

de la **Le projet de dénivellation et de couverture** **RN 13 à Neuilly-sur-Seine**

Février 2006



Le code de l'Environnement prévoit depuis 2002 qu'une autorité administrative indépendante, la Commission nationale du débat public (CNDP) est obligatoirement saisie par les responsables des grands projets d'aménagement. La CNDP peut décider la tenue d'un débat public et l'organiser elle-même. Elle crée alors une commission chargée d'animer le débat (la « commission particulière »). Saisie par le ministre de l'Équipement du projet de dénivellation et de couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine, la CNDP a décidé le 2 février 2005 d'organiser un débat public.

La RN 13 est empruntée par d'importants trafics locaux et régionaux. À Neuilly-sur-Seine, elle traverse des zones très urbanisées. L'environnement et le cadre de vie des riverains s'en trouvent fortement affectés. La ville est coupée en deux. Des études ont été réalisées et plusieurs solutions étudiées, afin

d'améliorer la circulation sur l'axe Maillot-La Défense, de diminuer ces nuisances, et de reconquérir le centre-ville de Neuilly-sur-Seine. Elles sont résumées dans ce document avec les mesures qui sont proposées pour accompagner les travaux. ■

S O M M A I R E

Un axe routier très fréquenté, dans un milieu urbain très dense.....	2
Quels scénarios ont été étudiés ?.....	3
Le projet de dénivellation et de couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine.....	4-5
Quelles sont les grandes caractéristiques de la solution présentée au débat ?.....	6
Quelles seront les conséquences du projet sur la circulation ?.....	6
Quels seront les effets du projet sur l'environnement ?.....	7
La réduction de la coupure urbaine et la reconquête de l'espace public de l'avenue Charles-de-Gaulle.....	7
Quelles seront les mesures prévues pour limiter le gêne pendant les travaux ?.....	8

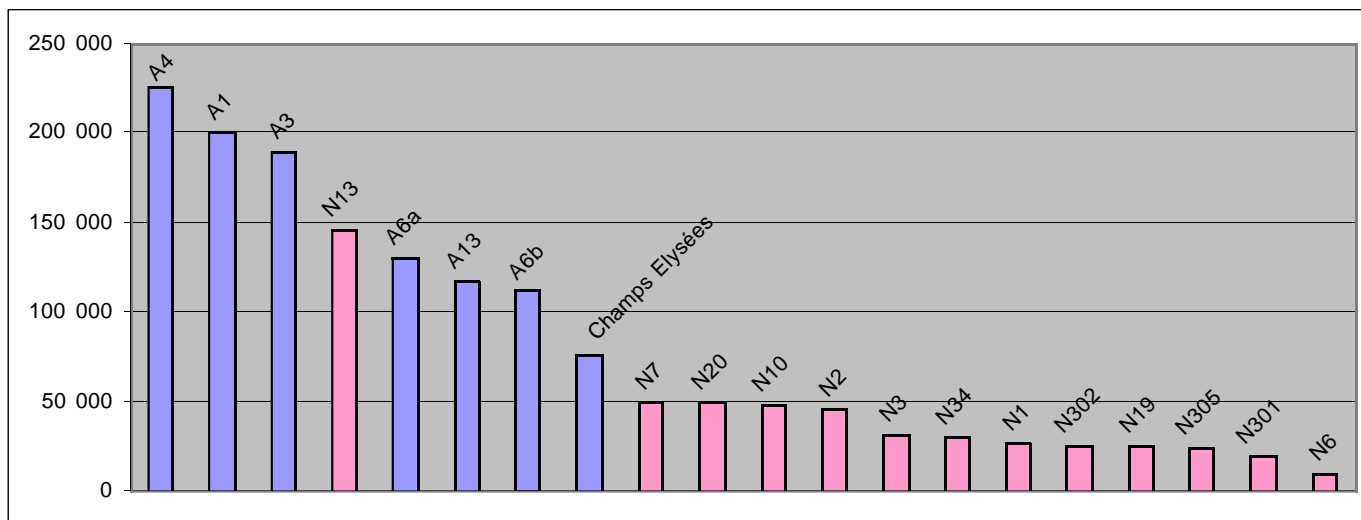


Le projet soumis au débat propose de réaliser la mise en souterrain de la RN 13 dans sa traversée de Neuilly-sur-Seine, un axe qui supporte aujourd'hui un trafic très important.

Un axe routier très fréquenté, dans un milieu urbain très dense.

La RN13 connaît à Neuilly-sur-Seine une situation très particulière. Cet axe routier est l'une des principales voies d'accès au périphérique parisien. Il supporte un trafic quotidien de 160 000 véhicules, dans un milieu urbain très dense. Si un tronçon de la RN13 a déjà

été couvert à Neuilly-sur-Seine il y a plus de 10 ans, la plus grande partie de la circulation reste en surface. Elle est comparable à celle des autoroutes et est trois fois supérieure à celle des autres routes nationales qui débouchent à Paris.



Le trafic sur les principales voies d'accès à Paris (moyenne journalière). La RN 13 supporte un trafic trois fois supérieur à celui des autres routes nationales qui débouchent sur Paris.

La couverture « Madrid »

En 1988, à l'occasion du prolongement de la ligne 1 du métro entre la station Les Sablons et La Défense, un premier tronçon de la RN13 a été couvert entre le Pont de Neuilly et la rue de l'Eglise. Ces travaux se sont achevés en 1992. L'amélioration du trafic, la suppression de la coupure urbaine et la diminution du bruit ont conduit l'Etat et les collectivités locales à étudier la faisabilité d'une couverture de l'avenue Charles-de-Gaulle.



La partie de l'avenue déjà couverte.



La RN13, un axe de circulation très important.

L'avenue Charles-de-Gaulle, qui s'inscrit dans un milieu urbain très dense, supporte chaque jour un trafic de 160 000 véhicules.

Cette situation exceptionnelle, avec les nuisances qu'elle entraîne, gêne considérablement les échanges entre la capitale et La Défense sur ce maillon de l'axe historique est-ouest. La coupure urbaine ainsi créée rend difficile et dangereux la traversée de l'avenue pour les piétons et les déplacements à vélo. ■



Quels scénarios ont été étudiés ?

Plusieurs solutions ont été envisagées pour remédier à ces problèmes. Les études de trafic montrent, en effet, que la circulation s'aggraverait sur l'avenue Charles-de-Gaulle et se fera dans des conditions encore plus mauvaises si aucun aménagement n'est réalisé d'ici 2020. Les contre-allées et les autres axes du secteur devraient connaître une situation comparable.

■ Un boulevard urbain à 2x4 voies avec un développement des transports en commun.

La transformation de la RN 13 en boulevard urbain, avec 4 voies dans chaque sens et la suppression des contre-allées, comme sur les Champs-Élysées, réduirait fortement sa capacité routière. Elle rendrait donc la circulation beaucoup plus difficile à Neuilly-sur-Seine et, par effet de report, dans l'ouest parisien. Le report des usagers de l'automobile vers le réseau des transports collectifs a été étudié, afin de voir si un transfert massif pouvait être escompté. L'étude de simulation de trafic à

l'horizon 2020, qui prend pourtant en compte un fort développement du réseau des transports collectifs par rapport au réseau actuel, montre que, en pratique, le report de trafic sur ce réseau serait très modeste. Ce faible report, et donc le maintien d'un très fort trafic sur une RN13 transformée en boulevard urbain, couplé avec une nette dégradation des conditions de circulation, ne permettent pas de considérer cette hypothèse comme une solution efficace.

■ Un tunnel foré entre le secteur de La Défense et Paris (Porte Dauphine).

La réalisation d'un tunnel foré créerait une liaison souterraine entre l'A14, à l'ouest de La Défense, et le boulevard périphérique. La RN13 serait transformée en boulevard urbain à 2x2 voies dans sa traversée de Neuilly-sur-Seine. 50 % environ du trafic de l'avenue Charles-de-Gaulle serait dirigé dans le tunnel. Toutefois la circulation, avec les nuisances qu'elle occasionne, resterait importante sur l'avenue Charles-de-Gaulle, alors que sa mise à deux voies dans

chaque sens en dégraderait les conditions. Les entrées et sorties du tunnel foré seraient difficiles à réaliser. La longueur de la voie entraînerait un coût élevé des travaux. Cette solution a donc également été écartée.

■ La dénivellation et la couverture (la mise en souterrain) de la RN13.

La RN13 serait mise en souterrain depuis la porte Maillot jusqu'au tronçon déjà couvert, à l'ouest (la couverture « Madrid »).

La simulation des trafics montre que cette solution permet d'améliorer la circulation sur l'avenue Charles-de-Gaulle, en réduisant les temps de parcours grâce à la suppression des feux. C'est la seule qui permette un bon fonctionnement du réseau routier, tout en réduisant très sensiblement la circulation sur l'avenue. Elle supprime la coupure urbaine de Neuilly-sur-Seine, permet de créer des espaces publics et apporte une vraie réponse aux atteintes à l'environnement et en particulier aux nuisances sonores. ■

	Aucun aménagement sur l'avenue Charles-de-Gaulle	Boulevard urbain avec développement du réseau de transports en commun	Tunnel foré	Mise en souterrain de la RN13
Caractéristiques de l'hypothèse	Aucun aménagement sur l'avenue	Réduction des capacités routières de la RN13 et développement du réseau de transports en commun	Tunnel de 5 km à 2x2 voies entre Porte Dauphine et l'A14 à l'ouest de La Défense	Conservation de la capacité routière en souterrain et réaménagement urbain de la surface
Voies de circulation	Identiques à la situation actuelle	4 voies dans chaque sens et suppression des contre-allées	Tunnel : 2 voies dans chaque sens + bandes d'arrêt d'urgence. RN13 : 2 voies dans chaque sens + contre-allées	Deux tubes de 3 voies + bande d'arrêt d'urgence (un pour chaque sens). En surface : contre-allées uniquement
Effets sur le trafic par rapport à la situation en 2020 sans aménagement	—	Réduction globale d'environ 1400 véhicules/h dans chaque sens mais augmentation du trafic sur les voies locales	Trafic global (avec tunnel) légèrement inférieur. Baisse sur l'axe d'environ 2400 véhicules/h dans chaque sens	Trafic global équivalent à la situation sans aménagement. Baisse du trafic sur voies locales et contre-allées
Conditions de circulation en 2020 avec cette hypothèse	Dégradation des conditions de circulation	Forte dégradation des conditions de circulation à cause de la réduction du nombre de voies	Dégradation des conditions de circulation sur la RN13 et les contre-allées, à cause de la réduction du nombre de voies	Amélioration de la circulation et fluidification du trafic
Conséquences	Accentuation des nuisances et de la coupure urbaine	Faible diminution des nuisances et de la coupure urbaine	Faible diminution des nuisances et de la coupure urbaine	Forte réduction des nuisances et suppression de la coupure urbaine

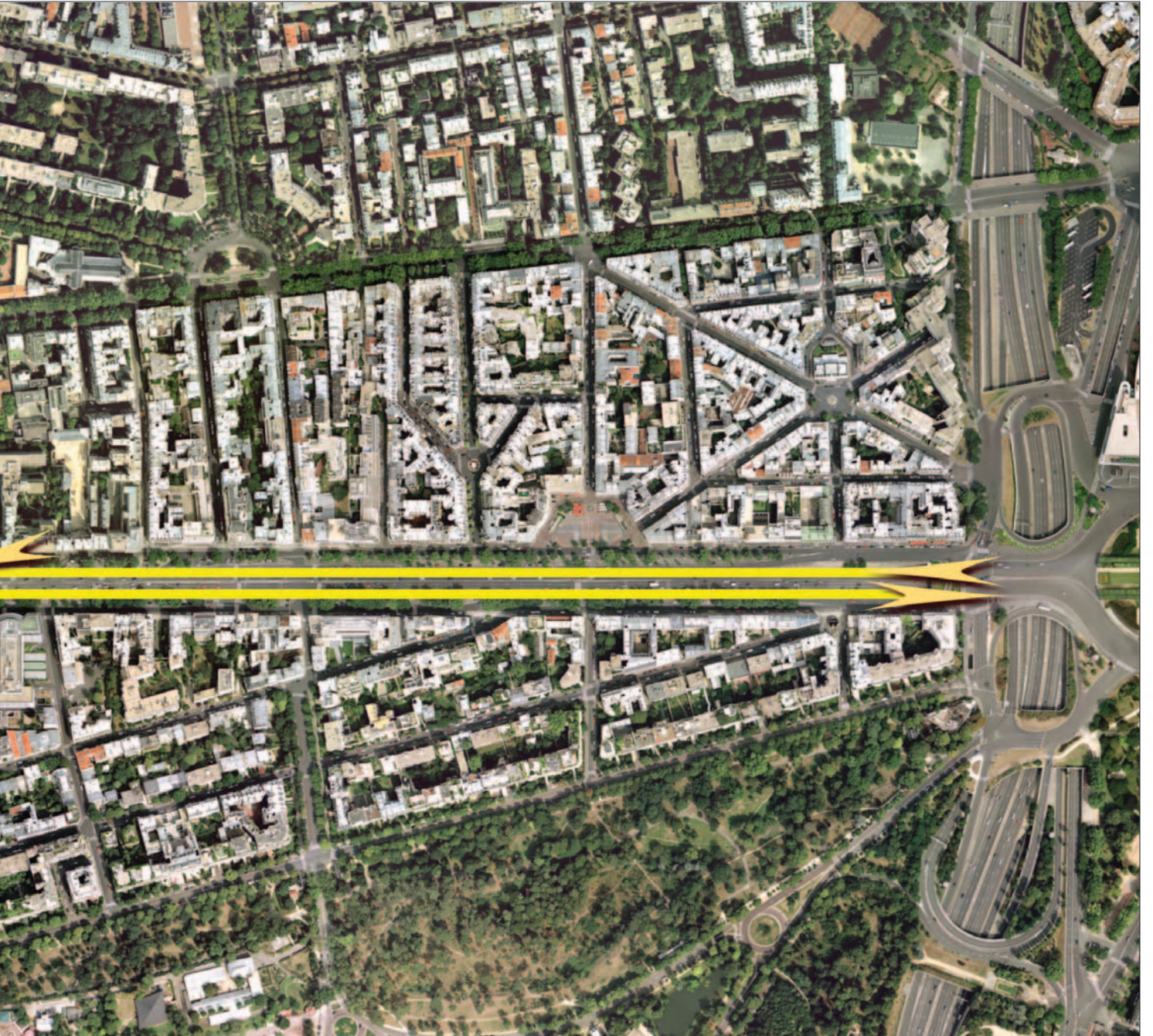
Les différentes hypothèses qui ont été étudiées.



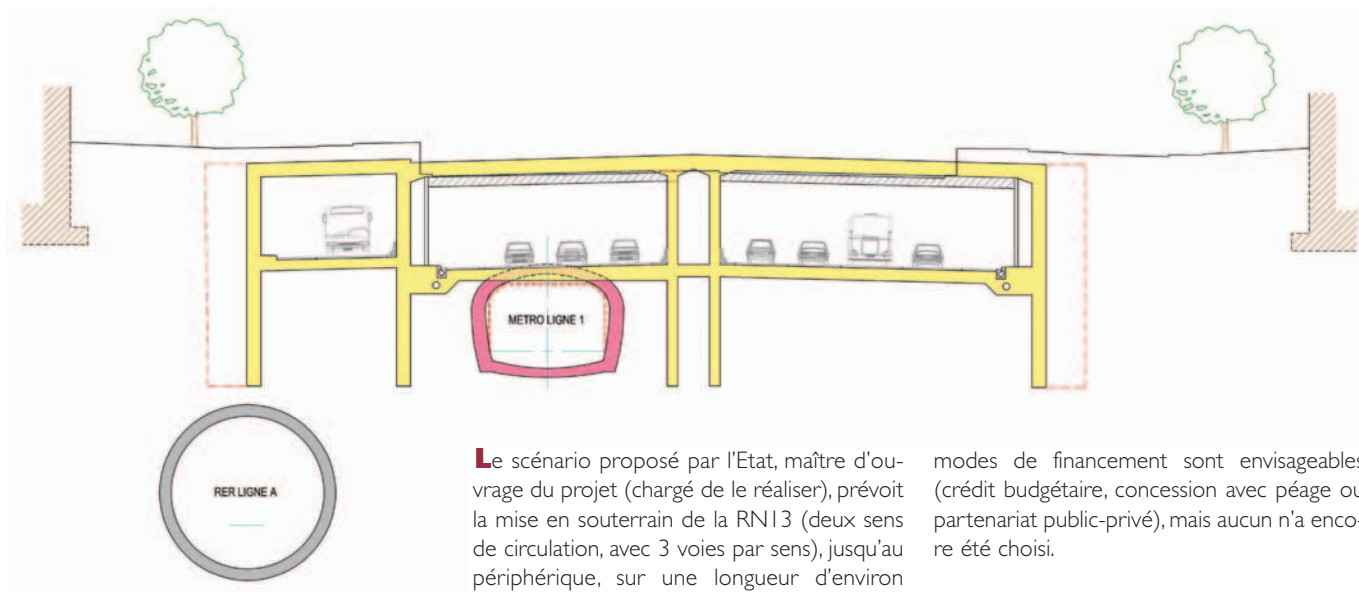
Le projet de dénivellation et de couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine



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



Quelles sont les grandes caractéristiques de la solution présentée au débat ?



Coupe transversale du projet de mise en souterrain de la RN13 à Neuilly-sur-Seine.

Le scénario proposé par l'Etat, maître d'ouvrage du projet (chargé de le réaliser), prévoit la mise en souterrain de la RN13 (deux sens de circulation, avec 3 voies par sens), jusqu'au périphérique, sur une longueur d'environ 1400 mètres entre la porte Maillot et la couverture « Madrid ». La durée des travaux serait d'environ 4 ans par sens de circulation. Le coût global du projet avoisinerait 750 millions d'euros (en valeur 2002). Différents

modes de financement sont envisageables (crédit budgétaire, concession avec péage ou partenariat public-privé), mais aucun n'a encore été choisi.

À partir des contre-allées, des accès aux tunnels sont prévus, qui offriront une entrée et une sortie dans le sens Paris-La Défense et une entrée dans le sens La Défense-Paris. ■

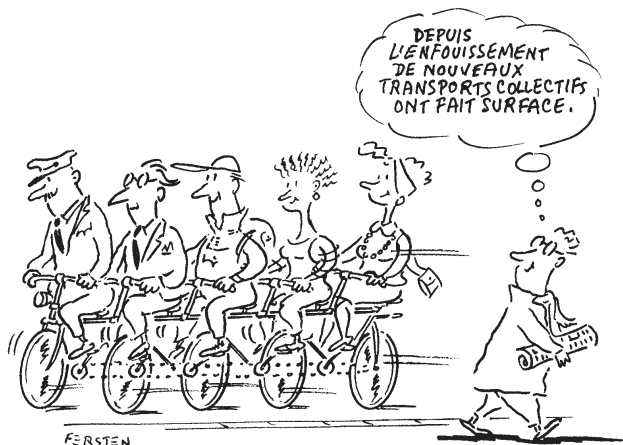
Quelles seront les conséquences du projet sur la circulation ?

La réalisation du projet présenté au débat permettra de fluidifier le trafic et de repenser l'organisation de la circulation, sans pour autant l'augmenter en direction de Paris.

La mise en souterrain de l'avenue Charles-de-Gaulle serait l'occasion de créer des espaces pour les circulations « douces » (à vélo, à pied). À Neuilly-sur-Seine, la marche représente un quart de l'ensemble des déplacements. La RN13 crée aujourd'hui une coupure qui gêne les piétons et les cyclistes. Sa mise en souterrain réduirait fortement le risque d'accidents. ■



Le projet rendra la circulation plus fluide sans pour autant l'augmenter vers la capitale.



Le projet permettra de créer des espaces pour les circulations douces, aujourd'hui gênées par le trafic sur la RN13.

Quels seront les effets du projet sur l'environnement ?

Ce projet s'inscrit dans les efforts engagés pour améliorer la qualité de l'environnement urbain en Ile-de-France. Sa réalisation permettra une diminution très sensible du bruit. Il contribuera à limiter la pollution de l'air dans les zones traversées par la RN13.

■ La réduction du bruit

Les riverains de la RN13 et des rues voisines sont exposés pendant la journée à un bruit de plus de 65 décibels (unité de mesure du bruit). Il atteint à certains endroits plus de 70 décibels. La mise en souterrain de la RN13 permettra une division de moitié du niveau sonore, voire plus selon les endroits, aussi bien de jour que de nuit.

La diminution du bruit aura lieu sur l'ensemble de l'avenue, dans la mesure où le trafic de surface connaîtrait une baisse d'environ 80 %.

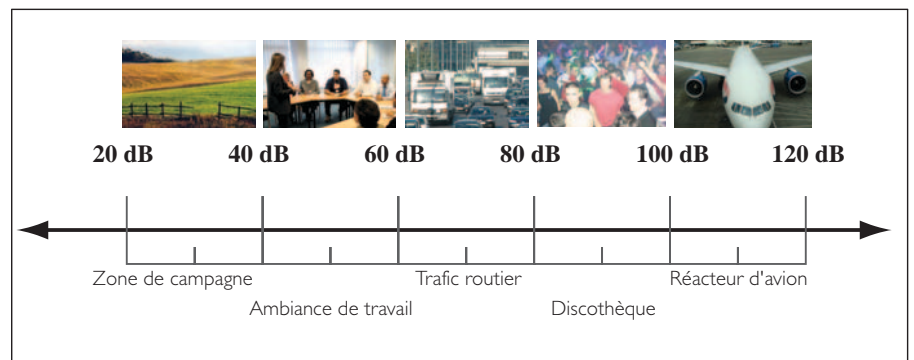
■ La diminution de la pollution de l'air

Une campagne de mesure des polluants atmosphériques a été réalisée en juin 2004. Elle montre une présence très élevée de certains polluants dans l'environnement de la RN13 (comme c'est le cas pour tous les grands axes de forte circulation), avec en particulier des niveaux de dioxyde d'azote ou de benzène très supérieurs aux objectifs fixés en matière de qualité de l'air.

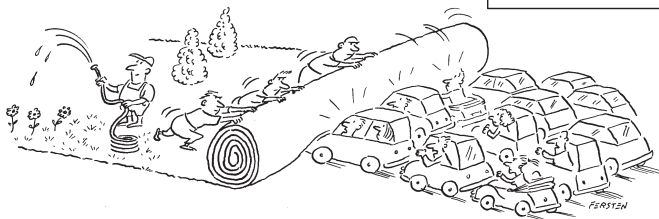
Le renouvellement du parc automobile va sensiblement améliorer cette situation dans les années à venir ; la mise en souterrain de la RN13 y contribuera également.

■ La gestion durable des eaux pluviales

Les travaux pourraient permettre la mise en place d'un réseau de collecte des eaux de pluie, qui, après traitement, seraient utilisées pour le lavage de la voirie et l'arrosage des espaces verts. ■



Echelle de bruit : le projet vise à réduire le niveau de bruit sur l'avenue.



La réduction de la coupure urbaine et la reconquête de l'espace public de l'avenue Charles-de-Gaulle.



La RN13, un espace dégradé qui constitue une coupure majeure au coeur de Neuilly-sur-Seine.

Actuellement, la RN13 coupe la ville de Neuilly-sur-Seine et y est mal intégrée. L'objectif est de rétablir les liens entre les deux rives en continuité de l'aménagement existant entre le pont de Neuilly et la rue de l'Eglise (couverture « Madrid »). La couverture de la RN 13 pourra supporter tous les types d'aménagements. ■



Après la réalisation du projet, la reconquête de l'espace public facilitera les traversées piétonnes.

Quelles seront les mesures prévues pour limiter la gêne pendant les travaux ?

Les travaux devraient occasionner des difficultés certaines de circulation. Plusieurs phases de chantier seront nécessaires, pendant lesquelles les circulations en surface, les accès au boulevard périphérique et les transports en commun seront maintenus. Des itinéraires de délestage du trafic sont prévus pendant les travaux.

La ligne 1 du métro ne sera pas interrompue pendant le chantier. La station Les Sablons ne sera jamais fermée.

Afin de limiter au maximum la gêne pour les habitants du quartier, on aura recours à une technique de construction dite « en taube » (qui permet de circuler en surface pendant la période de chantier; alors même que les travaux souterrains se poursuivent). Les commerces et les immeubles en façade resteront accessibles. ■

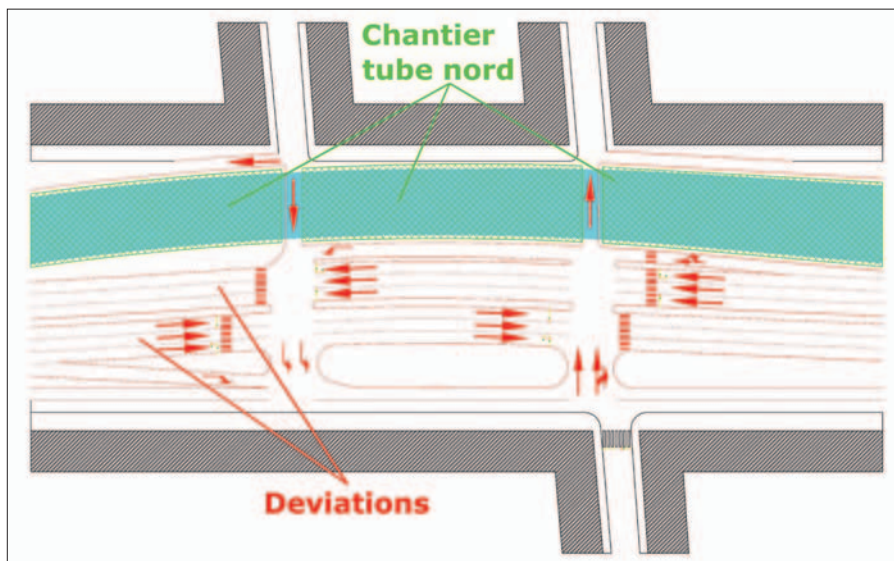


Schéma de réalisation du tube nord.

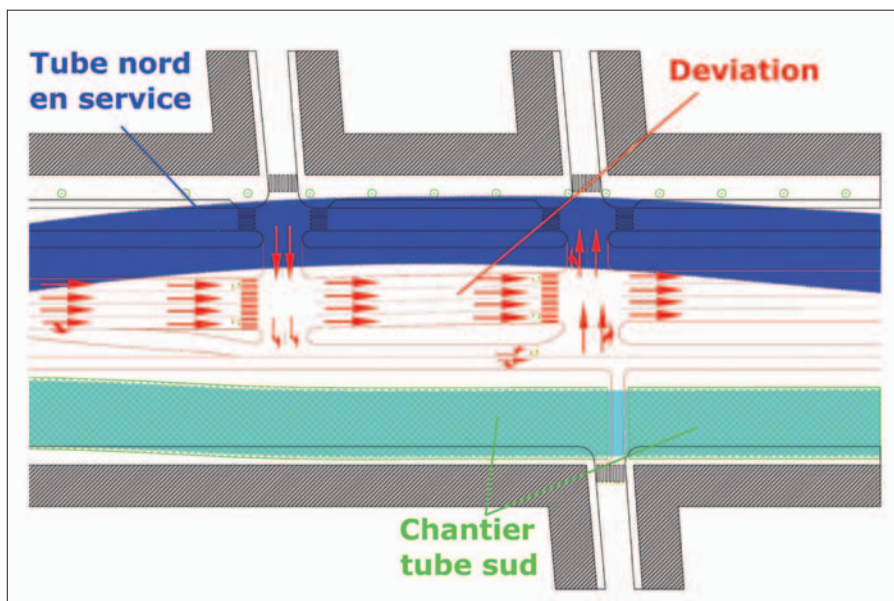
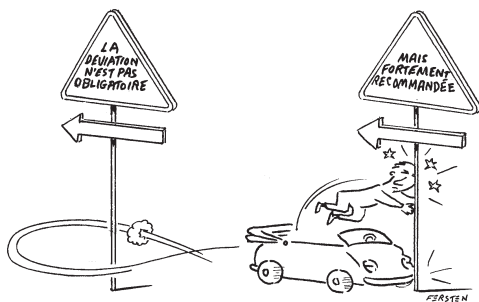


Schéma de réalisation du tube sud.



Comment le maître d'ouvrage contribue-t-il à l'information du public ?

Le dossier du débat et sa synthèse sont disponibles dans les locaux de la commission particulière du débat public (CPDP). Ils sont mis à disposition à l'occasion des réunions publiques du débat. Ils sont consultables et téléchargeables en ligne sur le site web de la commission (www.debatpublic-rn13.org) et sur celui de la direction départementale de l'Équipement des Hauts-de-Seine (www.hauts-de-seine.equipement.gouv.fr). Ils sont adressés à tous ceux qui en font la demande.