

LE BOUCLAGE DE L'A 86 PAR DES TUNNELS

Association des Habitants de la colline de Puteaux

<http://www.colline-puteaux.com/cadre%20de%20vie.html>

Ventilation des tunnels Conséquences sur la qualité de l'air et le bruit

On attend du bouclage de l'A86 par les tunnels de COFIROUTE une réduction de la circulation automobile sur la voirie locale et donc une réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores engendrées par le trafic.

Mais qu'en sera-t-il aux alentours des unités de ventilation des tunnels ? Il y aura des cheminées pour l'extraction de l'air vicié, des entrées d'air frais et de puissants ventilateurs car il n'est pas question de les installer dans le tunnel Est du fait de son gabarit réduit (voyez la taille de ceux sous lesquels vous passez dans les tunnels de l'A14 par exemple).

Le dossier d'enquête publique d'avril 1994 dans son chapitre 1.3 prévoyait que la ventilation se ferait grâce à des puits de communication avec la surface, équipés de ventilateurs, espacés d'environ 1600 m pour le tunnel Est et de 3000 m pour le tunnel Ouest. 11 installations de ventilation devaient être réparties sur les deux tunnels. Pour le tunnel Est, 8 installations de ventilation étaient prévues avec alternance de 4 ouvrages de prises d'air (Rueil, Le Butard, Marne la Coquette - Le Prieuré, Pont Colbert) et 4 ouvrages d'extraction (Bois de l'État, A13, Carrefour du Carrousel, Pont Colbert). Pour le tunnel Ouest, 3 installations mixtes prise d'air et extraction étaient prévues à Rueil, la Celle Saint Cloud et à l'échangeur A12/A13.

C'est le projet qui a été retenu et validé dans la DUP du 10 décembre 1995, prorogée sans modification par le décret du 7 décembre 2000. Il répartissait d'une façon équitable les unités de ventilation et réduisait ainsi l'impact de l'extraction de l'air pollué des tunnels sur l'environnement, et les nuisances sonores en provenance des ventilateurs. La concession accordée à COFIROUTE par décrets des 21 avril 1994 et 26 septembre 1995 respectait la DUP. Les 11 unités de ventilation y figuraient et l'État dans ses engagements de janvier 1996 y faisait référence.

Mais cette concession a été annulée par arrêt du Conseil d'État en date du 20 février 1998 à la suite des actions engagées par des municipalités et associations concernées. L'État a donc procédé à une consultation en vue d'une nouvelle attribution de la concession qui devait toujours respecter la DUP. Deux offres ont été déposées, dont une de COFIROUTE naturellement, et c'est cette dernière qui a été retenue. Cette nouvelle concession a fait l'objet d'un décret du 25 novembre 1999.

Mais cette concession comporte 4 unités de ventilation d'extraction de moins que le projet de l'État. COFIROUTE prétend que "*cette amélioration est rendue possible grâce aux nouvelles perspectives de diminution des émissions polluantes des véhicules*", qu'il s'agit d'adaptations mineures qui ne remettent pas en cause la DUP et qu'elles s'accompagnent d'une sensible réduction des coûts d'investissement par tunnel.

Ainsi sur le trajet Rueil/Vaucresson A13 et vice et versa, il n'y aurait plus que 2 unités de ventilation extraction, l'une à Rueil, l'autre à Vaucresson-A13. Sur le tunnel Ouest l'unité de ventilation de la Celle Saint Cloud serait supprimée. Rueil qui est la seule gare qui cumule l'entrée et la sortie des tunnels Est et Ouest, cumulerait la ventilation extraction et soufflage de ces deux tunnels sur des distances accrues du fait de la suppression d'unités intermédiaires. Comme les installations d'extraction et de soufflage dans le tunnel Est sont indépendantes pour les deux niveaux, c'est en fait 3 tunnels qui seraient ventilés à Rueil. On aurait donc pour l'extraction, 3 grosses cheminées de 10 m de hauteur au lieu

d'une prévue dans le projet soumis à l'enquête publique.

On compte 19 ventilateurs pour le tunnel Est à Rueil dans la présentation de son projet par COFIROUTE dont 11 pour le désenfumage. Combien en plus pour le tunnel Ouest ? Pour nous rassurer, on nous dit qu'ils tourneront peu la nuit, le trafic étant faible. Rueil a également le privilège d'héberger les groupes électrogènes de secours dotés de 4 cheminées de 10 m qu'il faudra tester régulièrement en les mettant en route. Et on sait par expérience que c'est au moment du démarrage que des fumées noires sont émises.

Sous la pression du Comité de pilotage créé fin 2001 par Patrick OLLIER pour le suivi avec COFIROUTE et les riverains du projet de bouclage de l'A86, COFIROUTE a fait réaliser par ARIA Technologies des simulations sur l'évolution de la qualité de l'air à l'horizon 2010, compte tenu de l'évolution attendue de la pollution de fond urbaine et périurbaine en Ile de France à cette échéance et des rejets des 3 cheminées sur la base du trafic prévu dans les tunnels terminés (52960 véhicules/jour selon les simulations réalisées par COFIROUTE).

D'après ces estimations le niveau des polluants resterait dans les limites fixées par les textes réglementaires. Mais il n'est pas tenu compte des émissions de polluants par les véhicules circulant ou à l'arrêt sur les bretelles de l'échangeur de La Jonchère et sur l'aire des péages. Et COFIROUTE a refusé de pareilles simulations avec le système de ventilation du projet initial, à titre de comparaison.

Pour vérifier dans l'avenir l'évolution de la qualité de l'air après la mise en exploitation des tunnels, Le Comité de pilotage a également obtenu de COFIROUTE 2 campagnes de mesures des polluants autour du site de la Jonchère, une durant l'hiver fin 2001 et une d'été en juillet 2005. Elles ont été réalisées par CAP Environnement au moyen de 16 capteurs passifs et d'un camion de laboratoire.

Sur le bruit des ventilateurs, COFIROUTE a également présenté le résultat de ses simulations avec les tunnels en exploitation. Les nuisances sonores ne dépasseraient pas les limites réglementaires fixées pour 12 heures de jour et 12 heures de nuit. Et COFIROUTE refuse de nous donner les résultats de ces simulations en heures de pointe matin et soir.

La Ville de Rueil a présenté un bilan positif des résultats obtenus par ces simulations puisqu'elle conclut au respect de la réglementation concernant la teneur en polluants de l'air après la mise en service des tunnels.

Mais il n'en reste pas moins vrai que la nouvelle concession de COFIROUTE ne respecte pas la DUP. Et il ne s'agit pas pour Rueil d'adaptations mineures comme le prétend COFIROUTE. L'unité de ventilation prévue initialement pour souffler de l'air frais dans les 2 tunnels et pour extraire par une cheminée l'air vicié du Tunnel Ouest sur une longueur limitée par la présence d'unités intermédiaires, est devenue une véritable usine. La quantité d'air vicié extraite de 3 tunnels sur des longueurs accrues et rejetée par 3 énormes cheminées serait sans commune mesure avec les rejets attendus du système de ventilation de la DUP. Et cette usine est entourée d'un centre aéré pour enfants, du Parc de la Malmaison et du château de La Petite Malmaison, classés monuments historiques, d'immeubles de bureaux et d'habitations.

L'impact paysager est visible. Le nombre de ventilateurs est au moins multiplié par 3 et leur puissance est augmentée.

Rappelons que COFIROUTE disait dans sa note de synthèse du 2 novembre 1998, après avoir justifié de la réduction du nombre d'émergences par une réduction des coûts d'investissement " Toutefois, si des difficultés administratives ou locales remettait en cause cette proposition, il serait toujours possible de revenir aux implantations antérieures des unités de ventilation et des puits de secours..... ". C'est ce que les Rueillois demandent.

17 novembre 2005

<http://www.colline-puteaux.com/cadre%20de%20vie.html>