

Dossier

Le tunnel de l'A86

Raccordement de l'A86 au Pont Colbert

Après la journée d'information organisée par Cofiroute en octobre dernier, L'Echo des Nouettes mène l'enquête sur le bouclage de l'A86.

1 Historique du projet (l'idée était déjà dans l'air en 1930)

Années 1930, le principe d'une grande rocade autour de Paris est évoqué.

1950, cette rocade s'appellera « rocade de banlieue ».

1960, 6 août, le nom approuvé par l'aménagement du territoire devient l'« ARSO ».

1976, le schéma directeur d'aménagement (SDAU) adopte : « le tracé le plus direct à niveau, en talus et viaduc à Viroflay, en tranchée ouverte à Porchefontaine, de l'A86 ».

1977, le ministre de l'équipement M. Fourcade procède à la déclaration officielle du bouclage de l'A86 au Pont Colbert.

1983, le SDIP, syndicat de défense des intérêts de Porchefontaine, intervient auprès de l'équipement pour demander le passage en tunnel en lieu et place de la tranchée ouverte, prévue initialement.

1983, le schéma directeur prévoit la continuité de l'A86 du Pont Colbert aux Loges en Josas.

1988, Cofiroute propose la solution tunnel.

1990, l'Etat désigne Cofiroute comme concessionnaire.

1994, enquête d'utilité publique, approbation du tracé de l'A86 en tunnel.

1995, 8 décembre, déclaration d'utilité publique du tunnel.

1999, attribution de la concession à Cofiroute, redémarrage des travaux.

25 août 2000, nouvelle circulaire « sécurité des tunnels ».

2000, après quelques rebondissements, les travaux reprennent à Rueil-Malmaison et le chantier est ouvert au Pont Colbert.

Cofiroute et Socatop

Cofiroute, maître d'ouvrage, a confié à Socatop, maître d'œuvre et entrepreneur, les études préliminaires et la réalisation du tunnel A86 à l'ouest de Paris (voir carte). Le maître d'œuvre et l'exploitant se sont engagés à respecter et appliquer les dispositions de sécurité énoncées dans la circulaire interministérielle n°2000-63 du 25 août 2000, relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national (conception et réalisation).

2 Le projet actuel sous la forme de deux tunnels

Le tunnel Ouest raccordant Rueil-Malmaison à l'A12, au sud de Rocquencourt (Bailly), ouvert à tous les véhicules : son ouverture est prévue en 2008.

Le tunnel Est raccordant Rueil-Malmaison à Versailles Pont Colbert (RN286 et A86), ouvert uniquement aux véhicules n'excédant pas 2 mètres de hauteur : son ouverture est prévue en 2007. Ce tunnel prévoit un raccordement avec l'A13, à la hauteur du haras de Jardy, dont l'ouverture est programmée en 2005.

Vous l'aurez compris, nous sommes plus particulièrement concernés par le tunnel Est.

pas 2 mètres de hauteur : son ouverture est prévue en 2007. Ce tunnel prévoit un raccordement avec l'A13, à la hauteur du haras de Jardy, dont l'ouverture est programmée en 2005.

Vous l'aurez compris, nous sommes plus particulièrement concernés par le tunnel Est.

3 Pour votre information

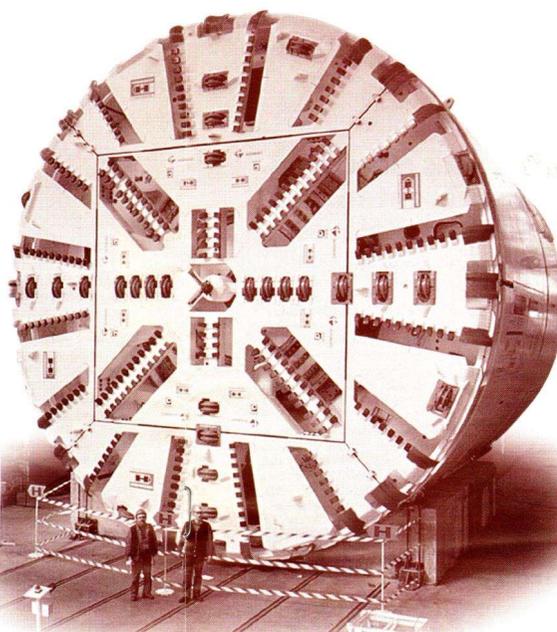
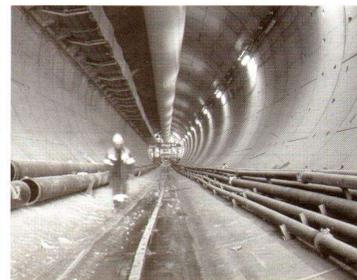
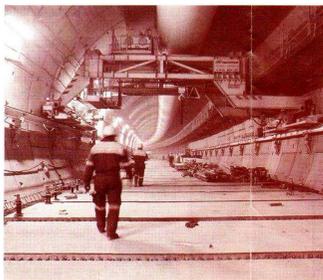
PAR téléphone en direct au n°0108668686 et si vous êtes « branchés » vous consultez Internet au www.a86ouest.com.

Une exposition installée à Rueil-Malmaison, au pied de la côte de la Jonchère est mise à la disposition du public (maquette d'un tronçon de tunnel, journal et brochures).

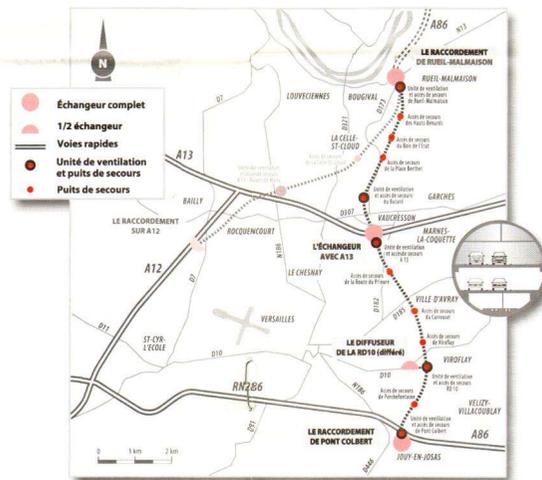
Au cours de la journée du 27 septembre, un bus spécialement aménagé par Cofiroute est venu présenter le projet plane Lamône.

Le 24 octobre 2002 sur le site de l'exposition de Rueil-Malmaison, s'est tenue une réunion entre le conseil de quartier et Cofiroute.

Le bus Cofiroute



Le tunnelier, après avoir réalisé le percement du tunnel de Rueil-Malmaison à la sortie de l'A13, sera démonté pour commencer la jonction en sens inverse à partir du Pont Colbert.



4 Dès maintenant des conséquences prévisibles

En attendant, certains font déjà les commentaires suivants :

L'INCONNUE DU DIFFUSEUR D10

Le fait de différer sa construction, conduira les automobilistes à traverser le quartier. De nouvelles difficultés viendront donc s'ajouter aux problèmes de circulation actuels (voir carte).

PENDANT LA PÉRIODE DES TRAVAUX (2002-2007)

Les chantiers ouverts sur les différents sites implantés sur le quartier vont modifier notre environnement, mais ils vont également perturber le trafic actuel.

Au Pont Colbert, des rotations d'une douzaine de camions par heure aux périodes de pointe ne viendront-elles pas perturber le trafic déjà bloqué à certaines heures (les remblais du site de Rueil-Malmaison étaient évacués par péniches sur la Seine, ce qui ne perturbait pas le trafic routier), même si, pour COFI-

ROUTE, ce nouveau trafic est négociable par rapport au trafic existant ?

L'INFORMATION AUX RIVERAINS

COFIROUTE prévoit un point d'information sur le chantier du Pont Colbert. L'exposition, aujourd'hui installée à Rueil-Malmaison, pourrait être avantagéement déplacée au début des travaux de creusement du tunnel sur le site du Pont Colbert pour assurer une meilleure information dans les agglomérations concernées (Versailles, Viroflay, Vélizy-Villacoublay, Porchefontaine).

LE BRUIT AU PONT COLBERT

A l'occasion des travaux, n'était-il pas possible d'envisager la couverture du Pont Colbert, les riverains y retrouvant leur quiétude et la parcelle des « Gonards » une solution à son isolement ?

L'ACCÈS AU TUNNEL DU PONT COLBERT

Pourquoi ne pas envisager tout de suite la prolongation du tunnel vers le plateau de Buc pour drainer les flux de St Quentin en Yvelines et désengorger la RN416 (Jouy-en-Josas) aujourd'hui saturée. Faudra-t-il attendre encore 30 années pour voir cette évidence se réaliser à des conditions qui seront alors pharaoniques ?

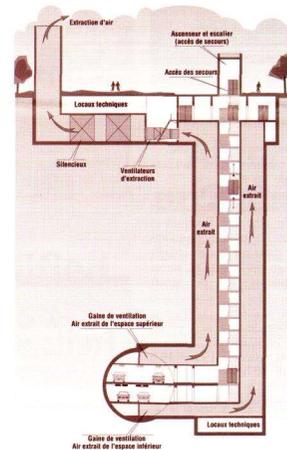
LA CIRCULATION DANS LE TUNNEL

On pourrait craindre de voir un jour utiliser la voie dédiée aux secours à la circulation car en 2000 les vues en coupe du tunnel prévoyaient 3 véhicules circulant dans un sens et 5 dans l'autre, mais en fait une voie de secours est exigée par le code.

L'ACCÈS DE SECOURS À PORCHEFONTAINE

A travers les bois, pompiers, ambulances, gendarmes, gyrophares et avertisseurs sonores ne risquent-ils pas de faire désordre, au milieu des promeneurs à pied, en vélo et même à cheval ?

En attendant les réponses aux questions posées, L'Echo des Nouettes reste vigilant et continuera à suivre ce dossier pour tenir ses lecteurs informés de son évolution. N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques ou suggestions.



Maquette de simulation

5 Questions posées à la société Cofiroute

L'équipe du dossier a adressé à Cofiroute, une première série de questions résumées ci-dessous :

AVANT LA MISE EN SERVICE DU TUNNEL

- Quelles seront les nuisances et les précautions prises pendant la durée des travaux ?
- Des essais de qualification sont-ils prévus, quand et dans quelles conditions ?

APRÈS LA MISE EN SERVICE DU TUNNEL

- Quel sera le trafic à court terme, dans les 5 ans à 10 ans, le nombre de véhicules à l'heure, en moyenne

- Quelles améliorations apportera le tunnel à notre quartier, en comparaison avec le trafic actuel, dans les rues du Pont Colbert, Yves Le Coz, Rémont, Albert Sarraut, des Chantiers ?
- N'y a-t-il pas de risque de saturation à l'échangeur du Pont Colbert aux heures de trafic élevé ?
- Quelles seront les conséquences écologiques concernant les cheminées de ventilation (sur le paysage, la qualité de l'air, le bruit, en cas d'incendie dans le tunnel) ?
- Quel est l'organisme chargé de la

surveillance environnementale du tunnel ?

- En cas d'accident (circulation, incendie, pollution, attentat), quels sont les moyens d'intervention, et la formation, mis en place dans le cadre de l'assistance aux accidents du tunnel mais également aux riverains (police, pompiers, ambulances, dépanneuses) ?
- Quels seront les coûts supportés par le contribuable Versaillesais (signalisation...) ?

Au moment où nous écrivons ce dossier, des réponses complémentaires à nos questions sont attendues ; elles feront l'objet de prochains articles.

Dossier préparé par Michel Duné, Claude Dutrou, Dominique Lhoste, Serge Perrut.