

CONTRE PROJET DE M. CLAUDE POMMIER POUR UN SOUTERRAIN SANS ENTREE NI SORTIE PORTE MAILLOT

Le projet de souterrain résulte de la volonté des pouvoirs publics de faire cesser les nuisances dont souffrent les habitants de Neuilly, du fait d'un trafic excessif sur l'avenue Charles de Gaulle.

Ces nuisances graves affectent en particulier les riverains de l'avenue Charles de Gaulle et les habitants des rues avoisinantes.

Comme il a été remarqué que plus de 90 % des utilisateurs de cet axe n'étaient pas des habitants de Neuilly, le souterrain projeté doit donc leur être réservé en priorité.

Or le sous sol est encombré par les lignes de métro, les voies de garage du métro et la station Sablons, de telle sorte que l'avant projet qui nous est présenté fait apparaître la possibilité de n'installer que six voies en sous sol, trois dans chaque sens.

De plus la réglementation stipule qu'on ne peut envisager un souterrain de 1,8 km comme celui qui est étudié, de la même façon que le petit tunnel de 0,4 km existant au niveau de l'avenue de Madrid – Rue du Château ; c'est d'ailleurs le bon sens que se préoccuper dans le détail des questions concrètes de sécurité en sous sol dans un ouvrage de grande longueur.

C'est pourquoi il est tout à fait insuffisant de prévoir des garages encastrés dans la paroi du souterrain comme il est esquissé en page 19 du projet, et qui ont fait la preuve de leur inefficacité dans des accidents récents comme celui du Tunnel du Mont Blanc.

Dans ces conditions, il sera nécessaire de réserver une voie entière dans chaque sens au stationnement et à la circulation partielle et au pas des véhicules de la protection civile, pompiers, police, DDE, ce qui laissera deux voies utiles dans chaque sens affectées à la circulation des usagers.

Ce nombre limité de voies est donc à réserver aux seuls utilisateurs de l'axe qui n'habitent pas Neuilly pour leur dégager un accès direct du Pont de Neuilly au Boulevard Périphérique et inversement, sans aucun échange avec la surface, ni Porte Maillot, ni ailleurs ; la troisième voie réservée aux véhicules de service et de sécurité sera construite sur la presque totalité de la longueur du souterrain, à l'exception d'une centaine de mètres environ juste avant l'accès du périphérique.

Le 16/03/2006, Monsieur Guillot, DDE des Hauts de Seine, a indiqué que l'avenue débitait dans son état actuel 1.200 véhicules par file et par heure, en raison de la présence des feux, soit 4.800 véhicules ; et qu'en souterrain, donc sans feu de circulation, chaque voie débiterait 1.800 véhicules par file et par heure : en souterrain, avec deux files, on ne débiterait donc que 3.600 véhicules par heure, ce qui constituerait un risque de congestion du trafic, mais qu'avec une troisième file, on pourrait faire face à une augmentation du trafic jusqu'à 5.400 véhicules dans les années à venir.

Il faut s'élever contre cette idée qui consiste à privilégier le maximum possible de trafic sur l'axe Pont de Neuilly – Porte Maillot ; l'avenue Charles de Gaulle n'a pas vocation à drainer le trafic de l'Ouest parisien, alors qu'on y a renoncé pour l'autoroute de Normandie, dont c'était pourtant la vocation initiale ; le projet de souterrain à Neuilly ne résulte pas de la volonté de faciliter et de fluidifier la circulation mais de faire cesser les nuisances existantes.

Les utilisateurs actuels étrangers à la ville de Neuilly ne font qu'exploiter les possibilités excessives de circulation qui offrent en surface quatre voies dans chaque sens, ce qui résulte d'une erreur ancienne de conception du trafic à Neuilly ; ils s'adapteront aux possibilités qui leur seront offertes dans le futur et seront amenés sans doute à choisir d'autres itinéraires.

Prenons exemple sur l'Autoroute A13 : le projet de raccordement de la colline Saint Cloud au périphérique prévoyait un deux fois quatre voies et les appels d'offres aux entreprises ont été lancés dans cette configuration.

Entre le périphérique et la Seine, les terrassements ont été conduits et achevés d'un seul mouvement pour rendre possible un 2 fois 4 voies.

Pour le pont sur la Seine et le viaduc qui le prolonge en rive gauche, il a été décidé de procéder en deux phases : tout d'abord, construction d'un demi pont et d'un demi viaduc de 2 fois 2 voies se raccordant provisoirement au tunnel existant contenant 5 voies qui avaient été achevé en 1939 ; puis

dans une seconde phase, construction du second demi pont et du second demi viaduc se raccordant à un tunnel à construire de 2 fois 2 voies plus 1 voie pour la voirie locale, soit 5 voies au total.

u cours de la construction des ouvrages d'art de première phase en 1972, la maître d'ouvrage a décidé de se limiter à un 2 fois 2 voies au total et a supprimé les travaux de seconde phase : c'est la raison pour laquelle le nouveau tunnel a été construit à la fin des années 70 pour 2 voies plus 1 voie pour la voirie locale, soit 3 voies au total.

Les usagers de l'autoroute A13, qui bénéficient en partie courante d'un minimum de 3 voies, se sont adaptés à l'offre qui leur est faite d'arrivée sur Paris limitée à 2 voies d'accès au périphérique, et il n'y a pourtant pas de congestion du trafic ; les sorties de l'A 13 vers Paris s'effectuent à Saint Cloud et quelquefois dès Versailles, chacun se créant son propre itinéraire de délestage.

De même à Neuilly, il ne faut pas craindre de congestion du trafic sur les contre-allées ; seuls persisteront à emprunter ces voies ; des véhicules de sécurité, de livraisons, de transport en commun et des particuliers habitant en façade de l'avenue, ni plus ni moins qu'actuellement : le nombre de voies sur les contre allées ne doit pas être modifié.

Il est certain que pendant la durée des travaux, une augmentation du trafic sera constatée sur les axes proches, en particulier boulevard Bineau, mais cette nuisance pour les riverains ne sera que provisoire et il serait aberrant de donner droit à l'exigence d'une association qui prétend représenter ces riverains de faire construire immédiatement des pistes cyclables bd Bineau dans le but évident, en limitant dès à présent la circulation des véhicules, d'éviter dans le futur un surcroît temporaire de trafic lors des travaux avenue Charles de Gaulle .

C'est bien plutôt avenue Charles de Gaulle qu'il faudrait dès à présent limiter à 3 voies dans chaque sens les possibilités offertes aux usagers, dans le prolongement des 3 voies situées sous le souterrain existant, sans création de pistes cyclables évidemment.

Cette diminution des possibilités de trafic offertes aux usagers en surface serait de nature à réduire dès à présent le danger qui existe du fait du rétrécissement de 4 voies à 3 voies dans le sens Porte Maillot – Pont de Neuilly et à habituer les utilisateurs de cet axe à un écoulement de trafic limité à 3.600 véhicules par heure dans chaque sens.

Les habitants de Neuilly se plaignent depuis plusieurs années des nuisances apportées à la circulation locale : il est convenable qu'ils s'abstiennent dans le futur d'utiliser un ouvrage réservé à cette seule circulation de transit au coût duquel ils ne participent pas.

Fait à Neuilly , le 12 mai 2006 (modifié le 18 mai)

Claude POMMIER - 01 47 47 52 12

(sophie.poilevey@club-internet.fr)