



Pourquoi proposer la mise en souterrain de la RN13 à Neuilly-sur-Seine ?

Que se passera-t-il si on ne fait rien pour l'avenue Charles-de-Gaulle ?

Charles-de-Gaulle ?

Si on ne fait rien pour l'avenue Charles-de-Gaulle, la circulation augmentera d'environ 5 % à 10 %, selon les moments de la journée, d'ici 15 ans.

On aura 200 à 400 véhicules de plus par heure, avec une circulation ralentie et une congestion de l'avenue pendant une grande partie de la journée. Les contre-allées et les rues voisines connaîtront la même situation.

Cela voudra dire encore plus de bruit, de pollution et d'insécurité pour les personnes qui vivent et travaillent près de l'avenue.

L'Etat était dans l'obligation de rechercher des solutions. De nombreuses études ont été réalisées, en relation étroite avec les principales collectivités intéressées. ■

Pourquoi ne pas plutôt améliorer les transports en commun ?

La direction départementale de l'Équipement a demandé au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) d'étudier dans quelle mesure les automobilistes qui circulent sur la RN13 se tourneraient vers les transports en commun si l'ensemble des projets suivants étaient réalisés :

- l'arrivée du T2 à Bezons et à la porte de Versailles,
- le tramway T1 et la ligne de métro 13 à la station Asnières-Gennevilliers III,
- la ligne 12 à la station Proudhon-Gardinoux,
- la réalisation de la liaison Ermont-Saint-Lazare,
- la réalisation de la tangentielle nord Sartrouville-Noisy-le-Sec,
- la desserte du RER B à 20 trains/h omnibus entre Aulnay-sous-Bois et la gare du Nord,
- le prolongement de la ligne 14, aux Olympiades.

Le STIF a donc fait une enquête sur la provenance et la destination des automobilistes qui circulent sur la RN13. Il a ensuite recherché d'autres projets capables de les inciter à préférer les transports en commun. Plusieurs projets ont été retenus, comme le prolongement du RER E à l'ouest et la réalisation d'Orbitale (métro interurbain en rocade de Paris, avec des correspondances avec les lignes de RER A, B, C et D, les lignes de métro 1, 3 et 13, ainsi que le tramway T2 et les lignes ferroviaires de Saint-Lazare et de Saint-Quentin-La Défense).

L'étude montre que 3 % au maximum des automobilistes qui empruntent la RN13 renonceraient à leur véhicule au profit des transports collectifs.

La réalisation des très nombreux projets qui sont programmés d'ici à 2015 pour améliorer les transports en commun ne suffira donc pas à répondre à la situation exceptionnelle que connaît l'avenue Charles-de-Gaulle, avec du bruit, de la pollution, de l'insécurité pour les riverains et une coupure au sein de la ville de Neuilly.

• Pourquoi ne pas faire de la RN13 un boulevard urbain ?

L'avenue Charles-de-Gaulle pourrait être transformée en boulevard urbain par la suppression des contre-allées, comme sur l'avenue des Champs-Élysées.

Cette solution a été étudiée. L'inconvénient serait que la RN13 ne pourrait plus accueillir alors que 3 600 véhicules par heure en 2020, contre 7 000 aujourd'hui. La circulation ne serait réduite que de 100 véhicules par heure au moment de la pointe du matin, entre 7 et 9 heures. Le trafic dépasserait dans les deux sens les 3 800 véhicules par heure, pour une capacité théorique de la route de 3 600. On ne pourrait pas rouler à plus de 14 km/h entre La Défense et Paris ni à plus de 18 km/h en sens inverse. Et 10 % des automobilistes, en

particulier ceux qui vont à Paris, se reporteraient sur les rues voisines.

On aurait la même situation le soir entre 17 et 19 heures : le trafic atteindrait 4 000 véhicules par heure entre Paris et La Défense et 3 700 entre La Défense et Paris. On roulerait en moyenne à 17 km/h dans les deux sens, avec toujours 10 % de véhicules en plus sur les routes parallèles. Les études menées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) (voir plus haut) montrent que la plupart des automobilistes préfèrent quand même prendre leur véhicule plutôt que de voyager en transports en commun. ■



Transformée en boulevard urbain, l'avenue Charles-de-Gaulle reste saturée.



• Pourquoi ne pas réaliser un tunnel entre La Défense et Paris (Porte Dauphine) ?



Le tunnel foré partirait de l'A14 pour aller à la porte Dauphine.

Cette solution a été envisagée. Le nouveau tunnel ferait environ 5 kilomètres de long, entre l'A14, à l'ouest de La Défense, et le boulevard périphérique, avec la possibilité d'un échangeur près de la porte Dauphine. Pour pouvoir absorber de façon efficace le trafic de la RN13, il comporterait deux niveaux superposés, avec chacun deux voies de circulation et une bande d'arrêt d'urgence.

Ce tunnel coûterait entre 80 et 100 millions d'euros par kilomètre, plus le prix - important - des échangeurs aux extrémités.

Sa réalisation permettrait de transformer l'avenue Charles-de-Gaulle en boulevard urbain à 2x2 voies, avec une capacité de 1 800 véhicules par heure, soit 2 x 900 véhicules dans chaque sens.

Près de 60 % du trafic de l'avenue s'y reporterait : en 2020, à l'heure de pointe du matin, il serait emprunté par 3 000 véhicules par heure entre Paris et La Défense, avec une vitesse moyenne de 67 km/h. Entre La Défense et Paris, on aurait 3 400 véhicules par heure et une vitesse de 57 km/h. À l'heure de pointe du soir, on verrait surtout une augmentation sensible de la circulation dans le sens Paris-La Défense.

En revanche, la diminution des possibilités de circulation sur l'avenue ferait qu'aux heures de pointe du matin le trafic y avoisinerait dans les deux sens les 2 000 véhicules par heure, pour une capacité théorique de 1 800 véhicules/heure. La vitesse moyenne tomberait à 16 km/h dans les deux sens, soit 30 % de moins que si on n'aménageait pas la RN13. Aux heures de pointe du soir, on aurait moins de trafic (1 950 véhicules par heure entre Paris et La Défense et 1 900 en sens inverse) mais on roulerait à 16 et 19 km/h.

Le trafic augmenterait aussi de façon sensible le matin et le soir sur les contre-allées, avec un ralentissement des vitesses de circulation. Les automobilistes ne se tourneraient pas pour autant vers les transports en commun.

Enfin, les travaux exigeraient une emprise de 10 hectares du côté de la Porte Dauphine et de 2 hectares au voisinage de l'A14.

Tout en étant chère, cette solution n'améliorerait donc pas la situation sur l'avenue Charles-de-Gaulle, avec toujours du bruit, de la pollution et de l'insécurité pour les riverains et une coupure dans Neuilly. ■



Près de 60% du trafic se reporterait dans le tunnel, mais l'avenue Charles-de-Gaulle serait saturée.

• La mise en souterrain de l'avenue Charles-de-Gaulle.

La solution qui est présentée dans le dossier du débat public consiste en la mise en souterrain de l'avenue Charles-de-Gaulle à partir de la couverture « Madrid ». Elle comporterait deux tubes enterrés (un par sens de circulation), avec trois voies dans chaque sens, comme sous la couverture « Madrid ».

L'absence de feux permettrait une circulation plus fluide sans augmenter pour autant le nombre de véhicules sur la RN13. L'objectif est avant tout de rendre l'avenue Charles-de-Gaulle à Neuilly aux piétons et aux cyclistes, de diminuer le bruit et la pollution et de permettre à la Ville d'aménager l'espace en surface. ■



La portion de la RN13 mise en souterrain figure en jaune sur la carte. Les entrées-sorties des tunnels sont représentées en orange.

www.hauts-de-seine.equipement.gouv.fr