

IV. LA GESTION DU CHANTIER ET LA MAÎTRISE DES NUISANCES PENDANT LES TRAVAUX.

La période des travaux nécessitera une réorganisation provisoire de la circulation automobile. Outre la mise hors service temporaire d'une partie de l'avenue Charles-de-Gaulle, la circulation des engins de chantier, notamment ceux apportant et évacuant les matériaux, contribuera à la gêne occasionnée aux usagers de l'avenue, à ceux qui vivent et travaillent à Neuilly-sur-Seine.

Les difficultés occasionnées porteront essentiellement sur la circulation et les nuisances sonores. La limitation de ces dernières est encadrée par la circulaire n°97-110 du 12 décembre 1997. L'article 8 de cette circulaire prévoit notamment que les dispositions prises pour limiter le bruit dans cette période doivent faire l'objet d'une information préalable à l'ouverture du chantier auprès du préfet, des élus et de la population.

Le chantier serait réalisé par tranches, ce qui permettra de limiter l'impact sur le trafic de l'avenue Charles-de-Gaulle, sans allonger la durée des travaux.



I. Les difficultés pour la circulation et les transports collectifs

La mise en souterrain de l'avenue Charles-de-Gaulle nécessitera plusieurs phases de chantier, pendant lesquelles les circulations de surface, les accès au boulevard périphérique et la circulation des transports en commun devront être maintenus. Le mode de réalisation retenu, par tranches, permettra de limiter les impacts sur le trafic et de maintenir une offre de 2x3 voies pendant la construction du tube nord. Pendant la réalisation du tube sud, le trafic ne sera pas impacté, grâce au maintien de 4 voies pour le trafic de transit dans le sens La Défense-Paris. Le trafic Paris-La Défense s'écoulera alors dans le tube nord déjà construit.

Une étude a permis de définir les itinéraires de délestage possibles et le nombre de voies qui seraient à maintenir sur la RN13 et les contre-allées pendant chacune des phases des travaux.

résumé

La RN13 est un axe majeur de la circulation locale et régionale : les travaux nécessiteront la mise en place d'un plan de circulation adéquat pour minimiser l'impact sur la circulation. Le plan de gestion du trafic durant les travaux serait établi selon la procédure suivante :

- définir les accès et l'emplacement des installations du chantier,
- déterminer les moyens de poursuivre les travaux sans interrompre complètement la circulation,
- déterminer les axes qui permettent un report de trafic,
- définir la modification des voies,
- parvenir, en tenant compte des étapes précédentes, à une solution permettant d'assurer la sécurité du chantier et la limitation au maximum des nuisances ;
- élaborer une campagne de communication pour accompagner la solution retenue.

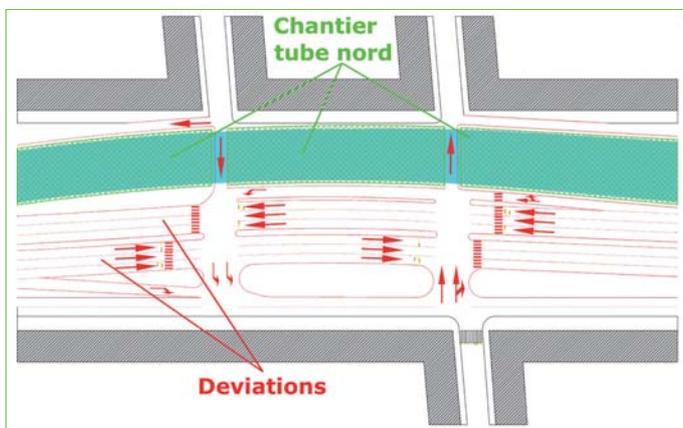


Schéma de réalisation du tube nord.

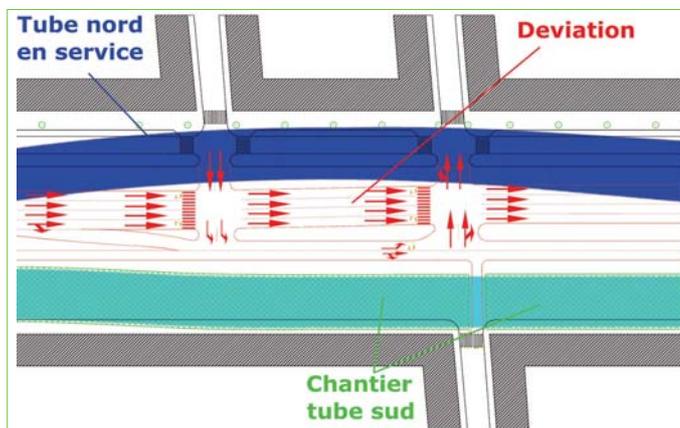
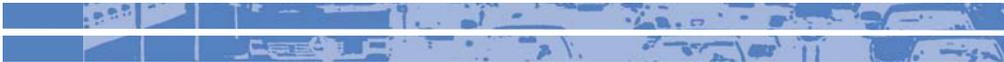


Schéma de réalisation du tube sud.



• L'organisation du chantier.

Pendant les travaux, la circulation sera réorganisée, à l'aide d'itinéraires de délestage ou de déviation, pour compenser les pertes de capacité de trafic résultant de la diminution du nombre de voies de la RNI3 sur l'avenue Charles-de-Gaulle.

Le phasage des travaux. Après études, il semble que la meilleure solution consisterait à scinder le chantier de chaque souterrain en 7 tronçons de 130 mètres de longueur. Les travaux seraient entrepris successivement sur chaque tronçon et nécessiteraient de 6 à 7 mois de travail chacun.

Ainsi, le chantier du souterrain nord devrait durer entre 3 ans et demi et 4 ans, celui du souterrain sud de 3 ans à 3 ans et demi. Au total, les travaux devraient s'étendre sur 7 à 8 ans environ, sans compter les réaménagements de la surface qui devraient s'achever une année après la fin des travaux du souterrain sud. Le choix de réalisation des travaux par tranche n'allongera pas la durée du chantier.

Le réaménagement de la voirie de surface pendant les travaux. Outre une réduction des nuisances causées aux riverains (diminution du bruit et de la pollution, limitation du temps d'occupation de l'espace), le mode de travaux retenu permettra de conserver des capacités de circulation importantes. La réalisation par tranches limitera l'impact des travaux sur le trafic.

Lors du chantier du souterrain nord, les véhicules pourront utiliser en permanence une chaussée à 2x3 voies avec séparateur central, destinée au trafic de transit, et deux voies de circulation sur la contre-allée sud pour l'accessibilité aux immeubles et l'insertion ou la distribution des trafics transversaux. La circulation et le stationnement sur la contre-allée nord seront rétablis au fur et à mesure de la progression du chantier. Les travaux du souterrain sud ne devraient

entraîner aucune réduction du nombre de voies pour le trafic de transit puisque la circulation dans le sens Paris-La Défense s'effectuera par le souterrain nord mis en service.

Les travaux et le raccordement au réseau existant. Les chantiers de création des souterrains nécessiteront une largeur d'emprise comprise entre 18 mètres, pour l'ouvrage lui-même, et 25 mètres lorsqu'il est nécessaire d'y adjoindre des rampes d'accès ou de sortie.

Les phases les plus délicates concernent les raccordements aux souterrains existants à l'ouest et au périphérique. Le raccordement au périphérique ne pourra être réalisé qu'une fois le souterrain nord achevé et la voûte de la ligne 1 du métro écrêtée.

• La gêne occasionnée aux transports collectifs.

Les travaux pourraient avoir un impact sur la ligne 1 du métro :

- la voûte du tunnel du métro doit être écrêtée aux deux extrémités de la zone ;
- les piédroits* des tubes nord et sud empiètent sur le tunnel du métro sur une grande partie de leur longueur, soit parce qu'ils sont implantés juste au-dessus du piédroit* du métro, soit parce qu'ils sont situés directement au-dessus de la couverture du métro.

La technique de construction « top and down »* ou « en taube » permettra de limiter la gêne occasionnée pour l'usage des transports collectifs, là où les ouvrages à construire n'ont pas d'impact sur les ouvrages mêmes du métro.

La ligne 1 du métro ne connaîtra aucune interruption de fonctionnement pendant le chantier. En outre, la station Les Sablons ne sera jamais fermée, même si certains accès pourront être momentanément inaccessibles pour permettre des réaménagements. Au minimum, deux accès seront maintenus en permanence.



La ligne 1 du métro au pont de Neuilly.

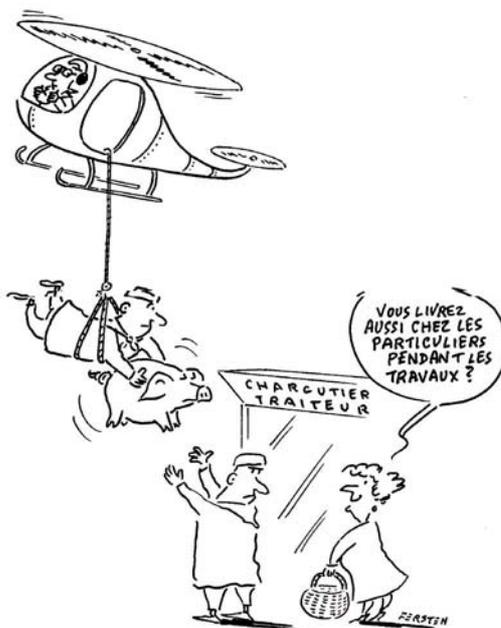
2. Les impacts sur la vie du quartier.

résumé

Les nuisances sur la vie de quartier seront limitées par l'utilisation de la technique de construction « top and down »* ou « en taube » mise en oeuvre pendant les travaux. Celle-ci permet d'utiliser la surface pendant la période de chantier, alors même que les travaux souterrains se poursuivent : le recouvrement étouffe l'impact sonore des travaux et permet aux riverains de circuler entre le nord et le sud de la ville.

L'avenue Charles-de-Gaulle est bordée par des immeubles de six à huit étages, dont certains présentent des avancées sur l'avenue d'environ un mètre. Ces immeubles d'habitation, de commerces et de bureaux disposent généralement de porches pour les livraisons et les accès aux parkings. Ces accès devront être maintenus pendant la durée des travaux. Pendant cette période, les immeubles devront également rester accessibles aux véhicules d'intervention des pompiers.

L'accès aux immeubles bordant l'avenue Charles-de-Gaulle entre la place du Marché et la porte Maillot ne devrait pas poser de difficultés dans la mesure où la distance minimale entre le nu extérieur du piedroit* et le bord des façades dépasse les sept mètres. Cela permettra de conserver au moins une voie de circulation latérale le long des immeubles.



3. Les solutions envisagées pour minimiser les problèmes posés.

résumé

Afin de réduire au maximum les problèmes posés à ceux qui vivent et travaillent à Neuilly-sur-Seine ainsi qu'aux utilisateurs de la RN13, des mesures seront prises relatives à :

- la capacité de circulation à Neuilly-sur-Seine,
- l'information des usagers.

• L'organisation de la circulation automobile pendant les travaux.

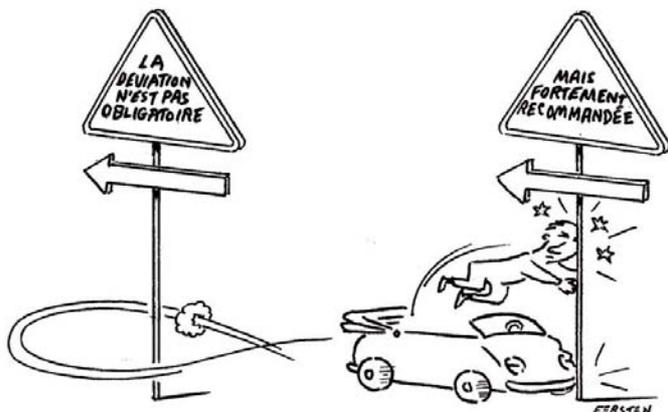
Durant les travaux de dénivellation et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine, la circulation sur l'avenue Charles-de-Gaulle serait ramenée à 2x3 voies, au lieu des 2x4 voies existantes.

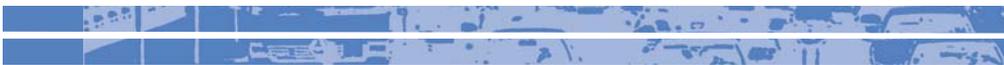
La perte d'une voie dans chacun des deux sens de circulation engendrerait une réduction de capacité, par rapport à la situation actuelle, d'environ 1 250 véhicules en heures de pointe.

Afin de suppléer à la perte de capacité de trafic sur l'avenue Charles-de-Gaulle et de minimiser la gêne qui sera engendrée par ces travaux, des itinéraires de délestage seront mis en place durant toute la période de chantier.

Les itinéraires de délestage qui ont été étudiés répondent à deux nécessités :

- prendre en compte les points de passage obligés que sont les ponts de la Seine et répondre aux besoins de desserte du quartier de La Défense ;
- prendre, en dehors du lieu même du chantier, des mesures incitatives pour inviter les usagers à emprunter d'autres itinéraires pour circuler entre Paris et la banlieue ouest.





• Les itinéraires de délestage.

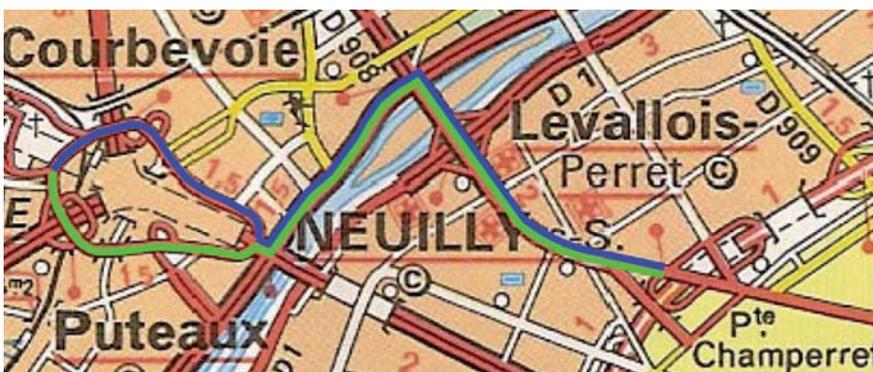
Il est envisageable de remettre en service et de prolonger les itinéraires de délestage mis en place lors de la première phase de chantier de couverture, entre le pont de Neuilly et l'église Saint Jean-Baptiste, de 1988 à 1992

Au sud de l'avenue Charles-de-Gaulle. Pour les trajets reliant la **porte Maillot à La Défense** depuis le sud de l'avenue Charles-de-Gaulle, un itinéraire sera proposé empruntant les boulevards Maillot et Maurice-Barrès placés en sens unique, le boulevard du Commandant-Charcot, le boulevard Richard-Wallace, le pont de Puteaux ainsi que le quai De Dion-Bouton (rive gauche de la Seine, côté Puteaux) et l'A14. Dans le sens **La Défense-Porte Maillot**, l'itinéraire empruntera l'A14, ou par l'A14, les nationales 186 et 314 et le boulevard circulaire, le quai De Dion-Bouton (rive gauche de la Seine, côté Puteaux), le pont de Puteaux, le boulevard Richard-Wallace, l'avenue du Mahatma-Gandhi mise en sens unique, puis la route de la porte des Sablons à la porte Maillot.



Fonds de carte Michelin

Proposition d'itinéraire de délestage pour relier Paris au quartier de la Défense et à l'A14 depuis le sud de l'avenue Charles-de-Gaulle.
En bleu : sens Paris-province ; en vert : sens province-Paris



Fonds de carte Michelin

Proposition d'itinéraire de délestage pour relier Paris au quartier de la Défense et à l'A14 depuis le nord de l'avenue Charles-de-Gaulle
En bleu : sens Paris-province ; en vert : sens province-Paris

Au nord de l'avenue Charles-de-Gaulle. En reprenant l'itinéraire de délestage de 1988-1992 par le boulevard Bineau à Neuilly-sur-Seine et en le prolongeant, plusieurs variantes sont possibles. Pour relier Paris au quartier de La Défense et à l'A14 :

- dans le sens **Paris-province**, par la porte de Champéret, l'avenue de la porte de Champéret (Paris), le boulevard Bineau (Neuilly-sur-Seine), le pont de Courbevoie, le quai du Président Paul-Doumer (Courbevoie), l'A14 ou le boulevard de Neuilly (Courbevoie), et le boulevard circulaire (Courbevoie/Puteaux) ;
- dans le sens **province-Paris**, par le boulevard circulaire (Courbevoie/Puteaux), le boulevard Pierre-Gaudin (Puteaux) ou l'A14, le quai du Président Paul-Doumer (Courbevoie), le pont de Courbevoie, le boulevard Bineau (Neuilly-sur-Seine), l'avenue de la porte Champéret (Paris) et la porte Champéret.

Des itinéraires de délestage seraient aussi prévus pour permettre de relier Paris à l'A14 :

- dans le sens Paris-province, par la porte de Champerret, l'avenue de la porte de Champerret (Paris), le boulevard Bineau (Neuilly-sur-Seine), le pont de Courbevoie, les boulevards de Verdun (Courbevoie) et de la République (La Garenne-Colombes), l'avenue de Verdun 1916 (La Garenne-Colombes), les rues Nouvelle et François-Hanriot (D 24 à Nanterre), les routes nationales 314 et 186 et l'A14 ;

- dans le sens province-Paris, par l'A14, les nationales 186 et 314, les rues François-Hanriot et Nouvelle (D24 à Nanterre), l'avenue de Verdun 1916 (La Garenne-Colombes), les boulevards de la République (La Garenne-Colombes) et de Verdun (Courbevoie), le Pont de Courbevoie, le boulevard Bineau (Neuilly-sur-Seine), l'avenue de la porte Champerret (Paris) et la porte Champerret.



Proposition d'itinéraire de délestage pour relier Paris à l'A14
En bleu : sens Paris-province ; en vert : sens province-Paris.

Fonds de carte Michelin



Fonds de carte Michelin

Il s'agirait également de mettre en place des itinéraires permettant de relier Paris à l'A 86 :

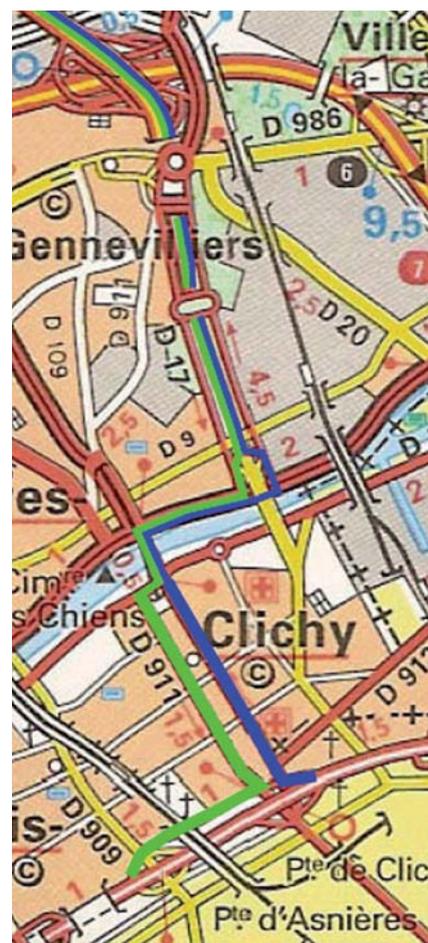
- dans le sens Paris-province, par la porte de Champerret, l'avenue de la porte de Champerret (Paris), le boulevard Bineau (Neuilly-sur-Seine), le pont de Courbevoie, les boulevards de Verdun (Courbevoie) et de la République (La Garenne-Colombes), les boulevards National (La Garenne-Colombes) et Charles-de-Gaulle (Colombes).

- dans le sens province-Paris, par les boulevards Charles-de-Gaulle (Colombes) et National (La Garenne-Colombes), les boulevards de la République (La Garenne-Colombes) et de Verdun (Courbevoie), le pont de Courbevoie, le boulevard Bineau (Neuilly-sur-Seine), l'avenue de la porte de Champerret (Paris) et la porte de Champerret.

Proposition d'itinéraire de délestage pour relier Paris à l'A86
En bleu : sens Paris-province ; en vert : sens province-Paris.

Afin de compléter les itinéraires de délestage de proximité et les rendre plus efficaces, il faudra envisager la mise en place d'itinéraires plus éloignés, empruntant des axes plus lointains.

Pour relier l'ouest de l'Ile-de-France à l'est parisien, des itinéraires empruntant par exemple des axes situés dans les communes de Clichy et de Gennevilliers, les portes d'Asnières, de Clichy et Pouchet et l'autoroute A15 permettraient d'offrir d'autres possibilités d'itinéraires.



Proposition d'itinéraire de délestage pour relier l'ouest de l'Ile-de-France à l'est parisien
En bleu : sens Paris-province ; en vert : sens province-Paris.

Fonds de carte Michelin



Pour relier l'ouest de l'Île-de-France à l'ouest et au sud-ouest de Paris, il serait envisageable de mettre en place des itinéraires passant notamment par la commune de Boulogne-Billancourt (N10), par la porte de Saint-Cloud, les quais Dion-Bouton, de Gallieni, Léon-Blum, Marcel-Dassault, du Président Carnot et du Maréchal Juin et l'autoroute A14.

Ce sont les conditions locales de circulation qui détermineraient *in fine* le choix de privilégier un itinéraire plutôt qu'un autre ou encore de proposer un ensemble de solutions. Ainsi, si la majorité des axes des itinéraires envisagés ont une réserve de capacité suffisante pour absorber les reports de trafic, certains tronçons présentent déjà des problèmes de saturation. Afin d'optimiser le fonctionnement de ces itinéraires de délestage, des mesures d'accompagnement devront donc être prises.



Proposition d'itinéraire de délestage pour relier l'ouest de l'Île-de-France et l'ouest et sud-ouest parisien.
En bleu : sens Paris-province ; en vert : sens province-Paris.

Fonds de carte Michelin

• Les mesures de réaménagement.

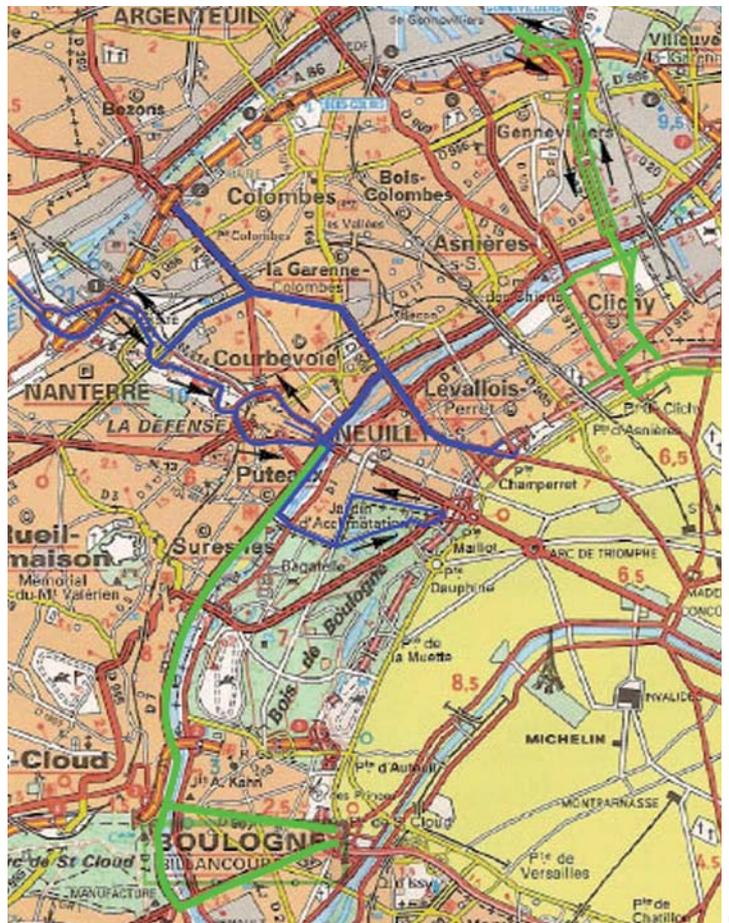
Mise en sens unique de voies. Afin d'assurer une bonne fluidité du trafic et donc un débit satisfaisant sur les itinéraires de délestage proposés, la mise en sens unique de certaines voies s'avèrera nécessaire. C'est notamment le cas des boulevards Maillot et Barrès et de l'avenue du Mahatma-Gandhi, au sud de la RN13.

Réaménagements de carrefours. La nécessité de réguler le trafic, à une vitesse convenable, sans réduire la capacité aux carrefours et tout en respectant les besoins de sécurité, conduira au réaménagement de certains carrefours, à l'équipement de feux de signalisation tricolore pour ceux qui en seraient démunis et à de possibles modifications des cycles de feux.

Des mesures de raccordement aux systèmes de gestion centralisés. Un travail sur les moyens d'information des usagers est réalisé en collaboration avec le Service Interdépartemental de la Sécurité et de l'Exploitation de la Route (SISER) et le Conseil général des Hauts-de-Seine à travers le Système Informatisé de Télésurveillance et de Régulation (SITER). Par exemple, le système SIRIUS (Service d'Information pour un Réseau Intelligible par l'Usager) du SISER permet de fournir aux usagers empruntant les autoroutes et voies rapides d'Île-de-France une information sur les conditions d'écoulement du trafic. Une information supplémentaire sur les itinéraires de délestage mis en place durant les travaux de dénivelation et de couverture de la RN13 pourra être envisagée.

Une information sera délivrée aux usagers sur les travaux et itinéraires de délestage grâce aux panneaux à messages variables* ; de la même façon les conditions de circulation, le chantier et les itinéraires de délestage seront annoncés grâce à des panneaux d'information dynamiques*. Ce type de panneau présente un schéma de la ville et

traduit en couleurs le niveau de saturation des différents tronçons du parcours. Ces panneaux permettront de renseigner et d'informer les usagers pour qu'ils puissent organiser leurs itinéraires en conséquence.



Plan d'ensemble des itinéraires de délestage.
En bleu : itinéraire de proximité ;
en vert : itinéraires plus lointains.

Fonds de carte Michelin

• Les mesures prises pour limiter la gêne subie par les commerces et les entreprises.

Un observatoire des commerces et des entreprises pourrait être créé pour analyser et suivre la perturbation de l'activité commerciale liée aux travaux. Ce dispositif qui pourrait être mis en place par la Chambre de commerce et d'industrie des Hauts-de-Seine, la Ville de Neuilly et l'État aurait pour premier objectif de mesurer l'activité avant puis pendant les travaux, de façon à en évaluer objectivement l'impact.

Une première étape de réflexion consistera à déterminer un périmètre incluant les commerces et les activités susceptibles de subir des nuisances consécutives au chantier de dénivelation et de couverture de l'avenue Charles-de-Gaulle. Ce périmètre sera établi en concertation avec les différents acteurs. Il pourrait comprendre l'avenue elle-même, mais aussi des axes perpendiculaires.