

La liaison  
A86 Nord

↓  
A4 province

et son insertion  
urbaine  
et paysagère

# Une nécessité ressentie



La situation actuelle est préoccupante. Les conditions de circulation dans Champigny ont été fortement dégradées avec la saturation de l'autoroute A4. Sur le pont lui-même, le carrefour à l'indonésienne fonctionne mal. Le boulevard de Stalingrad est souvent embouteillé, et les habitants du Tremblay subissent constamment les nuisances dues au bruit et à la pollution atmosphérique. Le trafic de transit quitte l'autoroute pour emprunter l'Avenue du Général de Gaulle et la RN4 générant ainsi de l'insécurité au cœur de la ville. Par ailleurs, les bus ont beaucoup de mal à circuler entre Champigny et Nogent.

L'aménagement du pont de Nogent ne sera efficace que s'il est accompagné de mesures urgentes sur l'autoroute, visant à résorber l'énorme bouchon qui se forme tous les jours.

Au niveau du carrefour, il ne faut pas se contenter d'améliorer les échanges entre la A86 et la A4.

Les voiries de Champigny devront retrouver plus de calme. Nous pensons qu'il faut profiter du projet pour faciliter la circulation des transports en commun et notamment celle des lignes de bus 116 et 317.

Il ne faut pas oublier la qualité des espaces proches du pont de Nogent. Celui-ci est situé à proximité d'une entrée de ville

et de la Marne. La qualité de l'insertion dans le site devra être une composante essentielle du projet établi par la DDE.

Les municipalités de Nogent, du Perreux et de Champigny font des efforts pour valoriser leurs Bords de Marne.

Ainsi, un important projet de requalification de la promenade de Polangis et du quai Lucie est à l'étude. Il fera des bords de Marne un lieu de promenade pour les piétons et les vélos. Il faut prévoir, dans le projet, un espace qui leur permettra de rejoindre les deux rives en toute tranquillité.

**Jean-Louis Bargerio**, Maire de Champigny

## Le Perreux



**Le pont de Nogent est un des deux ponts permettant le franchissement de la Marne pour les usagers automobilistes perreuxiens se rendant dans le reste du département ou voulant prendre l'autoroute A4. C'est également un**

**des passages obligés pour les nombreux amateurs de footing, cyclistes et autres promeneurs des bords de Marne ou utilisateurs du parc du Tremblay.**

**Le pont de Nogent est aujourd'hui :**

- inadapté à la progression de la circulation automobile,
- sans infrastructures pour les circulations douces,
- ne permet pas la fiabilité des transports en commun,
- contribue à la pollution du fait de sa saturation.

**Une réflexion et une concertation les plus larges possibles doivent pouvoir dégager une solution pour résoudre ces différents problèmes. Le projet devra dans tous les cas prendre en compte les exigences de l'environnement.**

**Les habitants du Perreux doivent pouvoir bénéficier demain d'une meilleure fluidité pour emprunter les infrastructures autoroutières, être certains de la régularité du transport en commun qui emprunte le pont de Nogent, prendre du plaisir à se rendre au parc du Tremblay ou profiter des Bords de Marne à pied, à vélo ou en roller.**

**Gilles Carrez**, Député-maire du Perreux

Le secteur des Bords de Marne a le triste privilège d'être quotidiennement à l'honneur des radios et des télévisions qui signalent l'existence du plus grand bouchon autoroutier d'Europe au Pont de Nogent.

Dès mon arrivée en 1988, comme conseiller général de Nogent, j'ai milité pour que nous puissions à la fois aménager cette traversée de Marne, mais aussi terminer les travaux de la A86 qui, actuellement, utilise pour sa partie Nogent/Saint-Maurice, les voies de l'autoroute A4.

Le véritable problème que nous vivons au quotidien sur le Pont de Nogent est le résultat du conflit des flux de circulation provenant de Nogent et du Perreux et de celui, en sortie, du tunnel de la A86 des automobilistes qui souhaitent se diriger vers l'autoroute A4 pour remonter vers l'est.



Cette confrontation s'effectue et tente de se régler, tant bien que mal, sur les voies actuelles du Pont de Nogent.

Après de nombreuses et interminables discussions, réunions, commissions, nous avons pu, avec mes collègues du Conseil général du Val-de-Marne, convaincre l'assemblée régionale et l'État de l'importance d'une telle "thrombose" qui asphyxie les échanges entre les deux rives de la Marne, gêne le développement de l'activité

## Nogent

économique des artisans PMR et PMI, mais aussi provoque des nuisances et des pollutions difficilement supportables par les riverains des Bords de Marne.

Nous avons obtenu l'inscription de l'élargissement du Pont de Nogent au Contrat de Plan, ce qui va enfin nous permettre, après la présente consultation, mais aussi des études complémentaires, d'envisager enfin un règlement des problèmes que nous connaissons avant 2007.

Les solutions qui sont présentées ont leurs avantages et leurs inconvénients.

Cependant, elles devraient, notamment celle qui consiste à passer de 5 à 7 voies, permettre enfin une amélioration de la vie quotidienne de plusieurs dizaines de milliers d'habitants, d'automobilistes, de chauffeurs routiers, de véhicules de secours, tout en intégrant le nouveau Pont de façon harmonieuse dans le paysage de la Vallée de la Marne pour laquelle nous travaillons à sa revalorisation.

Vous et nous devons cependant rester particulièrement vigilants afin que la solution corresponde à nos attentes tant au plan de la circulation des véhicules, des piétons, des cyclistes... que de la réduction impérative des nuisances et de la pollution.

**Jacques J.P. Martin**, Conseiller général du Val-de-Marne  
Maire de Nogent



## Le mot du Préfet

Passage obligatoire pour traverser la Marne, le pont de Nogent impose quotidiennement aux automobilistes jusqu'à 45 minutes d'attente pour le franchir aux heures de pointe, et ce cinq heures par jour, matin et soir. Il en résulte une paralysie de deux axes majeurs pour l'Est parisien, les autoroutes A4 et A86.

La volonté de l'Etat est d'améliorer les échanges entre la A86 Nord et la A4 province par une opération consensuelle intégrant les problématiques des circulations cyclistes et piétonnes, des transports en commun, de l'insertion urbaine des infrastructures routières, de la valorisation des Bords de Marne et du Plan de Déplacements Urbains défini par la Région.

L'aménagement envisagé est porté au contrat de plan État-Région 2000-2006. Les études en cours font ressortir trois propositions qui vous sont soumises aujourd'hui dans une première phase de concertation publique. L'enquête publique est prévue courant 2004 et les travaux devraient débuter au premier semestre 2006.

**Patrice Bergougnoux**,  
Préfet du Val-de-Marne

# Une opération majeure ..face aux problèmes et dysfonctionnement constatés

En terme de circulation à l'échelle Francilienne, l'aménagement du pont de Nogent a pour objectif de faciliter les échanges Nord-Est entre la A4 province et la A86 Nord. La mise en service de la bande d'arrêt d'urgence de la A4 aux heures de pointe (opération en cours d'étude) devrait également contribuer à augmenter la capacité de cette autoroute. Au-delà de cet enjeu régional, l'opération envisagée doit avoir un impact positif sur l'environnement local et la qualité de vie des populations des communes concernées.

Il s'inscrit en cohérence avec un ensemble d'actions poursuivant le même objectif telles que : l'aménagement de la RD45<sup>E</sup>, la requalification de la RN4, l'amélioration des protections phoniques le long de la A4 à Champigny-sur-Marne, l'arrivée du Trans Val-de-Marne, le pôle de la Gare de Nogent/Le Perreux.

Le pont de Nogent a été reconstruit en 1961. Il comportait alors deux tabliers qui ont été réunis en 1983 pour accueillir 5 voies de circulation. Fin 1985, une décision ministérielle approuvait l'aménagement du carrefour à feux sur l'autoroute A4 qui fut réalisé en 1987, pour optimiser le fonctionnement du pont de Nogent dans le cadre de la mise en service de la traversée sous-fluviale en 1989. Dès 1990, malgré les aménagements, le pont de Nogent souffrait d'un déficit de capacité. Plusieurs études, menées dans les années 90, proposaient diverses solutions, mais il a fallu attendre le contrat de plan, signé le 18 mai 2000 entre l'Etat et la Région, pour que l'opération soit en définitive retenue, avec un financement hors contrat d'un montant de 12,5 millions d'euros, intégralement à la charge de la Région Ile-de-France.

## L'histoire d'un point noir



Actuellement, le pont de Nogent ne parvient plus à assumer de manière satisfaisante ses deux principales fonctionnalités routières : c'est un maillon (et passage obligé de franchissement de la Marne) du réseau routier local et un élément de continuité autoroutière entre la A86 et la A4. D'autre part, certains aspects de fonctionnalité locale doivent être pris en compte.

### ➤ Un carrefour engorgé

Les échanges autoroutiers dans les deux sens entre la A4 Province et la A86 Nord constituent les flux majoritaires, les autres échanges autoroutiers empruntant la traversée sous-fluviale de Nogent. Ce trafic ne parvenant pas à s'écouler, il en résulte des bouchons sur la A4 pouvant remonter jusque dans les tunnels de Champigny et dans la tranchée couverte de la A86 pouvant engendrer des conséquences dommageables en terme de sécurité.

### ➤ L'interaction avec le trafic local

Le dysfonctionnement entrave fortement le trafic local, particulièrement dans le sens Nogent>Champigny où il s'entrecroise avec le trafic autoroutier. De plus, la brièveté des temps de "feu vert" ne permet pas au trafic local de s'écouler et les temps de "vert" réservés aux piétons sont très insuffisants.

### ➤ Les transports en commun pénalisés

Confrontés à l'embouteillage quasi quotidien, les bus des lignes 116 et 317 ne peuvent plus assurer la qualité de service nécessaire en terme de fréquence et de vitesse commerciale. Aux heures de pointe, il faut 20 à 30 minutes pour parcourir 1 km sur le boulevard de Stalingrad dans le sens Champigny>Nogent. Il en résulte une sous-fréquentation de ces lignes.

### ➤ Les circulations douces entravées

Actuellement, la situation défavorise les piétons (cheminements difficiles) et les cyclistes qui se voient intégrés dans la circulation automobile. La rampe d'accès aux berges, côté Champigny-sur-Marne, est dégradée, de même que les escaliers qui ne sont pas sécurisés.

### ➤ De fortes nuisances

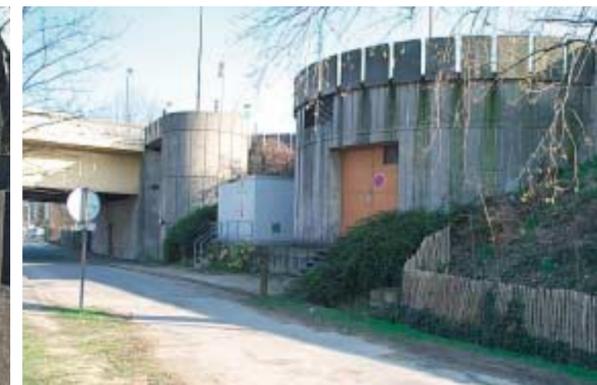
La densité de la circulation génère un niveau sonore très élevé pour les riverains, ainsi qu'un fort taux de pollution dû aux gaz d'échappements, aggravé par les embouteillages, les véhicules ralentis ou à l'arrêt émettant plus d'émanations polluantes.

### ➤ Un environnement dégradé

Le paysage est fortement marqué par les infrastructures routières qui dominent l'espace, provoquant des ruptures qui modifient la perception de la rivière et de ses berges. Pourtant, ce secteur des "Boucles de la Marne" est un espace de respiration urbain relativement préservé qui gagnerait à être valorisé.

### ➤ Des aménagements déficients

Les accès aux zones hôtelières et au centre nautique à Nogent-sur-Marne, ainsi qu'au quai du Viaduc à Champigny-sur-Marne, sont peu lisibles et complexes, voire dangereux. Les aménagements piétons et cyclistes sont insuffisants, interrompus, non sécurisés. Les liaisons existantes reliant le pont aux berges sont défectueuses, inconfortables et d'une esthétique contestable.



# Une opération majeure ..aux multiples enjeux

En terme de circulation à l'échelle Francilienne, l'aménagement du pont de Nogent a pour objectif de faciliter les échanges Nord-Est entre la A4 province et la A86 Nord. La mise en service de la bande d'arrêt d'urgence de la A4 aux heures de pointe (opération en cours d'étude) devrait également contribuer à augmenter la capacité de cette autoroute. Au-delà de cet enjeu régional, l'opération envisagée doit avoir un impact positif sur l'environnement local et la qualité de vie des populations des communes concernées.

Il s'inscrit en cohérence avec un ensemble d'actions poursuivant le même objectif telles que : l'aménagement de la RD45<sup>E</sup>, la requalification de la RN4, l'amélioration des protections phoniques le long de la A4 à Champigny-sur-Marne, l'arrivée du Trans Val-de-Marne, le pôle de la Gare de Nogent/Le Perreux.

Le pont de Nogent a été reconstruit en 1961. Il comportait alors deux tabliers qui ont été réunis en 1983 pour accueillir 5 voies de circulation. Fin 1985, une décision ministérielle approuvait l'aménagement du carrefour à feux sur l'autoroute A4 qui fut réalisé en 1987, pour optimiser le fonctionnement du pont de Nogent dans le cadre de la mise en service de la traversée sous-fluviale en 1989. Dès 1990, malgré les aménagements, le pont de Nogent souffrait d'un déficit de capacité. Plusieurs études, menées dans les années 90, proposaient diverses solutions, mais il a fallu attendre le contrat de plan, signé le 18 mai 2000 entre l'Etat et la Région, pour que l'opération soit en définitive retenue, avec un financement hors contrat d'un montant de 12,5 millions d'euros, intégralement à la charge de la Région Ile-de-France.

## L'histoire d'un point noir



### ➤ Maîtriser la circulation automobile

Compte tenu de la saturation des voies, cet enjeu est particulièrement important. Les attentes en matière d'amélioration de la circulation, de la signalétique et de sécurité sont très fortes, surtout en ce qui concerne la sécurité dans les tunnels. Une meilleure fluidité du trafic sur les voies rapides contribuera à délester le réseau local.

### ➤ Favoriser les transports en commun

L'objectif est de permettre aux usagers locaux de retrouver un intérêt à emprunter le bus pour leurs déplacements Nord-Sud passant par le pont de Nogent. Un enjeu d'autant plus important que la ligne 317 est considérée comme une ligne prioritaire dans le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France.

### ➤ Aménager les circulations douces

Trois objectifs correspondent aux attentes exprimées :

- la continuité des itinéraires piétons et vélos existants ;
- le développement de nouveaux aménagements et la sécurisation du réseau existant partout où il interfère avec le trafic automobile.
- l'amélioration des accès aux berges depuis le pont de Nogent.

### ➤ Réduire les nuisances

Faciliter la fluidité du trafic agit fortement sur la réduction des émissions de polluants. Les nuisances sonores seront minimisées par à la mise en place de dispositifs de réduction du bruit.

### ➤ Valoriser le contexte paysager

La Marne, bordée d'une végétation dense, le parc départemental du Tremblay, les jardins du tissu pavillonnaire, la végétation des talus autoroutiers et la présence de sites préservés sur les îles de la Marne constituent un ensemble qu'il faut conserver ou requalifier localement là où il est dégradé, d'autant qu'il s'y ajoute des équipements attractifs : le Pavillon Baltard, le Centre Nautique et touristique, le port de plaisance et le camping.



# Une volonté d'intégration

Le projet d'aménagement du pont de Nogent offre l'opportunité d'une réflexion plus globale sur l'aménagement et le traitement de la zone dans un esprit d'unité architecturale et paysagère valorisante, harmonieusement intégrée dans l'environnement.

## ➤ La liaison A4 Province ➤ A86 Nord

L'amélioration de cette liaison constitue l'objectif principal qui structure les solutions proposées, tout en respectant la cohérence avec les autres aménagements projetés à court et moyen terme dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France.

## ➤ L'intégration urbaine

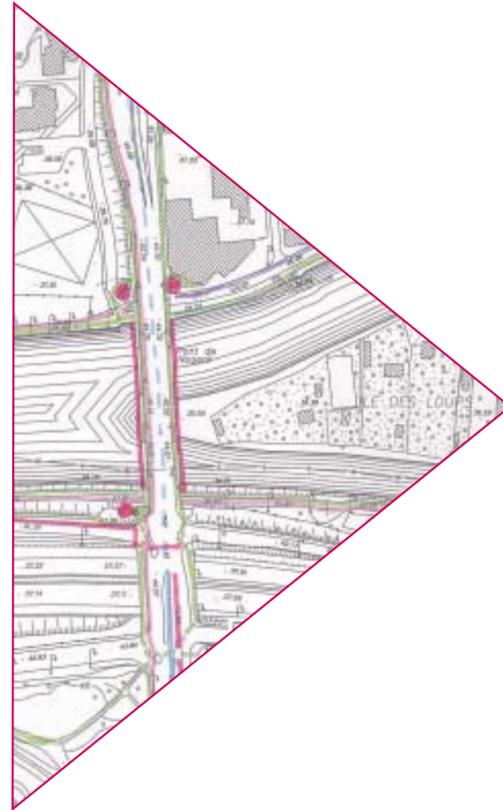
Le pont de Nogent doit assurer une continuité visuelle ou fonctionnelle entre Champigny et Nogent. Cette mission sera confiée à un architecte paysagiste.

## ➤ La mise en valeur du site

Le secteur du pont de Nogent est au cœur du site des "Boucles de la Marne" qui fait l'objet de projets visant à y développer le tourisme. Il convient de respecter le caractère des bords de Marne et de le restaurer là où le besoin s'en fait sentir.

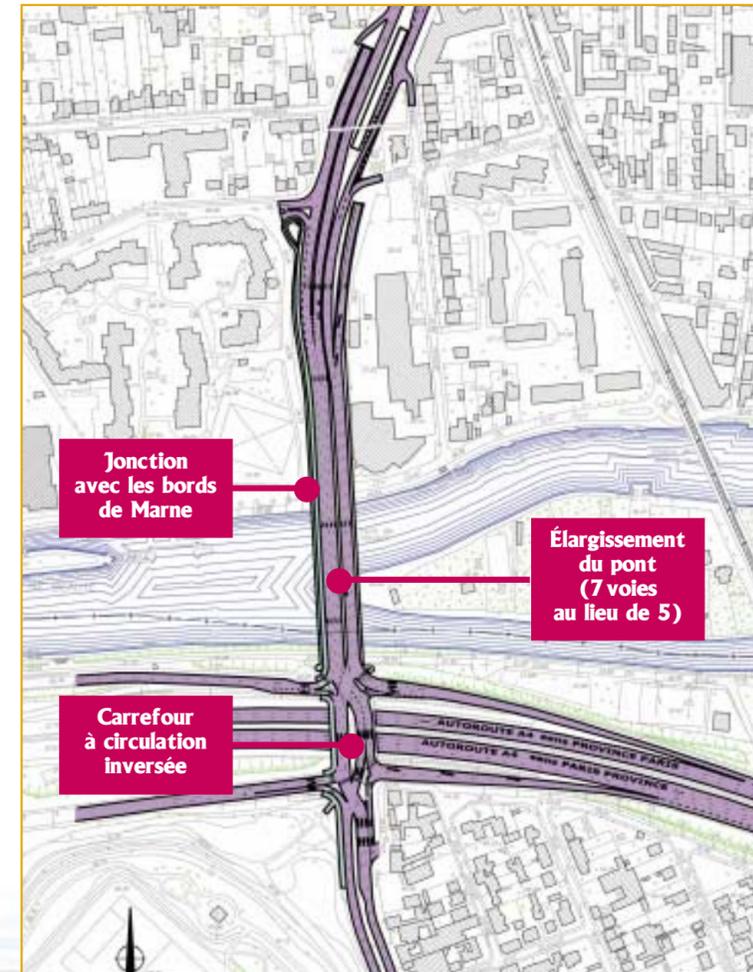
## ➤ Le respect du Plan de Déplacements Urbains

Défini par le Préfet, ce plan préconise notamment le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements peu polluants, ainsi que l'aménagement du réseau principal de voirie pour le rendre plus fonctionnel.



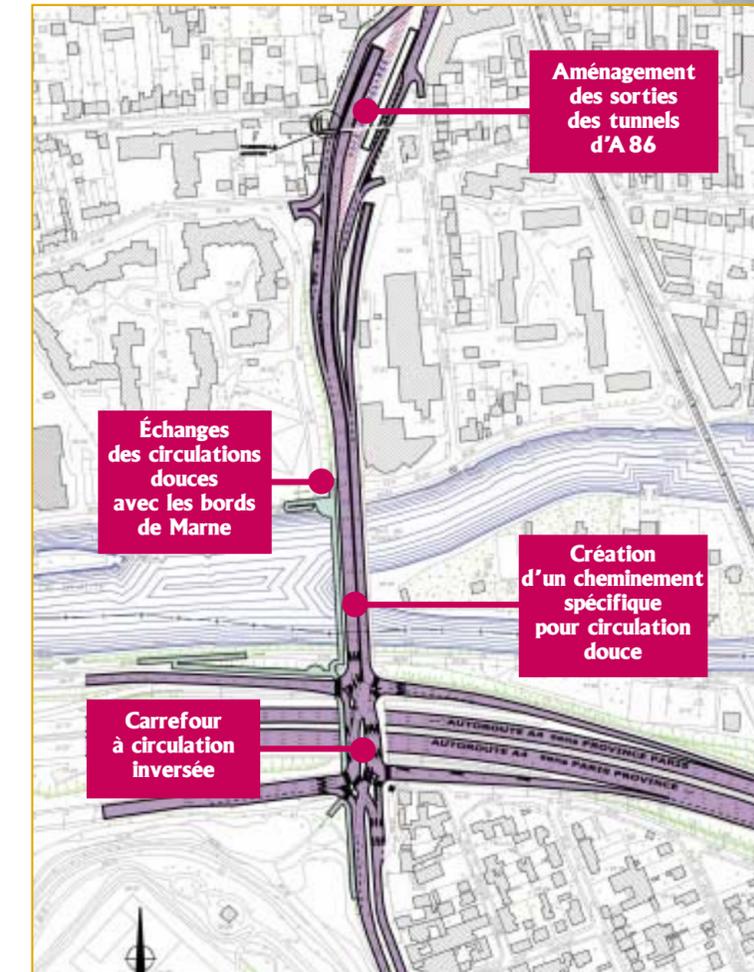
# Trois approches de solutions vous sont proposées

Au stade actuel, les plans qui vous sont soumis ne mentionnent que les travaux de voirie envisagés. Une approche de solution identifiée, un architecte paysagiste interviendra pour la mise en valeur des ouvrages et leur intégration dans l'environnement.



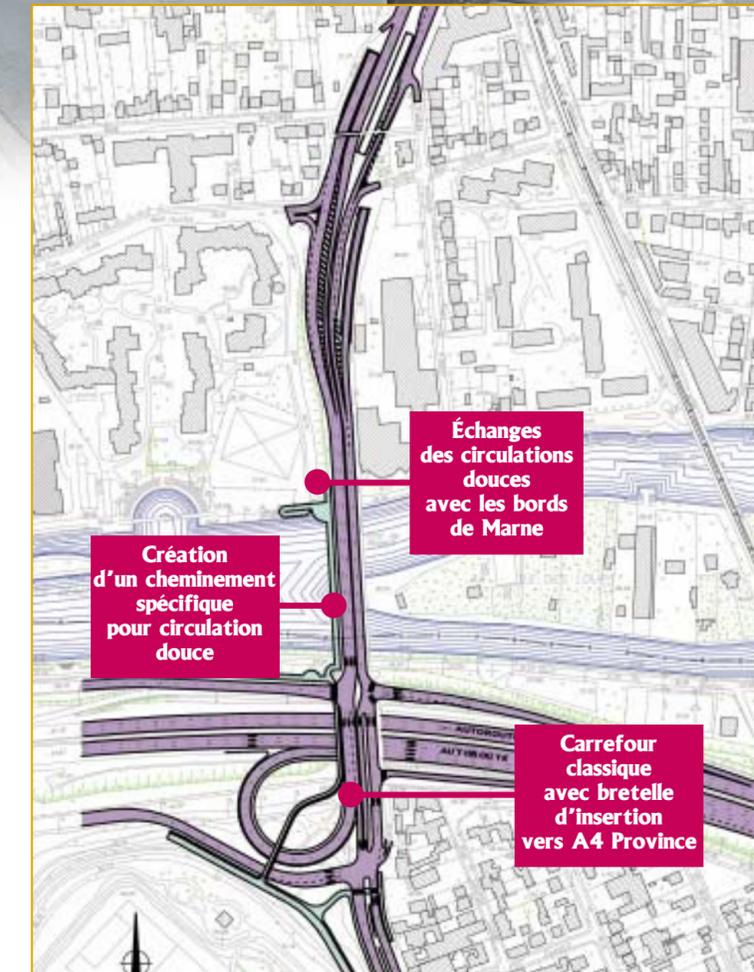
## ➤ Première approche

Principe : le nombre de voies de circulation du pont sur la Marne est porté de 5 à 7, le carrefour étant aménagé en conséquence, tout en conservant le principe de circulation actuel.



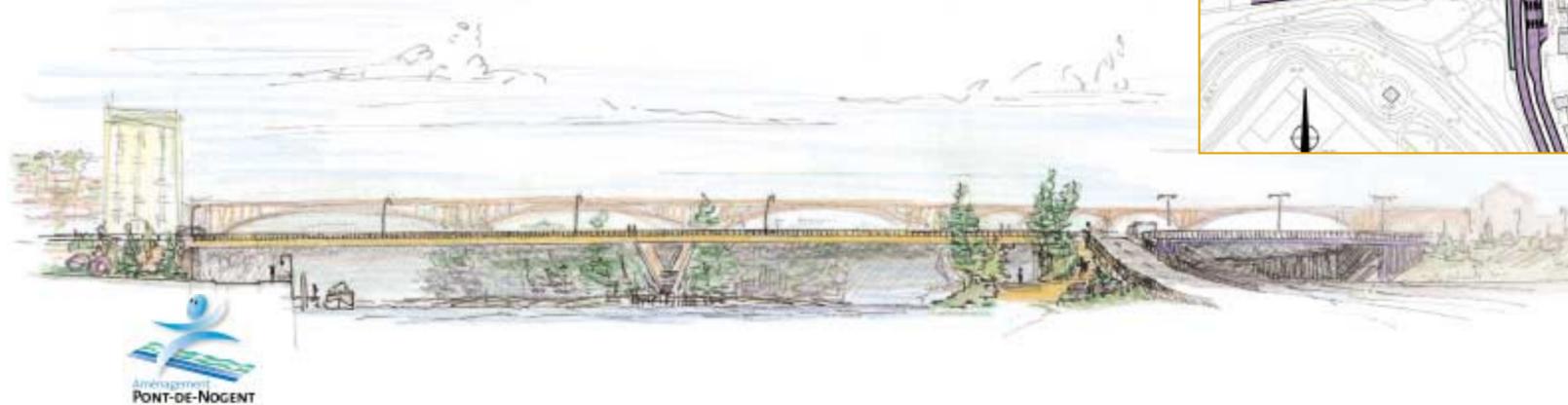
## ➤ Deuxième approche

Principe : Le pont conserve 5 voies auxquelles s'ajoute un cheminement spécifique réservé aux circulations douces. Le carrefour conserve le principe de circulation actuel. Les sorties des ouvrages souterrains de la A86 dans Nogent-sur-Marne sont aménagées pour éviter l'actuel entrecroisement des circulations locale et autoroutière.



## ➤ Troisième approche

Principe : Le pont conserve 5 voies auxquelles s'ajoute un cheminement spécifique réservé aux circulations douces. Le carrefour est remodelé dans une configuration classique et comporte une bretelle d'accès à l'autoroute A4 en direction de la province.





## Budget et calendrier prévisionnels

### ➤ Calendrier

Enquête publique.....	<b>2004</b>
Dossier de projet et consultations des entreprises.....	<b>2005</b>
Début des travaux.....	<b>2006</b>

### ➤ Budget

12,5 millions d'Euros. Financé par la Région Ile-de-France.



# Vous aurez la parole



Il s'agit aujourd'hui d'organiser une concertation permettant de prendre en compte l'avis de toutes les personnes concernées. Il est important que ce débat public prenne place en amont de la décision de l'Etat sur les choix techniques afin d'intégrer les avis de la population et d'en tenir compte pour éclairer ce choix. Le bilan de cette concertation sera rendu public.

## Une concertation préalable

### ➤ Tout savoir sur le projet

Des expositions seront organisées :

- à Champigny-sur-Marne du 4 janvier au 8 février 2003 en mairie et au centre municipal Gérard-Philipe,
- à Nogent-sur-Marne du 4 janvier au 8 février 2003 en mairie,
- au Perreux-sur-Marne du 11 janvier au 15 février 2003 en mairie, aux heures d'ouverture habituelles des différents lieux d'exposition.

Des permanences administratives des représentants de la DDE se tiendront de 18 h 00 à 20 h 00 sur les lieux d'exposition :

- le 14 janvier à Nogent et à Champigny,
- le 16 janvier à Champigny,
- le 21 janvier à Nogent et au Perreux,
- le 23 janvier au Perreux.

Les plans et descriptifs vous permettront de connaître tous les détails du projet. Vous pourrez formuler par écrit votre opinion, vos questions et vos observations.

Des réunions publiques seront organisées le 23 janvier 2003 à 20 h 30 en mairie de Champigny et le 30 janvier à 19 h 30 à la scène Watteau à Nogent-sur-Marne. Des interprètes en langage des signes français seront présents lors de ces assemblées.

Il sera tenu compte de cette concertation préalable pour la mise au point du projet lors de l'enquête publique. Cette enquête représente une seconde phase de consultation.

Le démarrage des travaux est prévu en 2006, pour une durée évaluée à 24 mois.

### ➤ L'enquête publique

Le Président du tribunal administratif désignera un commissaire enquêteur chargé de recueillir les avis du public sur un projet ayant pris en compte les suggestions des riverains lors de la concertation. Vous aurez trois moyens d'exprimer le vôtre :

- en le consignait sur le registre d'enquête publique ;
- en rencontrant le commissaire enquêteur qui sera à votre disposition aux lieux, jours et heures fixés par l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique ;
- ou enfin par lettre adressée au commissaire enquêteur.

Pour vous informer par Internet  
[www.val-de-marne.pref.gouv.fr](http://www.val-de-marne.pref.gouv.fr)

et pour nous faire parvenir vos remarques,  
suggestions ou votre opinion  
[pontdenogent@equipement.gouv.fr](mailto:pontdenogent@equipement.gouv.fr)

