus grand

sérieux et qui pourront déboucher sur une solution crédible.

Je vous précise par ailleurs que l'Etat et la région se sont engagés à apporter, dans le cadre du volet complémentaire du contrat de plan, les financements nécessaires à la réalisation des travaux de réaménagement du pont de Nogent dans le Val-de-Marne. Cette opération devrait permettre une amélioration sensible des conditions de circulation pour les échanges entre l'A 86 au nord et l'A 4 à l'est du tronc commun. Enfin, la volonté d'améliorer les conditions de transport en Ile-de-France a conduit le Gouvernement à favoriser un rééquilibrage entre les modes de transport, notamment en milieu urbain, au bénéfice des transports collectifs. Cet objectif a été pris en compte dans le contrat de plan Etat-région de l'Ile-de-France qui consacre, vous le savez, un effort très substantiel aux transports collectifs.

Le rééquilibrage entre les modes de transport constitue l'un des fondements du nouveau plan de déplacement urbain récemment adopté. Le développement durable de la mobilité urbaine passe en effet par un nouveau partage entre les modes de transport, en particulier en proche banlieue, ce qui conduira inévitablement, et heureusement, à une réduction de la congestion sur les routes et autoroutes urbaines.

## Données clés

**Auteur :** [M. Gilles Carrez](#)

**Circonscription :** Val-de-Marne (5<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1363

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 16 avril 2001, page 2172

**Réponse publiée le :** 18 avril 2001, page 1875

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 16 avril 2001