

## VI. L'ÉLABORATION DU PROJET.

Dès 2000, une concertation a été engagée sur le projet de dénivellement et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine avec les acteurs institutionnels et les associations locales. Un comité de pilotage et un comité technique de suivi du projet, réunissant les collectivités et les représentants de l'Etat, maître d'ouvrage du projet, ont été mis en place.

À des degrés divers, les collectivités territoriales, dont la Région, le département, la ville de Neuilly et la ville de Paris ainsi que la RATP, sont déjà associées aux études et au suivi du projet.

### 1. Une concertation a été engagée au cours de l'année 2000.

L'organisation d'un débat public, conformément à la décision de la CNDP\*, fait suite à une dynamique d'information et de concertation autour du projet, mise en place depuis cinq ans. En 2000, ont en effet été créés un comité de pilotage, sous l'autorité du préfet de la région Ile-de-France, et un comité technique de suivi du projet réunissant, sous l'égide de la direction départementale de l'Équipement, l'ensemble des collectivités et des représentants de l'État concernés. C'est dans le cadre du comité de pilotage que les principales conclusions des études préalables - études techniques de l'ouvrage routier souterrain, étude de trafic et des déplacements - ont été présentées.

Deux associations de riverains, en particulier, ont été régulièrement informées par le maître d'ouvrage\* de l'avancée et des résultats des études.

Deux scénarios de dénivellement et de couverture de la RN13 de la place Madrid à la place du Marché ont alors été retenus, le 14 janvier 2003, comme les « solutions de référence ». Le scénario de dénivellement et de couverture incluant la section place du Marché-Porte Maillot est aujourd'hui soumis au débat comme solution de référence dans la mesure où sa faisabilité a été étudiée à la demande du comité de pilotage.

### 2. La conduite du projet.

#### • Le comité de pilotage\* et le comité technique\* de suivi du projet.

Le 11 juillet 2000, un premier comité de pilotage a réuni, à l'initiative du préfet de Région, des représentants de la préfecture des Hauts-de-Seine, de la ville de Neuilly, de la ville de Paris, du Conseil général des Hauts-de-Seine, du Conseil régional d'Ile-de-France, de la direction régionale et départementale de l'Équipement et de la direction des routes du ministère de l'Équipement. Un comité technique a également été créé, qui s'est réuni pour la première fois le 31 août 2000 autour des représentants de la ville de Neuilly-sur-Seine, du Conseil régional d'Ile-de-France, du Conseil général des Hauts-de-Seine, de la direction régionale

de l'Équipement Ile-de-France, de la RATP, de la direction régionale de l'Environnement et de la ville de Paris, sous l'égide de la direction départementale de l'Équipement des Hauts-de-Seine.

#### • Le contrat de plan État-Région\*.

Des engagements pour le financement des études ont été pris dans le cadre du contrat de plan État-Région\* signé pour la période 2000-2006.

Le financement des études sur le projet de dénivellement et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine y figure à hauteur de 12,2 millions d'euros, répartis comme suit :

- Région	52,5 %
- Département	25,0 %
- Etat	22,5 %.

L'atténuation des nuisances sonores est également un des objectifs du contrat de plan État-Région\* 2000-2006, qui précise : « L'Etat et la Région se fixent pour objectif de poursuivre activement et prioritairement le traitement des points noirs\* du bruit, c'est-à-dire des sections de voies routières où une population riveraine significative est soumise à un niveau de bruit diurne supérieur à 70 dB(A)\* et/ou un niveau de bruit nocturne supérieur à 65 dB(A)\*. (...) L'État et la Région soulignent la nécessité d'une amélioration de l'insertion des infrastructures\* routières dans la ville. À cet effet, ils soutiennent un programme de requalification de routes nationales destinées à réduire l'espace dévolu à la voiture, à améliorer la sécurité des piétons et des deux-roues et à développer les caractéristiques urbaines de ces itinéraires ». <sup>15</sup>

### 3. Les différentes parties associées au projet : la Ville de Paris et la RATP.

La Ville de Paris est associée au projet, qui est connecté, en entrée et en sortie, à ses réseaux de voiries.

La RATP est, quant à elle, directement concernée par les impacts du projet, en particulier au moment des travaux éventuels puis lors de la réorganisation de l'exploitation des transports collectifs, qui accompagnerait la réalisation de l'ouvrage. Enfin, elle a prévu des aménagements importants (en particulier dans le cadre de

l'automatisation de la ligne 1 du métro), qui pourraient se dérouler avant ou pendant la phase des travaux de dénivellement et devraient donc être conduits en coordination avec ces derniers.

### 4. Un projet attendu, en particulier par les riverains.

De nombreux riverains n'hésitent pas à comparer la RN13 à une « autoroute urbaine ». Par sa situation dans un milieu fortement urbanisé, l'avenue Charles-de-Gaulle constitue aujourd'hui une source de nuisances pour les habitants de Neuilly-sur-Seine, en particulier pour les riverains de cet axe. Selon les dernières données disponibles (INSEE, 1999), les îlots riverains de la RN13 comprennent 6 295 logements et 9 202 personnes y vivent, dont 2 410 dans des immeubles dont la façade principale donne sur l'avenue Charles-de-Gaulle. Une grande partie de ces logements est située entre la place du Marché et la porte Maillot.

Deux associations se mobilisent, depuis plusieurs années, autour du projet de mise en dénivellement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine.

L'association Maillot-Sablons-Madrid (MSM) est favorable au projet de mise en dénivellement, pour améliorer l'environnement à Neuilly : « Quand une route formant une liaison essentielle entre Paris et l'ouest parisien remplace un chaînon manquant du maillage autoroutier, quand cette artère voit déferler en pleine ville 200 000 véhicules par jour, ce n'est pas une avenue mais une autoroute. Quand l'axe triomphal Concorde-La Défense devient surtout remarquable par la pollution et les nuisances qu'il génère, il s'agit du triomphe de l'absurdité et d'une offense quotidienne à la qualité de vie. Enterrez l'avenue, pas le projet ! », déclare-t-elle.

L'association Maillot-Champerret, partage le constat des nuisances liées au trafic de la RN13. « Le trafic, fait-elle remarquer dans un communiqué de novembre 2000 publié dans *Neuilly journal indépendant*, dépasse aujourd'hui les seuils tolérables de bruit, de pollution, de gêne... Non seulement pour les riverains mais pour l'ensemble de la cité qui voit ses artères avoisinantes progressivement envahies et bloquées. » L'association s'oppose en revanche à la couverture totale de la RN13 à Neuilly-sur-Seine et remet en question l'opportunité du projet, au motif de son coût et des risques pour la sécurité des usagers dans le tunnel.

<sup>15</sup> Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006  
1<sup>ère</sup> partie : Pour un aménagement de l'Ile de France,  
article Environnement des infrastructures.