

Observations sur le projet présenté par la DDE des Hauts de Seine, faisant l'objet du «Débat public sur le «Projet de dénivellation et de couverture de la RN 13 à Neuilly sur Seine»»

L'objectif de la DDE est de transformer l'avenue de Neuilly à Paris et l'avenue Charles De Gaulle à Neuilly, (la RN 13), actuellement boulevard urbain à feux tricolores et carrefours de niveau, en une voirie de type voie rapide à chaussées séparées pour raccorder le boulevard périphérique aux autoroutes A14 et A86 et par là à la A15, sans interposition de feux tricolores pour carrefours et/ou traversées piétonnes de niveau.

Pour réaliser cet objectif, la DDE propose la construction partielle d'un souterrain à deux tubes de 3 voies chacun en section courante, d'une trémie d'accès-sortie centrale à partir de la porte Maillot, et de trois trémies latérales, une trémie d'accès entre la rue St Pierre et l'allée Ferrand, une trémie de sortie entre la rue de l'hôtel de Ville et la rue des huissiers, dans le sens Paris-province, et une trémie d'accès entre l'avenue de Madrid et la rue des graviers dans le sens province-Paris.

Bien que les documents fournis ne présentent que les avantages et pas les inconvénients du projet, parmi les conséquences négatives sur l'environnement et la qualité de vie des habitants et riverains du projet, on peut noter :

— le report de la circulation automobile de surface en bordure des immeubles de l'avenue rendant impossible un agrandissement des trottoirs, notamment au droit des trois trémies latérales et empêchant définitivement de reporter à terme la voirie dans l'axe de l'avenue et permettre un aménagement comme celui qui a été réalisé aux Champs Élysées qui permettrait revitaliser les commerces et/ou d'en créer de nouveaux et de redonner à l'avenue un statut de promenade touristique et commerciale avec la création de nombreuses terrasses de café, etc...;

— la suppression définitive de nombreux platanes d'alignement et/ou l'impossibilité définitive de replanter ou de maintenir les quatre rangées de platanes de l'avenue, notamment de la porte Maillot à la place du marché et au droit des trois trémies d'accès latérales ;

— l'impossibilité de traversées piétonnes de niveau de la porte Maillot à la place du marché ;

— la concentration de 80% des émissions de particules et gaz émis par les véhicules empruntant les tunnels dans une cheminée d'aération, sans garantie réelle pour la santé des riverains de la part des concepteurs et réalisateurs du projet, notamment en cas d'absence de vent et de phénomène d'inversion de température ;

On ne peut qu'être surpris par la position du maire de la Ville de Neuilly qui semble soutenir le projet, sans qu'apparemment il y ait eu un débat sérieux au sein du conseil municipal entre les avantages supposés et les inconvénients réels du projet, notamment pour les commerçants.

Compte tenu de ces inconvénients, en regard du seul véritable avantage du projet pour les

riverains, mais pas pour tous, notamment pas ceux de la porte Maillot à la place du marché, à savoir une diminution du trafic de surface et donc une diminution partielle du bruit émis par la circulation automobile, on ne peut qu'être extrêmement réservé sur la suite à donner à un projet aussi coûteux.

Par ailleurs, on aurait pu attendre de la Commission Nationale du Débat Public à ce qu'elle choisisse les membres de la commission particulière de telle manière qu'on ne puisse les suspecter d'abonder "par esprit de corps" dans le sens du concepteur. Or un Ingénieur Général des Ponts et Chaussées en a été nommé président.

Pour qu'un débat puisse effectivement s'établir et que les enjeux aient été clairement exposés au public, n'aurait-il pas fallu que cette commission veille à ce qu'une présentation équilibrée du projet soit donnée, en montrant les inconvénients et non pas seulement les avantages ?

Par exemple, parmi les considérations (décision du 2 février 2005) à l'appui de sa décision, la CNDP écrit qu'un des objectifs assignés au projet est de «favoriser le développement des transport collectifs». Or force est de constater que le projet présenté au débat n'en dit mot, au contraire, il continue à favoriser le développement du transport individuel...

Fait à Neuilly, le 11 mai 2006 (modifié le 17 mai)

Thierry RECHNIEWSKI
thierry.rechniewski@wanadoo.fr