

# Enfin le bout du tunnel au Pont-Colbert

Ce dossier a été préparé par Serge Perrault, Jean Sablonne, Michel Duthe. Nous remercions particulièrement la société Cofiroute et son équipe de communication pour son aide et les documents fournis.

## Un tunnel rentable a priori

Cofiroute a été choisie comme entreprise concessionnaire du tunnel de la A86 au terme de péripéties diverses. Elle a pu se lancer dans l'aventure car c'est une filiale du groupe Vinci, une des toutes premières entreprises de BTP du monde. C'est la solidité financière de Vinci qui a permis de financer, sans subvention, le montant des travaux qui s'élève à environ deux milliards d'euros. La rentabilité de l'opération est assurée par des péages qui contrebalancent les charges, dont celles de la gestion quotidienne de l'ouvrage. L'État deviendra, au terme de la concession, propriétaire et, si cela lui convient, gestionnaire de l'ouvrage. Le tunnel est juridiquement une autoroute car il existe déjà en surface une voie qui permet de faire le trajet gratuitement. L'État fixe les règles du jeu dans une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), charte à laquelle se réfère la société et qui comprend des annexes en quantité considérable. On peut consulter cette DUP à la Préfecture des Yvelines ou au siège de Cofiroute. L'écho des Nouvelles n'a pu accéder aux calculs prévisionnels établissant la rentabilité de l'ouvrage. On peut faire confiance à la société pour défendre

ses intérêts. De plus il ne faut pas sous-estimer l'intérêt de l'ouvrage comme vitrine internationale pour répondre à d'autres appels d'offre. En effet, ce tunnel autoroutier est, selon la société, un exemple de ce qui se fait de mieux en matière de sécurité. Lors du percement, le tunnelier Emma était alors le plus grand au monde ! Par ailleurs il semble que le risque économique soit faible compte tenu des perspectives en matière de circulation, en particulier au moment où l'on décide de faire du Plateau de Saclay une zone très attractive. En définitive, de multiples paramètres vont jouer. Parmi eux le montant des péages (et des abonnements) sera déterminant. Cofiroute les propose, mais c'est l'État qui prend la décision finale, comme pour toutes les autoroutes sous concession.



## Une direction régionale de Cofiroute

Cette réalisation a mobilisé de nombreuses entreprises et des centaines d'ingénieurs, techniciens et ouvriers, sans parler des « communicants » de Cofiroute. À partir de janvier 2011, la gestion de l'ouvrage est assurée par une direction régionale spécifique de Cofiroute. Elle emploie environ 120 personnes pour la période de rodage, puis 100 par la suite. Cet effectif comprend, outre le personnel de direction et administratif, les péagistes et les agents chargés de la sécurité et de l'entretien. Ce nombre est à comparer aux 1900 salariés de l'entreprise qui est concessionnaire de nombreuses autoroutes en France, dont les Autoroutes du Sud de la France (ASF).

hiculo non autorisé s'aventure jusqu'au péage, il faut le remettre dans la bonne voie... hors du tunnel. Il faut pouvoir bloquer l'entrée des véhicules en cas d'accidents ou même de simples incidents et surtout intervenir avec les véhicules adaptés au tunnel qui sont prêts à tout moment à accueillir pompiers, police et gendarmerie pour les cas graves (accident, incendie). Un matériel de déneigement est même en place. Le Duplex sera muni du logo « Vinci Autoroute » tout en restant autonome pour sa gestion.



## LE PÔLE DE RUEIL-MALMAISON

L'essentiel des effectifs est affecté à Rueil-Malmaison où sont la direction et les bureaux, le poste de surveillance, une partie des agents de sécurité et des péagistes. À Vaucresson et au Pont-Colbert, il y a beaucoup moins de monde. Il faut cependant pouvoir y gérer les péages et l'accès au tunnel. Si une moto ou un vé-

hicule non autorisé s'aventure jusqu'au péage, il faut le remettre dans la bonne voie... hors du tunnel. Il faut pouvoir bloquer l'entrée des véhicules en cas d'accidents ou même de simples incidents et surtout intervenir avec les véhicules adaptés au tunnel qui sont prêts à tout moment à accueillir pompiers, police et gendarmerie pour les cas graves (accident, incendie). Un matériel de déneigement est même en place. Le Duplex sera muni du logo « Vinci Autoroute » tout en restant autonome pour sa gestion.

## 70 La sécurité des automobilistes

Motos, camions et véhicules à gaz sont interdits d'accès !

### UNE SURVEILLANCE HUMAINE ET UN QG D'OBSERVATION 24H/24

Des caméras, placées tous les 80 m, surveillent l'ensemble du parcours. Une équipe permanente veille sur écran de contrôle à la circulation dans le tunnel. Ces opérateurs assurent la fluidité du trafic. Si un événement intervient dans le tunnel, aussitôt sont déclenchés les interventions de secours et les moyens adaptés. S'il s'agit d'une simple panne, le véhicule est remorqué jusqu'au péage sans frais pour l'autoroute. Il est interdit de s'arrêter sans cause impérative. Au moindre problème grave, l'accès est interdit au niveau des péages.

### UNE VITESSE LIMITÉE À 70 KM/H

C'est là une mesure essentielle pour assurer la sécurité. Des radars de la gendarmerie Nationale comptabilisent vos points... souriez, vous êtes pris en photo !

## Après une longue gestation, enfin la délivrance !

### QUELQUES DATES CLEFS :

Novembre 1996 : début des travaux à Rueil-Malmaison. En septembre 2001, lorsque débutent les travaux au Pont-Colbert, l'ouverture est prévue en 2008. 9 janvier 2011 : le bout du tunnel et l'inauguration...



## Avant l'inauguration

### AUTORISATION DE MISE EN SERVICE

Comme pour la première tranche Rueil/Vaucresson, longue de 4,5 km, la deuxième Vaucresson/Pont-Colbert d'une longueur de 5,5 km a attendu, pour être ouverte au public, l'autorisation de mise en service. Elle se fait sur la base d'un dossier de sécurité (DSAO), comprenant le plan d'intervention et des secours et l'organisation de l'exploitation.

Auparavant dans la procédure de concession, tous les systèmes prévus de surveillance et d'intervention soit « à systèmes » redondants » sont validés par la commission CDSA. Cette commission consultative comprend notamment les organismes de secours publics (Pompiers, CRS, Samu) mais aussi les représentants des communes concernées. Une autre commission la CNE-SOR composée de représentants élus au niveau national, d'experts du ministère de l'intérieur et de l'équipement est également appelée à se prononcer.

### DÉCISION DÉFINITIVE DE CONCESSION

Après les inspections et les contrôles des travaux et sécurité, après validation du plan d'intervention et des secours, une commission ministérielle a accordé la concession pour l'ensemble du tunnel, pour une durée de 75 ans. Cette concession est accompagnée d'un arrêté de police, signé du préfet des Hauts-de-Seine, coordinateur du duplex A86 (départements 78 et 92).

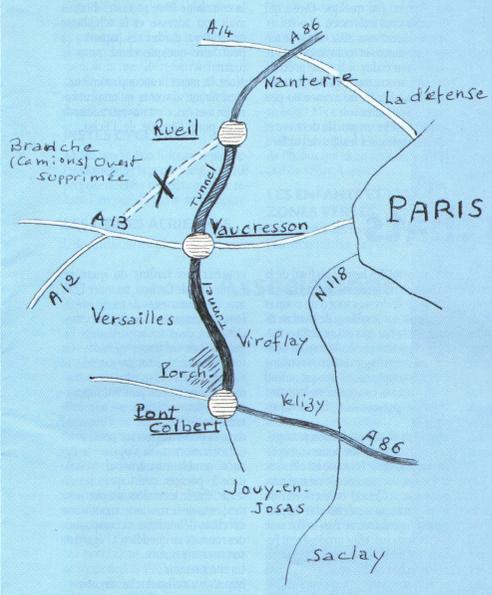
## Souvenons-nous d'Emma le tunnelier

UN MONSTRE de puissance hydraulique, de 200 m de long pour un tour de taille impressionnant de 11 m. Il paraîtrait que des « brutes épaisses » aient démembré Emma à la sortie du tunnel. Dommage car elle avait un côté attachant avec sa grande couronne dentée.

Une période particulière pour les équipes qui ont fait le tunnel et qui nous ont aussi quittés ! Son travail accompli, l'entreprise Socatop s'en va et passe la main à Cofiroute.



aujourd'hui un enfant mort-né sur les bras, et les camions et voitures font leur deuil du trajet qui devait les conduire de Rueil à Bailly (voir carte). Les poids-lourds continueront à rouler en surface. L'autre cause principale du retard est technique et due à la complexité du montage mis en place par les sociétés en charge du projet (Cofiroute le maître d'ouvrage, Socatop l'entrepreneur, Vinci construction et Vinci concession, Colas et toutes les sociétés sous-traitantes)



## Poste de péage d'accès au Pont-Colbert



## Éléments du trafic

À CE JOUR, 13500 véhicules par jour empruntent en semaine le tronçon déjà ouvert de Rueil à Vaucresson. Ce nombre descend à 9000 le week-end. La circulation moyenne attendue à terme est de l'ordre de 35 000 véhicules par jour sur deux voies avec des pointes maximales autorisées de 3 400 véhicules/heure. Pour porter ce chiffre à 4 400 v/h, il faudrait ouvrir la troisième voie, ac-

tuellement dédiée aux interventions et secours à la circulation. Une enquête publique serait obligatoirement diligentée et l'autorisation de l'État serait assujettie au résultat obtenu. Il est à noter que l'affectation de la troisième voie aux secours n'était pas imposée par l'État, mais a été demandée par les différentes associations consultées par Cofiroute.

## Impact du trafic sur le quartier

COMBIEN de véhicules supplémentaires traverseront notre quartier, à la circulation. Une enquête publique serait obligatoirement diligentée et l'autorisation de l'État serait assujettie au résultat obtenu. Il est à noter que l'affectation de la troisième voie aux secours n'était pas imposée par l'État, mais a été demandée par les différentes associations consultées par Cofiroute.



## Une pollution supplémentaire ponctuelle

DANS le tunnel, l'évacuation des gaz émis par les véhicules est basée sur le maintien d'une vitesse de ventilation de 8 m/s. Deux modes d'évacuation sont prévus à cet effet. Un puis d'extraction et de secours, situé à Viroflay proche de la voie ferrée et du bas du quartier, peut évacuer à l'aide de ventilateurs un débit d'air de 95 m³/s, un fonctionnement intermittent annuel de 70 h est prévu. Le second mode d'évacuation des polluants est situé en bout du tunnel au Pont-Colbert où une cheminée également pourvue de ventilateurs jouera le rôle d'extraction. L'effet piston de l'air provoqué par la vitesse des véhicules serait suffisant, nous dit-on, pour évacuer les gaz brûlés en temps normal. Les polluants rejetés sont essentiellement les oxydes d'azote, les particules fines, le benzène et le monoxyde de carbone.

Pour notre quartier cette pollution de l'air, déjà en augmentation dans les rues du fait des nouveaux véhicules provenant des immeubles récemment construits, se verra accrue de celle émise par les véhicules supplémentaires rejoignant le tunnel au Pont-Colbert. La pollution, en entrée/sortie du tunnel, peut être jugée mineure pour le quartier, sauf en cas de vents portants. Celle qui sera extraite à Viroflay sera assurément supplémentaire, car elle provient de véhicules transitant dans le tunnel. Elle touchera suivant les conditions, les habitations proches de Viroflay et du bas de notre quartier.

### UNE POLLUTION CONTRÔLÉE

Le problème est suffisamment sensible pour que l'association AIR PARIS qui réunit État, collectivités, industriels et associations, chargée de surveiller la qualité de l'air de l'Île-de-France, soit missionnée pour la surveillance spécifique sur toute la zone concernée par le tunnel. Les mesures effectuées à l'intérieur du tunnel, les 160 points de mesures ponctuelles sur neuf sites en continu à l'extérieur, alimentent le système de cartographie qui est présenté sur le site « www.obsarivatoire-a86ouest.fr ». Chacun peut déjà consulter les premiers résultats, car une campagne de mesure a débuté sur le premier tronçon du tunnel pour la période comprise entre le 27/01/2010 et le 30/03/2010. Un état zéro a également été effectué sur notre quartier afin de mesurer l'impact de l'utilisation du tunnel. Il faudra attendre la montée en puissance du trafic, soit 35 000 véhicules / jour pour tirer les premières conclusions et vérifier les chiffres annoncés par les calculs prévisionnels des modèles mathématiques mis en place. Toutes ces mesures ayant été faites en dehors du fonctionnement des ventilateurs d'extraction, il convient de prendre avec beaucoup de précautions les informations données aujourd'hui. Nous sommes donc tous invités à être vigilants et à suivre les résultats de cette pollution dans les temps.

### LA NUISANCE SONORE

Les mesures réalisées sur le site de Rueil ont démontré des niveaux très faibles, nous dit Cofiroute...

rues Coste, Rémont, Albert-Sarraut, Yves-Le-Coz, des Chantiers, du Pont-Colbert. Des tableaux font état d'une semaine de trafic, mesuré du mois de mars à septembre, hors les mois de juillet et août. Les courbes et histogrammes de la semaine font apparaître un flux très important selon les heures. Par exemple, rue Yves-Le-Coz, de 8h à 10h, en moyenne horaire 907 véhicules, et de 18h à 20h, 1 153 véhicules.

### DU POSITIF POUR LES UTILISATEURS, OUI MAIS...

Pour ceux qui prendront le tunnel, le gain de temps est appréciable. Il faut environ 15 mn, temps d'accès/sortie compris, pour aller du Pont-Colbert jusqu'à Rueil. Les choses se compliquent après si vous continuez sur la A86. Gare aux bouchons en direction de Colombes à certaines heures. Que dire pour ceux qui arrivent dans l'autre sens au Pont-Colbert sur une A86 également bouchée ? Il faut préciser qu'en période de pointe, le tunnel n'acceptera pas de véhicules au-delà de 3400 véhicules/heure sur deux voies. Les barrières d'accès seront alors fermées et la queue des véhicules restera en amont.

Vue la complexité de la tarification, il convient de se reporter au guide édité par Cofiroute.