Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

Réunion du 27 mars 2006

Monsieur le Président PEYLET

Si ces messieurs et dames de la maîtrise d'ouvrage veulent bien prendre place. Nous allons commencer cette séance même si tout le monde n'est pas encore arrivé. Le débat public sur la dénivellation et la couverture de la RN13 Neuilly-sur-Seine. Je vous rappelle que le thème de la soirée porte sur la gestion des travaux pendant le chantier et nous allons la subdiviser en deux parties.

Une première partie qui sera consacrée plus précisément aux travaux eux-mêmes, aux nuisances qu'ils créent, à la façon dont ils seront conduits de façon à limiter autant que faire se peut les inconvénients pour les riverains ; c'est une phase qui intéresse très directement les riverains de l'avenue, et essentiellement les riverains qui habitent dans l'avenue ou qui y travaillent. Cette première partie sera animée par Monsieur Thiolon ici présent, qui vous en présentera plus précisément le déroulement.

Et puis une deuxième partie où nous parlerons d'une façon géographique plus large, des questions de : « Que fait-on des voitures pendant les travaux ? », « Où vont-elles passer ? » ; questions qui en préoccupent un certain nombre, si j'en juge par les réactions qui ont déjà été enregistrées sur le site de la commission ou par d'autres moyens ou même à l'instant où on m'a remis une question que je vais réserver bien sûr pour la deuxième partie de la soirée.

S'il n'y a pas d'interventions préalables ? Non, je n'en vois pas. Je vais donc laisser le soin à Monsieur Thiolon – s'il le veut bien et je pense qu'il le voudra – de prendre en charge l'animation de la première partie.

Monsieur THIOLON

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Oui je veux bien ; en définitive, après réflexion, je crois que je vais vouloir. Comme on vient de vous le dire, la séance est consacrée au chantier et aussi aux conséquences directes de ce chantier sur les riverains et sur les usagers de la RN13. Ce n'est pas un sujet facile en définitive et qui, *a priori,* n'offre guère de perspectives particulièrement réjouissantes.

Évidemment, on comprend bien qu'une opération d'une telle ampleur et qui va s'étaler sur de nombreux mois et même de nombreuses années, risque d'entraîner un certain nombre de perturbations sérieuses ; cela va du bruit à la poussière des gravas, les restrictions éventuelles d'accès aux immeubles - car cela peut arriver au moins temporairement -, et puis, bien sûr, les difficultés de circulation dont on a parlées. Tout ceci c'est en définitif le prix à payer - si je puis dire - au nom de l'intérêt général, mais dans la perspective d'avantages ultérieurs générés, bien

entendu, par le projet lui-même et la suppression - en tout cas la très forte réduction - de la circulation sur l'avenue.

J'ai parlé d'intérêt général, mais on voit bien que dans ce genre de domaine, l'intérêt général auquel on fait souvent référence avec beaucoup de plaisir, on en voit bien que les limites s'arrêtent selon la formule consacrée à la porte de notre maison ou de notre jardin ; c'est vrai qu'à ce moment-là l'intérêt général prend un autre aspect des choses. Reste que le débat public ne pouvait pas ignorer de problème et, au contraire, doit insister sur cet aspect des choses même si c'est l'aspect le plus contraignant. Et donc l'information doit être la plus claire et la plus complète possible, dans la limite, bien entendu, de la connaissance qu'on peut avoir aujourd'hui du développement de ce chantier dont je rappelle que l'ouverture ne se fera pas avant plusieurs années ; donc cela laisse là encore des perspectives d'évolution.

Les esprits malicieux me diront qu'on retrouve la question récurrente qu'on a déjà abordée : « Est-ce que ce débat n'arrive pas trop tôt ou n'arrive pas trop tard ? » En l'occurrence, il me semble qu'il n'est jamais trop tôt pour essayer d'éviter les inconvénients ou les ennuis de quelque chose. D'ailleurs, à mon sens, si on veut que ce débat ait une utilité directe, je pense qu'il s'agit moins aujourd'hui de répondre au fond de façon précise à des questions précises que vous auriez peut-être de la peine à formuler vous-même, mais, au fond, de commencer à identifier clairement les catégories de nuisances ou d'inconvénients auxquelles on va se trouver confronter ; et surtout de réfléchir aux procédures d'informations, de concertation, voire de médiation ou d'arbitrage, qui pourraient être mises en place.

Ces procédures, ce n'est pas quelque chose de très original et on retrouve cela dans un certain nombre de grands projets qui ont déjà été développés. Mais ceci permettrait, d'abord, d'éviter dans un certain nombre de cas les inconvénients parce qu'on les aura prévus à l'avance ; dans d'autres cas de les limiter - même s'ils sont incontournables – et, éventuellement, d'aller plus loin et de pouvoir, je dirai, compenser, voire indemniser les effets négatifs - ou certains effets négatifs - qui pourraient se faire sentir, et qui seraient injustement supportés uniquement par quelques-uns, quelques personnes, alors même qu'il s'agit d'un projet collectif.

Alors pour engager la réflexion - Monsieur Peylet vous l'a dit - il faut partir du chantier, bien sûr, et immédiatement voir les inconvénients liés à l'emprise de ce chantier sur le terrain, au phasage dans le temps, et bien sûr aux techniques d'intervention, même si là encore on n'est pas absolument sûr, quelques années avant l'ouverture de ce chantier, que ces techniques sont précises ou ne vont pas évoluer d'ailleurs d'ici là. Et donc nous aurons en fait, après cette présentation, deux débats :

- D'abord en ce qui concerne les riverains eux-mêmes, effectivement, qu'il s'agisse des résidents, qu'il s'agisse des gens qui y travaillent ou qu'il s'agisse de tous ceux qui développent une activité professionnelle ou commerciale.

- Et puis ensuite, on verra le problème - éminemment complexe également - des itinéraires de délestage. Le mieux c'est qu'on organise les questions et les réponses à travers ces deux schémas.

Je vais donc passer la parole maintenant à Monsieur Claude, de la Mairie de Neuilly qui, ayant beaucoup travaillé sur le projet, a accepté d'en faire la présentation ; sachant, bien évidemment, que c'est la DDE qui en définitive conduira le chantier, et qu'elle a donc aussi un certain nombre d'idées sur la question et qu'elle pourra donc s'engager aussi dans les réponses qui vous seront fournies. Je crois qu'on a aussi un expert de la société Eiffage ; Mais qui n'est pas là. Donc on va

aller directement à l'essentiel, sinon je vous aurais laissé le soin d'en faire la présentation, Monsieur Claude.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Je ne le connaissais pas.

Monsieur THIOLON

Ah bon ! C'était pour la technique.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

C'est Monsieur Lacôte de la CPDP qui avait trouvé cet expert, et il m'a dit cet après-midi qu'il ne pouvait plus être là.

Monsieur THIOLON

C'est dommage parce qu'il allait vous présenter une technique, mais dont Monsieur Claude est un grand technicien lui-même du « *top and down* » ; alors ne me demandez pas à moi à quoi cela correspond, mais c'est certainement une technique de pointe. Monsieur Claude, je vous passe la parole.

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Merci, Monsieur le Président. Je voudrais juste faire une petite introduction de méthodologie, pour redire et réaffirmer ce que vous venez de dire. Ces travaux seront des travaux qui seraient réalisés à maîtrise d'ouvrage État. Donc c'est extrêmement clair, le responsable de tout ce qui ira mal, ce serait l'État ; là, les choses sont claires. Seulement, il est non moins évident que des travaux en plein centre d'une ville, dans une grande avenue, on ne les fait pas – c'est évident en 2006 ; cela fait déjà un bon nombre d'années qu'on a compris cela – sans travailler en étroite concertation, mais même, plus loin, je dirai, en accord avec les villes que nous traversons, c'est une évidence.

C'est donc la raison pour laquelle ce soir, bien que ce soit nous qui soyons responsables ; que ce soit des déviations ou que ce soit de la façon dont les travaux seront réalisés, ou de la gêne que vous subirez et dont vous pourrez, éventuellement - je pense aux commerçants -, être indemnisés. Eh bien pour tous ces sujets-là, nous avons pensé souhaitable - et Monsieur Claude a eu la gentillesse d'accepter - que ce soit lui qui vous présente ces projets-là, sachant qu'il possède en plus une supériorité par rapport à nous deux, c'est que lui il était là il y a une dizaine d'années, lorsque la première partie s'est déroulée, et donc il a l'expérience de la façon dont cela s'est passé.

Or, comme on envisage, bien sûr, de s'en inspirer assez largement, car cela avait quand même - d'après ce que tout le monde nous dit - assez bien fonctionné, même s'il y a des différences. C'est pour cela que c'est lui qui va vous introduire les deux sujets mais, rassurez-vous, nous sommes-là pour, d'abord, cautionner tout ce qu'il vous dira et, éventuellement, l'infirmer si d'aventure il y avait besoin. En tout cas, tout ce qui est dit ce soir, c'est bien l'État qui s'en sent responsable. Voilà ce que je voulais dire juste en introduction. Merci.

Monsieur THIOLON

Merci, Monsieur Claude à vous.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Alors il vaut mieux que je ne dise pas de bêtise. Je vais vous dire qu'en effet, l'expérience aidant du premier chantier qui s'est déroulé effectivement entre 1988 et 1992 - c'est-à-dire maintenant voici 18 ans pratiquement, jusqu'à voici 14 ans -, nous avons tiré les leçons de cette expérience, et cherché à minimiser au maximum les ennuis pour les riverains et pour les usagers de la voie publique. Ce faisant, on a convenu de mettre en usage une technologie différente ; la première tranche s'était déroulée sous la technologie, disons, de la tranchée ouverte. Là, nous ferons - comme l'a dit Monsieur Gillot tout à l'heure -, nous opérerons par parois moulées, et sous « *top and down* » ; nous travaillons en *« taupe »*.

Je vais passer des visuels et puis, si vous me permettez, je vais venir pour les regarder avec vous, et les commenter en même temps.

Le mode opératoire de cette technique de travail en *« top »*, suivant les visuels qui vous sont donnés, c'est la construction d'abord, en parallèle des deux parois latérales, suivant la technique de la paroi moulée - j'y reviendrai un peu plus tard ; la construction dans un deuxième temps, à niveau du sol, de dalles de couverture ; dans un troisième temps, vous faites les terrassements sous la dalle de couverture ; et quatrième période, vous construisez le radier à niveau, disons, de la cote définitive. Ce faisant, vous avez quatre mini-chantiers qui se déroulent en continu les uns derrière les autres, avec un recul d'environ 50 mètres entre chacun d'eux ; ce qui fait qu'on a un chantier qui peut être glissant sur presque la totalité de l'avenue ; on verra le problème aux deux extrémités, le raccordement avec le tunnel existant et le raccordement avec le boulevard périphérique et la Porte Maillot. Mais si on a dessiné un phasage, considérez que nous avons un chantier glissant qui part d'un point A et qui va jusqu'à un point B.

Ce chantier glissant permet - ce faisant, avec une emprise de 18 à 24 mètres, je crois, d'emprise des chaussées actuelles - de continuer de maintenir en permanence deux fois trois voies de circulation dans chaque sens, ainsi que des contre-allées latérales Nord - pour une plus grande partie, sur 75 à 80 % du temps -, et Sud en totalité, pendant la construction du tunnel Nord qui est la phase la plus délicate ; puisque vous le verrez dans un deuxième temps, quand on construira le tunnel Sud, on aura déjà le tunnel Nord en exploitation, ce qui permettra de retrouver - là, en section courante - quatre voies dans le sens province-Paris.

Mais en attendant, dans le cas considéré, nous aurons toujours en permanence trois voies de circulation dans chaque sens, au lieu de quatre actuellement. En même temps, on a tenu à préserver les circulations transversales existantes pendant toute la période de réalisation du chantier, en achevant, si vous aimez mieux - là, vous voyez, les flèches rouges qui descendent et une autre qui monte -, en assurant un travail jusqu'à mi-largeur des voies traversantes dans chaque sens.

Dans le cadre du tunnel Nord on ira de l'Ouest vers l'Est ; pourquoi de l'Ouest vers l'Est ? Parce que cela permet de dégager les terrassements en phase ultérieure, de les dégager dans le sens de la circulation et quand on opérera dans le tunnel Sud, vous verrez qu'on progressera sur le chantier en sens inverse ; là encore, pour dégager les terrassements et les gravas dans le sens de la circulation ; c'est-à-dire, dans ce cas-là, ce sera le sens Province-Paris.

Donc comme je le dis : « On maintiendra toujours les circulations transversales, mais on maintiendra également des traversées piétons sécurisées à niveau, avec des feux tricolores ; ainsi qu'il est dessiné sur ce visuel »

Pour les commodités de compréhensions, on a dessiné un phasage des travaux mais - comme je vous l'ai dit - je le rappelle, c'est un chantier glissant et le phasage n'est qu'une vue – j'allais dire – séquencée en réalité de ce chantier. On démarre à proximité de la rue de l'Église, un peu à l'Est de la rue de l'Église, pour aller progressant vers la Porte Maillot pour la raison que je vous ai explicitée tout à l'heure, c'est-à-dire l'évacuation des terrassements. Ce faisant, on se retrouve quand même en phase cinq, six et sept, à avoir à se raccorder d'une part, au tunnel existant à l'Ouest, et d'autre part au boulevard périphérique et à la Porte Maillot à l'Est.

Pour le raccordement au souterrain routier Ouest, on réalisera l'opération en deux temps. La construction, en mettant un mur médian dans la rampe d'accès actuelle pour pouvoir conserver encore deux voies de circulation, plus une voie par suppression de la piste de stationnement Nord de la contre-allée Nord, ce qui fait qu'on conservera toujours nos trois voies de circulation. Cette réalisation par un mur médian qui sera vraisemblablement tiré provisoirement pour pouvoir maintenir les terres en place. Quand cette opération sera réalisée, dans le dernier temps, on pourra accéder déjà au demi-souterrain Nord qui aura été construit à la place de la rampe actuelle, et on opérera en réalisant le demi-souterrain Sud du souterrain Nord, si vous comprenez ce que je veux exprimer. Voilà, disons, pour le raccordement au souterrain existant Ouest.

La deuxième phase - qui est encore plus délicate -, c'est le raccordement au boulevard périphérique. Le raccordement au boulevard périphérique, lui, impose aussi certaines conditions ; de maintenir au maximum la circulation entre le boulevard périphérique et la route nationale en phase constructive, et son raccordement ultérieur au souterrain à réaliser. Là, vous verrez qu'on opère en trois temps ; trois temps que je pourrais vous décomposer si vous le demandez, mais là, je vous donne simplement une figure à plat ; pour donner une meilleure explication, je vous aurais explicité les coupes, mais c'est un peu plus compliqué ; là, j'ai préparé un petit programme, et si vous le demandez, je pourrais vous l'expliciter plus profondément.

Mais considérez que, ce faisant et l'étude que l'on en a faite, on peut raisonnablement conserver en permanence - sur 95 % ou 90 % du temps - le raccordement des périphériques à la Route Nationale 13, hormis, pendant un mois à un mois et demi en phase 6 – là, vous voyez le petit triangle « phase 6 », mais le petit triangle du haut -, où là, on sera obligé d'interrompre le raccordement du périphérique Sud avec la route nationale 13. Cela veut dire qu'à l'occasion, il faudra que les véhicules, soit sortent à la Porte Maillot, soit à la Porte des Ternes pour ceux qui vient du Nord, soit à la Porte Dauphine pour ceux qui viennent du Sud. Voilà pour la construction du souterrain Nord.

Concernant la construction du souterrain Sud, on va passer le visuel ; là, la réalisation est facilitée, s'il l'on peut dire, par le fait que l'on conservera en permanence quatre voies de circulation - comme je vous l'ai dit -, puisque le souterrain Nord sera mis en exploitation. Ce faisant, il ne faut pas se cacher que pour construire le souterrain Sud, on aura a réaliser d'importants travaux d'écrêtement de la voûte de métro ; ce qui fait que la technique qui est prévue de « *top and down* » - que je vous ai explicitée tout à l'heure - ne pourra pas toujours être mise en application, et qu'on sera obligé par certaines phases, de revenir à la tranchée ouverte, puis couverte en fin, qui a prédominé pendant les quatre phases du chantier de la première tranche qui s'est déroulée - comme je vous l'ai dit - en 88-92.

Autre remarque à faire concernant ce souterrain Sud, c'est qu'il se rapproche énormément des immeubles. Alors, s'est posée pour nous aussi, la réflexion : « *Quid* de la sécurité et de l'accessibilité de ces immeubles ? » ; alors, l'accessibilité pour les piétons est maintenue en permanence ; l'accessibilité des véhicules sera malheureusement interrompue, pendant la phase de réalisation de la paroi de la couverture, puis un temps de séchage de la couverture, pour que les véhicules puissent de nouveau circuler dessus.

Donc on aura pendant environ un mois à un mois et demi - suivant la proximité du chantier par rapport aux fronts bâtis -, un risque d'impossibilité d'accessibilité permanente des immeubles. Mais me direz vous : « Les problèmes de sécurité pour les pompiers et pour d'autres cas de très grande urgence ? » ; alors, on disposera sur le chantier - à un endroit à proximité, mais parmi les installations de chantier - d'un pont mobile qui pourra recevoir la grande échelle des pompiers, laissant la possibilité d'interventions que l'on peut souhaiter. Voilà ce que l'on peut dire.

Autre problème qui est posé ou qui sera posé vraisemblablement en question : « Quid du stationnement ? » Le stationnement, pendant la construction du tunnel Nord, sera maintenu à droite et à gauche du chantier. Il sera bien entendu impossible de le maintenir au Sud - tel qu'il est à l'heure actuelle -, puisque cette emprise ferait qu'on sera pour maintenir toujours une circulation contre-allée latérale sud, on sera obligé de la faire par emprise sur le trottoir Sud. Donc, on ne pourra conserver que du stationnement au nord du chantier à l'ouest et à l'est de ce chantier. Étant entendu qu'une fois que la dalle de couverture aura été réalisée, le temps de séchage permettant une résistance suffisante aux efforts, on pourra à ce moment-là venir réinjecter à la fois et de la circulation pour accès aux immeubles ou accès à la contre-allée Nord, mais également du stationnement en équivalence.

Donc, tout bien calculé, entre le stationnement actuel, le stationnement perdu et le stationnement récupéré, on ne devrait pas avoir - durant toute la durée de ce chantier Nord - de problème de stationnement ; on retrouvera à peu près sensiblement le même nombre de place. La seule contrainte étant, pour ceux qui habitent au Sud, d'aller stationner au Nord, donc à traverser les deux fois trois voies de circulations. Voilà, globalement, ce que l'on peut dire de ce chantier.

Monsieur Thiolon

Pas d'observation de votre côté ? On va passer la parole à la salle. On n'a pas de question ; je vais peut-être commencer après tout. Si j'essaye de résumer vous avez parlé d'un chantier glissant ; très bien. De combien de mètres à peu près, ce chantier glissant va être à la fois ? Ou, pour résumer ma question, puisqu'on voit bien qu'à un certain moment les riverains vont être très gênés ; cette gêne va se déplacer tout au long de l'avenue et donc, pour un immeuble donné, pendant combien de temps les gens sont-ils gênés ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Comme je vous l'ai dit, chaque phase, chaque sous-phase de la réalisation de l'ouvrage, c'est environ 50 mètres. Donc vous avez quatre tranches de 50 mètres, donc 200 mètres ; mais en surface, vous n'avez que deux tranches de 50 mètres, c'est-à-dire 100 mètres, plus le temps de séchage : il faut compter à mon avis un mois et demi à peu près de délai d'occupation de 150 mètres de longueur sur 18 à 24 mètres de largeur de chantier.

Monsieur Thiolon

Et tout cela se déplaçant d'un bout à l'autre ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Et tout cela se déplace progressivement.

Monsieur Thiolon

Donc les gens ne seront pas embêtés pendant sept ans ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Non.

Monsieur Thiolon

J'essaye de trouver des points positifs.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Non, je rappelle que pour ceux qui ont subi la première phase de chantier, chaque tranche a durée un an ; le chantier a duré quatre ans au total, et chaque sous-tranche un an. Là, vous voyez quand même l'économie de gel de surface qui sera faite avec cette méthodologie qui sera employée.

Monsieur Thiolon

Bien. J'ai quelqu'un là-bas.

Un intervenant

Je voulais demander à Monsieur Claude - ou la DDE - s'il a été envisagé de pré-fabriquer les poutres pour poser sur les appuis constituant les parois moulées ; pour accélérer la libération de la surface ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Alors je ne sais pas. Je sais que j'ai examiné cela avec le responsable du dossier à la DDE de l'époque. C'est en effet envisagé, mails il n'est pas assuré que cela sera la technologie qui sera mise en application, par contre. Mais c'est envisageable, c'est-à-dire soit coulage en place, soit préfabrication.

Un intervenant

Comment peut-on écrêter le tunnel du métro de la ligne 1, et maintenir quand même la circulation des métros ? Si on coupe le haut du tunnel, cela ne va pas tomber sur le métro ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Non, parce que la RATP qui sera maître d'œuvre - parce que la RATP n'accepte aucune intervention de tiers – et avec qui nous nous sommes entretenu a l'habitude de ce genre de chose. Elle l'a d'ailleurs déjà exécuté sur le site de Neuilly lors de la première tranche, puisque le métro a été écrêté sur environ 200 mètres, sur les 440 mètres que fait l'ouvrage. Donc ils prévoient des *(inaudible)* des travaux de nuit pour la préparation ; et puis ensuite ils font les écrêtements, ils bétonnent ; enfin ils ont une maîtrise totale de ce genre de situation.

Monsieur Robert REGNAUD

Robert Régnaud, j'aimerais savoir si la ville de Paris a été consultée, et a déjà donné son accord pour la jonction avec le périphérique ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

La ville de Paris n'a pas été consultée jusque là et il n'y avait pas lieu de le faire à ce stade des études, parce que de toute façon les ouvrages qui sont concernés ne concernent pas la ville de Paris ; ils sont tout entiers sur les Hauts-de-Seine.

Monsieur Robert REGNAUD

Cela concerne tout de même le périphérique ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Non, cela concerne le raccordement.

Monsieur Robert REGNAUD

Question de bon voisinage avec la ville de Paris, on pourrait quand même la tenir au courant de ce qu'on veut faire à Neuilly. Neuilly n'est pas une île.

M. CLAUDE

Les techniciens de la ville de Paris ont été associés tout au long de nos études. Donc ce n'est pas une consultation au titre de « Validez-vous ou ne validez-vous pas ? » ; on leur a présenté ce que nous envisagions. On n'est pas allé jusqu'au jusque stade où l'on demandait au Maire de Paris de se prononcer.

Monsieur Thiolon

Donc la ville de Paris est clairement au courant de ce qui se passe. D'autres questions ?

Monsieur BIEZANOVSKY

Monsieur Claude, vous nous avez expliqué que l'emprise des travaux à environ 150 mètres ; je m'excuse, je ne me suis pas présenté : je m'appelle Biezanovsky, et j'ai réalisé la première partie des travaux. L'emprise de 150 mètres, est-ce qu'il ne peut pas être envisagé de faire une emprise très linéaire, mais très étroite, pour faire les parois moulées pas deux à la fois, mais en alignement, tout le long de l'avenue ; comme cela, la gêne à la circulation diminuerait beaucoup.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Cela a été étudié, il faut le savoir ; par conte, cela a d'autres inconvénients : le temps du chantier sera considérablement rallongé. Pourquoi il sera rallongé ? Parce qu'il y aura toutes les ruptures de charges - comme on les appelle - pour rétablir les circulations, les reprendre et ceci et cela, et finalement, il faut compter quand même un allongement d'environ 15 à 20 % du temps de chantier.

Or, pour gagner, j'allais dire, provisoirement, parce que le problème se posera quand même aux deux extrémités : quand vous vous raccorderez au tunnel existant et quand vous vous raccorderez à la Porte Maillot, vous aurez toujours obligatoirement ces réductions d'emprises et cette limitation de la circulation.

Un intervenant

Pendant une très grande partie des travaux, la circulation se passerait beaucoup milieu.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Oui, mais cela coûtera vraisemblablement beaucoup plus cher.

M. Guillot

Je ne sais pas.

M. THIOLON

Si, il y a quelqu'un là-bas qui demande le micro ; au fond, à droite.

Un intervenant

Merci, Monsieur Claude, au fur et à mesure de l'avancement des travaux et du percement du tunnel, est-ce qu'on établira la circulation dans le tunnel pour dégager vers l'aval ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Tant qu'il n'y a pas de débouchés, c'est impossible.

Un intervenant

Oui mais si on commence par déboucher ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

On a fait 7 phases - ou si vous aimez mieux -, on a distingué 7 phases sur le plan qu'on vous a produit ; on peut peut-être le ressortir -, et c'est simplement au final, quand on sera entre la phase 6 et 7 que l'on pourra utiliser une partie de l'accès au souterrain actuel, et que l'on pourra rétablir, seulement partiellement, la circulation dans le tunnel.

Un intervenant

Lorsque vous aurez percé l'entrée qui sera au milieu de Neuilly vers la rue…

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Non, vers la rue des Huissiers.

Un intervenant

Vers la rue des Huissiers, c'est cela.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Mais seulement on ne peut la réaliser qu'en fin d'opération.

M. SCOFFONI

On peut peut-être rajouter qu'avant de pouvoir utiliser, il faudra quand même qu'on ait tous les équipements qui soient mis en place ; et les équipements n'interviendront qu'une fois que l'ensemble du génie civil et l'ensemble des travaux seront terminés. Donc on ne pourra pas faire de mise en service provisoire ou partielle.

Un intervenant

Le progrès que vous avez présenté entre ce que vous avez appelé la première tranche, je crois, celle qui a été réalisée il y a une douzaine d'années, et celle qui est maintenant envisagée, peut être caractérisé notamment par le fait que vous avez dit, en un point donné, dans la première tranche : « Les habitants de l'avenue Neuilly ont été gênés pendant un an »

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Oui.

Un intervenant

Dans cette réalisation projetée, vous avez dit : « L'habitant d'un point donné, sera gêné pendant un mois et demi »

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Environ.

Un intervenant

C'est un progrès considérable !

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Attention ! Le chantier devant sa porte durera un mois et demi à deux mois ; mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas quand même des gênes qui se font sentir : on n'a pas le même écoulement libre que l'on a à l'heure actuelle. Il faudra des fois accéder à certaines parties de la contre-allée, il faudra revenir sur l'avenue Charles de Gaulle, pour se réinsérer par des voies qui seront remises en accessibilité à la contre-allée Nord. Donc il y aura quand même une gêne, mais la grosse gêne qui est due au chantier, c'est-à-dire la gêne immédiate, en effet, elle devrait être largement minimisée par rapport à la gêne qui a été occasionnée lors de la première tranche du chantier ; enfin, lors de la première phase des travaux.

Un intervenant

Même cette gêne que vous qualifiez d'immédiate, est améliorée dans un facteur au moins six.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

À peu près, je pense.

Un intervenant

Ce qui paraît très brillant, et me laisse presque un peu septique. Est-ce que vous pouvez nous le démontrer un peu par une arithmétique simple ? C'est-à-dire nous avons un chantier qui dure sept ans, je crois.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

C'est trois ans et demi à quatre ans par phase.

Monsieur THIOLON

C'est deux fois trois ans et demi ?

Un intervenant

C'est cela donc, deux fois trois ans et demi. Chaque étape de trois ans et demi porte sur quelle longueur ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Elle porte sur 1 kilomètre 400. Mais dans les phases nouvelles, il y a des travaux, j'allais dire, qui viennent se surajouter par rapport à la première phase qui n'existaient pas. La jonction avec le tunnel existant et la jonction avec le boulevard périphérique, ce sont deux phases qui sont complémentaires et qui sont longues de réalisation ; surtout la jonction avec le boulevard périphérique.

Donc, c'est deux phases-là, à elles seules, vont bien valoir à peu près un an de travaux, si ce n'est plus. Donc, en réalité, cela réduit déjà d'autant la construction des 1 kilomètre 200 qui reste, *grosso modo*.

Un intervenant

Merci pour ces explications ; ceci dit, cela me paraîtrait un peu plus clair si vous présentiez un planning de ces différentes opérations dans le temps pour, par exemple, répondre à des questions du genre : « Y a-t-il un recouvrement entre les travaux pour l'accès aux deux tunnels d'extrémités, avec les travaux qui ont lieu sur la rue elle-même ? »

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Oui, mais il y a un recouvrement très partiel parce qu'il faut que l'on maintienne en même temps. Je pense toujours au problème le plus difficile à traiter, que je pourrai décomposer si vous voulez. Mais là, j'ai pris un papier pour rappeler la décomposition, mais si vous voulez, je peux rappeler la décomposition de la réalisation de la jonction avec le boulevard périphérique. Il y a trois sous-phases - comme je l'ai indiqué -, mais à l'intérieur de ces sous-phases, il y a encore des décompositions en sous sous-phases, pour maintenir en permanence le plus longuement possible, l'accessibilité entre les périphériques et les voies centrales de la route nationale 13.

Monsieur THIOLON

Si vous voulez, on reviendra sur ce point tout à l'heure. Monsieur vous aviez demandé la parole.

Un intervenant

Vous aviez parlé de l'indemnisation des commerçants ; cela n'avait pas été le cas lors des premiers travaux qui ont été réalisés. Il paraîtrait que l'ensemble de ces commerces ont déposé leur bilan ou

ont changé de propriétaire. Il faut aussi savoir que les professions libérales sont très nombreuses à travailler sur l'avenue Charles de Gaulle ; donc je vous demande de préciser un peu ce coté financier.

Monsieur THIOLON

Alors sur le côté financier, on y consacrera une réunion entière. C'est moi qui ai évoqué le problème de l'indemnisation, mais je ne l'ai pas inventé : c'est dans le document officiel qui a été présenté, ce qui me paraît d'ailleurs tout à fait logique. Au-delà des problèmes de crédit, la vraie question – c'est un peu ce que je disais tout à l'heure –, c'est « Comment organiser le dialogue et la concertation pour, d'abord, éviter des situations telles que vous les décrivez, plutôt catastrophiques ; et éventuellement pour aller vers des indemnisations ? » ; mais là, je pense que la DDE a déjà une expérience de la chose.

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Ce que je veux vous dire Monsieur, c'est que nous avons déjà discuté avec la Chambre de Commerce et d'Industrie - rien de bien neuf – sur la mise en place de ce qu'on appelle un observatoire. Un observatoire, ce sont des gens qui vont regarder six mois avant le début des travaux et jusqu'à plusieurs mois après la fin des travaux, quels ont été les répercussions sur l'activité commerçante en termes de chiffre d'affaires, en termes de clients, en termes d'évolutions de différentes données économiques ; et c'est sur la base de cet observatoire que nous, maître d'ouvrage État, nous réservons une enveloppe budgétaire qui va servir ensuite à indemniser.

L'idée de cette indemnisation est de constater, *a posteriori* - il est vrai que cela ne peut pas être *a priori* - des pertes éventuelles sur le chiffre d'affaires et des gênes. Et tout ceci en fait, n'est même pas une obligation réglementaire, c'est simplement en droit ce qu'on appelle la responsabilité sans faute de l'administration, c'est-à-dire s'assurer que nous ne créons pas, lors des travaux, des dommages anormaux aux commerçants.

Monsieur THIOLON

J'ai oublié de préciser qu'il est mieux que vous vous présentiez pour le compte rendu qui est fait et qui est enregistré ; cela simplifie les choses.

Monsieur Jean-Philippe GALLANT

Jean-Philippe Gallant, boulevard Jean Mermoz. Moi je voudrais revenir sur ce que vous disiez sur le tunnel Sud, parce que c'est à ce moment-là que vous avez parlé de l'écrêtage du métro ; ou est-ce que j'ai mal compris ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Non, parce qu'en effet le métro n'est pas dans l'axe de l'avenue ; la ligne de métro numéro 1 est positionnée au sud de l'axe. Effectivement, le métro est positionné au sud de l'axe de l'avenue, et c'est donc lors de la réalisation du tunnel Sud que l'on sera obligé d'écrêter le métro.

Monsieur Jean-Philippe GALLANT

Vous avez aussi dit, je pense, que dans le tunnel Sud, qui passerait, en fait, assez prêt des immeubles qui sont au Sud, non ? Beaucoup plus près ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Exactement, parce qu'on essaye quand même d'écrêter le moins possible le métro, d'abord, premièrement, comme le métro n'est pas à un niveau constant le long de l'avenue, il arriverait un certain moment qu'on serait obligé d'avoir, même avec l'écrêtement, on aurait une émergence par rapport au niveau du sol. Donc on essaye d'éviter ce métro, et on est obligé pour cela de passer au sud de ce métro, mais de passer également au sud de la station de métro « Sablons », qui elle également n'est pas dans l'axe de l'avenue. Et c'est surtout pour éviter la station de métro « Sablons » qu'on est obligé de rapprocher le tunnel Sud des fronts bâtis.

Monsieur Jean-Philippe GALLANT

Et l'accès à cette station Sablons ne sera pas modifié ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Non, il sera rétabli.

Monsieur Jean-Philippe GALLANT

Pendant les travaux, il sera modifié ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Bien évidemment, pendant les travaux, l'accès sera maintenu en permanence ; mais il sera rétabli à titre définitif, après - j'allais dire - des phases d'accès provisoires.

Monsieur Jean-Paul CAZOGON-THOMAS

Jean-Paul Cazogon-Thomas. Quel sort sera réservé pendant les travaux et même après, à des parkings comme le parking souterrain qui est à la hauteur de l'immeuble HAVAS ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Ce parking a été conçu, justement, pour préserver la suite ; c'est une mesure conservatoire que la ville a prise en son temps ; et le dernier niveau est effectivement écrêté, mais le niveau intermédiaire a été conçu pour pouvoir être renforcé et pour servir de radier - ou de support - à la prolongation qui sera mise en œuvre.

Vous avez deux niveaux et demi dans ce parking : le dernier niveau, c'est-à-dire ce qu'on appelle le niveau zéro, est la partie qui va être supprimée. Mais l'accès - là aussi, il faudra encore recomposer

un accès provisoire vraisemblablement - devrait être maintenu pendant la phase travaux, mais en tout cas, il sera certainement rétabli à la fin du chantier.

Un intervenant

Moins un et moins deux seront donc maintenus ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Seront maintenus.

Un intervenant

Merci.

Monsieur MAUVISSEAU

Une question sur les emprises de chantier : « A quoi sert la sur-largeur prévue dans le cas des emprises de chantier pour la construction des sorties de secours ? » ; car il me semble que ces sorties de secours seront impossibles tel que cela a été prévu dans le plan général, et qu'il y en aura plusieurs dont le texte prévoit de les remettre sur les rues perpendiculaires. Or, côté Nord il y en a beaucoup, côté Sud il y en a très peu. Donc fatalement si on veut faire les sorties de secours côté Sud, il faudra que ce soit à l'intérieur des immeubles. Et cette emprise justement de sur largeur, à quoi sert-elle ? Puisque à cet endroit-là, lors de ma dernière intervention, j'avais dit que le tube Nord était bien à quatre mètres environ de distance des immeubles, mais que par contre les sorties de secours étaient à 1 mètre 80. Or, évidemment, il faut un espace libre pour pouvoir travailler autour d'un chantier ; mais s'il y a l'immeuble à 1 mètre 80, qu'est-ce que c'est que cette sur-largeur ? Moi, il me semble donc que c'est impossible de résilier en partie - pour le tunnel Nord - la sortie qui se trouve à l'emplacement de la rue d'Orléans.

Alors il nous avait été répondu qu'on pouvait s'approcher à 2 mètres 50 des immeubles pour les tubes ; oui, les tubes, on peut essayer de les mettre pas trop près des immeubles ; mais les sorties de secours qui descendent à une grande profondeur aussi, comment allez-vous faire ?

Je rappelle que - pour compléter mon intervention du 16 mars - je n'ai toujours pas pu consulter les plans de construction du parking souterrain de la place du Marché ; mais que j'ai vérifié que la paroi ouest n'était pas à 2 mètres 50 comme cela nous avait été indiqué, mais à 4 mètres 50.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Je vais répondre à vos deux questions ; je vais commencer par la dernière. Je vous ai apporté les plans, Monsieur Mauvisseau, et vous verrez que l'on ne se trouve pas à 4 mètres 50 ; peut-être pour la paroi Ouest je ne dis pas le contraire, mais pour la paroi Nord, on se trouve à 2 mètres 70, 2 mètres 80, au lieu de 2 mètres 50 ; alors excusez mon erreur : 30 centimètres je pense que c'est excusable, de mémoire surtout. Et je rappellerai quand même que dans le cas considéré vous descendez à 4 mètres 70 - mettons 5 mètres - de décaissement, tandis que pour la construction du parking souterrain, on est descendu à 11 mètres de profondeur ; cela c'est la première question.

La deuxième, je dirai que franchement, même à 1 mètre 80, il arrive fréquemment qu'on construise carrément contre les immeubles. C'est fréquent tous les jours à Neuilly : comme les immeubles sont à touche-touche, vous avez bien la paroi d'un immeuble qui est construite contre la paroi d'un autre immeuble ; et des fois avec des reprises en sous-œuvre. Enfin, vous qui êtes un technicien, vous ne devez pas l'ignorer.

Monsieur MAUVISSEAU

Oui. Je suis d'accord les reprises en sous-œuvre, c'est un gros problème et il faut que ce soit très bien mené. Alors si on était obligé de s'approcher.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Là, on ne sera pas à touche-touche, puisque vous dites que l'on sera à 1 mètre 80 dans le pire des cas, au niveau de la rue d'Orléans ; donc il n'y a pas ce problème-là.

Monsieur MAUVISSEAU

Si l'on doit être obligé de mettre ces sorties de secours sur ces rues perpendiculaires, cela va poser quand même de gros problèmes parce que les rues sont assez étroites.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Le dossier n'a pas été étudié jusque là. On n'est pas dans les études de définitions - je crois qu'on l'a déjà rappelé à plusieurs reprises -, c'est une étude de principe pour permettre le débat ; il est très à l'amont des études finales.

Monsieur THIOLON

Mais on gardera quand même votre question pour la reposer plus tard.

Monsieur MAUVISSEAU

Je donne quelques compléments d'informations : les parois moulées, c'est effectivement une très bonne solution qu'on ne connaissait pas il y a 40 ans. Il y a juste quand même un petit inconvénient qu'il faut signaler, c'est qu'aux abords de ce chantier, il y a des boues liquides qui se répandent sur le sol et qu'il faudra maîtriser impérativement si on ne veut pas être obligé que les riverains mettent des bottes pour sortir de leur maison. Enfin, si le chantier est bien mené, normalement on devrait pouvoir le faire.

Monsieur THIOLON

La DDE a prévu la distribution de bottes.

Monsieur Philippe de PANAFIEU

Philippe de Panafieu . Le document dit qu'il faut repositionner tous les circuits d'eau, d'eaux usées, de téléphone, électricité, etc. Alors quand est-ce que se feront ces repositionnements de tous ces réseaux ? Et vous ne parlez pas de la gêne occasionnée à tous les abonnés et de tous ces services ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

En général, c'est comme cela que cela avait été opéré lors de la première tranche de travaux : tous les dévoiements de réseaux se font préalablement à la réalisation des ouvrages, et c'est assez constant - disons - comme méthode.

M. GUILLOT

On peut rajouter autre chose c'est que tous les jours on déplace des réseaux de communication ou d'eau, et bien évidemment on continue – c'est la base du concessionnaire – bien sûr d'assurer la desserte de chaque habitation ; les coupures à ce moment-là sont extrêmement limitées dans le temps, mais c'est l'intérêt même du concessionnaire. Donc ce sont ces travaux-là qui - en général - sont fait avec le concessionnaire, forcément. On ne va pas couper la desserte en eau d'un immeuble pendant un mois, évidemment ; bien sûr, c'est évident. Par contre, il y a des tranchées qui durent un certain temps devant l'immeuble ; cela c'est vrai.

Monsieur THIOLON

Monsieur qui veut reprendre la parole là-bas.

Un intervenant

Je voudrais aborder un sujet général, pour lequel plusieurs personnes - habitants de Neuilly, que je connais - m'ont saisi. Il s'agit en l'occurrence du coût global de l'opération qui est de 800 millions d'euros, plus de 5 milliards de francs. Je ne sais pas si vous vous rendez compte, mais cela représente plus de 10 000 logements sociaux. Il s'agit de l'autoroute qui est la plus chère ou le tube ou ouvrage d'art le plus cher qui existe, qui n'ait jamais été réalisé en France ; le Viaduc de Millau qui représente plus de 3 kilomètres coûtait 200 000 euros. Le plus cher ouvrage que j'ai pu réaliser dans ma carrière - la sous-fluviale de Nogent - coûtait 1 million de francs, c'est-à-dire 150 000 francs le mètre linéaire de souterrain, alors que cet ouvrage ici coûte quatre fois plus.

Je pense qu'étant donné qu'il s'agit d'un ouvrage d'utilité collective, qui est principalement d'utilité pour la ville de Neuilly et pour les riverains, il faudrait que tout le monde - je dis bien tout le monde - fasse des efforts pour réduire le coût. De quoi il s'agit ? On a entendu parler de rémunération de préjudices subis par les commerçants ; chacun de nous qui habitons à côté de l'avenue Charles de Gaulle ne subirons des préjudices, il ne s'agit pas de nous rembourser : on revient de nouveau à une société aidée et assistée. Si quelqu'un ne veut pas perpétuer le commerce pendant les travaux, il n'a qu'à le vendre ; mais il ne s'agit pas de lui rémunérer, et quelque observatoire que ce soit qui puisse faire ces conclusions, le commerçant apportera toujours la preuve du préjudice subi.

M. THIOLON

Là, pour le coup, c'est moi qui vous coupe la parole.

Non, on a quand même des éléments objectifs de surveillance de l'équilibre financier d'un commerce, cela c'est très clair. Mais, encore une fois, je suis tout à fait d'accord avec vous : ces cas-là doivent être tout à fait exceptionnels. Moi j'ai dit tout à l'heure que c'est quand il y a une surcharge vraiment exceptionnelle, que la collectivité - quelle qu'elle soit d'ailleurs – doit, bien entendu, compenser, parce que certains ne peuvent pas subir des préjudices au-delà de ce qui est le préjudice commun, que chacun d'entre vous subira tel que je l'ai défini tout à l'heure.

On reviendra sur ce problème-là dans le débat financier, car les questions que vous posez sont importantes. Alors ceci étant, pour le Viaduc de Millau, moi j'ai entendu des sommes tout à fait différentes, y compris de la part d'un ministre, d'ailleurs. Mais j'ai peur que d'après les dernières informations, le Viaduc de Millau soit 2 milliards d'euros.

Un intervenant

Pas du tout Monsieur. Un milliard trois cent millions de francs.

Monsieur THIOLON

Vous avez un chiffre vous ?

Un intervenant

Je voulais continuer, de même, dans ce domaine de profiter de l'opération, il s'agit des concessionnaires. Touts les concessionnaires profitant du chantier, se refont tous les équipements à neuf aux frais de la princesse. Je pense qu'il faut aussi faire attention entre la véritable déviation de raisons nécessaires par les travaux, et la rénovation de ces réseaux.

Monsieur THIOLON

Tout à fait, mais je vous renvoie au débat sur le thème financier.

Un intervenant

Sur les finances.

Monsieur THIOLON

Je pense que ce sont des questions tout à fait pertinentes.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

La dernière question ; je peux répondre à Monsieur Biezanovsky puisqu'il a bien participé à la première tranche de travaux, il saura très bien que lors de cette phase de travaux, les concessionnaires ne se sont pas vus payer leurs ouvrages à neuf, ils les ont payés pour la plus grande part ; y compris France Telecom qui était à l'époque domaine de l'État.

Un intervenant

(propos hors micro)

Monsieur THIOLON

Peut-être ; laissons la parole à d'autre et puis on reviendra, parce que je pense qu'on aura le temps, sur les questions que vous vouliez poser. D'autres questions sur le sujet ?

Ce qui m'étonne un peu, c'est qu'en fait vous semblez moins inquiets que moi qui ne suis pas Neuilléen.

Monsieur Philippe PASQUALI

Je suis Monsieur Pasquali. Je n'ai pas participé au tout début de la réunion, donc peut-être que cette question a déjà été posée. Je souhaitais savoir, par rapport aux plans qui ont été présentés, il me semble que les entrées-sorties se trouvant entre la rue d'Hôtel de ville et la rue des Huissiers passent en dessous des immeubles du côté Nord ; peut-être est-ce le schéma qui est un peu faux ? Donc je voulais savoir si la rue Rigaud serait bloquée ou si elle serait toujours praticable durant les travaux ? Merci.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Il n'y a aucune entrée-sortie prévue - on verra si elles seront réalisées - qui passe, en tout cas, dessous les entrées - attendez ; on verra -, qui passent en dessous les immeubles. Mais à l'échelle du plan, évidemment, c'est un peu flou, comme vous le dites. Non.

Un intervenant

Vous nous avez dits que, finalement, pendant la durée des travaux, on n'aurait que trois voies de chaque sens - ou trois voies et quatre voies, je ne sais plus -, il y aurait quand même une restriction du trafic, alors que le trafic est déjà saturé. Est-ce qu'il est quand même prévu - même si c'est déjà très bien par rapport à ce qu'on a pu connaître dans la première phase - des itinéraires de délestage pendant toute la duré du chantier pour…

Monsieur THIOLON

C'est l'objet de la deuxième partie du débat, ce soir. Je pense qu'on va y consacrer un certain temps.

Un intervenant

Excusez-moi.

M. THIOLON

Je vous en prie. Oui, Monsieur.

Monsieur Fabrice JEFFROY, Chambre de Commerce

Bonjour, Fabrice Jeffroy, de la chambre de commerce. Je voulais revenir juste sur l'observatoire un peu : il ne s'agit pas de créer un observatoire pour indemniser les commerçants - en partie, si -, mais il s'agit surtout de créer un observatoire pour mesure l'impact réel des effets des travaux ; c'est-à-dire qu'il y aura un certain nombre d'indicateurs qui permettront de mesurer l'incident sur l'immobilier, sur l'immobilier commercial, sur les mutations économiques qui auront pu être engendrées par rapport au projet ; et cela permet justement de contrôler et de voir l'impact du projet dans le temps.

M. THIOLON

Excusez-moi, ceci ne débouche pas forcément sur une indemnisation ; on est bien d'accord ?

Monsieur Fabrice JEFFROY, Chambre de Commerce

C'est ce que je disais ; c'est-à-dire que l'observatoire pourra alimenter éventuellement une commission d'indemnisation amiable, mais cela permettra de faire la différence, justement, entre la conjoncture économique et les effets des travaux. La commission c'est autre chose.

Monsieur THIOLON

Oui, bien sûr ; très bien. Pas d'autres questions ? Moi j'en ai une dont vous avez parlé tout à l'heure, ce sont les services de secours, en disant : « Pendant une certaine période, on aura un certain nombre de difficultés d'accès » ; est-ce que vous pouvez dès maintenant, compte tenu de l'expérience passée, donner des informations sur ce point ? Autrement dit, en admettant que j'habite sur l'avenue, j'ai une crise cardiaque juste au moment de vos travaux, qu'est-ce qui se passe si j'appelle les pompiers ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

S'il y a besoin de la grande échelle à ce moment-là, évidemment, il faudra mettre en action le pont mobile ; et je pense qu'il y aura des essais préalables pour assurer pendant le temps d'accès des pompiers ; il faut compter environ entre 20 minutes à une demi-heure pour l'accès des pompiers de la Porte Champerret à Neuilly qui est quand même assez proche. Je pense que cela sera un laps de temps qu'il faudra conserver pour mettre en place le pont mobile pour que, dès l'arrivée des pompiers, la grande échelle puisse accéder. Mais on n'a pas besoin de la grande échelle à chaque fois ; on peut avoir des interventions qui se font uniquement par accès à pied

M. THIOLON

J'ai aussi une question, mais qui était revenue dans les questions qu'on reçoit par internet. Est-ce que vous pouvez donner davantage de précisions sur le calendrier lui-même ? Autrement dit, on dit : « C'est sept ans, sept ans et demi, cinq ans ; c'est à partir de quand ? »

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

D'abord à partir de quand ? Je ne suis pas devin pour le dire ; et sur le calendrier, on pense en effet qu'il faut à peu près trois ans et demi à quatre ans pour faire la première tranche, qui englobe une partie de la deuxième tranche, c'est-à-dire de la construction du tunnel Sud. Il faudrait rentrer pour cela plus dans les détails sur la réalisation des accès aux périphériques et à la Porte Maillot, parce qu'on y verrait à ce moment-là qu'on est obligé d'écrêter là encore le métro, et qu'en écrêtant le métro on déborde sur l'ouvrage Sud. Cette phase sera une phase lourde et longue - pour répondre à Monsieur tout à l'heure - ; elle sera la plus lourde et la plus pénalisante, et la plus longue en temps, mais elle aura un impact plus modeste sur le voisinage, puisque ce sera véritablement l'extrême partie du projet qui sera affectée. Rappelez-moi la question, j'ai oublié.

Monsieur THIOLON

La question c'était uniquement le calendrier.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Oui, je disais qu'à mon avis c'est 4 ans - peut-être 4 ans et demi - pour la première phase, et 3 ans à 3 ans et demi pour la seconde ; c'est-à-dire entre 7 ans et 8 ans. Mais à ce stade-là, on ne peut pas encore avoir une planification qui soit très précise.

Un intervenant

Sur les 4 ans et demi et 3 ans et demi, donc sur les 7 ans et quelques, tout à l'heure Monsieur disait : « On peut peut-être faire des économies », est-il impensable de faire des économies de temps ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

C'est-à-dire que la modélisation permet peut-être de gagner du temps ; c'est pour cela que Monsieur Biezanovsky a parlé de la préfabrication. Moi, j'ai interrogé les gens de Lafarge qui est un cimentier très connu mondialement. J'ai vu deux directeurs de chez Lafarge ; un m'a dit : « Vous gagnerez du temps avec la préfabrication », et l'autre m'a dit le contraire. Alors à ce stade, je ne porterai pas de réponse définitive.

Monsieur THIOLON

Et toujours sur les calendriers, la phase préalable - si je puis dire -, autrement dit si tout se passe convenablement et bien, y compris au niveau des financements, le début de chantier en théorie c'est pour quand ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Cela dépendra de la décision des pouvoirs publics et des maîtres d'ouvrage ; surtout du maître d'ouvrage État, et de l'accord qui sera intervenu entre les parties sur le financement.

Monsieur THIOLON

Je repose ma question autrement : « Partant de l'hypothèse que tout le monde est d'accord, que les financements sont trouvés et que la décision est prise, combien de temps faut-il encore d'études préalables pour, en tout état de cause, commencer le chantier ? »

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

J'ai dit et je maintiens que, malheureusement, il nous faut au minimum trois ans d'études avant de commencer un chantier de cette nature. Et ensuite, on ne réalisera pas l'un des deux tubes le plus compliqué, le tube Nord, en moins de quatre ans ; on ne le fera pas en moins de quatre ans, les faits sont têtus.

M. THIOLON

Donc il est raisonnable de penser que c'est un chantier de huit ans au minimum. Est-ce que dans ces huit ans, on comprend tous les dévoiements et les raccordements dont parlait tout à l'heure Monsieur, c'est-à-dire les égouts, l'eau, le gaz et l'électricité ? Je pense que c'est en plus.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Non, les délais que j'ai indiqués étaient bien y compris la première phase qui est – parce qu'en général on commence par cela, et de toute façon c'est nécessaire pour pouvoir faire le reste. Donc je confirme, je disais pas moins de quatre ans, et cela y compris les déplacements de réseaux.

M. THIOLON

Y compris les déplacements de réseaux ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Y compris les déplacements de réseaux.

M. SCOFFONI

Il faut s'attendre à un temps de huit ans de chantier à peu près, d'autant plus qu'il risque d'avoir des suppléments de temps pour les raccordements, surtout aux périphériques.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Non, les raccordements aux périphériques sont intégrés dans le phasage complet.

M. SCOFFONI

Oui, c'est la partie la plus délicate.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Oui.

Monsieur Ladislas COUTIN

Bonsoir. Ladislas Coutin. Je voulais juste savoir si les travaux vont occasionner beaucoup de vibrations sur les fronts bâtis ? Et donc, d'éventuelles fissures dans les appartements.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

A priori non, parce que la construction des parois moulées - ou ce qu'on pourrait appeler des murs enterrés, parce qu'en fait une paroi moulée, c'est un mur enterré - cela se fait avec une benne à godet, dans des sables. Il y a peu de risques d'avoir des vibrations importantes. Je ne dirai pas qu'il n'y a pas de bruit parce qu'il y a toujours du bruit manifestement ; tout impact à une résultante et une vibration, mais elle ne sera pas énorme. Ce n'est pas comme si on tape dans le rocher.

Monsieur THIOLON

Allez-y Monsieur.

Un intervenant

J'aurais voulu apporter une pierre à tout ce qu'on entend, parce que manifestement les gens ne connaissent pas le métier. J'ai travaillé 25 ans dans les fondations spéciales, et je peux vous dire qu'actuellement on a des outils qui sont comme chez le dentiste - ce sont des fraises -, c'est-à-dire que vous rentrez dans le sable, vous ne faites pas un bruit et personne ne sait que vous êtes là. Et concernant la boue, c'est traité directement dans des grandes cuves et on n'en voit pas *(inaudible)*.

Monsieur THIOLON

Merci Monsieur.

M. SCOFFONI

Alors, notre camp c'est 125 mètres de profondeur ; alors pour les 11 mètres, on n'a pas peur.

Monsieur THIOLON

Une question, Madame la haut.

Une intervenante

Excusez-moi, par rapport aux nuisances liées au bruit, etc., effectivement, il y aura le moins de bruits possibles, j'imagine ; mais je voulais quand même dire : « Est-ce que les travaux se poursuivront au-delà de 22 heures quelques fois ? »

Moi j'ai subi les travaux de la première tranche, et il y a eu quand même des soucis à ce niveau-là. Donc est-ce que tout cela sera bien orchestré pour éviter toute dérive ? S'il vous plaît, merci.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Moi j'ai bien suivi le chantier de la première tranche, je sais qu'il y a eu quelques cas exceptionnels où il y a eu des travaux tard le soir, et même, je crois, il est arrivé deux ou trois fois qu'il y ait des travaux de nuit, mais sur quatre ans de chantier cela a quand même été exceptionnel. Et au cumul, je pense que cela n'a pas excédé trois semaines ; quand je dis cumul, c'est jour plus jour.

Monsieur THIOLON

Mais là encore, un homme averti - ou une femme avertie - en vaut deux ; c'est-à-dire que là aussi, il vaut mieux annoncer cela d'avance - enfin, prévenir les gens - pour qu'éventuellement certains puissent prendre des précautions. Deux, je crois savoir qu'il y a une réglementation en la matière.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Oui, il y a une réglementation sur le bruit. Maintenant, après, les entreprises la respectent parfaitement, mais cela c'est un autre volet. Normalement, il y a quand même des contrôles, des inspections qui sont faites. Monsieur a exposé une technologie tout à l'heure, mais ce n'est pas obligatoire que toutes les entreprises aient la même technologie. Il y en a - surtout pour des profondeurs qui sont plus faibles -, ils vont peut-être prendre - comme je disais - la benne à godet parce que c'est un moyen de progresser qui est assez courant dans beaucoup d'entreprises ; la première tranche s'est faite comme cela en tout cas. Elle ne s'est pas faite en parois moulées, là je suis d'accord avec vous ; on a fait une berlinoise.

Monsieur THIOLON

Y a t-il d'autres questions sur ce sujet, avant que nous passions à la circulation aux alentours et aux déviations ? Je peux faire la transition avec une question ; la seule question écrite d'ailleurs qu'on a eue aujourd'hui.

Un intervenant

Les questions écrites viendront après.

Monsieur THIOLON

Ah, elles viendront après ! Pour la transition, c'est Madame Gufflet Élisabeth qui nous pose cette question, et donc on entre dans la deuxième phase, si je puis dire : « Les riverains du boulevard Bineau devront-ils attendre la fin des travaux de la couverture, pour que le boulevard Bineau soit aménagé de façon aussi agréable que le sont actuellement les voies équivalentes voisines, boulevard Inkerman, avenue du Roule, boulevard du Château, etc. ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Là encore, la décision n'appartient pas aux techniciens. Je vais expliquer un peu comment sont prévus les itinéraires de délestage, et pourquoi nous sommes arrivés à ces seuls itinéraires de délestage après une étude assez longue et assez fouillée de tous les itinéraires possibles, qui ont quand même des points de passage obligé qui sont tous les ponts de la Seine ; et il y en a quand même pas 50 000 si on prend au plus au Nord jusqu'au plus à l'Ouest ou plus au Sud, on a étudié tous les passages obligatoires entre le Pont de Gennevilliers et le Pont de Sèvres.

Monsieur THIOLON

Attendez, excusez-moi ; parce qu'on va aborder vraiment ce sujet-là, mais là la question est simple là, c'est : « Est-ce que le boulevard Bineau, pour être aménagé, les travaux éventuels - dans la mesure où ils seraient décidés - devront-ils attendre la fin des travaux de couverture, ou se feront-ils avant ? » ; c'est cela votre question ?

Une intervenante

Je voulais donner par exemple comme effet, que sur les trottoirs, entre la partie qui est avec du macadam et la partie qui est à côté, on voit maintenant une dénivellation qui peut atteindre 10 à 12 centimètres. Rien n'est fait, je crois, de façon suffisante pour que les trottoirs soient praticables ; sans parler de l'esthétique. On aimerait aussi avoir autant de fleurs que les avenues voisines.

Monsieur THIOLON

Votre message a été entendu.

Une intervenante

Merci.

Monsieur THIOLON

On enchaîne sur la deuxième partie.

M. le président PEYLET

Je vais prendre le relais si vous voulez. Effectivement, nous avons quelques questions écrites mais qui portent précisément sur la question des itinéraires de délestage. C''est pourquoi nous ne les avons pas traitées ; je les ai gardées pour la deuxième phase, après que la présentation en aura été faite.

Donc nous avons vu maintenant la question de la gêne des travaux pour les riverains, mais il y a également les usagers. Et puis, non seulement les usagers – je veux parler des automobilistes, encore qu'il n'y a pas que les automobilistes, mais éventuellement les autobus aussi, les transports en commun, les cyclistes, les piétons bien sûr qui sont concernés – et puis il y a aussi d'autres riverains, les riverains d'autres lieux, par lesquels devront s'écouler les voitures. C'est à cette question que nous allons revenir maintenant. Je vais redonner la parole de nouveau à Monsieur Claude, à moins que le maître d'ouvrage délègue à Monsieur Claude - non pas es-qualité, mais quasiment *intuitu personae* ; c'est bien cela l'idée, puisqu'il représente tout le monde - comme expert commun du maître d'ouvrage et de la ville, le soin de présenter les réflexions qui ont contribué à ce qu'il y ait dans le dossier du débat que vous avez eu, du moins pour ceux qui l'ont retiré. Mais en allant éventuellement un peu au-delà, puisqu'il y a des éléments complémentaires qu'il va nous apporter ce soir, par rapport au contenu du dossier, je pense.

Monsieur Claude, à vous de nouveau.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Comme je vous l'indiquais tout à l'heure, nous avons donc recherché le plus large possible à trouver en capacité ce que l'on perdra sur l'avenue Charles de Gaulle. Tout à l'heure, on vous a dit qu'on réduisait de deux fois quatre voies à deux fois trois voies les circulations offertes au transit. A l'heure actuelle, le trafic moyen sur la RN13 c'est 4 712 véhicules/heure de pointe du matin dans le sens Paris-Province, 4 805 heure de point dans le sens Province-Paris ; et en heure de pointe du soir, respectivement 5 095 et 4 702. Ce qui fait qu'en réduisant du trois quart l'emprise de la circulation, le nombre de voies, on doit retrouver en trafic 1 101 véhicules/heure en heure de pointe du matin dans le sens Paris-Province et Province-Paris ; et en heure de pointe du soir, 1 271 et 1 176 véhicules/heure.

Ce faisant, à partir des itinéraires possibles empruntant les ponts de Seine - entre le Pont de Gennevilliers et le Pont de Sèvres -, nous avons recherché toutes les solutions possibles. Et nous avons vite abouti à des incompatibilités. D'abord, parce que les ponts aboutissaient parfois, non pas à des impasses, mais à des rétrécissements de chaussée qui conduisaient à des impasses, avec des circuits difficiles pour retrouver l'A86 ou retrouver l'A14 ; si bien que, malheureusement - et je sais que cela peinera beaucoup -, il ne restait plus qu'à retrouver, d'abord, les itinéraires que l'on avait utilisés entre 1 988 et 1992 et qui avaient donné satisfaction, à savoir, d'un côté, les boulevards du Bois, dans le sens Porte Maillot-Défense, d'abord le boulevard Maillot, puis le boulevard Barres, le boulevard Charcot qui serait mis à sens unique, le boulevard Richard Wallace, et le Quai de Seine, entre le Pont de Puteaux et le Pont de Neuilly. Et dans le sens de retour, même itinéraire empruntant Richard Wallace, mais après, traversant le Bois par l'avenue Mahatma Gandhi pour aboutir à la Porte Maillot. Voilà les capacités disponibles ; vous voyez, quand même, que ce n'est pas excessif, puisqu'on tourne plus au tour de 350 à 380, et 970 exceptionnellement dans le sens Province-Paris le soir. Mais, disons, la jauge c'est plutôt 380. Alors, cela c'est le premier itinéraire.

Le deuxième itinéraire qui avait déjà été utilisé aussi en 88-92 – enfin, entre 90 et 92 d'ailleurs, je crois, seulement –, c'est l'itinéraire entre la Porte de Champerret et le Pont de Courbevoie, en empruntant le boulevard Bineau dans la traversée de Levallois, et plus loin, le boulevard de Verdun - que l'on ne voit pas dessiné ici - dans la traversée de Courbevoie, et puis un itinéraire qui emprunte la Garenne-Colombes, et qui traverse Colombes pour rejoindre l'A86.

Ces itinéraires, là encore, ont montré des faiblesses – tout au moins en capacité – par rapport à ce qu'on avait ce que l'on avait il y a voici quinze ans, puisque là encore on trouve entre 228 et 386 véhicules au maximum ; donc là encore une jauge qui tourne plutôt autour de 250 véhicules en capacité récupérée.

A ;lors nous sommes allés un peu plus loin, et on a trouvé un itinéraire qui est apparemment simple mais beaucoup plus tortueux qu'on ne pense qui, à partir de l'A15, emprunterait le boulevard urbain dans la traversée de Gennevilliers, pour aboutir à Clichy et prendre d'un côté par le Quai de Seine qui s'appelle le Quai…

Une intervenante

Éric Tabarly.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Commet ?

Un intervenant

Éric Tabarly.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Qui emprunterait le Quai Eric Tabarly, le boulevard Jean Jaurès pour monter sur le boulevard périphérique ; et dans l'autre sens, la rue Martre pour retrouver le Pont de Gennevilliers. Reste que cet itinéraire qui n'offre qu'une faible capacité supplémentaire, vous le voyez, à certaines heures de pointe - 118, 111, ce n'est quand même pas extraordinaire - ; en effet, il y a un nœud - que je n'appellerai pas Gordien, mais qui est un nœud quand même - assez ennuyeux qui est de l'arrivée du Pont de Gennevilliers sur la ville de Clichy. Ce qui fait qu'au total, finalement, sur les 1 100 et quelques véhicules que l'on perdrait en capacité sur l'avenue Charles de Gaulle, on n'en récupérerait au total qu'au minimum 800 ; et exceptionnellement, en heure de pointe le soir, on arriverait à 1 688 ; c'est-à-dire qu'en heures de pointe le soir, dans le sens Paris-Province, on n'aurait aucune difficulté.

En pourcentage, cela représente un pourcentage d'environ 65 % de capacité qui serait récupérée par ces itinéraires de délestages, qui - j'en conviens, tout itinéraire de délestage est assez détestable ou désagréable pour celui qui a à les subir - mais on ne peut pas faire d'omelette sans casser des œufs, et on ne peut pas faire de chantier - surtout de chantier d'infrastructure - sans créer des obligations parallèles, de trouver des itinéraires de remplacement.

Monsieur le Président

Il y a une question de Madame Christine Inard, je ne sais pas si elle set là ; cette question est un peu à la traîne par rapport à la première phase, mais je ne veux pas la laisser en reste, donc je vais la poser tout de suite : « Quand pensez-vous commencer les études qui, comme vous l'avez dit, prendront trois ans ? » ; c'est cela votre question ? Alors, quand pensez-vous les commencer ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

C'est extrêmement simple : le lendemain du jour où j'ai le feu vert. Le lendemain - et pas la veille -du jour où j'ai le feu vert.

Monsieur le Président

Alors, il est question de feu vert, donc…

Madame Christine INARD

« Feu vert » financier ?

Monsieur le Président

Oui, les études coûtent de l'argent. C'est même parfois très lourd ; Pour l'instant, je ne sais pas quel est le poids des études qui restent à faire ; est-ce qu'on peut donner un montant approximatif ?

Un intervenant

Oui, c'est facile : 5 millions d'euros.

M. GUILLOT

En général, tout confondu, les études d'un projet routier, cela tourne autour de 10 % ; vraiment, tout confondu.

Monsieur le Président

Donc 10 % ; 750 millions d'euros, cela fait donc dans les 80 millions d'euros.

M. GUILLOT

Mais là, quand même, on a un projet de grande ampleur où les études sont d'un coût moins élevées, mais c'est quand même une dizaine de millions d'euros.

Monsieur le Président

10 ou 20 millions d'euros.

M. GUILLOT

Oui.

Monsieur le Président

Ce qui, par rapport à la totalité de la somme du projet, est peut être modeste, mais qui est tout de même une somme substantielle en termes de programmation financière. Donc on peut penser effectivement que le démarrage des études est un peu lié aux décisions de principe.

Un intervenant

Quand pensez-vous avoir le feu vert ?

Monsieur le Président

Cela c'est une autre question à 100 sous, mais je laisse à ces Messieurs le soin de répondre.

M. GUILLOT

Non, on a un début d'échéancier qui est bien rythmé. La première chose il faut que le débat se termine, le 30 mai. La deuxième chose c'est qu'il faut que Monsieur le Président remette son rapport ; ou plus exactement que le Président de CNDP.

Monsieur le Président

La Commission Nationale qui fait un bilan sur la base d'une proposition de la Commission Particulière.

M.GUILLOT

Pour cela il faut deux mois : on est exactement au 30 juillet. Et puis le ministre a trois mois maximum, pour prendre sa décision à la suite du rapport qui lui a été remis ; et cela fait le 30 octobre. Donc le 30 octobre au plus tard, vous aurez une décision du ministre qui dira : « J'abandonne » ou « Je poursuis » ; et éventuellement, « Je poursuis avec telles orientations ». On en a plusieurs exemples qui viennent de paraître - qui sont d'ailleurs sur le site de la commission - des décisions de ministre qui viennent de paraître - il y en a une sur le contournement de Rouen, par exemple -, et on voit bien quelle est la nature d'une décision du ministre. Cela fait à peu près deux ou trois pages ; cela ne rentre pas, bien sur, dans les moindres détails ; mais cela précise quand même :

- la décision de principe, je décide de poursuivre et de lancer le projet ;
- je demande telles ou telles modifications, ou telles ou telles orientations, ou tels ou tels approfondissements.

Monsieur le Président

Et s'agissant de la programmation financière des études, c'est simultané ?

M. GUILLOT

Alors la programmation financière des études est une programmation annuelle. L'étape suivante, c'est la programmation annuelle. Bien sûr, nous n'avons pas les crédits correspondants inscrits au budget de 2006 ; nous ne les avons pas, bien sûr ; ce serait préjuger de l'issu du débat. Et si on les a en 2007, on les aura en février, mars ; en tout ou partie, car la totalité n'est pas nécessairement obligatoire dès la première année.

Monsieur le Président

Sur les questions de financement - parce que là on a une petite intersection avec les questions de financement qu'on verra le moment venu -, alors venons-en à la circulation pendant les travaux ; puisque nous parlions de feu vert, donc cela tombe bien. Si je compte bien ce qui était présenté tout à l'heure, donc on arrive en tirant bien et en supposant quelques difficultés réglées, en supposant également l'accord des collectivités intéressées, parce que là c'est la même réponse que pour la ville de Paris…

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Exactement, oui.

Monsieur le Président

Pour le moment, ce n'est pas encore négocié ; c'est bien cela ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Exactement.

Monsieur le Président

À reprendre en charge de l'ordre de 60…

M. CLAUDE

65 % environ.

Monsieur le Président

65 %, c'est-à-dire deux tiers environ de ce qui est nécessaire. Donc le tiers restant devient quoi ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Premièrement, on espère que l'A86 qui sera en exploitation au plus tard en 2010 ou au plus tôt au moment de l'ouverture du chantier, réglera peut-être aussi une partie de ce déficit, sans que l'on puisse à l'heure actuelle faire des études de trafic approfondies. Pour le reste, je pense que certains reverront peut-être l'usage de la voiture ou reverront les itinéraires qu'ils empruntent habituellement, je ne sais pas. Je n'ai pas de capacité à donner ; je ne peux pas porter de réponses assurées là-dessus.

Monsieur le Président

Donc on peut penser que certains déplacements ne se feront pas.

Monsieur Gabriel BEXON

J'ai une question sur le déplacement justement. J'habite avenue du Roule et je m'appelle Gabriel Bexon. J'ai travaillé à Gennevilliers, et donc les itinéraires que vous avez montrés là en passant par Clichy me laissent septique ; et ma question est la suivante : « Puisque cela va durer six à huit ans, pourquoi ne pas développer pendant cette période les transports en communs ? » ; surtout en augmentant la fréquence des véhicules, des trains ou des cars ; parce que les lignes existent et cela peut être une solution pour alléger le trafic. Mais cela suppose d'avoir, comme dans certains pays, un autobus toutes les deux minutes, un train toutes les minutes, et ne pas attendre un quart d'heure à chaque fois.

Monsieur le Président

On revient donc sur la question de la substitution de transports en communs. Je ne sais pas Monsieur, mais vous n'étiez peut-être pas à certaines séances précédentes ? Une réponse va vous être donnée.

M. GUILLOT

Juste un chiffre : on a parlé de 1 000 véhicules à l'heure – on va simplifier, on va supposer qu'il y a une personne par voiture, mais en fait c'est autour de 1,2 –, et on va dire 1 000 personnes à l'heure. 1 000 personnes à l'heure, il faut savoir que c'est la moitié seulement d'une rame de RER A bondée ; la moitié d'une rame !

Donc vous voyez, le problème n'est pas tant de la capacité de notre réseau de transport collectif aujourd'hui, il est qu'un bon nombre de nos concitoyens, plutôt que de prendre les transports collectifs qui ont certaine capacité résiduelle - et cela on l'a vérifié - qui permettrait d'accepter du report modal, préfèrent partir un quart d'heure plus tôt le matin et rentrer un quart plus tôt le soir, et continuer à utiliser leur voiture ; parce qu'au bout, ils n'habitent peut-être pas au bout du RER A, au bout ils n'habitent peut-être pas près d'une station de métro, au bout ils n'habitent peut-être pas auprès d'une station de bus.

Monsieur le Président

Toutes ces questions sont assez complexes et assez inter-reliées ; parce qu'il y aussi la question de l'étalement de la pointe - c'est la réponse qui vient d'être donnée qui m'y fait penser - ; je ne sais pas en quelle mesure vous l'avez un peu intégrée, d'ailleurs, dans vos estimations. Parce qu'il suffit d'étaler la pointe d'un quart d'heure, et vous absorbez beaucoup plus de… ; non ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

C'est-à-dire que la pointe sur l'avenue Charles de Gaulle dure, j'allai dire, au moins une heure, si ce n'est deux heures !

Monsieur le Président

Oui, mais il y aune tendance actuellement à l'étalement des pointes ; en tout cas, en ce qui concerne le trafic transports en commun. En automobile, je ne sais pas trop.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Non, la pointe du matin est très longue avenue Charles de Gaulle.

Monsieur le Président

Je vous ai vue Madame ; cela va venir ; un peu de patience. Alors Madame, je vous en prie.

Une intervenante

Vous parlez de pointe : boulevard Bineau, nous aurons des pointes ; j'en suis persuadée. Mais je demanderais que dans vos études, on vérifie les feux de croisement. Nous avons au boulevard Bineau un certain nombre d'accidents très graves ; nous les voyons constamment dans le boulevard Bineau, et ils ne vont pas diminuer avec l'augmentation de trafic prévue. Je souhaiterais que - pour

les piétons - entre le feu vert qui laisse le piéton venir, et le feu rouge, soit installé un feu orange, comme il en existe dans certains pays. Ce qui permet au piéton de savoir s'il a quelques secondes pour terminer de passer ou s'il doit attendre. Constamment, nous restons au bord du trottoir et on aurait le temps de passer. Compte tenu de cela, on voit des gens qui s'engagent, et c'est là que les accidents surviennent. Ce n'est un problème unique au boulevard Bineau, je le sais ; mais puisque vous faites beaucoup d'études, je serais heureuse que vous revoyiez cette question des feux pour les piétons avec un temps qui nous permettrait, nous piétons, de savoir si nous pouvons nous engager ou si nous devons vraiment nous presser. Merci.

Monsieur le Président

Je crois que cette question dépasse un peu le cadre de notre débat.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

J'ai quand même parlé un peu des cycles de feux ; la phase orange, c'est une phase qui est limitée dans le cycle de feux. Elle n'a pas pour objet de dire aux piétons « Vous pouvez passer » ; elle l'a l'objet pour l'automobiliste de s'arrêter. Je ne me souviens plus si cette phase dure trois ou cinq secondes, mais c'est une phase qui est vraiment une phase préventive pour dire : « Attention, vous vous arrêtez »

Une intervenante

Je me suis mal exprimée ; dans le cas du piéton, cela veut dire : « Vous êtes en train de passer ; vous avez encore trois secondes pour atteindre l'autre côté »

Monsieur le Président

Ce que vous voulez Madame, c'est qu'on signale au piéton le temps qui lui reste.

Une intervenante

Oui, il faut qu'il clignote avant de devenir rouge. Il saura à ce moment-là qu'il a quelques instants, vraiment pour ne pas s'engager.

Monsieur le Président

C'est une question tout à fait intéressante, mais je crois qu'elle n'est pas spécialement limitée ni au boulevard Bineau, ni même d'ailleurs à Neuilly-sur-Seine, ni même d'ailleurs à l'Ile de France, ni même d'ailleurs à la France ; en fin dans la mesure où on entre dans un champ de réglementation européenne.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Cela me permet de rebondir Madame sur autre chose. Ce que j'ai oublié de dire également, c'est que le programme SITER permettra également de décongestionner un peu aux heures de pointes ;

c'est un programme qui est mis en œuvre par le département des Hauts-de-Seine, auquel le projet devra - en phase chantier - obligatoirement adhérer, pour permettre des décongestions partielles par des panneaux, un message judicieusement implantés sur le parcours. Ces messages donneront les temps de parcours et indiqueront des préférences d'emprunt d'autres itinéraires.

Monsieur le Président

D'accord ; cela c'est pour l'automobiliste ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Oui, mais c'est pour revenir à la question que vous m'aviez posée : « Qu'est-ce que vous avez comme moyens, éventuellement, pour compenser le tiers ? »

Monsieur le Président

D'accord, c'était la question précédente.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Voilà exactement.

Monsieur le Président

Pardonnez-moi, j'étais un peu perdu parce que je pensais que vous répondiez à Madame ; mais non, c'était encore la question précédente. Monsieur de la DDE.

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Donc deux éléments : on est bien soucieux de la sécurité des piétons pour une raison toute simple. L'année dernière, en 2005, dans les Hauts-de-Seine : 30 morts, 10 véhicules, 10 deux-roues, 10 piétons. Dernier mort : la semaine dernière, le premier mort du nouveau Préfet : un piéton. Donc, un : on en est vraiment tout à fait conscient ; c'est l'un des deux axes - avec les deux-roues - de progrès qu'on a à faire ; c'est très difficile.

La deuxième chose, vous dites : « Les feux sont très longs ; on avait encore le temps de passer » ;

Vous avez raison : vous, oui. Mais, nous, on est obligés de régler nos feux pour les personnes dont le rythme de marche est le plus long. Et on est donc obligés de supposer qu'une personne ne fait pas plus d'un mètre à la seconde. Vous, vous faites deux mètres à la seconde, mais on est obligés, en pensant aux personnes les plus âgées, de mettre au moins du temps suffisant pour qu'une personne marchant à un mètre par seconde ait le temps de traverser.

Monsieur le Président

Pour les questions écrites, je vais donner la parole aux personnes qui le souhaitent, mais je voudrais tout de même que les personnes qui se sont donné la peine de poser leurs questions par écrit voient leur tour arriver. Et d'abord, la suggestion des résidents de l'île de la Jatte ; Monsieur est là. Comme sa question est assez longue, je pense qu'il l'a en tête et je vais lui laisser le soin de la résumer pour chacun ; cela concerne de nouveau le boulevard Bineau, mais sous un autre angle.

Monsieur SOUPLET

Je m'appelle Souplet et je fais partie de l'association des résidents de l'Île de la Jatte. Nous sommes une ancienne association - il y a 23 ans que nous existons – et nous nous sommes impliqués, déjà considérablement, dans la ZAC de l'île de la Jatte, et j'en dirai un mot tout à l'heure.

Tout d'abord, disons que nous ne formulons aucune objection de fond sur le principe du projet. Deuxièmement, nous apprécions ce débat public parce que je crois qu'il nous donne l'occasion - à nous, association - de faire un certain nombre de propositions ; et nous en avons faites - le papier que vous avez entre les mains les liste -, huit demandes et propositions.

Alors disons que la partie boulevard Bineau qui est située dans l'Île de la Jatte – cela ne vous surprendra pas – nous la considérons comme très critique ; d'autant plus que, très souvent le soir, elle est déjà saturée ; et d'autre part, y sont localisés trois établissements hospitaliers : l'hôpital de Neuilly, la clinique de la Montagne à Courbevoie et la Fondation Paul Parquet. Donc il est indispensable que ces établissements aient un accès privilégié, prioritaire, facile.

Sur nos demandes et sur nos propositions, je ne vais pas toutes les reprendre, on peut en prendre que trois ; tout d'abord, une proposition concernant la réalisation d'un autopont au carrefour D7 - Pont de Courbevoie, boulevard de Verdun -, afin de fluidifier cette partie qui est très encombrée, pratiquement tout le temps.

Deuxièmement, le fait de mettre en place des mesures qui favoriseraient le covoiturage, la statistique qui nous a été donnée tout à l'heure ne peut que souligner cette demande.

Troisièmement, le fait que soient mis en place des comptages extrêmement précis afin de tenter d'identifier des zones de départ d'automobilistes, afin que près de ces zones, y soient localisés des parkings gratuits, gardés, et avec des navettes conduisant à des gares routières.

Alors nous disons ceci, d'autant plus que vous le savez, est en train de se réaménager sur tout l'Ouest de la Défense, la zone de l'opération Seine-Arche qui est en train de déployer plus de 200 000 mètres carrés de bureaux, 300 000 mètres carrés de logements. Donc c'est tout une refondation ce cette zone de l'Ouest parisien qui doit-être revue en termes de transports en commun. Donc nous insistons pour profiter de ce qui se passe à l'Ouest de la Défense, pour que soient étudiés de nouveaux moyens de transports en commun, afin que l'automobiliste ait un réel choix entre un transport en commun et une circulation en automobile, avec une durée de transport indéterminée. Merci.

Monsieur le Président

Il y a un certain nombre de questions dans votre intervention. Ce que je vais proposer, puisque vous l'avez émise par écrit de façon assez détaillée, une réponse sera donnée de toute façon plus complète après étude par les personnes qui sont ici. Mais dans l'immédiat, peut-être peuvent-elles donner leur première réaction. Alors, qui souhaite prendre la parole sur cette question ? La DDE ? Monsieur Guillot ?

Monsieur GUILLOT, de la DDE

Deux choses sur le boulevard de Verdun : il faudra bien sûr qu'on travaille à la fois avec Courbevoie, et aussi avec le Conseil Général puisque c'est une voirie départementale. Sur le développement des bureaux qui pourrait inquiéter sur Seine-Arche, effectivement, je confirme les chiffres que vous venez de donner avec 200 000 mètres carrés de bureaux ; et comme on compte environ 20 mètres carrés par bureau pour un salarié, cela veut dire à peu près 10 000 salariés supplémentaires.

On a quand même une chance importante dans les deux exemples les plus importants qui sont en cours de construction actuellement : une grande tour à côté de la Société Générale ; elle est tout de même à côté, à 300 mètres ou 400 mètres, du RER A ; donc on peut penser que là il y aura une très forte utilisation des transports en commun. Mais on a aussi sur les projets de bâtiments faits par la société Axa - qui sont en train de pousser de terre et qui dans un an seront en place -, ils sont juste au débouché du RER A, à la station Nanterre-Préfecture. Donc je pense que dans les deux cas, on va quand même avoir effectivement - indépendamment des contraintes, les gens auront du mal à circuler - un bon taux d'utilisation des transports en communs dans ces deux cas-là.

Monsieur le Président

Monsieur Claude, vous voulez compléter ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Oui, je répondrai sur le problème de la saturation du boulevard Bineau dans la traversée de l'Île de la Jatte ; les comptages que l'on a ne donnent pas état de cette saturation, même si la circulation à certains moments peut être très ralentie.

Par contre, à l'heure actuelle, il y a effectivement un problème sur le boulevard de Verdun où deux fortes emprises de voie bus ont réduit la circulation à deux files de circulation - c'est-à-dire une dans chaque sens - ; et en effet, au carrefour du Pont de la Tête de Courbevoie, là, il y a en effet saturation ; ainsi que sur le boulevard de Verdun. Mais là, c'est un problème sur lequel on s'est bien penché, et nous nous sommes ouverts d'ailleurs au Maire de Courbevoie à qui nous avons présenté le dossier, en disant que quand on fera l'itinéraire de délestage, il faudra bien pendant un temps durant, rétablir la circulation à tous usages sur l'emprise du boulevard de Verdun parce que sinon, là, ce n'est plus 65 % que l'on récupérerait, mais on n'en récupérerait plus que 35 %.

Monsieur le Président

Alors, à propos de délestage, Monsieur Pierre Rodier vous interroge sur l'itinéraire de délestage la Porte Maillot à La Défense ; il voudra bien compléter sa question en tant que de besoin. Cet itinéraire, dit-il, a été expérimenté pendant les quatre années qu'ont duré la première phase du souterrain ; il a occasionné une gêne très importante pour les riverains ; « Que peut-on faire pour réduire cette gêne qui durera probablement huit ans ? », enfin, la durée qui a été indiquée en ce qui concerne les travaux, sauf si on peut les raccourcir – bien sûr, là c'est moi qui complète – Monsieur Rodier vous souhaitez compléter ? La question se comprend d'elle-même.

Monsieur Pierre RODIER

J'ai bien compris ce qu'a dit Monsieur Claude, suivant lequel suivant lequel on ne fait pas d'omelette sans casser d'œufs, et j'ai également compris que je serai parmi les œufs. Mais j'aimerais quand même en savoir un peu plus et savoir si on s'est penché sérieusement sur la réduction de la gêne qui a été occasionnée.

Monsieur le Président

Oui, puisque vous l'avez déjà expérimenté, si je comprends bien ?

Monsieur Pierre RODIER

Exactement.

Monsieur le Président

Monsieur Claude.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Je vais répondre déjà que cela ne durera pas sept ans, ainsi que je l'ai indiqué : pendant la phase de construction de la phase de souterrain Sud - tout au moins en section courante -, la capacité de l'avenue dans le sens Province-Paris sera rétablie à quatre voies. Donc il n'y aura pas de réduction de trafic pendant les deux ans et demi, voire peut-être trois ans, que dureront les réalisations de cette phase. Donc en réalité, la gêne que vous auriez à subir serait de, mettons, quatre ans et demi.

Alors, pour ce faire, on prend bien note de votre réclamation ou de votre observation. Et je pense que la DDE, ainsi que la ville Neuilly, lorsque les travaux se réaliseront – je ne serais plus là ; tout au moins plus à ce poste – prendront toutes les dispositions pour réduire au maximum la gêne que vous avez à subir et que vous avez subie.

Monsieur le Président

Je vois Monsieur qui brandit un micro, et puis Madame ensuite. Allez-y Monsieur puisque vous avez le micro.

Monsieur Philippe VEIL

Je me présente Philippe Veil, rue Parmentier. Moi, j'ai deux questions ; la première, vous avez dit qu'une partie de la déviation se passerait par le boulevard Bineau, « Est-ce qu'on est assuré que le boulevard Bineau peut absorber ce supplément ? »

Ma deuxième question, il y a quelques années Madame de Panafieu Maire du XVIIème nous a entretenus de la couverture du périphérique et d'ouvertures de rues nouvelles qui permettraient d'assurer une meilleure liaison entre Levallois et le XVIIème. Aujourd'hui, on ne parle plus de rien, et sa candidature à la Mairie de Paris me laisse penser que cela ne l'intéresse plus du tout. Je vous remercie.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

À la deuxième question, je vous invite à poser la question à Madame de Panafieu parce que je ne représente pas la Mairie du XVIIème, et je ne pense pas plus que la DDE ne la représente.

Concernant la première, oui ; quand on vous a donné ces capacités résiduelles sur le boulevard Bineau, c'est qu'on les a mesurées, quantifiées, vérifiées. Donc quand on a donné ces chiffres, c'est qu'ils sont bons pour nous.

Monsieur le Président

Madame, ici.

Une intervenante

Monsieur le Président, j'ai plusieurs questions à poser.

Monsieur le Président

Je vous écoute.

Madame PAGE

Mais d'abord, je voudrais dire à Monsieur Claude que je ne comprends pas son exposé initial, parce que vous faites comme si sur le boulevard Bineau il n'y avait pas de voies de transports en commun ; ce qui veut dire que le PDU ne s'appliquerait pas et qu'il n'y a pas sur ce boulevard une ligne de transport en commun qui fait partie du réseau Mobilien, et qui donc doit avoir priorité sur les voitures. Alors cela c'est ma remarque initiale ; vous faites comme s'il ne s'était rien passé depuis 89.

Alors j'en arrive à mes questions, la première question : « On est très surpris de constater qu'il y a un trou dans votre itinéraire de délestage, en ce sens que le boulevard Bineau à Levallois n'y figure pas ; alors on va de la porte de Champerret jusqu'à l'entrée de Levallois, on s'arrête et à près on repart au carrefour Bineau en continuant sur le boulevard de… » ; c'est la page 53 du dossier Monsieur Claude. On ne sait pas où passe l'itinéraire de délestage. Dans le sens Paris-Province, il

passe par Levallois ; et dans le sens Province-Paris, actuellement l'itinéraire de délestage qui continue toujours depuis 17 ans, passe par l'avenue de la Porte de Villiers ; là non plus, on ne sait pas où passe l'itinéraire de délestage.

Monsieur le Président

C'était votre première question ?

Madame PAGE

Attendez, excusez-moi.

Monsieur le Président

Allez-y ; poser vos questions. On va les prendre dans l'ordre.

Madame PAGE

Cette coupure nous pose un problème, parce qu'elle concerne un secteur qui fait l'objet depuis novembre 2001 d'études pilotées par le Conseil Général du 92, au terme desquelles les bus seront affectés exclusivement sur l'avenue de la Porte de Villiers, et les véhicules en transit sur le boulevard Bineau à Levallois. Alors cet aménagement terminal qui est le contrat d'axe 164 a été étudié dans le cadre du PDU - du réseau prioritaire Mobilien dont je parlais tout à l'heure -, et a reçu l'accord sans réserve de Monsieur Sarkozy, en sa qualité de Président du Conseil Général du 92, et des mairies de Neuilly et de Levallois.

Notre question est la suivante : « Pour quelle raison le dossier du débat public n'intègre pas ce nouvel aménagement légal, qui sera réalisé lors de la mise en place des itinéraires de délestage pour les travaux d'enfouissement de la RN13 ? » ; « Et quelles sont les raisons de cette coupure ? »

Monsieur le Président

Ça fait donc deux questions.

Madame PAGE

Il y a un trou.

Monsieur le Président

Il y a un trou et il y a un contrat.

Madame PAGE

Il y a un trou qui, en principe, est comblé dans le cadre du contrat d'axe de la ligne 164.

Monsieur le Président

Merci Madame. Monsieur Claude, dites-nous tous sur ce trou.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Il s'agit d'une très ancienne discussion avec Madame Page. Je vais d'abord parler du trou dans l'itinéraire ; je n'ai pas très bien compris parce qu'en effet, pour moi, l'itinéraire des délestages…

Monsieur le Président

En tout cas sur les cartes, cela a l'air continu.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Il est continu jusqu'à la Porte Champerret.

Monsieur le Président

C'est dans la citation des rues que vous pensez qu'il y a…

Madame PAGE

C'est dans la page 53 du dossier.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Peut-être qu'on a oublié de faire le trait qui va jusqu'au carrefour de l'avenue de Porte Champerret et du boulevard de l'Yser ; c'est possible. Enfin, dans l'esprit, disons que c'est le maintien des dispositions actuelles, sans changement, qui permet effectivement d'avoir un itinéraire de délestage par le boulevard Bineau, sans modification - j'ai dit bien, et je répète, sans modifications - de l'état actuel.

Monsieur le Président

Sur la deuxième question : le contrat d'axe.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Le contrat d'axe 164, ce n'est encore pour l'instant qu'un projet. Même si ce projet est effectif, il n'est pas encore réalisé ; et rien n'interdit de penser qu'il peut être différé pour des raisons d'intérêts majeur et général. Donc voilà une réponse que je peux faire.

La deuxième réponse que je peux faire, c'est qu'à ce projet conçu en effet par les services du Conseil Général et les services de la ville de Paris, les services du Conseil Général ont étudié un

carrefour - le carrefour entre l'avenue de la Porte de Villiers et le boulevard Bineau - qui est un carrefour excessivement important dans le système général de déplacement de tout ce quartier ; et jusqu'à présent, il ne nous a pas été apporté la preuve que ce carrefour - avec les transformations qui avaient été examinées par le Conseil Général et la ville de Paris - avait une capacité suffisante pour absorber ces transformations. Donc je réponds un peu aussi à la question que vous posez Madame Page, en disant que d'une part, ce n'est qu'un projet ; et deuxièmement, ce projet n'est pas encore abouti.

Madame PAGE,

Monsieur Claude, je vous rappelle que devant Monsieur Bary - il n'y a pas longtemps -, vous avez dit que vous saviez faire fonctionner ce carrefour.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Je ne vous ai pas dit que je savais faire fonctionner le carrefour, je vous ai dit simplement que vous avez rajouté une face sur le carrefour, et que le carrefour fonctionnait différemment de ce que vous avez étudié et ce que vous avez à l'heure actuelle en place. Ne me faites pas dire des choses que je n'ai pas dites.

Monsieur le Président

Nous n'étions pas présents. Le sens de l'observation a été de savoir dans quelle mesure il y a une interaction entre cette affaire et…

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Oui, mais je ne peux pas accepter que l'on me fasse dire des choses que je n'ai pas dites.

Madame PAGE

Monsieur Claude, je l'ai écrit.

Monsieur le Président

Non, restons-en simplement aux faits, au projet, aux itinéraires et aux contrats. Il y a incontestablement un lien entre les projets ; c'est la réponse qui a été donnée, et d'ailleurs comment pourrait-il ne pas y en avoir, et vous avez compris la réponse qui a été donnée à ce stade.

Je crois que Madame Page avait encore une question à poser.

Madame PAGE

Oui, j'ai deux autres questions s'il vous plaît, Monsieur le Président.

Monsieur le Président

Je vous écoute.

Madame PAGE

Excusez-moi mais je vais vous demander de reprendre le dossier c'est en page 34.

Monsieur le Président

Oui.

Madame PAGE

En page 34 du dossier, il y a eu des projections de trafic, horizon 2020, qui font apparaître une circulation de 1 600 véhicules/heure sur l'avenue de la Porte de Villiers. Ces 1 600 véhicules/heure ne sont possibles que si le PDU n'est pas respecté, et si l'itinéraire de délestage qui dure déjà depuis 17 ans continue jusqu'en 2020 ; ce qui fera 32 ans d'itinéraire de délestage. Alors on voudrait savoir pourquoi en 2020 il y a encore 1 600 véhicules/heure de pointe sur l'avenue de la Porte de Villiers dans les projections de la DDE ?

Monsieur le Président

Ce sont les projections de la DDE ; c'est la DDE qui répond ou c'est la ville ?

Madame PAGE

C'est page 34.

Monsieur le Président

Page 34 du dossier. Pourquoi y a-t-il 1 700 véhicules en 2020, avenue de Villiers ? Votre modèle est mal fait.

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Il ne faut pas exclure que notre modèle soit mal fait, cela aggraverait la situation ailleurs mais c'est possible que le modèle soit mal fait. Puis je confirme qu'il y a bien un chiffre de 1 600 dans le dossier, page 34.

Monsieur le Président

Écoutez, je ne sais pas quels sont les paramètres qui sont intégrés. Enfin, c'est une question peut-être qui va au-delà de l'utilisation de… L'avenue de Villiers joue son rôle dans délestage ; c'est cela ? Quel est l'enjeu là ? Dites-nous tout.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Ce que veut dire Madame Page, c'est qu'en effet la réalisation du contrat d'axe, s'il est démontré – et je dis bien : « s'il est démontré », parce qu'il n'est pas encore démonté à l'heure actuelle – que le projet envisagé par la ville de Paris et le Conseil Général est réalisable, ferait que l'avenue de la Porte de Villiers ne serait plus une voie de contournement. En réalité, à l'occasion des travaux exécutés en 88-92, le boulevard Bineau était à double sens de circulation et on a fait comme un grand giratoire qui emprunte l'avenue de la Porte de Villiers, le boulevard de l'Yser et le boulevard Bineau.

Monsieur le Président

Je comprends. En fait, il y a un lien entre les différentes questions que vous posez Madame, bien évidemment. Mais, vous savez, je crois qu'il ne faut pas attacher forcément beaucoup d'importance au schéma à l'horizon 2020 de la page 34. C'est une étude de modèle de trafic qui n'intègre pas tous les paramètres de la nature de ce que vous évoquez ; enfin, pas nécessairement, me semble-t-il. Ce n'est pas à prendre pour argent comptant, mais c'est une illustration de ce que pourrait être la réparation du trafic à cet horizon, indépendamment des questions d'aménagement, me semble-t-il. Je ne sais pas, je réponds à la place du DDE.

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Je redis quand même que s'il y en a moins là, ce se pourrait bien qu'il y en ait plus ailleurs.

Monsieur le Président

Oui, c'est cela. Vous avez encore des questions, Madame ?

Madame PAGE

Excusez-moi, j'ai une troisième question.

Monsieur le Président

Allez-y, parce qu'il y a un Monsieur qui attend depuis un moment-là au premier rang, et puis un autre.

Madame PAGE

Excusez-moi, j'en ai plus qu'une.

Monsieur le Président

Oui.

Madame PAGE

En 89-92, si j'en juge par les graphiques de la DDE, il y a eu dans tout le secteur Bineau-Villiers-Champerret, 2 900 véhicules heure à faire passer dans le secteur Bineau-Villiers-Champerret ; c'est un graphique de la DDE. La capacité du boulevard Bineau, pour nous, d'après les techniciens, sur une voie on met 900 véhicules ; comme il y a 2 voies, cela fait 1 800 véhicules, ce qui fait qu'il ne reste pas grande chose pour Monsieur Claude.

Et en 89-92, donc toute la circulation s'est éparpillée un peu partout dans toutes les rues adjacentes. 17 ans après, bien que les travaux aient été terminés en 92, il subsiste 1 600, 1 800 véhicules heure sur l'avenue de la Porte de Villiers ; lesquels vont après dans Paris, et se répartissent boulevard de Dixmude, boulevard de l'Yser et rue du Dobropol, qui est une petite rue du XVIIème, que les techniciens appellent voie en canyon. Ce qui fait qu'elle n'est pas loin d'avoir 65 décibels en heure de pointe, parce que c'est une rue étroite avec des immeubles très hauts.

Monsieur le Président

Quelle est la question ?

Madame PAGE

Il y a 1 250 véhicules/heure à faire passer ; 1 100 on a entendu tout à l'heure. Si on les affecte sur le boulevard Bineau, cela ne paraît pas très réaliste en raison de la capacité qui correspond au trafic actuel, et en raison de son affectation aux transports en communs, et en raison de la ligne Mobilien 164. Et il nous paraît impératif – compte tenu des objectifs PDU, qu'à l'époque où il y aura, on se posera des problèmes de faire passer des voitures – que les lignes de transports en commun puissent passer. Et elles ne pourront passer que si le boulevard Bineau - qui se dit RD 908 en langage technique - est aménagé pour les transports en communs ; sinon il n'y a rien qui passera.

Monsieur le Président

Monsieur Claude, c'est vous de nouveau ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Je vais apporter quelques réponses chiffrées, puisqu'on rentre dans les chiffres.

Monsieur le Président

Allez-y.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

La capacité, en effet, c'est de 1 800 véhicules/heure de pointe dans chaque sens. Or, entre la rue de Villiers et le boulevard Victor Hugo, le dernier trafic recensé est de 1 326 et 1 316 dans le sens Paris-Province en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir. Et dans le sens contraire,

Province-Paris, il est de 1 258 et de 1 224. Donc quand je dis qu'il y a une réserve de capacité, il y a bien une réserve de capacité.

Monsieur le Président

Ce débat à mon avis est amené à se poursuivre ; donc nous allons le laisser provisoirement.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Attention, ce sont les chiffres donnés par le Conseil Général. Ce ne sont pas des chiffres que nous avons trouvés comme cela.

Monsieur le Président

Je n'en sous-estime pas l'importance, mais c'est un des éléments des itinéraires de délestage et l'interaction avec le problème du boulevard Bineau ; ce qui nous amène le problème du boulevard Bineau dans le débat. Monsieur, au premier rang.

Monsieur LAFEUILLE

Bonjour. Monsieur Lafeuille ; j'habite avenue de la Porte de Villiers justement. Dans votre document qui est fort bien fait, et que nous lisons avec beaucoup d'attention.

Monsieur le Président

Le dossier.

Monsieur LAFEUILLE

C'est un dossier qui est très bien fait ; il y a beaucoup d'éléments importants, mais il n'y est pas fait mention du tout du délestage sur l'avenue de Porte de Villiers. J'en suis étonné, comme Madame Page d'ailleurs ; j'en suis tout à fait étonné. Première question : « Pourquoi ? »

Et deuxième question, moi, j'aimerai bien savoir quand même comment vous faites pour la sécurité des piétons au carrefour, justement, au démarrage de l'avenue de la Porte de Villiers qui est très dangereux pour les enfants, pour les personnes âgées ; et je pense que des véhicules supplémentaires sur cette avenue, à cet endroit-là, risquent de causer beaucoup de dégâts. Je pense que pour cet itinéraire qui est en place depuis maintenant 17 ans - disait Madame Page -, à un moment donné, il faut essayer de trouver d'autres solutions que des solutions qui sont déjà, à l'heure actuelle, dangereuses.

Monsieur le Président

Ces observations rencontrent un certain soutien dans l'assistance Monsieur Claude. Qu'avez-vous à dire ?

Une intervenante

Ce carrefour est très dangereux.

Monsieur LAFEUILLE

Excusez-moi, je complète ma question. Monsieur Claude, je vous invite à venir - ne serait-ce qu'une heure de votre précieux temps – voir, vous-même, de vos yeux, comment les piétons traversent sur ce boulevard. Vraiment, je crois que cela sera une expérience intéressante ; parce que des enfants tous seuls à ce carrefour, je suis désolé, ils ne sont pas en sécurité. Je pense que c'est du rôle de la Mairie aussi de s'assurer que chacun de nos carrefours sur cette Mairie, Monsieur le Président je pense que Monsieur Bary…

Monsieur le Président

A fortiori.

Monsieur LAFEUILLE

Je pense que Monsieur Bary serait d'accord aussi avec ce que je viens de dire : chaque carrefour doit être sécurisé ; celui ci ne l'est pas. Est-ce que vous pouvez consacrer une heure de votre temps ? C'est ma dernière question.

Monsieur le Président

C'est une question personnelle.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Je vous dirai qu'en 17 ans, j'ai dû y passer en cumulé beaucoup plus d'une heure - je dirai, peut-être 5 ou 6 heures au moins sur ce carrefour en 17 ans -, et notamment pendant les 2 ans ou 3 ans où nous avons déjà mis cet itinéraire de délestage en fonction. Itinéraire de délestage qui remplissait les mêmes conditions que celles que l'on prévoie dans le futur ; ce n'est pas une novation. À l'époque, quand on a réalisé les travaux sur l'avenue Charles de Gaulle, on a supprimé là encore, des fois plus d'une voie de circulation dans chaque sens ; et donc, les itinéraires de délestage ont fonctionné à plein, et à 1 800 véhicules heure de pointe comme je l'ai indiqué tout à l'heure. Ce qui est la capacité, à la fois, de l'avenue de la Porte de Villiers et du boulevard Bineau, rétréci à deux voies dans chaque sens.

La première partie de votre question ?

Monsieur le Président

La sécurité compte tenu de l'accroissement de trafic amènerait un délestage ; c'est bien cela ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Effectivement on n'a pas parlé de délestage propre sur l'avenue de la Porte de Villiers parce qu'en réalité ce qu'on a prévu ou fixé, c'est assez sommairement en indication le délestage : on indiquait le boulevard Bineau, après il se poursuivi par le boulevard de Verdun et dans la Garenne Colombes et Colombes - je ne connais même pas le nom des rues -, mais c'est une indication qu'à l'heure actuelle, cet itinéraire de délestage n'est pas un itinéraire novateur ; la situation existe.

On emprunte, on trouve de la capacité sur des voies qui existent ; on ne modifie pas les aménagements au sol, on conserve ces mêmes aménagements ; la seule chose c'est qu'on trouve une circulation supplémentaire que l'on essayera de diriger de ce côté-là pour trouver une compensation à ce que l'on va perdre ailleurs, c'est tout.

M. Lafeuille

Cela ne répond pas à ma question.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Si, cela répond.

Une intervenante

C'est une voie résidentielle d'origine.

Monsieur le Président

Si je comprends bien la question…

Un intervenant

C'est sérieux cela, les accidents.

Monsieur le Président

Oui, mais attendez.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

J'ai répondu à votre question concernant l'avenue de la Porte de Villiers ; elle existe. On ne la modifie pas, donc on l'utilise ; c'est tout.

Une intervenante

Elle existait en voie résidentielle Monsieur, pas en voie de délestage.

Monsieur le Président

La question portait, si je comprends bien, sur la nature des aménagements de sécurité complémentaires qu'il serait souhaitable de réaliser, compte tenu du maintien de l'accueil sur cette voie d'un trafic qu'elle n'a pas vocation à accueillir éternellement. C'est bien cela ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Nous prenons en compte des demandes d'aménagements complémentaires pour la sécurité des piétons. C'est inscrit et quand on réalisera l'opération - si on doit la réaliser et si on accepte cet itinéraire -, à ce moment-là, je pense que la DDE prendra des mesures pour assurer cette sécurité complémentaire.

Une intervenante

Vous pouvez déjà le faire actuellement, parce que vous savez que le pour passage des piétons, les automobilistes n'en tiennent pas en compte du tout.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Mon remplaçant à la Direction Générale des Services Techniques, ici présent, en prend notes. Il en parlera au Maire. Moi je ne suis plus responsable du service.

Une intervenante

Mais actuellement, vous pourriez faire le nécessaire pour que nous puissions traverser tranquillement ce passage piéton. Malheureusement ce n'est pas le cas.

Un intervenant

On a un petit enfant qui a manqué de se faire écraser ; enfin, tout de même.

Une intervenante

Parfaitement.

Un intervenant

Vous êtes bien gentil vous là !

Une intervenante

Alors que fait la Mairie ? Parce que cela c'est une histoire de Mairie.

Un intervenant

C'est une question de sécurité des personnes qui est importante. Je m'en vais parce que vous ne répondez pas à la question.

Monsieur le Président

Écoutez, je pense que vous avez un petit problème à régler en ce qui concerne certains points de traversée de l'avenue de Villiers.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Non, ce n'est pas le point de traversée de l'avenue de Villiers.

Monsieur le Président

C'est ce que j'ai compris.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Le problème n'est pas là ; le problème est posé effectivement depuis quinze ans. Il est effectif que lorsqu'on a réalisé l'itinéraire de délestage il y a quinze ans, cet itinéraire est resté pérenne. Il est resté pérenne à l'époque à la demande, non pas de la ville de Neuilly, mais du Syndicat des Transports Parisiens qui a financé l'opération et qui l'a maintenu jusque là.

Maintenant, on peut peut-être revenir en arrière, mais on ne reviendra en arrière, non pas pour faciliter – comme le pense Madame Page – les transports Mobilien. En facilitant cela, on créera la même situation qu'on rencontre à l'heure actuelle dans certaines voies parisiennes où on ne circule plus, parce qu'on a réduit trop fortement la circulation pour les usagers classiques ; c'est tout. Le problème est là, il se pose comme cela en ces termes. Il se pose qu'il y a eu un itinéraire de délestage qui a été réalisé, il y a dix-sept ans. Il a été financé par le Syndicat des Transports Parisien, et non pas par la ville de Neuilly qui n'a pas mis un centime là-dessus. Cette novation, à l'époque, est assez contraignante ; je le reconnais pour le voisinage. Mais ce n'est pas moi fonctionnaire qui peux y remédier, étant donné qu'il s'agit d'une décision qui n'appartient même pas à la ville de Neuilly.

Monsieur le Président

Si on ne réalise pas le projet, quel en serait-il de cet itinéraire de délestage ? Quel est son avenir ? Je voudrais essayer de comprendre la relation entre cette question et le projet.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Dans le contrat d'axe, il y a une étude qui a été faite pour supprimer la circulation de transit sur l'avenue de la Porte de Villiers, et de rétablir le double sens de circulation sur le boulevard Bineau dans sa traversée de Levallois. La seule chose, c'est que ce faisant et pour faciliter les transports en

commun, on a prévu que les voies bus emprunteraient à contre sens l'avenue de la Porte de Villiers. Mais on a créé ainsi dans le cycle de feux une phase supplémentaire, ce qui fait que cette phase supplémentaire prend du feu vert sur les phases vertes de la circulation principale du boulevard Bineau ; et apporterait – d'après les calculs que j'ai contestés, et pour lesquels le Conseil Général n'a pas donné de réponse contraire depuis un an – une saturation au niveau du carrefour de Porte de Villiers-boulevard Bineau.

Monsieur le Président

Donc c'est cela le lien.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

C'est cela le lien.

Monsieur le Président

D'accord. Monsieur devant.

Monsieur Lionel FAVIER, Neuilly Seine Écologie

Lionel Favier de Neuilly Seine Écologie. Parmi les itinéraires de délestage que vous avez montrés au début, il y a l'itinéraire par le Pont de Gennevilliers ; parce qu'effectivement l'autoroute A15 est l'une des autoroutes qui apporte du trafic sur l'avenue Charles de Gaulle.

Or, il semblerait que vous ne mentionnez pas du tout – et que cela semble comme acquis – que le fameux projet qui traîne depuis très longtemps déjà de déviation de Clichy - pour laquelle la ville de Clichy se bat - qui est juste à la limite du 92 et du 93 ; là vous ne mentionnez pas du tout ce projet. Est-ce que précisément, s'il peut servir comme itinéraire de délestage, cela serait peut-être une occasion de faire avancer, de booster en quelque sorte entre guillemets ce projet, pour qu'il puisse en fin se réaliser, parce que la ville de Clichy aussi est vraiment submergée par le trafic. Ses avenues principales sont comme l'avenue de la Porte de Villiers à Neuilly, et sont véritablement submergées ; elles aimeraient aussi voir le bout du tunnel.

Je pense que cela serait plus constructif que de vouloir supprimer les couloirs de bus de l'avenue de Verdun à Courbevoie. Cela me fait penser à ce qui se passait autrefois à Paris lorsque les voies sur berges étaient fermées pour cause d'inondation, on neutralisait les couloirs de bus sur les quais, si bien que plus personne n'avançait, ni les voitures, ni les autobus ; tout le monde était perdant.

Donc c'est cette situation qui est dommage et qui risque de se répéter, alors que la ville de Courbevoie a un projet très intéressant de couloirs de bus axial sur l'avenue de Verdun, comme celui qui est sur le boulevard de Montparnasse à Paris. Donc ce serait vraiment dommage de faire un trait là-dessus ou d'attendre les calendes grecques.

Ma question portait surtout sur : « Est-ce que cela peut booster le projet de boulevard urbain de Clichy, pour servir et pour que cela soit un véritable itinéraire de délestage ? »

Monsieur le Président

Clichy, Neuilly : même combat. Qu'en pensez-vous ?

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Le Ministre de l'Équipement vient d'écrire la semaine dernière au Député-maire de Levallois, qui lui avait dit : « Est- ce que vous pourriez faire accélérer ce projet ? » ; alors le Ministre lui a répondu en deux temps, il lui a dit : « L'autoroute A15 ne débouchera pas sur le périphérique car la ville de Paris y est opposée. Dans ces conditions il n'y a plus de projet national »

Par contre, si les collectivités se mettent d'accord pour réaliser cette opération qui serait une opération à ce moment-là maîtrise d'ouvrage de collectivités locales ; soit les deux départements qui se mettent d'accord, soit les deux villes qui se mettent d'accord, soit les quatre qui se mettent d'accord ; parce qu'en fait, il y a Saint-Ouen et Clichy et il y a les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis. Le Ministre à dit : « Moi, si je peux vous aider à vous réunir, je veux bien ; mais je ne peux pas aller au-delà » Alors je reconnais avec vous qu'effectivement cela peut nous donner les 300 véhicules qui nous manqueraient de ce côté-là. Cela ne règle pas le problème de la RN13 à Neuilly définitivement, mais si on voulait trouver 300 véhicules cela nous donnerait peut-être nos 300 véhicules ; car, en effet, la traversée du Pont de Gennevilliers et l'arrivée sur Clichy - comme l'a dit quelqu'un qui travaille dans le secteur - est effectivement aujourd'hui déjà extrêmement difficile.

Monsieur le Président

Mais le statut du projet serait de quelle nature ? C'est communal ou départemental ?

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Ce serait une voie départementale ou intercommunale.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

On n'a pas pu la prendre en considération parce que nous savions parce que, pour l'instant, il y avait un refus national au projet.

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Et aujourd'hui, pas d'accord de l'ensemble des collectivités.

Monsieur le Président

Oui, c'est un peu un refus national ; c'est un problème de prise en charge par les collectivités maintenant compétentes.

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Et d'accord sur un projet.

Monsieur le Président

Et d'accord sur un projet ; ce qui n'est pas le cas, si je comprends bien ?

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Aujourd'hui, il n'y a pas encore d'accord sur le projet, absolument.

Monsieur le Président

D'accord. Autre intervention. Madame Page, je vous en prie.

Madame PAGE

Vous permettez Monsieur le Président que je réponde à Monsieur Claude.

Monsieur le Président

Mais bien sûr.

Madame PAGE

Je voulais rappeler à Monsieur Claude que le projet du contrat d'axe a été accepté sans réserve par la Mairie de Neuilly, et que vous additionnez réserve sur réserve en ce moment. Je maintiens que le carrefour passe, puisque le Conseil Général me l'a dit.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Mais il nous l'a pas écrit depuis un an en tout cas, quand nous avons fait des observations.

Madame PAGE

Vous allez le recevoir incessamment sous peu.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Cela fait deux mois que vous me le dites.

Madame PAGE

Oui, et je vais vous renvoyer la copie.

Monsieur le Président

Je pense que vous poursuivrez votre dialogue avec Monsieur Claude, Madame Page.

Madame PAGE

Je voulais aussi rappeler à Monsieur Claude que le STIF est d'accord sur l'aménagement terminal de la RD 908. Tout le monde est d'accord.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Non, mais je n'ai pas dit que le STIF n'est pas d'accord pour ce réaménagement de la voirie à son profit sur l'avenue de la Porte de Villiers. J'ai dit simplement que l'étude qui nous a été présentée il y a un an était inexacte, et que l'inexactitude sur laquelle j'ai mis l'accent – excusez-moi –, je n'ai toujours pas eu de réponse depuis un an de la part du département. Je sais bien que depuis deux mois ou trois mois, vous me dites : « C'est OK, ils vont vous répondre ; qu'il n'y a pas de problème ou ils ont revu les temps de feux verts de chacune des phases » ; je ne sais pas, mais à l'heure actuelle, je n'ai toujours pas production de cet argument.

Monsieur le Président

À suivre. Ensuite Monsieur Régnaud.

Monsieur Robert REGNAUD

Je voudrais savoir quels accords ont été passés ou seront passés par la ville de Neuilly avec les villes de Levallois, avec la ville de Paris, avec la préfecture de police pour se mettre d'accord, pour travailler ensemble sur les déviations et les délestages ? Il paraît quand même assez extraordinaire que quand on a besoin du voisin, on commence par faire ses plans sans aller les faire avec lui.

Donc je souhaiterais vivement qu'une concertation s'établisse avec nos voisins, pour savoir dans quelles conditions on peut faire passer le trafic de Neuilly sur leur territoire. Et je pense qu'il serait également intéressant de savoir qu'est-ce qu'il est prévu – je me place à ce moment-là du point de vue des automobilistes et des motards – pour une bonne signalisation qui leur évite de perdre trop de temps ?

Monsieur le Président

C'est une très bonne remarque. Je voudrai indiquer quand même que ce n'est pas du trafic de Neuilly dont parle, mais c'est largement d'un trafic national puisqu'on a une route nationale 13.

Un intervenant

(*inaudible*)

Monsieur le Président

J'entends bien. J'ai bien dit que votre remarque était tout à fait pertinente, ce n'est pas ce que je veux dire. Simplement, je dis que ce n'est pas que du trafic de Neuilly dont il s'agit ; c'est tout. Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement.

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Je peux peut-être, effectivement, essayer de soulager un peu le fardeau temporaire de Monsieur Claude qui en a déjà pris beaucoup pour notre compte finalement, puisque c'est nous qui sommes responsables de cela ; bien sûr, pour tout ce qui est sur Neuilly, sous l'œil vigilant des élus et des techniciens de la ville de Neuilly, cela va de soi ; qui doivent en assumer, et qui en assument d'ailleurs toute leur part, même parfois un peu plus que leur part.

Vous venez de parler dehors : bien évidemment, on ne va pas mettre des déviations le moment venu, dans trois ans au plus tôt – trois ans ou quatre ans – sans, bien sûr, s'être concerté avec la Préfecture de police de Paris sur Paris, et avec les autres communes ; bien sûr, vous avez raison. Mais au jour d'aujourd'hui, on n'a pas vraiment fait cela dans ce dossier-là : on a regardé où est-ce que vous, finalement, vous allez avec des panneaux ou sans panneaux ; parce que sur l'avenue de Neuilly, c'est quand même beaucoup de gens qui sont des Franciliens, qui passent tous les jours, et qui au bout de 3 jours, auront essayé un itinéraire et un autre. Donc on a regardé le mieux qu'on pouvait les capacités qui existaient sur les axes un peu parallèles. On a fait cela, et on l'a illustré sous la forme de déviation. Mais vous avez raison ; le moment venu - c'est-à-dire dans deux ans ou plutôt maintenant -, il faut prendre contact avec les gestionnaire de toutes les voiries concernées, et les élus bien sûr, et leur demander s'ils sont d'accord pour qu'on mette des panneaux chez eux. Mais même si on ne met pas de panneaux, les gens passeront quand même.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Je peux ajouter un supplément, c'est que nous avons déjà pris contact avec les élus parisiens du XVIIème, du XVIème. Nous avons essayé de rencontrer Monsieur Delanoë, mais malheureusement il n'a pas voulu nous recevoir. Nous avons quand même rencontré Monsieur Baupin et Monsieur Mansin qui représentaient le Maire de Paris. Nous avons rencontré les élus de toutes les villes environnantes pour leur présenter les itinéraires de délestage. Certains sont venus, se sont fait représenter, d'autres ne sont pas venus ; mais pour prendre que le seul exemple de la ville de Courbevoie, la présentation que nous en avons fait au Maire, la seule remarque défavorable qu'il a pu faire c'est de dire : « Ce que vous avez déjà évoqué Monsieur, c'est qu'il serait souhaitable de prolonger le boulevard urbain du Pont de Gennevilliers jusqu'au boulevard périphérique » ; mais il n'a pas remis en cause les demandes qu'on lui faisait en la demeure.

Donc on a déjà pris les dispositions auprès des élus des autres villes, pour authentifier - autant qu'il se peut - ces itinéraires de délestage, dont je rappelle qu'ils ne sont quand même pas une novation, puisque ce sont les mêmes qui existaient il y a quinze ans.

Monsieur le Président

J'ai bien noté Monsieur là- haut, mais j'ai d'abord une question écrite de Madame Élisabeth Guflet ; qui est où Madame Guflet ?

C'est une question technique : « Comment déterminez-vous une capacité possible ? Est-ce par une vitesse moyenne du véhicule ? Laquelle ? Est-ce par le nombre d'arrêts - supérieurs à un - nécessaires avant de réussir à franchir un feu ? »

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

La capacité est déterminée suivant la largeur de la chaussée, le nombre de voies, et en fonction de savoir si cette voirie à libre circulation sans feux, avec feux, avec stationnement latéral et autre. Donc suivant ces aménagements spécifiques de voiries, il y a des capacités qui sont connues et qui sont considérées comme capacités d'une voie.

Par exemple si vous avez une voie avec stationnement réglée par feu, on sait que c'est 900 véhicules heure. Si vous avez une chaussée d'autoroute, on sait que c'est 1 800 véhicules heure ; cela d'ailleurs été exposé déjà par Monsieur

Monsieur le Président

C'est davantage le fruit de l'expérience que de savants calculs, en définitive.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Exactement.

Monsieur le Président

Une autre question de Madame Chaput – j'ai du mal à déchiffrer – ; alors c'est un peu en retour sur la partie précédente en réalité.

Madame CHAPUT

J'aimerai savoir si vraiment la deuxième partie sera aussi belle que la première ? Parce que la première partie était très bien faite, elle est très belle. Alors la deuxième ; que pensez-vous faire ?

Monsieur le Président

Les hommes de l'art, qu'en pensez-vous ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Je pense que tout le monde désire qu'elle soit au moins aussi belle, et si possible, d'améliorer encore ce qui a été réalisé.

Une intervenante

C'est la prochaine réunion.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Cela sera discuté à la réunion.

Monsieur le Président

Nous en parlerons le 4 avril de tout ce qui se fera au-dessus de la nouvelle partie, et également de l'ancienne d'ailleurs parce que cela formera un tout le moment venu. Une réunification sera nécessaire. Monsieur, au fond.

Un intervenant

Oui merci. On a beaucoup parlé du boulevard Bineau, mais alors de l'autre côté comment cela se passe ? Est-ce qu'on pourrait parler du boulevard Maurice Barres, du boulevard du Commandant Charcot et de l'avenue du Mahatma Gandhi ? Ces voies seront mises à sens unique comme précédemment ? Et la voie du Mahatma Gandhi passe dans le Bois de Boulogne, donc à Paris. Est-ce que le Maire de Paris est d'accord ?

Monsieur le Président

C'est toujours sous réserve des concertations nécessaires avec les collectivités voisines ; nous sommes dans la théorie de ce point de vue. Je le rappelle simplement, puisque c'est une question quasi analogue a été posée précédemment par d'autres intervenants.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Nous espérons que les élus parisiens seront aussi sensibles à nos argumentations, que ceux qui les avaient précédés voici quinze ans ; c'est tout ce que je peux dire.

Monsieur le Président

Attendez, doucement. Monsieur.

Monsieur Jean-Louis MONIER

Pour compléter la question de Monsieur.

Monsieur le Président

Oui.

Monsieur Jean-Louis MONIER

Bonsoir, Jean-Louis Monier. Pour compléter la question de Monsieur, est-ce que le stationnement va être maintenu sur ces avenues, l'avenue de Maillot, Charcot - je crois que le stationnement avait été mis sur les accotements, dans le bois ; il y avait eu des modifications ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Oui il y a eu modification sur le boulevard Richard Wallace ; mais sur les boulevards Maillot et Barrès ils étaient maintenus sur le bas côté.

Monsieur le Président

Il s'agit en fait de capacités résiduelles de ces voies, c'est cela que vous voulez dire ? Autrement dit, on n'a pas besoin d'utiliser la voie de stationnement ?

Un intervenant

Sur le boulevard du Commandant Charcot on avait supprimé le stationnement d'un côté.

Monsieur le Président

Oui.

Un intervenant

Le stationnement se faisait dans le bois.

Monsieur le Président

Oui, est-ce qu'on a besoin d'utiliser la file de stationnement sur deux voies ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Honnêtement, je ne me souviens pas qu'on ait mis du stationnement dans le bois, boulevard Charcot.

Un intervenant

Si.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

On l'a mis boulevard Richard Wallace, cela j'en suis sûr effectivement ; mais boulevard Charcot, il ne me semble pas que l'on ait eu une emprise dans le bois. Je vérifierai et je vous répondrai personnellement après. Je ferai la vérification mais je ne crois pas.

Monsieur le Président

Mais votre hypothèse centrale, c'est qu'*a priori* on utilise les voies dans leur état actuel.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Oui, en effet, nous avions négocié avec la ville de Paris le stationnement par emprise sur le bois boulevard Richard wallace, et d'ailleurs ce stationnement est resté définitif, je le fais remarquer.

Monsieur le Président

D'accord. Autre question ? « Dans l'hypothèse où le projet serait accepté en octobre 2006, est-ce que cette décision serait définitive ou susceptible d'être encore remise en cause par un prochain ministre ? »

Moi je peux répondre : « Bien sûr qu'elle peut être remise en cause par un prochain ministre ; il n'y a pas d'irréversibilité en ces matières. Une décision n'est définitive qu'à partir du moment où les choses sont effectivement engagées »

D'ailleurs, je rappelle que le débat public et la décision de principe qui s'en suit - qui reste une décision de principe, la décision du ministre, du maître d'ouvrage qui suit le débat public - ne sont pas la fin des procédures sur le projet. Et je répète qu'en ce qui concerne tant la programmation physique et financière qui appellent des concertations avec d'autres collectivités publiques, dont celles d'ailleurs qui sont nécessaires qu'on a citées pour la mise au point de choses dont on vient de parler.

Donc tant en ce qui concerne les concertations, qu'en ce qui concerne même la consultation du public- puisqu'une enquête publique restera nécessaire- sont de nature, et les unes et les autres – et je n'en cite que les deux principales –, à toujours, sur le métier, remettre au maître son ouvrage. Un projet de cette ampleur est une course d'obstacles ; mais je vous laisse répondre.

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Vous savez, c'est extrêmement simple pour moi ; je suis fonctionnaire, donc le ministre a toujours raison, et le ministre suivant aussi.

Monsieur le Président

La prochaine fois, j'inviterai les ministres. Madame Regnaud. Comme cela eux ils ne pourront pas nous faire cette réponse.

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

C'est le ministre suivant qu'il faut avoir inviter.

Monsieur le Président

J'essayerai d'avoir aussi le suivant.

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Oui, Monsieur le Président - et surtout le public - ; je voudrais dire qu'une enquête publique, le projet est déjà fait. On y apporte quelques modifications, mais on ne remet pas en cause.

Monsieur le Président

Ah, si c'est possible.

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Exceptionnel.

Monsieur le Président

Ce n'est pas impossible.

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Ceci étant, moi j'aimerais savoir justement, à supposer que la réponse du Ministre au mois d'octobre soit négative, y aura-t-il un autre débat public ?

Monsieur le Président

Mais pourquoi devrait-il y en avoir un autre ?

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

C'est ma question. Je ne sais pas ?

Monsieur le Président

Si la réponse est négative.

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

À ce projet. Y aura-t-il un autre débat public si on refait un autre projet ? Ou si c'est acquis ?

Monsieur le Président

Si on refait un autre projet, il faudra bien entendu un autre débat, oui certainement.

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

C'est sûr ? Très bien.

Monsieur le Président

À partir du moment où le projet est abandonné, il ne peut pas être repris exactement ; d'ailleurs jamais un projet n'est repris exactement dans les mêmes formes où on a laissé un projet précédent. Donc il appellera un débat public, dans la mesure, bien sûr, où il entre dans le champ du débat public ; parce qu'il faut encore pour qu'il y ait débat public, que le projet entre dans le champ du débat public, dans le champ d'application des articles, du code de l'environnement – je ne sais plus lesquels – qui l'obligent.

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Oui, il faut qu'il vaille au moins 300 000 euros.

Par ailleurs, on a beaucoup parlé du plan de délestage, de déviations, pendant les travaux. Mais je demande à Monsieur Claude - et peut-être à d'autres, je ne sais pas mais surtout à Monsieur Claude puisqu'il s'agit de Neuilly -, pour la réunion du 4 avril où l'on parlera du projet, qu'on nous fournisse le plan de circulation, après les travaux, dans Neuilly ?

Monsieur le Président

Sur ce plan là, Monsieur Claude.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Pour l'instant le Conseil Municipal ne s'est pas penché sur une modification du plan des circulations ; mais de ce que je vois du projet, qui fait qu'en réalité on maintiendra des contre-

allées et on maintiendra également les transversales, la circulation dans Neuilly ne devrait pas être sensiblement modifiée. Je ne comprends pas trop la question.

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Je vais vous la dire : « Parce qu'il est question d'ajouter deux transversales sur la dalle. Donc cela va quand même modifier la circulation dans Neuilly »

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Il est question d'étudier ; ce n'est pas définitif.

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Encore étudier ? Décidément, ce débat public est vraiment prématuré. On ne sait rien ; chaque fois qu'on vous demande – il y a même des gens qui sont partis – quelque chose, c'est : « On verra ; on ne sait rien »

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Je crois qu'aujourd'hui j'ai assez répondu fermement à certaines questions, pour qu'on ne me fasse pas cette observation.

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Il y en a qui sont partis.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Comment ?

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Il y en a qui ont manifesté leur désaccord et qui sont partis.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Ben oui, mais parce que j'ai bien répondu comme je l'entendais.

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Ah oui !

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Excusez-moi.

Madame Janine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Enfin nous, on souhaiterait quand même qu'il y ait un plan de circulation pour l'avenir, dans Neuilly.

Monsieur le Président

Cela c'est une question qui relève du dialogue entre vous-même et la ville de Neuilly. Ce qui importe, encore une fois pour que le débat puisse être conduit et se conclure, et que les études - puisqu'on avait déjà évoqué cette question la dernière fois – soient poussées à un point suffisant, pour que les positions de principe puissent se déterminer. Mais encore une fois, elles de sauraient être poussées jusqu'aux études de détail les plus complètes, même à gaspiller de l'argent d'ailleurs. C'est un débat d'opportunité je le répète, c'est le sens du débat public.

Une question qui est posée par Monsieur Porson – j'espère que je n'écorche pas votre nom – ; je vous cite textuellement : « A Monsieur Guillot ; pas à Monsieur Claude »

Monsieur POIRSON

Si vous permettez, je vous explique pourquoi.

Monsieur le Président

Oui.

Monsieur POIRSON

La question concerne le représentant de l'État.

Monsieur le Président

D'accord. Le contrat d'axe est favorable au transport en commun dont on a besoin pendant les travaux de la RN13. Êtes-vous d'accord pour mettre, entre parenthèses, le contrat d'axe qui relève d'une loi ? Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement, cette question s'adresse à vous.

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de l'Équipement

Il me semble que les choses ne sont pas aussi tranchées que cela. On a un plan de déplacement urbain qui a été approuvé – si je me souviens bien – en 2000 ou 2001, il y a à peu près 5 ans, et qui dit : « Dans la zone centrale, on se fixe, tous ensembles - parce qu'il a été signé par beaucoup de gens, c'est un accord assez large -, comme objectif dans les cinq ans de réduire la circulation de moins 5 % » ; dans la zone centrale dont nous faisons partie, nous, Hauts-de-Seine, Paris ; les 3 départements de la Petite Couronne.

Et puis ensuite, après, on regarde sur chacun, comment on fait ? Il y a beaucoup d'actions qui sont proposées ; toutes ne sont d'ailleurs pas réalisées au jour d'aujourd'hui. Mais une de celles qui avancent le plus, c'est l'accélération des bus. En gros c'est de dire : « Par rapport aux pays étrangers notamment, on est moins bon sur les bus ; on est meilleur sur le métro, on est moins bon sur les bus » ; et cela serait bien que nos bus aillent d'au moins 20 % plus vite, soient plus fréquents, aillent plus tard le soir. En gros, si je simplifie, l'idéal étant qu'ils puissent aller au maximum à 20 kilomètres heure - mais si on n'y arrive pas au moins 20 % - de plus qu'aujourd'hui.

Et puis après, on avance axe par axe. Alors c'est là où on descend dans le détail. En Île de France, il doit y avoir 40 axes de bus sur lesquels on regarde comment améliorer concrètement le bus. Nous, on est en train de regarder sur l'ancienne RN13 entre la Boule, Rueil-Malmaison et puis les Yvelines. Sur la RN20 on a fait un projet ; on l'a donné au Conseil Général pour l'instant, mais pour l'instant il n'est pas commencé.

Après, on essaye donc de se mettre d'accord sur un projet ; mais il y a des endroits où on n'y arrive pas : pour l'instant il n'y a pas d'accord de tout le monde sur la RN20, par exemple ; l'ancienne RN20, parce que maintenant c'est une départementale.

Ici, j'ai cru comprendre qu'il y avait presque un accord ; avec un petit point à vérifier quand même et de savoir si est-ce que cela débouche bien au bout ; mais, en gros, presque un accord. Après il y a la mise en œuvre. La mise en œuvre, on peut dire : « On est d'accord, c'est cela qu'il vaudrait faire, il faudrait aménager l'axe comme cela » ; et éventuellement on peut dire : « Oui, mais là on un gros projet qui avance à côté » Donc c'est peut être raisonnable de différer de trois ans, plus les quatre ans de travaux, la mise en œuvre de ce projet-là. Cela, l'État, il ne peut pas dire l'inverse ; il ne peut pas dire : « Je soumets au débat un grand projet - qui va quand même, pendant qu'on va faire les travaux, diminuer les capacités de circulation sur l'axe principal entre Paris et l'Ouest parisien - et s'opposer aux collectivités locales qui voudraient réaliser un peu plus lentement un ou deux projets qui pourraient servir de délestage en disant : « Si jamais je réduis l'emprise, si je mets des voies bus, si c'est pour faire comme un peu plus loin sur l'avenue de Verdun à Courbevoie, et être obligé de circuler sur ces voies et de ne pas les utiliser - puisque c'est à peu près cela que j'ai compris -pendant la durée des chantiers, il vaut peut-être mieux différer »

Vous voyez, l'État peut être d'accord sur l'orientation générale ; d'accord même sur cet axe-là, n'avoir rien à dire sur cet axe-là, pas d'objection ; et trouver - si les collectivités en font le choix – que, finalement, repousser de quelques années la mise en œuvre de cet axe-là à cet endroit-là, ce n'est peut-être pas choquant. Voilà c'est cela la réponse de l'État ; donc pour l'État ce n'est pas choquant. Si on a démontré que cela ne circule pas pendant les travaux, ce n'est pas forcément choquant de retarder la mise en œuvre.

Un intervenant

Si vous permettez une remarque : « Pour nous, 25 ans d'itinéraires de délestage, c'est choquant ; et vous devriez en tenir compte dans votre décision. Et je pense que certaines collectivités locales qui ont donné leur accord en sont parfaitement conscientes ; et l'État devrait donner l'exemple pour l'application d'une loi »

Monsieur le Président

Autre question.

Monsieur MARGIO

Monsieur Margio ; j'habite avenue Charles de Gaulle. Est-ce qu'il est prévu des voies pour les cyclistes ? Ça permettrait de délester, de ne pas polluer. Et puis aujourd'hui, il y a un risque d'accident parce qu'on voit les gens circuler sur les trottoirs en vélo à contre sens »

Monsieur le Président

Des voies pour les cyclistes, vous voulez dire, à quel endroit ?

Monsieur MARGIO

Sur l'avenue.

Monsieur le Président

Sur l'avenue elle-même ?

Monsieur MARGIO

Une fois recouverte je pense. Sur l'avenue Charles de Gaulle.

Monsieur le Président

Sur l'avenue Charles de Gaulle ?

Monsieur MARGIO

Oui, parce que c'est quand même une nationale urbaine.

Monsieur le Président

Mais sur l'avenue Charles de Gaulle, une fois finie ?

Monsieur MARGIO

Je pense, parce que je ne sais pas comment vous feriez autrement ?

Monsieur le Président

Oui mais c'était quand même le sens de la question parce que, *a priori*, nous parlions du chantier ; c'est pour cela.

Monsieur MARGIO

Oui, mais est-ce qu'il est prévu plus tard ?

Monsieur le Président

Est-ce qu'il est prévu plus tard ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Le projet d'aménagement, en effet, prévoit deux pistes cyclables : une est-ouest et l'autre ouest-est.

Un intervenant

Sur l'avenue ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Sur l'avenue, oui.

Monsieur le Président

Là encore, nous reparlerons des aspects ultérieurs en surface. Je pense un peu au 4 avril, peut-être pas des pistes cyclables, mais en tout cas de tout ce qui sera fait en surface.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Oui, on précisera les aménagements.

Monsieur le Président

Il sera précisé lors de la discussion du 4 avril, tout ce qui permettrait de faire la mise en souterrain de l'axe, ce qui fait partie aussi des questions. La question que vous posez anticipe un peu - au moins sur ces aspects de la question - sur notre séance du 4 avril de la semaine prochaine. Monsieur.

Monsieur Lucien LAROUE

Monsieur Lucien Laroue, quartier Bagatelle. J'entends parler presque exclusivement, je suis les réunions depuis le début, aussi bien dans le projet actuellement présenté que lors des réunions ; on parle à peu près exclusivement des problèmes de circulation dans le sens Est-Ouest.

Monsieur le Président

Oui.

Monsieur Lucien LAROUE

Et j'ai l'impression qu'on ignore - on ne l'ignore pas, mais on attache beaucoup moins d'importance - les problèmes de circulation qui sont également réels dans le sens Nord-Sud. Habitant le quartier de Bagatelle, j'ai vécu la période d'exécution du premier tronçon de tunnel, c'est-à-dire de 89-92 ; et tous les habitants de ce quartier de Bagatelle, enfin de Neuilly Sud, disons, ont vécu comme un véritable cauchemar, les problèmes de circulation dans le sens Nord-Sud ou, surtout, dans le sens Sud-Nord par l'avenue de Madrid, qui était continuellement bouchée. Il en est de même bien - que le trafic soit bien moindre - de l'autre traversée médiane, celle du boulevard des Sablons, rue d'Orléans, dans un sens Sud-Nord et Louis Philippe, rue d'Orléans dans le sens nord-sud.

Est-ce que des dispositions pourraient être prises pour améliorer cette situation - qui, encore une fois, a été vraiment un véritable cauchemar pendant les travaux du premier tronçon -, pour qu'il n'en soit pas de même donc pour améliorer les choses ?

Monsieur le Président

Pendant les travaux du tronçon à venir.

Monsieur Lucien LAROUE

Et également, dans la situation future ; parce que contrairement aux espoirs qu'avait suscité l'enfouissement partiel de l'avenue Charles de Gaulle au niveau du carrefour de Madrid, la situation ne s'est pas tellement améliorée pour la circulation dans ce sens Nord-Sud.

Monsieur le Président

Que fait-on pour le Nord-Sud en face de ce chantier, et ultérieurement ?

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

En face de ce chantier, sur l'avenue de Madrid, je pense - je dis bien : « Je pense » - qu'il devrait y avoir une amélioration par rapport à la situation que vous aviez connue. Pourquoi ? Parce que l'avenue de Madrid était aux portes du chantier, alors que le chantier, là, il est quand même décalé

par rapport à l'avenue de Madrid ; puisqu'il se situe *grosso modo* entre la rue de l'Église ou rue des Huissiers et rue des Graviers au Sud, et la Porte Maillot.

Donc la circulation devrait être à peu près identique à ce qu'elle est actuellement sur l'avenue de Madrid venant du Pont de Neuilly ou venant encore du carrefour Madrid Château. Par contre, vous évoquez un problème de circulation sur l'avenue de Madrid. En effet, je reconnais qu'elle n'est pas excellente. Malheureusement, cette circulation est également perturbée par l'avancée qu'il y a au niveau du lycée Saint-James ; avancée que l'on ne peut pas remettre en cause puisqu'il s'agit de bâtiments inscrits aux monuments historiques. Donc on ne peut pas démolir ces bâtiments-là, et vous avez ce rétrécissement de chaussée qui perdurera, malheureusement.

Monsieur le Président

Je ne vois pas de main se lever. Il n'y en a plus. Si, il y en a une.

Monsieur Philippe VEIL

Une question hors sujet.

Monsieur le Président

Même hors sujet, vous pouvez poser votre question.

Monsieur Philippe VEIL

Merci. Toujours Philippe Veil, rue Parmentier. Parlons du carrefour Bineau : est-ce que vous avez l'oreille de votre homologue de Levallois, pour attirer son attention sur le fait que devant le Crédit Lyonnais, il y a un terre-plein, avec maintenant une quantité pas possible de motos, on ne plus passer. Il y a du mobilier urbain, il y a des motos de plus en plus, et vraiment maintenant, c'est un véritable problème. Voilà, je vous remercie.

Monsieur CLAUDE, Mairie de Neuilly

Je vous remercie mais je lui en ferai part. Par contre, je ne peux pas vous donner de réponse à sa place.

Monsieur le Président

Apparemment il n'y a plus de questions pour ce soir. Je crois que le débat de ce soir - comme les précédents, d'ailleurs - a été assez fourni.

Nous nous retrouverons donc – pour ceux qui le souhaitent, bien entendu, et j'espère qu'ils seront toujours aussi nombreux – le 4 avril. La ville de Neuilly y sera cette fois « es-qualité » aux premières loges. Monsieur Claude sera là, mais je crois que le Maire sera là également.

Nous parlerons de l'aménagement urbain, et c'est à la salle de la SACEM. Bonne soirée.