

Cahiers d'acteurs

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

n°1 MARS 2006

Sommaire

Historique de MSM [1]

Motivation [2]

Notre demande est-elle utopique ? [3]

Le Manifeste de MSM [4-7]

Divers [8]



Le présent document a pour objet de présenter la position de l'association Maillot Sablons Madrid, en faveur de la dénivellation et la couverture de l'avenue Charles de Gaulle (RN 13) à Neuilly-sur-Seine, dans le cadre du Débat Public.

Historique de MSM

Rappelons que la première tranche de couverture, de 440 m de long, dite Madrid / Château avait été réalisée et terminée en 1992, à l'occasion du prolongement de la ligne de métro n°1, grâce à d'habiles négociations menées par notre Municipalité. Le slogan de l'époque, « *Neuilly enfin réunifié* », d'abord proclamé, avait été mis *en sourdine* et cela déjà à la demande... de futurs membres de MSM, car il laissait supposer que le problème était complètement réglé. Un espoir était né les années suivantes, pendant lesquelles avait été envisagé la mise en souterrain de la partie entre la Porte Maillot.. et la rue d'Orléans, puis jusqu'à l'intersection rue Louis-Philippe / rue Saint Pierre. Monsieur Sarkozy avait alors confirmé que l'enfouissement de l'avenue était une de ses priorités avec un espoir de début de réalisation en 1997...

L'association Maillot Sablons Madrid est née en 1998 de la constatation que la situation de l'Avenue Charles de Gaulle n'évoluait pas, à l'initiative d'Eric Schindler et, au départ d'une dizaine de Neuilléens, de la constatation que la situation de l'avenue Charles de Gaulle n'évoluait pas. Le nombre des adhérents a rapidement cru à plusieurs centaines, ce qui montre bien qu'il y avait là un problème important et que les habitants étaient très sensibles à la dégradation induite de leur environnement.

Fin 1999, l'association a eu connaissance du fait que les documents de préparation du contrat de plan État-Région 2000-2006 ne comportaient aucune mention de l'enfouissement de l'avenue. Il y était seulement question d'un passage souterrain pour piétons, au droit de la place du Marché. Cette solution, bien que intéressante à court terme, présentait l'inconvénient de retarder encore la solution d'enfouissement que nous préconisons. Nous risquons d'avoir à terme 3 ou 4 traversées de même type, la circulation de transit restant complètement en surface.



Visitez notre site

www.neuillypromenade.com

cpdp
Commission particulière

du débat public
RN 13 à Neuilly-sur-Seine

www.debatpublic-rn13.org



Maillot Sablons Madrid

Maison des Associations
Neuilly-sur-Seine
2 bis, rue du Château
92200 Neuilly-sur-Seine



Union Départementale des Associations de l'Environnement
Association agréée promotion de l'environnement

L'association MSM a donc décidé de frapper un grand coup en organisant le 26 janvier 2000 une manifestation publique, rassemblant plusieurs centaines de personnes ; d'abord prévue place du Marché et sur les contre-allées, elle a vite débordé sur l'avenue qui s'est retrouvée bloquée...

À la suite de cette manifestation, les dirigeants de MSM ont été reçus par M. Sarkozy, à l'époque Maire de Neuilly, qui a alors décidé de « *mettre tout son poids dans la bataille* ». Les discussions qui s'en sont suivies au niveau politique, ont permis d'inscrire un montant d'études de 12,2 M€ (à l'époque 80MF) destinés à l'enfouissement de l'avenue, dans le cadre du Plan État-Région. Depuis ce temps, MSM a poursuivi sa pression entre autres par des manifestations souvent festives, comme l'apposition de plaques de rues « Autoroute Charles de Gaulle » (novembre 2001), ou de faux radars (décembre 2003).

Les assemblées générales de l'association se tiennent au Théâtre de Neuilly, en présence d'éminentes personnalités, et rassemblent plusieurs centaines d'adhérents. Il est important de noter que seulement 30% des adhérents ont une adresse sur l'avenue (ce qui ne signifie pas obligatoirement qu'ils y ont des fenêtres), montrant ainsi que le problème de l'avenue n'est pas uniquement celui des seuls riverains, mais celui de nombreux Neuilléens.

Motivation

Dans Neuilly, depuis des décennies, les conditions de circulation se sont dégradées sur l'axe RN 13, tant par l'évolution intrinsèque trafic que par la création de nouveaux axes ou de nouveaux développements qui ont *rapatrié* sur la RN 13 un nombre croissant de véhicules. Outre le développement de la Défense, qui va avoir un nouvel essor, on peut citer le bouclage de l'A86, l'A 14, voire l'A15/A16, pour lesquels l'avenue Charles de Gaulle est l'axe de pénétration à grand gabarit. Les futurs développements à l'ouest de la Défense, le projet Seine Arche, ne laissent rien augurer de bon à ce sujet. Nous en sommes aujourd'hui à 160 000 véhicules par jour, avec des pointes à 200 000 véhicules par jour. Les projections à 2020 montrent même une augmentation de 5 à 10% du trafic et aucune évolution à la baisse n'est actuellement prévisible.

D'autre part, nous avons vu que d'autres villes confrontées au même problème, ont pu résoudre celui-ci par la couverture de la voie de transit. En tête de ces réalisations, il faut citer la couverture de l'A1 à la Plaine Saint Denis, réalisé en 1998. Nous remarquons à ce sujet que cette couverture avait été préparée par la mise en tranchée de l'A1, dès l'origine, mais que cette construction était contemporaine... du projet Vidal qui prévoyait la mise en tranchée de l'A14 jusqu'au périphérique. C'était en 1972 (*voir in fine*) !



Maquette du projet Seine Arche, l'A14 y passe en souterrain... et la densité urbaine y sera bien moindre qu'à Neuilly ! Même l'échangeur A14/A86 (en bas du dessin) sera couvert.



Nous ne sommes pas à Neuilly mais à la Plaine Saint Denis. Tant mieux pour les Dionysiens, mais n'oubliez pas les Neuilléens...

Nous pouvons aussi constater que l'A14, après une première ébauche en superstructure au delà de la Défense, a été mise en souterrain lors de la construction de l'A14 sous concession. On aurait très bien pu imaginer à ce moment-là que, compte tenu de la densité urbaine de Neuilly par rapport à l'existant au-delà de la Défense, l'avenue Charles de Gaulle ait eu la priorité de traitement !

Nous citerons également la couverture de l'A86 à Rueil, la couverture de l'A1 au Blanc-Mesnil, dans un environnement de densité sans aucune mesure avec celui de l'avenue Charles de Gaulle, les travaux en cours pour la couverture du Périphérique, par exemple à la Porte des Lilas.

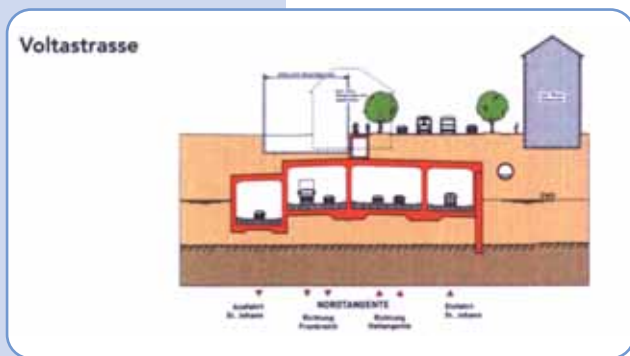
Il va sans dire que MSM se réjouit de ces réalisations profitables aux riverains des zones concernées, même s'ils sont beaucoup moins nombreux que dans notre cas. Mais nous y trouvons une motivation supplémentaire pour que les 10 000 Neuilléens qui logent dans les îlots riverains de l'avenue auxquels il faut ajouter les 10 000 personnes qui y travaillent, soient de même protégées contre les nuisances induites par ce volume inconsideré de trafic.

Notre demande est-elle utopique ?

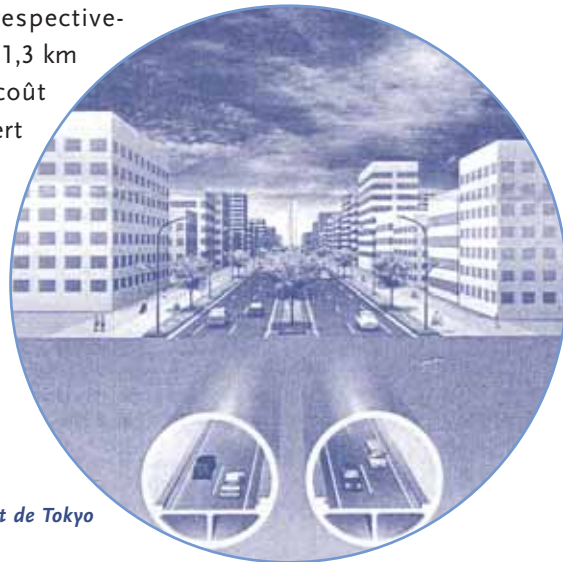
En plus des exemples cités ci-dessus, nous évoquerons deux projets. Le premier, en cours de réalisation, concerne la Ville de Bâle, qui construit en milieu urbain, une autoroute souterraine pour raccorder l'autoroute venant de Mulhouse au réseau autoroutier suisse. Outre un pont traversant le Rhin, à deux étages, pour tenir compte du trafic local et du trafic de transit, les deux sections souterraines de part et d'autre ont respectivement 1,7 km et 1,3 km de long. Le coût

total est de 1 M€, et l'ouvrage sera ouvert dans sa totalité en 2007.

De son côté, la Ville de Tokyo a projeté une voie express enterrée de plusieurs kilomètres de long, bâtie selon la technique des tunneliers. Nous avons de plus l'information que le traitement de l'air vicié est prévu dans ce projet.



Souterrain de Bâle



Projet de Tokyo

Le Manifeste de MSM

Les demandes de l'association ont été dès 2001 formulées dans un *Manifeste* que nous reproduisons ci-après.

MANIFESTE DE L'ASSOCIATION MAILLOT SABLONS MADRID

De nombreuses villes supportant un trafic de transit important militent en faveur de déviations, afin de pouvoir retrouver dans leur centre une vie normale.

Aucune voie de contournement n'étant envisageable en surface à Neuilly, c'est par en dessous, c'est-à-dire par son enfouissement, que la circulation de cette artère doit être détournée. C'est pour faire aboutir cette solution que nous existons.

L'évidence de cette nécessité a déjà conduit à la réalisation, sur 440 m, d'un premier tronçon de circulation enterrée sous le carrefour de l'avenue de Madrid. Il n'y a aucune raison de refuser d'étendre à l'ensemble de l'avenue cette solution qui n'a rien d'une utopie et dont la faisabilité a déjà été établie déjà par des pré-études.

CE QUE NOUS NE VOULONS PLUS

Les cinq plaies de Neuilly

Le bruit

Les 20 000 personnes qui habitent ou travaillent dans les îlots riverains de l'avenue, et les passants qui y circulent, subissent une agression sonore permanente, avec des pointes de nuisances qui se poursuivent tard dans la soirée. Ainsi, même au beau milieu de la nuit, des passages isolés de voitures, de camions et surtout de motos, circulant en toute impunité à très grande vitesse, arrachent les riverains à leur sommeil.

Aux heures de pointe, les redémarrages simultanés de centaines de voitures et de motos provoquent un vacarme qui, à la longue, génère stress et fatigue nerveuse.

La pollution atmosphérique

L'exigence d'air pur, ou tout du moins respirable et sans danger pour la santé, est devenue universelle. Elle est d'ailleurs une des lignes directrices du Schéma Directeur de la Région Île-de-France.

Et s'il est vrai que les progrès de la technique automobile ont permis de réduire les émissions nuisibles des moteurs, l'augmentation considérable du trafic a créé, comme l'attestent de récentes mesures*, un couloir de pollution qui affecte non seulement les riverains et les passants, mais aussi, sur une grande largeur de part et d'autre de l'avenue Charles de Gaulle, les habitants des alentours.

* Par exemple : *Etude Life Resolution. Airparif, février 2003*



La ville coupée en deux

Sur environ 1 400 m, l'avenue est « infranchissable » ou « difficilement franchissable » ! Ce « mur de la honte » crée un sentiment d'isolement des habitants du sud de l'avenue et sépare du Bois de Boulogne, domaine de détente favoris des Neuilléens, les résidents de la partie nord de la ville. Il réduit aussi la fluidité du commerce par une segmentation géographique de la clientèle, et gêne considérablement pour les habitants du sud, l'accès aux écoles situées côté nord.

Pour passer de Neuilly-Nord à Neuilly-Sud ou vice-versa, les piétons doivent rejoindre un des 4 passages protégés par un feu rouge ou les 3 passages souterrains. Même si, à leurs risques et périls, ils souhaitent traverser l'avenue en dehors de ces passages, ils ne le pourraient pas, car des barrières fixes et continues les en empêcheraient. Ces barrières sont emblématiques du caractère « autoroutier » de l'avenue qui s'étale sur deux fois quatre ou cinq voies de circulation !

Les voitures qui veulent traverser sur la partie non couverte de l'Avenue, ne disposent que de deux points de passage, l'un à la hauteur des rues d'Orléans et Louis-Philippe et l'autre à la hauteur de la rue de l'Hôtel-de-Ville. La conséquence est une concentration du trafic transversal sur les trois rue citées et donc une attente souvent prolongée en amont des feux tricolores d'accès à l'avenue.

Le danger

L'avenue Charles-de-Gaulle est une « voie en zone agglomérée » et donc théoriquement limitée à une vitesse de 50 km/h ! Bien entendu aucun véhicule ne respecte cette limite, sauf lorsqu'il y est forcé par la saturation du trafic. À d'autres moments au contraire, le caractère « autoroutier » de la voie incite les conducteurs à rouler à vitesse élevée. La nuit les 100 km/h sont souvent dépassés.

Par conséquent, les conducteurs peuvent ne pas remarquer à temps un feu passé au rouge ou sous-estimer la distance de freinage requise. À l'inverse, un piéton peut surestimer le temps qu'il lui reste pour traverser lorsqu'il aperçoit au loin un véhicule qui vient dans sa direction.

La saturation du trafic

Pour les véhicules en transit, l'existence de croisements à feux tricolores – même si ces derniers donnent la priorité au trafic de l'avenue – crée des retenues qui à certaines heures se conjuguent en un énorme « bouchon » de Madrid à Maillot ! Des dizaines de milliers de Franciliens venant de la banlieue ouest ou la rejoignant – en particulier vers le quartier d'affaire de La Défense – restent englués matin et soir sur l'avenue.

L'aménagement de l'avenue Charles-de-Gaulle doit réduire à un niveau acceptable les cinq facteurs de nuisance décrits ci-dessus. Le projet doit tenir compte de l'évolution à long terme probable du trafic et des exigences de la population.

Il doit aussi apporter aux habitants et à tous les utilisateurs des facilités de vie supplémentaires comme la circulation à vélo ou la promenade à pied.

CE QUE NOUS VOULONS

Nos cinq exigences

Nous considérons que la solution du problème ne sera satisfaisante qu'à condition de respecter les lignes directrices suivantes :

- Le trafic principal doit s'écouler en souterrain et ainsi gagner en fluidité, ce qui réduira la pollution.
- L'enfouissement doit clairement séparer le trafic de transit de la circulation locale.
- L'enfouissement doit, autant que faire se peut, être effectué **sous la totalité de l'avenue**, en continuité du Pont de Neuilly au boulevard périphérique.
- L'air vicié extrait du tunnel doit être rejeté bien au-dessus des toits des immeubles
- L'effort d'aménagement de surface doit être équitablement réparti afin de donner satisfaction aux différentes catégories d'utilisateurs : commerces, automobiles, transport en commun, vélos, piétons, loisirs.

Séparation des trafics

La voirie locale de surface doit être aménagée de manière à ne pas inciter les automobilistes en transit à l'emprunter. Les rampes d'entrée/sortie, si elles se révèlent nécessaires pour la desserte de la ville et la sécurité, devront être aménagées pour procurer le minimum de gêne aux riverains. Les circulations douces auront leur voie réservée et les transports publics de surface seront favorisés.

Enfouissement sur toute la longueur

Tous les riverains de l'avenue doivent être protégés des nuisances au même degré. Le territoire de la ville de Neuilly s'étend jusqu'au-delà de la trémie d'accès actuelle au boulevard périphérique. En maintenant à niveau bas le raccordement au périphérique et en ne faisant remonter en surface que les jonctions avec la Porte Maillot, on protège comme les autres les habitants du début de l'avenue. Cette continuité de l'enfouissement permettra aussi de traverser l'avenue pratiquement au droit de chaque rue transversale.

La sécurité dans le souterrain devra être conforme aux normes de sécurité les plus strictes.

Rejet de l'air vicié

Bien qu'une meilleure fluidité du trafic assurée par l'enfouissement doive réduire la quantité totale d'émission de gaz polluant, une extraction concentrée sur quelques points générerait une dangereuse pollution locale si elle n'était pas, soit retraitée, soit rehaussée au-dessus de l'habitat par des moyens qui ne dénaturent pas la qualité architecturale de l'avenue.





Aménagement de surface

L'aménagement de surface de la première tranche de l'enfouissement est une réussite sur le plan esthétique et pourra servir d'exemple. Elle est cependant trop « minérale » et n'invite pas assez à la promenade. De plus, la section entre la fontaine Château / Madrid et la Seine, est aménagée uniquement en fonction des impératifs du terminal d'autobus.

Le vélo devra avoir sa place ainsi que les bus RATP et les navettes locales. Le terre-plein pourra en partie servir aux loisirs, au repos et à la convivialité. La circulation automobile locale ne devra pas suivre un trajet rectiligne, mais devra être ralentie par des ruptures de direction qui décourageront les automobilistes ou motocyclistes de transit. Par exemple, au droit de la Place du Marché, la voie devra s'éloigner des immeubles afin que le marché puisse être installé en un seul tenant. (On ne peut imaginer les autobus se frayant un chemin au milieu du marché, comme doivent le faire actuellement les véhicules qui empruntent la voie latérale). Un dispositif similaire pourrait être envisagé au métro Sablons, si la bouche de métro n'est pas déplacée.

Compte tenu de l'ampleur de la surface disponible, **il serait cependant souhaitable de trouver un « geste architectural »** digne de l'Axe Triomphal, confirmant que l'enfouissement de l'avenue est un projet à l'échelon national. On pourrait y trouver un musée de plein air, (musée des nouvelles technologies, musée de sculpture, lieu d'expositions temporaires par exemple), un jardin particulièrement innovant, un « jardin du XXI^e siècle », ou un monument confié à un grand architecte, le pendant en quelque sorte de la Pyramide du Louvre.

Stationnement

Le stationnement de courte durée, en surface, bien aménagé, doit subsister pour permettre la vie locale. Il faudrait reprendre, à l'occasion de l'enfouissement, des projets de parkings souterrains supplémentaires dans la mesure où la présence de la voie enfouie le permettrait.

Pendant les travaux

La réalisation du projet pourra prendre plusieurs années et causera donc une gêne sensible, à la fois aux automobilistes, aux commerçants et aux riverains. Pour cette raison et pour étaler le financement, une réalisation en plusieurs étapes sera nécessaire. Mieux que lors de la réalisation du premier tronçon, il y a plus de dix ans, il faudra veiller à ce que l'écoulement du trafic pendant les travaux ne crée pas pour la vie locale une situation encore plus insupportable qu'actuellement (accès aux boutiques, stationnement minute). Les éventuelles voies de détournement du trafic devront être le moins contraignantes possibles.

Aucun projet ne peut être à l'abri des contingences. Notre rôle dans la structure de concertation sera donc de veiller à ce que tout soit mis en œuvre afin que l'ensemble de nos exigences soit pris en compte. Toute éventuelle inflexion du projet devra être clairement justifiée et ne jamais remettre l'essentiel en question pour que Neuilly soit enfin délivré de cette balafre qui la défigure.

Cahier d'acteurs

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

L'opération « Vérité » des plaques de rues de novembre 2001

VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

**AUTOROUTE
CHARLES DE GAULLE**

Association Maillot Sablons Madrid
« Entrez l'Avenue, pas le projet ! »

Terminons par un rêve...
il s'agit du « Projet Vidal » de 1972 !!!



MSM

Association N°25022952
régie par la loi de 1901,
déclarée à la préfecture
des Hauts-de-Seine
Agréée au titre de l'article
L.141-1 du Code de
l'Environnement selon
l'arrêté 2003-297 / P92

Président : Roger Francey



Visitez notre site
www.neuillypromenade.com