

# Cahiers d'acteurs

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

N°4 AVRIL 2006



La RN13 dans Neuilly-sur-Seine est une coupure urbaine, bruyante et polluante. La circulation des voitures entre Paris, banlieue et province y a confisqué l'espace et ignore la ville traversée.

Pour Neuilly, l'avenue Charles de Gaulle est une **terrible nuisance** source des pires désagréments (bruit, pollution, accidents) qui ont des conséquences évidentes sur le cadre de vie, la santé et la sécurité des habitants. Une solution doit être trouvée pour rétablir les continuités urbaines et écouler le trafic entre Paris et l'ouest de l'Île-de-France. Cela concerne les habitants mais aussi tous les usagers automobilistes qui l'empruntent. C'est donc un problème national mais aussi régional, départemental et local.

Assurément, un tel projet mérite **un débat public et l'étude fine de différentes variantes**. Les vraies variantes sont dans le choix des infrastructures et de leur taille sous l'emprise actuelle mais aussi et surtout dans l'aménagement libre, vert et ouvert en surface.

**Neuilly Puteaux Seine Ecologie**, association créée en 1977 dont l'objet principal est la gestion écologique de la ville, l'amélioration de la qualité de la vie et la prise en compte de l'environnement dans les décisions d'aménagement, s'intéresse naturellement et précisément à ce projet et souhaite donner son point de vue dans ce débat.



Couvrir par nature

### Extrait des statuts : OBJET

Cette association a pour but la défense de l'environnement, la protection des consommateurs, la propagation des idées concourant à cet objectif et toutes activités se rapportant, de près ou de loin à ce but. Elle constitue un groupe local de réflexions et d'échanges pour la gestion écologique de la ville, l'amélioration de la qualité de la vie et la prise en compte de l'environnement dans les décisions d'aménagement. Ses activités visent l'amélioration de la connaissance et de la reconnaissance de l'environnement naturel et urbain des habitants de Neuilly et Puteaux, la visite et la découverte des sites remarquables et insolites sur les communes et leurs environs et débouchent sur des propositions, la participation à la vie locale et le suivi des transformations urbaines et ponctuelles sur leurs territoires.

**cpdp**  
Commission particulière

du débat public  
RN 13 à Neuilly-sur-Seine

[www.debatpublic-rn13.org](http://www.debatpublic-rn13.org)

Neuilly Puteaux Seine Écologie : <http://npse.free.fr>

E-mail : [npse@free.fr](mailto:npse@free.fr)

### Un problème national, régional et local à résoudre

Nos villes doivent **trouver un meilleur équilibre interne** pour éviter l'augmentation des flux qui créent des nuisances et des pollutions.

**Du point de vue national**, la RN13 est nécessaire à l'écoulement du trafic longue distance comme beaucoup d'autres sorties de Paris branchées sur le périphérique et reliant un réseau autoroutier. Barreau entre Paris et La Défense, cet artère écoule le trafic de la A14 et de la A15 vers la Normandie. Le tunnel doit permettre de l'enfouir tout en s'inscrivant dans une perspective de réduction de circulation en raison de la crise de l'énergie et du développement nécessaire des transports en commun. D'autres sorties ont déjà été traitées : A4, A6, A3, ou même couvertes A1 et A13. La couverture de la RN13 doit être programmée dans le cadre du traitement de toutes les sorties de Paris et de toutes les urbanisations exposées au bruit ou à des coupures pour qu'elle soit acceptable.



Mauvais exemple



FIG. 1. Un modèle qualitatif entrées et de matières impliqués dans le

Viola et Paris, Descubrir el Medi U

L'écosystème ville



Le vélo

**Du point de vue régional**, le Plan de Déplacements Urbains de l'Île-de-France (PDUif) préconise des mesures de réaffectation de l'espace public au bénéfice des transports en commun et des circulations cyclistes et piétonnes. Les plans de déplacement urbain, les pôles gare et les comités d'axe doivent conduire à offrir de la place pour les divers modes de locomotion et effectuer des transferts de l'automobile vers les transports en commun. Le tunnel doit se placer dans cet objectif. Il ne doit pas augmenter le trafic d'entrée de voitures au risque de buter sur des impasses. La ville de Paris s'est engagé dans une action de réduction de la voiture et de redistribution de l'espace public. La région met aussi la priorité sur

les transports en commun. Le département des Hauts-de-Seine et la ville de Neuilly doivent aussi contribuer à réduire la place de la voiture et à faciliter les transports en commun pour permettre aux franciliens de mieux circuler. Un plan de circulation ou plan local de déplacement doit être étudié pour offrir d'autres moyens de circuler que la voiture et remettre l'automobile à une place plus respectueuse du cadre de vie. Il faut mener cette réflexion plus globale en même temps que le projet de dénivellation pour optimiser ses effets en surface et éviter les retombées négatives.

**Du point de vue local**, l'avenue Charles de Gaulle est un enfer pour les riverains et les habitants qui la traverse tous les jours. Ainsi, actuellement, le marché qui se tient trois fois par semaine en bordure de cette avenue frôle le bruit et la pollution et son accès est dangereux pour le quartier Sud de Neuilly. Ces habitants séparés par l'avenue et notamment les enfants qui se rendent à l'école doivent prendre des risques pour la traverser. La couverture est sans doute la solution à ces problèmes. Sinon, il conviendra rapidement de faire les ouvrages nécessaires de traversées protégées pour les piétons.



La traversée périlleuse



### Les principes d'un projet acceptable

L'association est favorable à la dénivellation et à la couverture de la RN13 pour permettre de dégager de la surface pour les piétons, rapprocher les deux parties de Neuilly séparées par la RN13 et retrouver un espace vert et ouvert de liaison et d'animation dans le respect de la perspective historique.

Le projet doit être conçu pour cette raison principale sous certaines conditions et dans la mesure du raisonnable. Des variantes sont possibles. Elles doivent être étudiées et discutées.

#### Cela signifie :

- l'aménagement de la surface en mail de promenade piétons et vélos sans construction en surface,
- l'étude de la variante d'un tunnel de 2x2 voies (+ voies de sécurité) sans entrées sorties dans Neuilly,
- le développement local des transports en commun et des voies de circulations cyclistes et piétonnes.



Des piétons sur mail



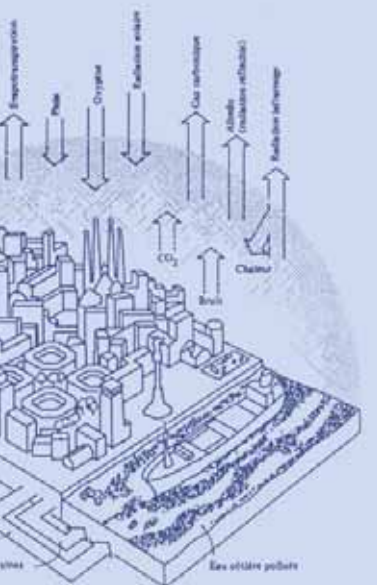
La navette

#### Cela suppose un projet simple avec :

- un tunnel réservé au trafic de transit,
- un nombre de voies limité à ce trafic,
- pas d'entrées sorties supplémentaires dans Neuilly,
- un plan local de déplacement traitant de la circulation et du stationnement
- la réaffectation de l'espace aux piétons et aux cyclistes et aux transports en commun, conformément au PDUif,
- le filtrage des pollutions pour des raisons de santé,
- l'absence de constructions en surface.

Le projet d'enfouissement n'est acceptable que dans la recherche d'une solution réaliste, écologique, économique et équitable qui fait appel à plusieurs mesures de réduction de la circulation par l'augmentation de l'offre de transport en commun, le rabattement des voitures sur des parkings à La Défense, des liaisons renforcées en bus en rocade, le maintien des alignements de platanes et le traitement des pollutions.

Par ailleurs, l'amélioration de l'offre de transport en commun et notamment des bus sur les axes mobiliens et dans Neuilly mais aussi par création de lignes nouvelles vers Boulogne doit être étudiée. Le rabattement des voitures sur La Défense qui doit aussi contribuer à maîtriser le trafic, doit aussi être étudié. C'est en utilisant plusieurs dispositifs de résolution que le projet sera réalisable.



Le schéma met en évidence les flux d'énergie métabolisme de la ville de Barcelone (d'après Orià, Barcelone, Pau et Terradas, 1985).

### Les variantes pour une dénivellation suffisante, moins lourde et plus économique

Contribution d'Yves Boutry, adhérent de la FNAUT Île-de-France (Association des Usagers des Transports)

#### 1 La part des transports collectifs minorée

Je m'étonne de ne pas trouver dans l'étude du maître d'ouvrage, une évaluation précise des améliorations qu'apporteraient une meilleure desserte par les transports collectifs de la desserte de l'axe RN13.

Le métro Orbital en proche banlieue réduirait les flux automobiles de 3 %, nous indique le STIF, mais qu'en est-il de l'automatisation décidée et financée de la ligne 1 du métro ?

Le report modal des automobilistes sur le métro automatique 1, dont de nouvelles rames plus confortables sont commandées, n'est ni évoqué, ni comptabilisé dans le scénario retenu. Or les fréquences y deviendront tout à fait attractives, 4 minutes aux heures creuses et en soirée, par exemple.

L'amélioration de la vitesse et de la régularité de la circulation des bus en surface, rendu possible par la suppression des circulations en transit, ne figurent pas non plus dans le dossier. Il en est de même sur le potentiel d'une hypothétique station *Porte Maillot* sur le RER A.

Tous ces éléments me conduisent à souhaiter une prise en compte plus complète des possibilités de report sur les transports collectifs.

Le potentiel des véhicules évitables sur l'avenue Charles de Gaulle dépasse ainsi probablement largement les 3 % et mériterait un chiffrage affiné.

#### 2 Un projet surdimensionné

Le scénario retenu me semble surdimensionné pour plusieurs raisons.

La première évoquée ci-dessus : minoration du rôle des transports collectifs dont les améliorations sont en cours (métro L1) ou envisagés sur cet axe (Orbital, Eole, bus en site propre).

Deuxièmement : inquiétude sur le passage de 4 files de circulation avec feux, lequel serait « plus que compensé » par le passage à 3 voies sans feux. Le risque est alors réel que les 2 tranchées couvertes, aller et retour à 3 voies chacune, n'incitent et n'attirent de nouveaux automobilistes sur cet axe.

Troisièmement, le bilan économique et les indicateurs de rentabilité du projet, bien qu'évoqués, ne sont pas donnés car ils semblent catastrophiques.

Pour améliorer ce ratio, c'est-à-dire les gains (sécurité, pollution, bruit, temps gagné) vis-à-vis des dépenses à engager, il faut réduire les dépenses et redimensionner ce projet démesuré à une seule tranchée couverte, équipé de 2 x 2 voies, dont le coût serait sensiblement divisé par 2. Cette unique tranchée couverte, sans aucune trémie supplémentaire dans Neuilly, sans impact sur la ligne de métro, est suffisante pour y faire passer le trafic de transit (4 000 véhicules/h par sens), identique à celui qu'assure le viaduc de l'autoroute A13 ou le tunnel de Fourvière à Lyon.



Solution 2x2 Yves Boutry



### 3 Un financement lourd mais peu imaginatif

Même divisé par 2, le coût reste élevé pour un aménagement qui bénéficie d'abord aux Neuilléen(ne)s.

Une contribution au financement pourrait être trouvée en utilisant les délaissés de la tranchée couverte, c'est-à-dire le volume situé entre la voûte haute des chaussées souterraines et le sol de l'avenue pour y implanter un stationnement payant, voire, dans certaine zone, des surfaces d'entreposage à la disposition des commerces et des entreprises qui bordent l'avenue (voir le plan joint).

Au vu du coût élevé des surfaces à Neuilly, la location de ces surfaces de stationnement souterrain et d'entreposage, dégagerait des ressources pérennes qui participeraient au remboursement des coûts de construction de l'ouvrage.

### La proposition d'aménagement en surface

L'aménagement de la surface serait donc **un mail de promenade piétons et vélos** avec le maintien des voies latérales pour les bus et la circulation automobile locale à vitesse limitée.

Sur le mail central bordé des 4 rangées de platanes héritées du XIX<sup>e</sup> siècle, l'espace doit être réservé à des animations temporaires locales ou nationales sur un sol mixte à dominante naturelle : terre, pavés, pelouse et plantation (concept entre Défense et Tuileries, exemple à prendre aussi sur la première partie couverte). Ainsi l'espace central pourra servir à l'extension du marché forain face à la place du marché,

à des animations face au théâtre actuel, à des expositions sociales et culturelles ou des marchés saisonniers en d'autres endroits et surtout à libérer la place pour les cyclistes et piétons. Ce peut être aussi un lieu de rencontres locales, régionales ou nationales en continuité de Paris et en direction de La Défense ou de grandes manifestations musicales et festives (Espace public d'accueil pour des spectacle projeté sur les tours de La Défense, musée de plein air, défilés et animations exceptionnelles comme aux Champs-Élysées). Comme à La Défense et aux Tuileries, cet espace pourrait avoir des utilisations variables dans le temps.



Piétons, cyclistes, bus



Espace vert devant St Jean-Baptiste

### Nous sommes opposés à :

- toute construction permanente dans la perspective sur toute la largeur de l'avenue sauf un kiosque ou un bar léger comme dans les jardins de Paris,
- aux rampes d'entrées/sorties dans Neuilly qui occuperaient beaucoup de place (au détriment des arbres d'alignement) et de la continuité des traversées, qui coûteraient chers et qui risqueraient de produire en souterrain des effets de cisaillement de la circulation source d'encombrement et de danger, d'afflux de circulation en surface alors que Neuilly est desservi à la porte Maillot et au pont de Neuilly,
- à la suppression des 4 rangées de platanes d'alignement.

Le tunnel ne peut pas desservir Neuilly car il n'apporte aucun avantage pour les neuilléens si ce n'est des coûts, des obstacles et des nuisances supplémentaires. Il faut laisser le tunnel au transit comme à Saint-Denis avec la couverture de la A1 et à Boulogne avec la A13. Les voies de surface réduites doivent permettre la desserte à allure modérée des quartiers de Neuilly.

### Bien rechercher toutes les solutions possibles

Deux projets conçus par deux bureaux d'études sur cahier des charges de la ville ont repris les principes de mail, de perspective, de tapis vert et notamment l'un de la porte Maillot à l'esplanade de La Défense et donc au-delà de Neuilly. Ce projet assez fascinant, reprend un certain nombre des principes que nous avons proposés.

Toutefois, à cause du cahier des charges, ils ont dû prévoir des équipements sur l'avenue soit en surface, soit en souterrain, des rampes de sorties et entrées du tunnel dans Neuilly et la suppression des rangées de platane faute de place pour les racines.

Le débat va commencer. **Deux positions locales extrêmes s'opposent : l'une pour l'enfouissement à cause de la coupure sans se demander ce qui sera dessus, l'autre contre à cause des risques et pollutions.**

Le débat n'est pas seulement là, il faut discuter du projet sur l'avenue et de toutes les possibilités techniques pour réduire la circulation : Neuilly doit pouvoir retrouver un cadre urbain normal comme sur l'autoroute A13 à travers Boulogne ou l'A1 à Saint-Denis en dénivellant le trafic des voitures mais aussi en améliorant l'offre de transport en commun. C'est aussi l'occasion de faire un espace continu de liaison et d'animation à vocation locale et régionale bien desservi en radiale et en rocade.



*Dis, c'est où la nature ?*

### Les pollutions

Si le tunnel va permettre de concentrer les pollutions, celles-ci vont être renvoyées dans l'air pour les diluer. Il paraît nécessaire de les filtrer pour éviter des retombées sur les habitants. De plus, les cheminées pourraient concentrer les émanations sur les habitations à proximité.

**Face aux nuisances et pollutions, il convient de traiter le problème aussi et surtout à la source. La solution passe ainsi aussi par la réduction de la circulation automobile et le développement des transports en commun.**

L'association souhaite aussi que les études soient approfondies pour éviter de renvoyer dans l'air les pollutions récoltées en les diluant et pour mesurer plus précisément les reports de trafic en réalisant les parkings de rabattement sur La Défense pour accéder au métro et en maillant le réseau de transport en commun avec des nouvelles lignes de bus notamment.

## Le coût et le financement

Le coût du projet de près d'un milliard d'euros tout compris représente la moitié des investissements d'un contrat de plan. **La mobilisation des financements sera difficile.** Il ne saurait ponctionner la majeure partie des moyens publics réservés aux infrastructures sans créer des mécontentements justifiés. **Les utilisateurs doivent être les premiers payeurs, c'est-à-dire les automobilistes et leurs activités annexes.** Malgré tout, des économies doivent nécessairement être recherchées dans les dimensions et les infrastructures annexes comme la taille des tunnels et l'abandon des bretelles dans Neuilly. Et comme Neuilly en sera fortement bénéficiaire avec quelques propriétaires riverains, il n'est pas inutile d'imaginer que sa contribution soit conséquente. Certains propriétaires ne verraient pas d'inconvénients à y contribuer pour y gagner considérablement en réduction des nuisances et amélioration du cadre de vie.



Des tours pour couler

Et si un péage paraît difficile à installer car il serait sans doute dissuasif pour les automobilistes, une obligation de payer une redevance pour circuler en voiture pourrait être instauré. Ou encore mieux, une obligation de disposer de la carte orange ou d'une carte de transport pourrait être imposée aux automobilistes, ce qui leur permettrait d'avoir la possibilité de choisir les transports en commun mais aussi de contribuer à leur financement.

Et s'il fallait construire des tours pour financer le tunnel et les aménagements, il conviendrait de reprendre le débat. Car s'il faut trouver des solutions pour financer, il ne faudrait pas que ces solutions viennent également transformer la ville et lui retirer son caractère à taille humaine.

## D'autres aménagements annexes pour réduire la circulation et les effets de chantier du projet

**L'association souhaite la mobilisation de tous les moyens de réduction de l'usage de la voiture tant pour la période de chantier que pour l'avenir et la réduction de la circulation.**

- Renforcer l'offre de parkings de rabattement sur des pôles gare notamment à La Défense
- Augmenter le trafic de bus et réaliser les couloirs nécessaires sur les axes définis par le PDU
- Créer des lignes régulières et directes dans Neuilly et à travers les communes de la première couronne

Enfin, l'aménagement en surface doit être conçu pour tous et sans entrave. Il ne saurait comporter des obstacles mais au contraire, il se doit de rester ouvert et disponibles pour toutes les générations et notamment les générations futures.

### Conclusion

Ces diverses réflexions montrent que **le projet doit être approfondi** et que le débat n'est pas terminé avec les études présentées. Nos propositions aboutissent à une ou plusieurs variantes nouvelles qui n'ont pas été étudiées.

Une variante sur place combinant toutes les possibilités d'offres de moyens de déplacement avec les transports en commun, les pistes cyclables et la séparation des trafics de transit et locaux peut, en effet, dégager une solution mixte de tunnels de taille raisonnable, des contre allées à trafic soutenu mais ralenti, une offre plus importante et diversifiée de moyens de transport. Cette variante plus simple, plus économique et plus écologique doit être impérativement étudiée pour pouvoir comparer les projets et notamment leurs coûts. Avec certaines adaptations les coûts peuvent en effet être réduits.

Alors, les études doivent être poursuivies. Il ressort aussi que les financements seront difficiles à mobiliser. Pour avancer, il conviendra de réduire encore plus les ambitions et produire une variante plus économique de tunnel. Par exemple, une première étape pourrait être de réaliser seulement le sens allant vers La Défense. Des passages sécurisés resteront nécessaires pour traverser le flux vers Paris. L'avenue devra ainsi être transformée en boulevard urbain sans attendre une réalisation surdimensionnée qui ne serait que peu probable.

Espérons que d'ici la fin du débat des réponses plus précises soient apportées à nos questions et nos propositions.

Nous aimerions tant que l'avenue Charles de Gaulle puisse à nouveau accueillir les piétons et les promeneurs comme au temps de la fête à Neu-neu. Certaines archives nous rappellent le visage de l'avenue avant que la circulation automobile ne vienne envahir notre ville. Alors souhaitons que cela puisse revenir un jour.

### Neuilly Puteaux Seine Ecologie

Président d'honneur : Gérard ORTHLIEB

Présidente : Stéphanie REBATO

Vice-Président : Thierry HUBERT

Trésorier : Lionel FAVIER

Intervenant : Bruno LELIEVRE

Avec l'aimable participation de Yves BOUTRY

ÉCOLOGIE



8, rue du Commandant Pilot  
92200 Neuilly-sur-Seine  
Tél : 01 46 24 65 97  
E-mail : npse@free.fr  
Site : <http://npse.free.fr>



L'Arche de Noé devant IGH (illustration Philippe Honoré)