

# Cahiers d'acteurs

Le projet de dénivellation et de couverture  
de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine

N°6 Avril 2006

Association  
de Sauvegarde  
de l'Environnement  
Maillot Champerret

9, boulevard de Dixmude  
75017 PARIS

Site internet :  
[www.neuillyperif.com](http://www.neuillyperif.com)

E-mail :  
[contact@neuillyperif.com](mailto:contact@neuillyperif.com)

Association agréée  
par arrêté préfectoral  
du 16 septembre 1985  
au titre des articles L121 - 8  
et L160 - 1 du code  
de l'urbanisme

Association régie par la loi  
du 1<sup>er</sup> juillet 1901 - Numéro  
d'ordre 77.1794

Siège social :  
9, Bd de Dixmude  
75017 Paris

## POURQUOI NOUS COMBATTONS LE PROJET D'ENFOUISSEMENT DE LA RN13 QUI NOUS EST PRESENTÉ.

- Nous ne sommes nullement contre une « humanisation » et une réhabilitation de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly. Au contraire, nous n'avons cessé depuis près de 3 ans de proposer à la ville de Neuilly (plans à l'appui) des aménagements **de nature à améliorer notamment la situation des piétons**. Celle-ci les a systématiquement repoussés au prétexte que cela « **pourrait détourner des grands projets envisagés** » alors que la réalisation de ceux-ci serait de toute façon à très long terme...
- Nous ne sommes pas systématiquement opposés aux tunnels routiers, mais nous sommes résolument contre la multiplication de tunnels de plus en plus longs, à fort trafic en milieu urbain dense, présentés comme la solution miracle pour faire disparaître la circulation automobile et ses nuisances... **Le trafic automobile ne s'enterre pas aussi facilement que la voie ferrée**. L'imposition d'un passage souterrain d'une certaine longueur sur un itinéraire routier est toujours source de risques. Plusieurs accidents récents nous l'ont rappelé tragiquement tout en mettant en évidence **le danger spécifique présenté par les poids lourds** dont les tonnages de plus en plus élevés font, du simple fait de leurs réservoirs de carburant, de véritables « *bombes roulantes* » en cas d'accident. **A l'air libre, un accident peut être GRAVE, sous un tunnel, il peut devenir un DRAME.**

### Tout tunnel routier est un « amplificateur de gravité »...

Sur une grande voie urbaine, chacun a pu le constater, le moindre accrochage, un motard éjecté, la simple panne d'un camion, un véhicule qui prend feu - et c'est plus fréquent qu'on ne le croit...- entraîne aussitôt un blocage de la circulation et un « *boufrage* » de la voie en amont, rendant souvent difficile l'arrivée des secours. Couvrez cette voie, mettez un « *couvercle* » dessus sur 500, 1000, 2000m ou plus, et imaginez ce qui peut se passer dans les mêmes circonstances mais dans le noir, la fumée et les gaz d'échappement... Quels que soient les dispositifs de sécurité, la **panique**, elle, sera au rendez-vous avant les secours.

 Visitez notre site  
[www.neuillyperif.com](http://www.neuillyperif.com)

**cpdp**  
Commission particulière  
du débat public  
RN 13 à Neuilly-sur-Seine  
[www.debatpublic-rn13.org](http://www.debatpublic-rn13.org)

Association de Sauvegarde de l'Environnement Maillot Champerret - 9, boulevard de Dixmude - 75017 PARIS  
Site internet : [www.neuillyperif.com](http://www.neuillyperif.com) - E-mail : [contact@neuillyperif.com](mailto:contact@neuillyperif.com)

La Sécurité Civile le sait bien d'ailleurs qui la redoute tout autant que **l'incivisme de plus en plus notoire des conducteurs** qui rendent l'un et l'autre inopérantes les mesures de sécurité les plus sophistiquées.

**Aussi ne couvrons que lorsque l'on ne peut pas faire autrement, en cas « d'indispensabilité », ce qui n'est pas le cas ici.**

Ce principe de précaution, mais également de simple raison, prend tout son sens dans le cas de l'enfouissement de la RN13 à Neuilly. Le projet présenté de **2 tubes de près de 2 km à 3 voies de circulation** est pour nous :

- potentiellement dangereux
- d'une efficacité en grande partie illusoire
- d'un coût disproportionné aux avantages allégués
- il signifie : des travaux... c'est-à-dire la galère jusqu'en 2020 au bas mot pour l'ensemble de Neuilly, pour les communes avoisinantes et... pour les automobilistes à des kilomètres à la ronde.

**Donc un projet dont la nécessité nous paraît de plus en plus douteuse.**

**... Des alternatives existent, pour peu qu'on veuille les chercher et les étudier aussi.**

## UN PROJET POTENTIELLEMENT DANGEREUX

Bien que du type « *unidirectionnel* », les tunnels projetés resteraient porteurs de risques sérieux du fait notamment :

- du trafic qu'ils auraient à supporter et qui conduit à prévoir 3 voies : la seule addition d'une file centrale multiplie les risques d'accrochage par deux ;
- de l'acceptation des poids lourds les plus gros ;
- de la capacité limitée des « *débouchés* » aux 2 extrémités qui provoqueraient de fréquents engorgements dans l'ouvrage, piégeant les automobilistes ;
- de la difficulté de contrôler instantanément les accès en cas d'incident dans un tube.

En mars 2005, l'émission télévisée « C dans l'air » sur France 5 intitulée « TUNNELS - 5 MINUTES POUR SURVIVRE » (sic)... avait fortement attiré notre attention. Consacrée au procès alors en cours du drame du Mont-Blanc (39 morts), elle a donné lieu à des échanges de vues touchant tous les tunnels. En particulier, le Président du Comité d'Evaluation de la Sécurité des Tunnels Routiers, lui-même préoccupé par la prolifération de ceux-ci en région parisienne (entre l'A86 et Paris), a tenu des propos inquiétants sur la fâcheuse tendance actuelle des aménageurs et des élus à vouloir tout enterrer sans maîtriser pour autant tous les problèmes de sécurité.  
A ce jour, il confirme !...

**Dans le cas de la RN13, nous ne disons pas autre chose et pensons de notre devoir de citoyens responsables de le rappeler.**

### Faits divers...

Les accidents de la circulation sur les grandes artères sont nombreux et la soi-disant « fluidité » des axes sans feux rouges n'est pas une garantie de sécurité, l'existence de plusieurs files aggravant la situation. La Presse et le Conseil de Paris s'en font souvent l'écho... Par exemple, sur le Périphérique, d'aucuns parlent d'un accident toutes les 4 heures. Nous nous souvenons d'un accident sur cet anneau impliquant 4 types de véhicules couramment présents sur les voies à grande circulation, une ambulance, un poids lourd, une voiture de tourisme et une moto. Bilan : circulation perturbée pendant 2 heures et 4 files neutralisées.


Autre exemple, en octobre 2005, un de nos adhérents habitant au début de l'avenue Charles de Gaulle a constaté les conséquences de l'incendie d'un véhicule à la hauteur du souterrain provenant du Périphérique. Les pompiers ont eu énormément de difficultés à intervenir et la télévision a mentionné un méga embouteillage dans l'ouest parisien.

Et si ces accidents avaient eu lieu sous un long tunnel ? Qui peut encore rêver d'une circulation automobile complètement enterrée ?

## UN PROJET D'UNE EFFICACITE EN GRANDE PARTIE ILLUSOIRE

European Commission  
Directorate-General for Energy and Transport

### Main risks: Heavy Goods Transport



Increase in the next 10 years by 40 to 60%

Lessons learned: Every transport of goods through road tunnels is potentially dangerous!

11 novembre 2004 n° 17

1 « Ce tunnel ne va pas assurer la fluidité du trafic dans l'ouest francilien... Ce n'est pas un projet routier... Ça règlera la qualité de vie des habitants de Neuilly... », a répondu clairement le représentant de la DDE92 à la réunion thématique du 7 mars 2006 (cf pages 27 et 28 du compte-rendu).

### Le projet est donc d'intérêt purement Neuilléen...

2 Il ne libérerait que partiellement le centre de l'avenue car un trafic important subsisterait (et même se développerait) en surface, qu'il faudrait bien faire passer quelque part... Même en admettant que le trafic total reste globalement stable -encore que l'existence du tunnel risque d'attirer des « clients » supplémentaires sur cet itinéraire- le bon sens indique que la circulation résiduelle **en surface** à supporter par la future voirie comprendrait, en plus du trafic local actuel :

- l'accroissement prévisible de ce trafic du fait de la « **revitalisation** » espérée du quartier ;
- les Neuilléens qui empruntaient tout ou partie de la RN13 ;
- les véhicules qui ne pourraient pas -ou ne voudraient pas- emprunter les tubes (Neuilléens, transports en commun, autocars de tourisme, certains poids lourds, motards et automobilistes claustrophobes ou simplement prudents...) ;
- sans compter, en cas d'engorgement, les « **régulations** » destinées à « **éviter la saturation de l'ouvrage** » (cf : légende de la carte du bas de la page 34 du Dossier du Débat Public) ;
- sans compter non plus le surplus de circulation que ne manqueraient pas de générer les projets urbanistiques aussi grandioses que vagues de la Municipalité...

#### Traduction des légendes

Principaux risques :

Le transport par poids lourd

Augmentation à prévoir dans les années qui viennent : 40 à 60%

Leçon à tirer :

Tout transport de marchandises par tunnel routier est potentiellement dangereux

L'objectif avoué de la ville -en demandant la couverture- est de profiter de l'opportunité que représente celle-ci pour faire de ce secteur l'objet d'une grande opération immobilière sous le prétexte de créer un « *espace-centre* » dont elle fait un enjeu majeur.

### Comment croire que 2 contre-allées à deux voies, déjà chroniquement engorgées par l'activité locale, y suffiraient ?

3 Il ne contribuerait que marginalement à réduire les nuisances (pollution de l'air et bruit). En effet :

#### Pour la pollution

Le Dossier de Saisine de la Commission nous prévient d'emblée, page 20 :

- « *La pollution de l'air par le trafic automobile (...) constitue une importante source de nuisances environnementales. L'enfouissement n'aura cependant probablement que peu d'impact en la matière ; leurs polluants captés dans le tunnel seront en effet rejetés dans l'air (après un éventuel traitement partiel) ».*

AIRPARIF, dans une étude récente concernant le Périphérique parisien, se montre d'ailleurs sans illusion sur les effets de ces couvertures qui « canalisent certes les émissions de polluants mais, à leurs sorties, en revanche, la pollution s'accumule... ».

**Autrement dit, la couverture envisagée ne ferait que déplacer le problème vers les extrémités et la cheminée d'extraction de l'air vicié.**

### Notre inquiétude est donc grande pour 2 raisons essentielles :

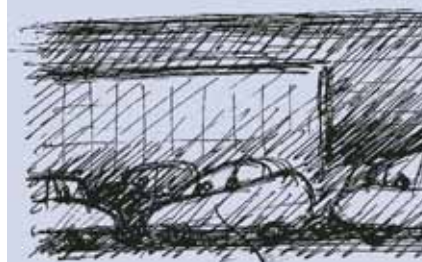
- a) Selon le Dossier de Saisine, le choix des systèmes de « ventilation-désenfumage-extraction » n'est à ce jour pas fait. Sur ces points très importants ne sont cités que « *les objectifs et les solutions envisageables* » ;
- b) La cheminée d'extraction est annoncée comme « *devant permettre la dilution de l'air extrait dans la pollution de fond* »... Mais une étude complémentaire commandée par la DDE en février 2006 reconnaît : « *L'ensemble des données de la modélisation (cheminée, météorologie) devra être complétée dans une phase ultérieure de l'étude dès finalisation d'une étude technique permettant de cerner les paramètres et le fonctionnement de la cheminée...* ».

Nous ne sommes guère avancés... D'autant qu'une cheminée de cette nature a un impact direct jusqu'à au moins 500 mètres à la ronde.

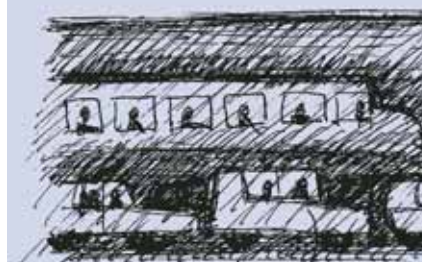
**On nous demande donc un blanc seing, au moins sur le principe.**

Au demeurant, sachant que les gains technologiques annoncés pour 2020 (-45,6% pour le NOx, -85,4% pour le benzène) l'emportent de très loin sur ceux qui seraient obtenus par la couverture (-2,8% pour le NOx et -3,2% pour le benzène), on ne peut qu'être frappé par le caractère dérisoire de ce facteur face au coût du projet.

PARIS



Je croyais que ça devait fluidifier le trafic ...



Je croyais que dans le tunnel ça roulerait à 70 ...



### Pour le bruit

Remarquons d'abord qu'une bonne partie de l'avenue est déjà occupée par des commerces et des immeubles de bureaux et que ce problème ne se pose que pour les immeubles d'habitation relativement peu nombreux, en voie de diminution, et en majorité locatifs.

- ▶ Qu'en est-il de la partie de 440 m déjà couverte ?

Le Dossier de Saisine reconnaît que « *cette zone reste cependant assez bruyante (nombreux points noirs) du fait de l'influence conjuguée des trafics sur les contre-allées et le giratoire* »... Notons en outre que « l'effet de bouche » est très sensible au niveau de la rue Blaise Pascal et vers l'Eglise St Jean-Baptiste.

- ▶ Qu'en serait-il après la couverture ?

- Entre la Porte Maillot et la Place du Marché (là où sont à l'heure actuelle une bonne partie des immeubles d'habitation) l'étude d'impact acoustique reconnaît, page 13 : « *La majorité des nuisances (serait) engendrée par le trafic sur les contre-allées et les voies d'échange avec la RN13 sous couverture* ».

De fait, les trémies d'entrée et de sortie des véhicules entre les tubes et la Porte Maillot resteraient ouvertes (selon les plans) sur 140 m jusqu'au n°32 de l'avenue pour le tube Nord et sur 180 m jusqu'au n° 47 pour le tube Sud. Elles constitueraient une importante source de bruit encore accentuée par « l'effet de bouche » aux sorties.

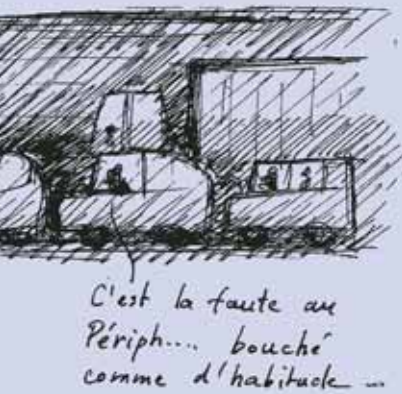
- Même remarque pour les sorties intermédiaires.
- Dans la partie centrale de l'avenue (vers la Poste), *la cheminée d'extraction de l'air vicié devrait être équipée d'une ventilation d'autant plus bruyante pour le voisinage qu'on la voudra puissante pour éjecter l'air vicié concentré provenant du tunnel* (80% du total des rejets...).
- Enfin, l'augmentation prévisible de la circulation de surface sur les contre-allées avec transports en commun, poids lourds de Transports de Matières Dangereuses (TMD), etc...(voir plus haut) rétablirait à l'encontre des riverains immédiats un niveau de nuisance phonique de nature à relativiser largement les gains escomptés.

### UN PROJET D'UN COÛT DISPROPORTIONNE AUX AVANTAGES ALLEGUES

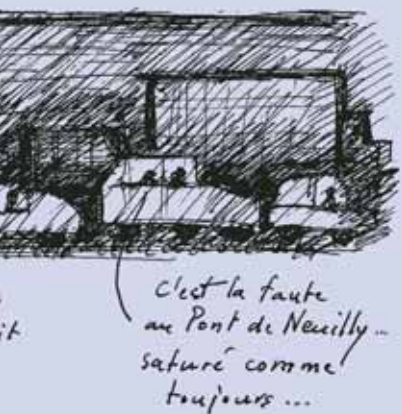
Outre le fait de la réduction très relative des nuisances que nous venons d'évoquer, nous remarquons que dans une interview publiée par « *Neuilly Journal Indépendant* » de décembre 1999, le maire de Neuilly estimait le coût de la couverture à 5 à 6 milliards de Francs, soit 760 à 910 millions d'euros (valeur 1999).

Le document PROJET nous prévient page 56 (à propos du Contrat de Plan 2000-2006): « *L'actuel contrat qui couvre la période 2000-2006 prévoit au total 9 milliards d'euros d'investissement, dont 1250 millions d'euros dans le domaine routier. Le projet de dénivellation et de couverture de la RN13, au coût estimé entre 650 et 850 millions d'euros, représenterait donc entre 52% et 68% du contrat de plan actuel* ».

S'agissant d'un projet dont les auteurs reconnaissent qu'il n'est que Neuilléen... ces pourcentages sont à rapprocher de ce que représente la population de Neuilly par rapport à celle de l'Ile-de-France.



### LA DEFENSE



Le même document énumère les modes de financement possibles, sans préciser celui qu'il est envisagé d'utiliser. L'EMPRUNT serait-il finalement retenu dans un Pays surendetté ?

**Par ailleurs, n'oublions pas qu'un tunnel de cette longueur entraînerait des frais d'exploitation et d'entretien particulièrement lourds.**

N'y a-t-il pas en Ile-de-France des priorités plus urgentes pour dépenser les deniers publics de plus en plus limités, notamment celles qui auraient un impact direct sur le problème de la RN13 ?

*Par exemple :*

- achèvement du double bouclage de l'A86 (l'itinéraire destiné aux poids lourds) ;
- bouclage de la Francilienne (A104) à l'ouest ;
- traversée de Clichy (N310) ;
- prolongement du RER E de St Lazare à La Défense, etc...

## DES TRAVAUX... C'EST-À-DIRE LA GALÈRE JUSQU'EN 2020

Les travaux dits « préparatoires » - souvent au ras des immeubles - prendraient plus d'un an (déplacement de tous les réseaux, eau, gaz, électricité, téléphone, assainissement, etc...). C'est un travail considérable, coûteux et source d'ennuis de tous genres pour les riverains ainsi que pour tous ceux qui empruntent l'avenue.

Le projet proprement dit prévoit un « phasage » des travaux : d'abord le tube Nord, ensuite le tube Sud. Si ce système permet -aux yeux du promoteur- de faciliter le financement éventuel et de limiter l'impact des travaux sur la circulation existante, il a -à nos yeux- l'inconvénient majeur de faire de l'avenue un chantier pendant plus d'une décennie... Riantes perspectives pour les riverains de l'avenue, ceux des itinéraires de délestages (entre autres les habitants de Bineau/Villiers déjà justement excédés par les déviations « provisoires » mises en place il y a 17 ans et maintenues au mépris de leur sécurité), les commerçants, les personnes travaillant à Neuilly, les automobilistes obligés de traverser Neuilly pour se rendre à leur travail.

**Tout le monde se souvient encore du cauchemar vécu pendant les travaux de couverture des 440 mètres.**

## IL Y A D'AUTRES SOLUTIONS

... moins radicales, peut-être, mais moins dangereuses, moins coûteuses, plus humaines, qui méritent en tout cas d'être étudiées sérieusement et débattues, notamment en fonction de leur rapport **coût/efficacité** pour les collectivités concernées, des conditions pratiques de leur réalisation (**durée et nuisances du chantier**) et des besoins **prioritaires** de l'ensemble de la Région.

Les seules hypothèses alternatives évoquées dans le dossier (et rejetées sans appel) ont été présentées de manière caricaturale, visiblement dans le seul souci de valoriser « LA » solution voulue.



Pour notre part, nous voyons 2 directions de recherche à explorer :

a) Le boulevard urbain AVEC contre-allées



Perspective sur la Défense

- Conserver la RN13 en surface (avec un revêtement anti-bruit) en la réduisant à 2 x 3 voies, capacité plus cohérente avec celle des ses « exutoires » et avec les assertions largement répandues de réduction du trafic dans l'avenir liée à la volonté des pouvoirs publics et à la raréfaction du pétrole ;

- Réaménager les contre-allées avec mise en « zone 30 » ;

- Élargir les terre-pleins latéraux pour en faire des promenades plantées comme naguère... et non des parkings ;

- Interdire la traversée de Neuilly aux poids lourds de plus de 7,5T et faire respecter tout le long la vitesse de 50 km/h ;
- Aménager dans les espaces où l'on veut creuser les tunnels autant de parcs souterrains qu'estimé nécessaire pour pouvoir interdire tout stationnement sur les terre-pleins ;
- Aménager les traversées (piétons et cyclistes) en surface et réaménager les 3 passages souterrains existants en fonction du confort et de la sécurité des usagers et non du « rendement » de la voie.

b) Les « mini-souterrains »

- Etudier la possibilité de réaliser, aux endroits de passages les plus fréquentés (la Place du Marché en est un...) une dénivellation partielle, très courte et peu profonde des 4 voies centrales de la RN13 (2 dans chaque sens) de manière à pouvoir les faire enjamber par une large passerelle légèrement bombée, évitant ainsi aux véhicules légers en transit un feu rouge (cf. Projet Peretti en 1972) ;

- La traversée à niveau de l'avenue par les piétons serait ainsi réduite aux contre-allées et à une seule voie dans chaque sens, accessible aux poids lourds (en attendant leur interdiction) et aux transports en commun ;

- (Le reste comme au paragraphe a).

Comme l'ont fait remarquer très justement certains intervenants le 16 mars, « les automobilistes s'adaptent toujours aux conditions de circulation qui leur sont faites ». Ramenons l'avenue Charles-de-Gaulle à des conditions d'activité humainement acceptables. Ceux qui trouveraient alors la traversée de Neuilly trop longue, ou difficile, trouveront d'autres itinéraires ou prendront, enfin, les transports en commun.

# Cahiers d'acteurs

Le projet de dénivellation et de couverture  
de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine

Réduite à une capacité plus en rapport avec ses « sorties » (extrémités) et débarrassée de ses poids lourds les plus dangereux (il faudra de toutes manières y venir un jour... même si le tunnel se faisait, ce serait trop risqué de les y admettre), l'avenue retrouvera un débit raisonnable et un aspect digne de son rang de « Voie Royale ». Et cela pour 10 fois moins cher et 5 fois moins de temps.

- Deux tubes à risques
- Une réduction des nuisances très relative
- Un gain de temps infinitésimal (et encore si la circulation n'est pas bloquée)
- Un coût exorbitant (750 millions d'euros - base 2002 - plus 4% l'an au moins de coût d'atterrissage) pour un nombre très limité de bénéficiaires et la galère pour beaucoup jusqu'en 2020...

Il y a mieux à faire de notre argent. Ce projet est « purement local » et parfaitement « inopportun »... plus encore par les temps qui courent.

## APRÈS NOTRE NON A LA « FOLIE MAILLOT »

-Conseil d'Etat 8.11.93<sup>(1)</sup>, NOUS DISONS RÉSOLUMENT NON  
À LA « FOLIE NEUILLY » PROJETÉE.

<sup>(1)</sup> Association de Sauvegarde de l'Environnement Maillot-Champerret contre ville de Paris. Décision du Conseil d'Etat du 8 novembre 1993 confirmant le Jugement du Tribunal Administratif du 8 avril 1991.

Le Débat Public est une procédure nouvelle... Nous avons compris qu'il visait à permettre au plus grand nombre d'être informés d'un projet suffisamment en amont pour pouvoir exprimer son opinion quant à son opportunité, sa capacité à résoudre les problèmes qui l'ont suscité et enfin d'apprécier les diverses solutions possibles.

Tout en comprenant qu'elle pose au maître d'ouvrage le problème difficile des degrés de détails auxquels il doit parvenir dans son étude avant de soumettre son projet au débat, nous sommes obligés de constater que, dans le présent cas, la procédure s'est avérée totalement insatisfaisante, voire détournée de son véritable objet au point de n'apparaître que comme l'exécution d'une formalité obligatoire :

- absence totale dès la première réunion de discussion sur l'opportunité, c'est-à-dire sur le principe de la construction du tunnel, le débat étant centré sur une seule solution ;
- importantes parties prenantes absentes, particulièrement la Région et la ville de Paris ;
- omniprésence de la ville de Neuilly ;
- nombreux problèmes techniques non résolus ou escamotés et remplacés par des « hypothèses ».

Nous le regrettons d'autant plus que nous y avons cru et que le projet présenté est très lourd de conséquences à terme à la fois pour Neuilly et pour les usagers de cet axe de circulation.



Association de Sauvegarde  
de l'Environnement  
Maillot Champerret

9, boulevard de Dixmude  
75 017 PARIS

Site internet :  
[www.neuillyperif.com](http://www.neuillyperif.com)

E-mail :  
[contact@neuillyperif.com](mailto:contact@neuillyperif.com)



Visitez notre site  
[www.neuillyperif.com](http://www.neuillyperif.com)