



Le chantier de l'autoroute en 1995.



Fouilles archéologiques au niveau de l'avenue Henri-Martin.

L'autoroute A86 à Nanterre

Les travaux de l'A86 ont d'abord été effectués au Petit-Nanterre, de 1971 à 1975, puis du pont de Rouen à Rueil, de 1993 à 1996. La réalisation de ce deuxième tronçon a été l'objet de nombreuses actions menées par la commune de Nanterre et les associations. Objectifs : que l'autoroute passe en tranchée sur toute sa longueur et soit couverte.

● Par Jeannine Cornaille de la Société d'histoire de Nanterre

Inscrite en 1965 au schéma directeur de la région parisienne, la rocade A86 doit ceinturer Paris à une distance moyenne de 5 à 7 kilomètres du boulevard périphérique. Sur un parcours de 77 kilomètres, elle doit relier les villes de la petite couronne parisienne, afin de faciliter la circulation automobile. Sa construction s'effectuera par petits tronçons jusqu'en 2011.

Libérer des terrains

En décembre 1970, un tronçon de l'A86 est en service à Colombes, en bordure de la Seine. Il aboutit au pont de Bezons, face à la rue de Sartrouville à Nanterre. Au cours de l'année 1971, afin de prolonger le trajet de l'autoroute sur la commune de Nanterre, il faut libérer les terrains entre les ponts de Bezons et de Rouen. Le foyer d'immigrés où logeaient 300 personnes est évacué et détruit, des pavillons situés rue de Sartrouville sont expropriés et détruits. Le pont de Rouen est élargi pour atteindre 60 mètres. En 1972, le chantier de l'autoroute entre Colombes et le pont de Rouen est en cours. En 1975, la section de 4,9 km qui s'étend du port de Gennevilliers au pont de Rouen est mise en service. C'est l'un des quatre tronçons de l'A86 qui existent à ce moment-là. Cette réalisation facilite la circulation automobile mais, pour le quartier du Petit-Nanterre, cette première portion d'autoroute, construite en aérien, constitue une barrière difficilement franchissable qui le sépare de la zone d'activités située en bordure de la Seine.

En vue de la poursuite des travaux, de nombreuses expropriations ont lieu au niveau des quartiers du centre-ville et du Chemin-de-l'Île.

Toutefois, en 1976,

en raison de la crise économique qui suit les chocs pétroliers, l'État repousse la suite des travaux. Les élus de Nanterre protestent car la voirie locale est engorgée par le trafic très dense venant de l'autoroute de Colombes. Ils demandent que la réalisation de l'A86 soit effectuée « vite et sans nuisance » car les terrains d'emprise de l'autoroute sont libres. Mais ils vont rester en friche pendant... dix-huit ans !

Lutter contre l'isolement des quartiers

Le projet de construction de la partie comprise entre le pont de Rouen et Rueil n'est repris qu'en 1986 par la direction de l'Équipement. L'A86 est alors prévue en tranchée non couverte, sauf sur un petit tronçon entre le boulevard de la Seine et l'avenue Jules-Quentin. Là, elle ressort en viaduc à la hauteur du RER jusqu'au boulevard National, puis redescend au niveau du sol. Une autre autoroute, l'A14 qui, sur le territoire de Nanterre, s'étend de La Défense à la Seine, doit être reliée à l'A86 par un énorme échangeur aérien de 12,50 m de hauteur.

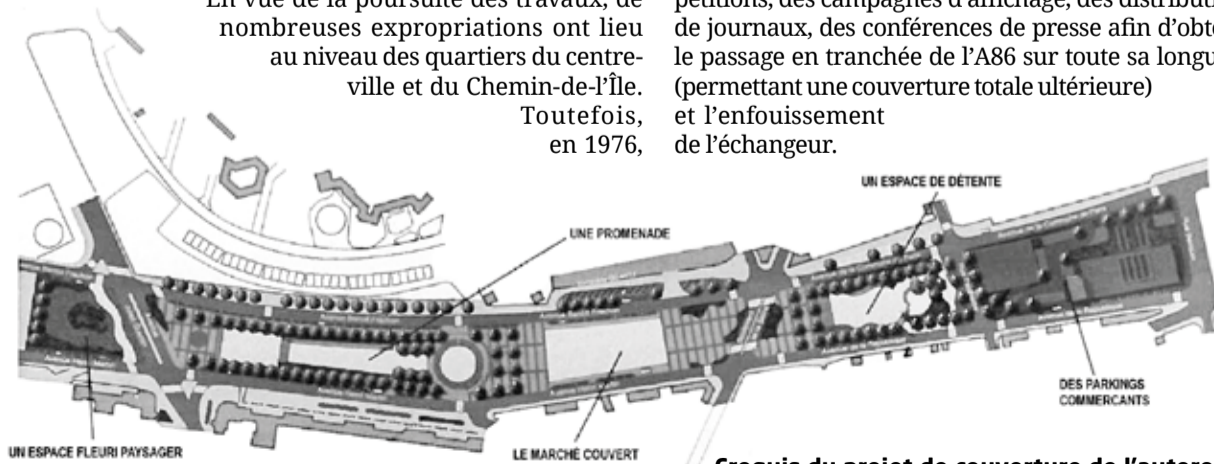
Face à ces deux projets autoroutiers qui défigurent la ville et la découpent en isolant plusieurs quartiers, de nombreux habitants vont créer, en avril 1987, l'Association de défense des intérêts des riverains des autoroutes de Nanterre, l'Adiran. En 1988, celle-ci sera rejointe par le Comité des 10 000 qui veut faire entendre les préoccupations des habitants du Vieux-Pont et du Bois-Joly. Pendant plusieurs années, la municipalité et les associations mènent des actions variées, telles que des pétitions, des campagnes d'affichage, des distributions de journaux, des conférences de presse afin d'obtenir le passage en tranchée de l'A86 sur toute sa longueur (permettant une couverture totale ultérieure) et l'enfouissement de l'échangeur.

En 1990, lors de l'enquête publique sur l'A86, le conseil municipal émet un avis défavorable. Il demande la mise à l'étude globale de l'A86 et de l'A14, et de leur impact sur la ville. En mars 1991, Nanterre obtient que la couverture de l'autoroute entre l'avenue Jules-Quentin et le boulevard de la Seine soit prolongée jusqu'à la rue Faidherbe. La dalle d'1,5 ha permettra d'assurer une meilleure liaison entre les quartiers du centre-ville et du Chemin-de-l'Île, d'accueillir un marché, d'y aménager un parking et des espaces paysagers. Au cours de l'année 1994, les projets de passage de l'A86 en viaduc, et de l'échangeur de l'A14 et de l'A86 en aérien sont enfin abandonnés. L'autoroute passera en tranchée après l'avenue Jules-Quentin et le carrefour au niveau de la rue Ernest-Renan sera couvert. Pour protéger les habitants du quartier du Vieux-Pont des nuisances phoniques de l'autoroute et du RER, un mur antibruit sera construit le long du talus du RER. Les travaux de déblaiement commencés en 1993 permettent en décembre la découverte fortuite d'un site archéologique datant de la fin du I^{er} siècle avant J-C. La fouille de sauvetage met au jour, au lieu-dit Les Guignons (au niveau de l'avenue Henri-Martin), de nombreuses structures attribuables à un habitat gaulois.

Vers la couverture totale de l'échangeur

Le 24 février 1996, deux jours avant que le nouveau tronçon de l'A86 ne soit ouvert à la circulation, la ville invite les Nanterriens à visiter en petit train le tunnel et les aménagements effectués sur la couverture. Tous constatent que l'espace reconquis entre la rue Becquet et l'avenue Jules-Quentin est devenu une esplanade agréable, sur laquelle des plantations variées ainsi que des jeux pour les enfants ont été réalisés. Le nouveau marché de la gare entre en service au printemps 1997. Quelques années plus tard, le prolongement de la dalle jusqu'à l'avenue Hoche permet l'installation d'un skatepark, inauguré en mai 2017.

En 1997, la construction de l'échangeur de l'A14 et de l'A86 commence. Ce dernier, d'un diamètre de 250 mètres, comprend huit bretelles qui s'entrecroisent à une profondeur de 20 mètres, chaque voie étant constituée d'un tube indépendant des autres. Actuellement, se déroulent les travaux pour la couverture partielle de cet échangeur (lire p. 9, Nanterre info n° 438). Sa couverture totale reste l'objectif à atteindre.



Croquis du projet de couverture de l'autoroute entre le centre-ville et le quartier du Chemin-de-l'Île.