

Seize tunnels routiers à Paris et vingt-deux dans le reste de l'Ile-de-France bientôt en travaux

EXCLUSIF

2008-2013 : LE GRAND EMBOUTEILLAGE

Dans les cinq années à venir, pour mise en conformité avec les normes européennes, l'Ile-de-France s'apprête à étouffer. Et les élus n'ont même pas été consultés.

PAR JEAN-CLAUDE JAILLETTE

Les automobilistes de la région parisienne croyaient déjà vivre l'enfer au volant. Ce n'est rien comparé à ce qui se prépare ! Le grand embouteillage de la capitale et de toute l'Ile-de-France est déjà planifié et assumé par les responsables des transports de la région. *Marianne* est en mesure de révéler cette semaine que, d'ici à 2013, pour des raisons de sécurité et de mise aux normes européennes, les pouvoirs publics vont devoir rénover pas moins de 38 tunnels de la région, dont 16 dans Paris intra-muros. Cette fois, Les Verts n'y sont pour rien, pas plus que Denis Baupin, ex-adjoint au maire de Paris chargé des transports, surnommé l'« ayatollah antibagnoles » – qui a perdu sa délégation en mars dernier pour cause de score insuffisant de son parti aux municipales.

Les Parisiens et les banlieusards se souviennent encore des bouchons occasionnés par la fermeture des voies sur berge pour les ouvrir aux vélos et aux piétons, par les innombrables chantiers destinés à multiplier les couloirs de bus ou encore par la création à marche forcée du premier tronçon du tramway contournant Paris. Ce qui s'annonce est pire. Bien pire. La

faute à un décret du 24 juin 2005, tirant les conséquences dramatiques de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc qui avait provoqué la mort de 42 personnes. Désormais, tous les ouvrages souterrains de plus de 300 m de long « dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes » devront être mis en conformité avec la directive européenne de 2004 sur la sécurité des usagers des tunnels routiers européens. Ce texte exige notamment « une approche systémique de la sécurité », autrement dit un système d'alerte et de surveillance performant en cas d'incendie ou d'accident, doublé de dispositifs de protection et d'évacuation des personnes. L'enfer du tunnel du Mont-Blanc, le manque de coordination des secours et le laisser-aller dans l'application des consignes a traumatisé l'Europe. Bruxelles a accordé dix ans aux Etats membres pour se mettre en conformité. La France est, certes,

Le budget prévu est de l'ordre de 500 millions d'euros, à la charge de l'Etat...

championne d'Europe du retard dans la transcription des directives bruxelloises, mais, cette fois, le dossier n'a pas traîné.

Restrictions de circulation

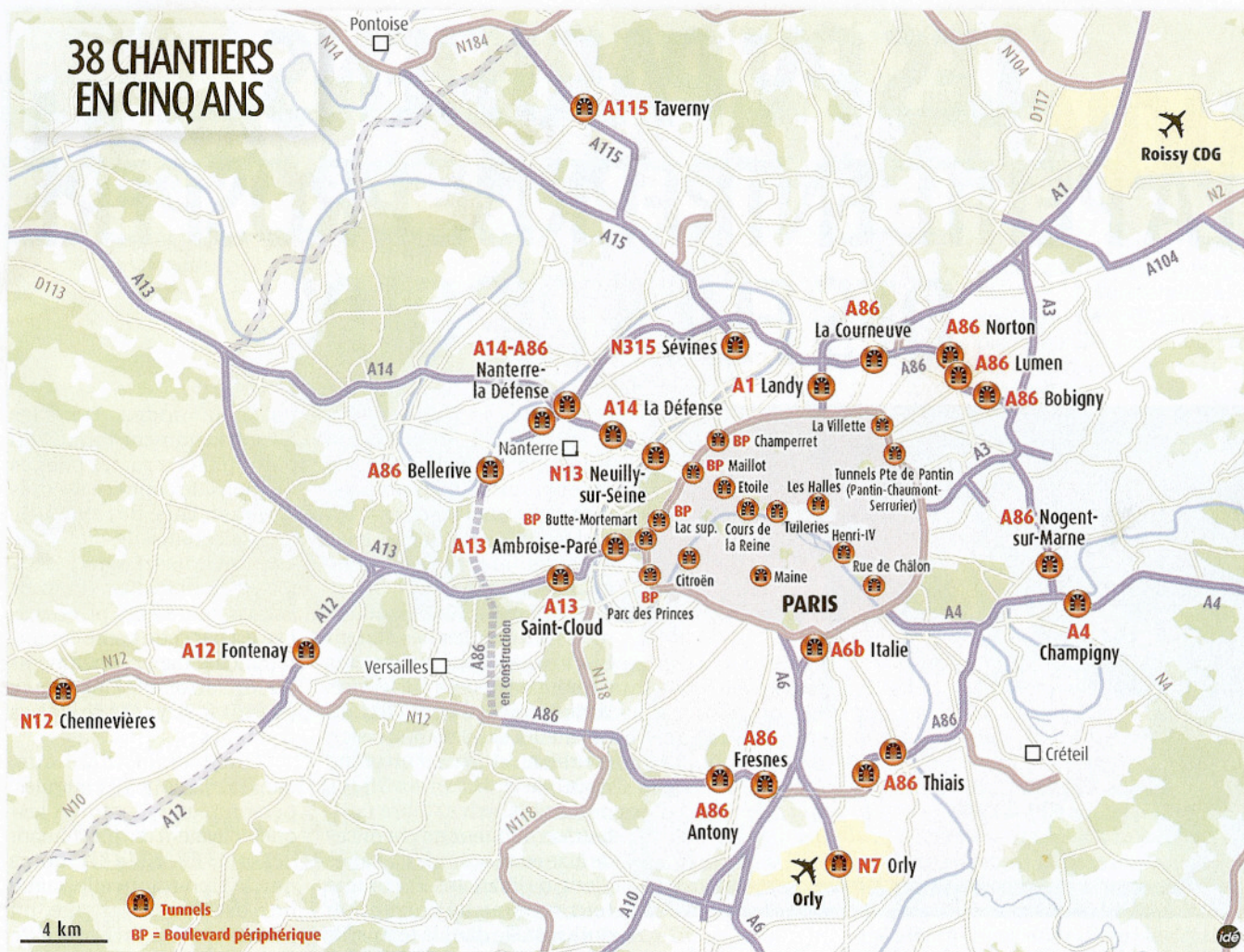
Le premier chantier a démarré au mois de juillet dernier : c'est celui du tunnel de la Défense vers l'autoroute A14. Pour les cinq années à venir, toute l'Ile-de-France et Paris en particulier vont connaître des restrictions de circulation sur des axes majeurs, des voies fermées, des vitesses réduites, des trafics de poids lourds déviés vers des axes mal adaptés à la présence de camions. A Nanterre (Hauts-de-Seine) par exemple, les élus

s'étonnent de ne pas avoir été consultés, alors que plusieurs autres grands chantiers engorgent déjà la ville.

Selon nos informations, les dernières réunions de mise au point se sont tenues dans les premiers jours de septembre. Pour plusieurs tunnels, celui de l'A14 notamment, certaines hypothèses de travail prévoyaient la fermeture totale le week-end, dès le vendredi. On imagine aisément les conséquences. Idée recalée donc. « *Aucun tunnel ne sera totalement fermé le jour*, affirme Philippe Perret, responsable de la communication de la Direction interdépartementale des routes d'Ile-de-France (Dirif). *Nous avons choisi de travailler "sur circulation", moyennant l'interdiction de circulation des poids lourds, trop dangereux pour ceux qui travaillent sur les échafaudages. Une voie au maximum sera neutralisée.* » En revanche, certains tunnels seront fermés la nuit, à commencer par celui de la Défense dans le sens Paris-province. Suivra celui de Bobigny (de janvier à mars 2009), puis le tunnel Ambroise-Paré sur l'A13, puis celui de Champigny sur l'A4.

Au total, cinq ans de travaux ! Le chantier est dantesque, il touchera les axes autoroutiers empruntés par les poids lourds et les voitures venus de l'Europe entière ainsi que les voies les plus chargées de Paris, les voies sur berge, le périphérique, l'Etoile, les Halles... (voir infographie ci-contre). Pour le reste de l'Ile-de-France (hors Paris), il concerne pas moins de 22 ouvrages. Le budget prévu est de l'ordre de 500 millions d'euros, à la charge de l'Etat, la gestion de ces axes n'ayant pas été transférée à la région. A Paris, 16 souterrains sont inscrits au programme de rénovation, dont les 4 tunnels qui constituent le réseau souterrain des Halles. A l'occasion, l'un d'entre eux sera définitivement désaffecté pour être transformé en galerie marchande intégrée aux Halles. Le tunnel des Tuileries est inscrit en tête du programme des réjouissances. Suivront ceux du périphérique – ce qui

38 CHANTIERS EN CINQ ANS



risque aussi d'être une belle partie de plaisir pour les automobilistes. « S'il ne s'agissait que d'améliorer la surveillance électronique, d'ajouter des détecteurs et des caméras, d'installer une signalétique visible même à travers une épaisse fumée, bref d'intégrer toutes les technologies modernes, explique Philippe Perret, ce serait relativement simple. » Mais, sur tous ces ouvrages, il va falloir intervenir sur les structures afin de créer des issues de secours et des refuges où les usagers pris dans un incendie au cours duquel les températures peuvent atteindre 1 000 °C pourront se protéger.

Hors Paris, ces travaux lourds démarrent en 2010. Les travaux du tunnel de l'A14, qui ont commencé en juillet, ne s'achèveront qu'en 2012, au grand dam de la Fédération nationale des transports routiers. Comme les élus, le préfet les a mis devant le fait accompli. « Tous les véhicules de plus de 3,5 t sont interdits de séjour dans le tunnel, s'étonne Alain Boutet, le secrétaire général d'Ile-de-France, et doivent emprunter le boulevard circulaire pour récupérer la N13, et ensuite traverser Nanterre. » Certes, comme l'affirme Philippe

... Et de 200 millions d'euros pour la capitale, à la seule charge des contribuables.

Perret, « le trafic des véhicules légers et des livraisons ne sera pas transféré vers les axes secondaires ». Mais les gros poids lourds, eux, encombreront la banlieue. Les routiers proposaient-ils des solutions alternatives ? « Non, mais on aurait pu discuter, des plages horaires notamment », répond Alain Boutet.

Bataille de communication

Reste que, au-delà du défi technique que représente le travail d'ouvriers « sur circulation », une bataille de communication en direction des usagers va s'engager. « Pour les automobilistes, analyse Philippe Perret, la gêne est acceptable s'ils savent ce qui se passe. » L'enjeu est si important que l'agence Publicis a été chargée de

préparer un plan de sensibilisation et d'information. Un budget de 8 millions d'euros a été prévu à partir de 2009. Dans Paris intra-muros, l'approche est un peu différente. Pour la modernisation de ses 16 tunnels de plus de 300 m et les interventions sur les structures, la ville devra mobiliser plus de 200 millions d'euros sur deux mandatures. « Entièrement à notre charge, autrement dit à la charge des Parisiens, et sans aides de l'Etat qui pourtant nous contraint à effectuer ces travaux », regrette-t-on à la Mairie de Paris. L'information sera prise en charge par la municipalité, sans recours à des agences extérieures. « Depuis le chantier du tramway, affirme le cabinet de l'adjointe chargée des transports, Annick Lepetit, nous avons mis au point un dispositif très perfectionné », les leçons de la désastreuse gestion de la création des couloirs de bus et des changements de sens de circulation ayant été tirées.

Il n'empêche que, pendant les prochaines années, les nerfs des automobilistes franciliens vont chauffer. Tout comme les moteurs. Tant mieux pour la sécurité. Tant pis pour l'environnement •