

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

## *Réunion du 7 mars 2006 : la couverture et la dénivellation de l'avenue Charles de Gaulle : enjeux, projets, contraintes*

### **Introduction**

#### **Roland PEYLET, Président de la commission particulière**

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Merci à vous tous d'être venus assez nombreux, je vois, pour cette deuxième séance publique du débat sur l'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine. Donc cette séance disais-je, la deuxième d'une série qui en comporte neuf, vous avez le calendrier là qui est affiché, après la séance inaugurale qui a eu lieu le 22 février dernier en présence du ministre Nicolas Sarkozy. Alors pour ceux qui n'étaient pas là le 22 février, je me présente de nouveau, Roland Peylet, je suis Président de la commission particulière qui a été chargée d'animer ce débat par la commission nationale qui est elle-même une autorité administrative indépendante qui organise le débat public sur l'ensemble des grandes opérations d'infrastructures et d'équipements, plus généralement auquel la loi impose une telle procédure. A mes côtés, vous trouvez dans l'ordre Monsieur Jean-Pierre Thiolon, qui est médiateur financier et ancien trésorier payeur général. Monsieur Michel Gaillard, qui est ingénieur et ancien dirigeant d'entreprise, Madame Marie-Françoise Sevrain, consultante en environnement et commissaire enquêteur et, absent ce soir malheureusement mais il sera là pour les séances prochaines, Monsieur Jean Culdaut, qui est architecte et commissaire enquêteur.

Alors je ne refais pas toute l'introduction que j'avais faite lors de la séance inaugurale, je suppose ces points acquis. Cela étant, si des personnes dans la salle n'étaient pas présentes et souhaitent des informations complémentaires sur ce qu'est le débat public et son organisation, les questions sur ce point sont encore tout à fait recevables. Alors la séance de ce soir est la première des séances thématiques. Elle va nous permettre d'entrer dans le vif du sujet et d'aborder les aspects techniques du projet. Et nous allons, si vous le voulez bien, procéder en deux parties. Dans une première partie, le maître d'ouvrage ici présent, inutile de vous le présenter mais je le fais quand même, Monsieur Jean Guillot directeur départemental de l'Équipement des Hauts-de-Seine, qui est secondé par Monsieur Scoffoni, qui est ingénieur à la direction départementale de l'équipement. Et à la gauche de Monsieur Guillot, vous avez Monsieur Claude, qui représente la ville de Neuilly-sur-Seine. Donc présenteront successivement les deux aspects dont nous souhaitons débattre ce soir et ensuite répondront aux questions que vous voudrez bien poser.

Dans un premier temps, il nous a semblé nécessaire de revenir en amont et de nous interroger sur la genèse de ce projet, sur ces enjeux. Pourquoi procéder à un tel aménagement ? Alors je dois dire

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
que nous avons souhaité, car il est d'usage dans ces débats publics de faire s'exprimer des experts, eux-mêmes indépendants du maître d'ouvrage comme la commission elle-même l'est. Nous avons souhaité faire s'exprimer des personnes de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile-de-France qui sont, comme certains d'entre vous le savent peut être, chargés de réfléchir de façon permanente aux problèmes et aux objectifs d'aménagement de la région dans son ensemble pour avoir un aperçu des objectifs d'aménagement de l'ouest francilien. Malheureusement, et je le déplore, les autorités régionales n'ont pas autorisé ces personnes à intervenir devant vous. C'est le directeur départemental de l'Equipement des Hauts-de-Seine qui voudra bien, s'il le souhaite, suppléer dans la mesure du possible à l'absence de la région et de resituer ce projet dans un cadre un peu plus large que le cadre local strict dans lequel il se situe. Donc les enjeux et les variantes car le dossier qui vous a été remis ou que vous êtes venu chercher vous a appris que d'autres hypothèses avaient été envisagées. Alors dans ce dossier, leur étude paraît peut-être moins approfondie que ne l'a été la variante principale qui est soumise au débat. Mais précisément, c'est le moment d'en parler et à chacun de s'exprimer sur cette question.

Et puis dans un deuxième temps, donc dans une deuxième partie de notre séance, nous aborderons la question plus technique sur le projet lui-même, sur ses caractéristiques techniques en reprenant d'ailleurs se faisant un certain nombre des observations qui avaient été évoquées lors de la séance inaugurale par certains d'entre vous. En tout cas, certaines des personnes présentes, notamment sur les entrées et sorties et des questions de cette nature. Donc deux niveaux relativement différents d'intérêt ce soir sur les aspects techniques de ce projet.

Alors avant de donner la parole au directeur départemental de l'Equipement des Hauts-de-Seine pour engager la première partie de notre discussion, je souhaiterais savoir si certaines personnes ont des questions plus générales, éventuellement des souhaits même sur la façon d'organiser la séance. Alors s'il n'y en a pas, je vous indique que vous aurez une fois les présentations faites pour amorcer le débat, la possibilité de poser vos questions par écrit ainsi qu'il l'a été fait lors de la séance inaugurale. Naturellement, cela n'interdit absolument pas, je tiens à le préciser, de poser des questions par oral, mais ça permet de mettre en route plus aisément et d'ordonner plus facilement les questions par groupe thématique. Il vous est demandé aussi, mais c'est évidemment facultatif, d'indiquer vos coordonnées sur la fiche, pour ceux qui le souhaitent. Il n'y a évidemment aucune obligation, ce qui nous permet d'une part de situer l'origine des intervenants et puis surtout, de répondre. Car nous tenons à apporter réponse à toutes les questions qui sont posées et nous tenons aussi à diffuser, lorsque nous le faisons, le journal des débats, les cahiers d'acteurs et les différents documents que la commission émet. Et pour pouvoir les diffuser, il faut bien entendu connaître les adresses des personnes à qui les envoyer. Et si vous ne les communiquez pas, nous ne pourrions pas le faire. Merci de le faire, en tout cas si vous souhaitez bien sûr recevoir les documents d'information relatifs à la suite du débat. Il est tout à fait possible d'ailleurs de simplement communiquer ses coordonnées sans nécessairement poser de questions sur la fiche qui vous a été remise. Voilà, alors sans plus attendre je vais donner la parole à Monsieur Guillot pour la première partie de notre séance de ce soir.

## **Présentation des enjeux du projet et des variantes**

**Jean GUILLOT, Directeur départemental de l'Équipement, Hauts-de-Seine**

Merci Monsieur le Président. Je ne vais pas malheureusement me suppléer effectivement aux intervenants que vous aviez pensé faire intervenir sur l'évolution, l'urbanisme de tout l'ouest de l'Ile-de-France, d'abord parce que je suis directeur départemental des Hauts-de-Seine et je ne serais vraiment compétent, et encore ça reste à démontrer, que pour ce qui concerne les Hauts-de-Seine. Or sur cet axe passe, et c'est l'un des premiers éléments, passent un grand nombre de véhicules qui ne sont pas des Hauts-de-Seine. Il suffit de regarder, au bout de 10 minutes vous verrez, il y a à peu près 25 à 30 % de véhicules qui sont immatriculés dans le 92, mais en fait, il y en a plus cumulés, beaucoup plus qui sont immatriculés soit de Paris, soit des Yvelines, soit du Val-d'Oise et soit même d'autres départements bien sûr. Je vais donc plutôt me concentrer sur les enjeux, en m'en excusant auprès de certains d'entre vous qui habitent ou qui sont riverains de cet axe parce qu'ils les connaissent et ils les subissent tous les jours. Sur les enjeux locaux de ce projet, pourquoi ce projet ? Et sur deux variantes que nous avons envisagées, je n'irais pas jusqu'à dire à étudier parce qu'on ne les a pas étudiées avec le même détail que le projet lui-même, mais que nous avons envisagées et que nous avons écarté. Et j'essaierai de vous expliquer pourquoi de notre point de vue il nous semble qu'elles doivent être écartées.

### **.I Les enjeux**

Alors premier enjeu que vous connaissez tous je crois, un enjeu de circulation. On a sur cet axe une circulation très importante, et vous le voyez, c'est la barre rouge qui se distingue des autres barres bleues, qui est tout à fait atypique, elle est au milieu de barres bleues. Les barres bleues, ce sont les autoroutes qui arrivent à Paris et les barres rouges, ce sont les routes, les avenues qui arrivent à Paris. Eh bien la RN13 qui est le débouché de l'autoroute A14 a dans la traversée de Neuilly un trafic qui est non seulement égal, mais même supérieur à bon nombre d'autoroutes qui arrivent à Paris. C'est supérieur vous voyez par exemple à l'autoroute A13. Il y a plus de monde qui traversent Neuilly que de gens, et beaucoup plus, qui passent sur le viaduc de Saint-Cloud. C'est un premier élément. Donc un trafic exceptionnel. Alors les conséquences, on va le voir tout de suite au niveau bruit, c'est qu'en fait cette avenue elle est quasiment qu'un point noir bruit au sens des points noirs bruits de notre réglementation. Là aussi, il suffit d'y aller 10 minutes pour s'en rendre compte. Même d'ailleurs le samedi et dimanche, parce que lorsqu'il y a un peu moins de circulation en fait, les véhicules ont tendance à aller un peu plus vite et donc en bruit, ça reste quand même très bruyant, y compris en dehors des heures de pointe. Ce qui me paraît plus intéressant, vous voyez, il y a des zones vertes mais il ne faut pas s'y tromper, quand c'est vert, c'est parce que c'est des bureaux, donc dans ce cas-là, ça ne rentre pas dans notre réglementation bruit mais ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas de bruit. Et ce qui est quand même intéressant de voir, c'est du côté de la Seine, donc tout à fait à gauche, vous voyez, il y a même, alors qu'on a couvert quand même, il y a même un point noir bruit sur les voies latérales, un petit peu plus loin de la SACEM, parce que même sur ces voies latérales, il y a quand même une circulation assez importante. Mais bien sûr, là aussi il suffit d'y aller, beaucoup moins de bruit aux endroits couverts qu'aux endroits qui ne sont pas couverts.

Deuxième enjeu, l'enjeu de qualité de l'air qui est lié au précédent. Il y aura une réunion thématique, donc je n'ai voulu que l'évoquer sans approfondir, il y a une réunion thématique sur environnement et donc on pourra approfondir plus en détail lors de cette réunion ce sujet-là. Mais

on voit que la qualité de l'air, mais là ce n'est pas spécifique à cette avenue, c'est valable de toutes les grandes avenues de Paris et de la première couronne, pose des problèmes de qualité de l'air pour certains polluants, pas pour tous. On a réglé en particulier le problème du plomb depuis qu'il n'y a plus d'essence dans le plomb. On a *grosso modo* réglé le problème du soufre, mais on a des problèmes d'oxyde d'azote. Vous voyez, il y a un objectif de qualité, c'est la première barre, ça serait bien d'avoir 40 microgrammes par mètre cube au maximum d'oxyde d'azote. Et en fait, on en a aujourd'hui une centaine, c'est la barre d'en bas, pratiquement sur toutes les grandes avenues, 80, les stations de mesure d'Airparif donnent bien ça. Les stations de circulation, parce que Air parif a deux sortes de stations : des stations en trafic et des stations en zone en dehors du trafic. Dès que ce sont des grandes avenues, malheureusement, on a à peu près ce genre de caractéristiques où on a trop d'oxyde d'azote. Heureusement, on l'a indiqué en bas, les progrès de motorisation, l'amélioration des moteurs nous laissent à penser que dans une dizaine d'années, parce qu'il faut le temps que le parc automobile soit renouvelé, c'est pour ça qu'il faut du temps, ce problème sera assez largement résolu mais tout de même pas totalement. On voit que c'est pratiquement le double et que l'effet de l'amélioration des moteurs sur ce polluant-là pourra faire gagner 45 %. Deuxième polluant, les particules, là aussi les particules qui sont des petites particules, moins de 10 microns et ces particules sont, vous le voyez, au-dessus, c'est la barre du bas, légèrement au-dessus de l'objectif de qualité. Mais là, avec les filtres à particules et les progrès motorisation, on devrait réussir nettement à améliorer la situation.

Et enfin, dernier polluant qui pose problème, c'est le benzène, donc c'est les composés aromatiques volatils qui sont dans l'essence, les imbrûlés de combustion et qui effectivement sont aujourd'hui, vous le voyez en bas, inférieurs à la norme. Donc la norme, la valeur limite mais qui sont au-dessus de l'objectif de qualité. Mais là aussi, les progrès de motorisation devraient permettre d'améliorer très considérablement la situation. Mais ça reste tout de même préoccupant. Enfin, donc ça c'était pour les enjeux, je n'ai pas parlé de la sécurité mais c'est aussi bien sur un enjeu. Vous avez dans le dossier, pour ceux qui l'ont regardé en détail, les concentrations d'accidents. Et sur les concentrations d'accidents, on voit qu'il y a aussi des accidents dans le tunnel, ça c'est vrai, mais des petits accidents dont la gravité est moins importante qu'en dehors du tunnel parce qu'en dehors du tunnel, ce sont évidemment des accidents qui arrivent assez fréquemment avec des usagers vulnérables que sont les piétons ou les cyclistes. Donc ça explique que dans le tunnel qui existe actuellement, on peut faire la comparaison, on n'a pas moins d'accidents, mais ils sont moins graves donc un enjeu de sécurité qui existe dans cette traversée.

## **.II Les variantes**

Alors maintenant, les deux variantes principales que nous avons envisagées.

### **.1 Première variante**

Première variante, on peut se dire « Pourquoi ne pas réduire la circulation sur cette grande avenue simplement en supprimant les contres allées ? ». Eh bien sûr on se dit qu'on ne ferait pas que ça. On essaierait en même temps de développer les transports collectifs, de développer encore plus les transports collectifs. Alors bon, ça c'est juste un schéma, c'est une illustration, on n'a pas regardé dans le détail ce que pourrait être l'aménagement de cette avenue, mais l'idée c'est qu'on pourrait supprimer les voies latérales, reporter le trafic sur le centre et avoir deux fois quatre voies un peu comme ça a été évoqué à un certain moment, une solution dite Champs-Élysées, enfin un peu de cette nature-là. Alors le développement du transport collectif. Aujourd'hui, c'est un axe qui est essentiellement entre la Défense et le centre de Paris. Enfin bien sûr, il dessert beaucoup plus en

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
amont et beaucoup plus en aval, mais c'est essentiellement cet axe-là, ça vient de plus loin et ça va plus loin mais ça passe par là.

Et qu'est-ce qu'on peut faire pour améliorer les transports sur cet axe ou un peu plus loin ? Eh bien on a testé, on a demandé, nous n'avons pas testé, nous n'en avons pas les capacités. Nous avons demandé au syndicat des transports d'Ile-de-France, alors le syndicat des transports d'Ile-de-France, maintenant il est dirigé par la région, il regroupe les départements. Avant, c'était la région, les départements et l'Etat et c'est le spécialiste des transports en commun, c'est lui qui paye la RATP et la SNCF si on veut simplifier et qui organise les transports. C'est lui qui décide par exemple que les métros circuleront toute la nuit du jour de l'an et qui paye en conséquence la RATP pour faire circuler ces métros. Et on leur a demandé de faire tourner leurs modèles puisque eux, ils ont un modèle qui étudie à la fois les déplacements en transports collectifs et les déplacements en voitures. Alors trois, on a regardé, bien sûr on a supposé que tout le contrat de plan, enfin tous les projets qui sont actuellement en cours étaient réalisés, mais en plus, on a regardé l'effet de trois grands projets particuliers de transports collectifs.

Premier projet, c'est le projet dit Eole, en fait c'est la prolongation du RER E. Vous savez le RER E actuellement vient de l'Est, passe par la gare de l'Est, enfin auprès de la gare de l'Est et s'arrête aujourd'hui en gare souterraine à Hausmann Saint-Lazare. Premier projet, l'idée c'est de le prolonger pour raccrocher les voies qui vont à Bécon-les-Bruyères, Courbevoie, la Défense et puis plus loin, Versailles. Première solution.

## **.2 Deuxième variante**

Deuxième solution, certains ont dit « Mais pour que ça soit encore plus efficace, on pourrait faire prolonger ce RER pour le faire aller directement à la Défense, pas d'arrêt entre les deux, directement Saint-Lazare La Défense. Et enfin, troisième projet qui est un projet poussé par la RATP, qui serait une sorte de rocade de mini métro, de Val un petit peu comme le métro automatique qui existe à Lille par exemple. Pourquoi plus petit que le métro classique ? Parce qu'il y a un petit peu moins de trafic, enfin un peu moins de gens tout autour de cet axe-là qu'il y en a bien sûr dans le centre de Paris. Et comme ça, quand il est un petit peu plus petit, on peut conserver quand même des bonnes fréquences, parce que c'est ça qui est important, c'est d'avoir de bonnes fréquences. Et c'est le projet Orbitale qui permettrait d'aller mettons de La Défense à Saint-Denis. Alors on a demandé au STIF de nous demander quel était l'effet de ces trois projets sur la diminution du nombre de voitures. Quel effet ça a sur le nombre de voitures. Alors pour ça, le STIF a découpé à peu près la région Ile-de-France en 16 zones origine/destination. Et sur ces 16 origine/destination, on a regardé à chaque fois si les gens qui étaient aujourd'hui en voiture se mettaient à prendre le transport en commun ou restaient en voiture ? Voilà ce que nous dit le STIF. Alors, vous voyez, ces 16 origines, 16 destinations, bien sûr il y a des origines destination qui ne sont pas concernées par notre projet, par le projet de transport collectif qui serait concerné. Mais ça, c'est le premier cas, le cas où on prolonge le RER E et on va jusqu'à La Défense. Eh bien le maximum, vous voyez, d'abord ce qui n'est pas en vert, il n'y a rien de mesurable, ça ne change rien. Les gens ont déjà d'autres choses, ça ne change rien. Et puis tout ce qui est en vert, c'est à partir d'une diminution de véhicules de 0,4 %. Alors vous voyez, il y a quand même quelques petits endroits, heureusement d'ailleurs, où il y a une diminution des gens qui prenaient leur voiture et qui se mettent à prendre les transports en commun. Mais ce qui est intéressant, en gras, ce qui est indiqué là, c'est l'endroit de la baisse maximum. Eh bien la baisse maximum, pour une origine/destination, elle est de - 1,3 %. Ce n'est pas nous qui le disons, c'est le STIF. Ça pourrait peut-être être intéressant d'ailleurs de voir pourquoi ils arrivent à ces conclusions-là. Leurs modèles, eux qui sont chargés de transports collectifs, ils arrivent à cette conclusion-là. Même si on

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
prolonge le RER E, eh bien au maximum, sur une origine/destination, on gagnera maximum 1,3 %, on aura 1,3 % de moins de voitures.

Alors on pourrait se dire « Oui mais ça, c'est parce que ce n'est pas bon, ça passe par Bacon-les-Bruyères, etc. Ça serait meilleur si c'était direct, c'est la deuxième variante, on fait directement un RER qui va de Saint-Lazare à La Défense. Eh bien ce n'est toujours pas meilleur, enfin c'est un petit peu meilleur mais au maximum vous voyez, - 1,5 %. Et enfin, la troisième solution, c'est la solution proposée par la RATP, orbitale. Alors bien sûr, elle concerne moins le projet qui nous intéresse ce soir, mais elle concerne par contre d'autres axes. Si on va de Saint-Cloud ou tout simplement si on va de La Défense à Saint-Denis, c'est sûr que là, ça devient attractif, c'est bien meilleur que ce qui existe aujourd'hui. Il faut quand même beaucoup de temps pour faire ce trajet-là. Eh bien malgré tout, au maximum ça donne - 3,1 % de diminution de la voiture, voilà ce que nous dit le STIF. Donc première chose, il ne faut pas se faire d'illusions, et je crois d'ailleurs que Monsieur Sarkozy l'a bien expliqué simplement dans son introduction l'autre jour, sans connaître, enfin à moins que Monsieur Claude lui ait dit, mais je ne pense pas qu'il connaissait les études du STIF. Mais il a dit « Il ne faut pas s'attendre à des miracles parce que tout simplement sur cet axe-là, il y a déjà un RER et il y a déjà... Evidemment, s'il n'y avait rien du tout, on obtiendrait peut-être des résultats meilleurs, mais il y a déjà un RER et il y a déjà un métro, plus une ligne de bus. Donc voilà, il ne faut pas attendre de miracle d'un développement des transports collectifs. Ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas le faire, qu'il ne faut pas développer les transports collectifs, mais ça veut dire que ce n'est pas avec le développement des transports collectifs qu'on réglera spontanément la diminution de la circulation automobile.

Alors, on a regardé ensuite ce qu'il se passait avec ces projets-là sur l'importance du trafic. Et l'importance du trafic, c'est l'heure de pointe du matin, en supposant qu'on a réduit l'avenue à deux fois quatre voies. Alors vous voyez, ce n'est pas une surprise, on voit un trait noir. Un trait noir, ça veut dire qu'il y a des bouchons oui, c'est une évidence. Mais on va le quantifier un petit peu plus. Ce que l'on voit, c'est que sans le projet, on aurait autour, comme actuellement, 160 000 véhicules jour. Et si on réduit fortement l'avenue, si on met plus que quatre voies avec des feux et en équilibrant les feux bien sûr pour qu'on puisse plus traverser, parce qu'un des problèmes de cette avenue, c'est qu'on a quand même du mal à la traverser. Donc en mettant plus de temps de vert quand on vient de l'Hôtel de Ville et qu'on veut aller de l'autre côté dans le bois par exemple, eh bien on réduirait bien sûr la circulation sur cet axe. Mais il en resterait tout de même 109 000. 109 000, c'est-à-dire plus que les Champs-Élysées. Les Champs-Élysées, je le rappelle, c'est 80 000. Donc la demande de circulation est extrêmement forte et il faudrait vraiment des mesures extrêmement fortes pour qu'il n'y ait pas de circulation. Si on n'empêche pas physiquement les voitures de passer, les gens ont envie de passer par là parce que c'est un axe important. Et c'est là où (*inaudible*) aurait pu nous éclairer, qui dessert tout l'ouest parisien.

Alors ce qui est intéressant, c'est que bon 109 000, on aurait donc moins de véhicules, 50 000 en moins. Mais où est-ce qu'ils passeraient ? On a vu, ils ne passeront pas beaucoup dans les transports collectifs. Il y en aura un peu, on a amélioré les transports collectifs un petit peu, mais pas beaucoup. Où est-ce qu'ils passent ? Eh bien ils passent sur les lignes rouges qui sont de part et d'autre de l'avenue. Alors ça c'est un modèle, il faut faire attention aux modèles, à ne pas leur faire dire trop dans le détail de la deuxième décimale. Mais ce n'est pas étonnant, si jamais on a toujours beaucoup de monde qui veut passer sur cet axe et qui ne peut plus passer sur cet axe, eh bien on a moins de circulation sur cet axe mais on a plus de circulation sur le boulevard Bineau, on a plus de circulation à travers le bois de (*inaudible*). Ça, c'est donc la première solution et c'est la raison pour laquelle elle ne nous paraît pas bien répondre au problème qui est posé, au problème de nuisances puisqu'on ne diminuerait pas beaucoup la circulation. Donc on aurait encore beaucoup de nuisances sur cet axe et on les reporterait aussi sur d'autres axes.

Alors il y avait une deuxième idée qui aurait été de faire un tunnel foré, souterrain, long entre avant La Défense et la Porte Maillot. La Porte Dauphine, on va dire le périphérique mais on va voir, un des endroits qui me paraissait plus simple, c'est la Porte Dauphine si on voulait rentrer après dans Paris. Ça poserait peut-être des problèmes, mais enfin c'est quand même un des endroits où ça pourrait être le plus facile. Alors si on regarde plus en détail, ce projet-là il pose plusieurs types de problèmes. Premier type de problèmes, il faut arriver à se brancher sur l'autoroute souterraine A14, c'est extrêmement loin d'être évident. Physiquement, c'est certainement difficile à faire. Deuxièmement, c'est un projet qui est tout de même assez long, à peu près 4 kilomètres. L'autre jour, j'ai dit 5 kilomètres mais j'ai quand même vérifié, c'est moins de 5 kilomètres, autour de 4 kilomètres. Donc c'est long, c'est beaucoup plus long évidemment que l'avenue Charles-de-Gaulle. Et puis enfin, la sortie de l'autre côté, la sortie Porte Dauphine ne serait de toute évidence pas sans poser quelques problèmes, même si on fait des choses discrètes aux amoureux du bois, aux gens de Paris et puis peut-être même à l'avenue qui permettra après de rentrer dans Paris. Donc ce n'est pas un projet évident, nous n'avons fait aucune étude, j'ai interdit qu'on fasse des études géométriques là-dessus. J'ai voulu regarder si ça présentait de l'intérêt.

Alors le type de tunnel, qu'on pourrait envisager, évidemment il y a deux sortes de tunnel qu'on peut envisager. Le premier tunnel, c'est celui d'en haut vous voyez. Parce qu'on ne sait pas creuser des tunnels d'une taille infinie. Ce que l'on sait à peu près, c'est faire des tunnels de 12 mètres, 13 mètres de diamètre au maximum, dans le monde c'est ce que l'on fait actuellement. Et avec ça, on a deux solutions. Soit première solution, on ne fait qu'un seul tube, c'est ce qui est en train d'être fait sur A86 du côté entre Rueil et Versailles où à ce moment-là, on ne fait passer que les véhicules légers. Vous voyez, encore que deux si on veut une bande d'arrêt d'urgence, deux véhicules légers en haut dans chaque sens, deux en bas dans l'autre sens, superposés, mais on ne fait pas passer les camions, on ne fait passer que deux fois deux. Ça, c'est la première solution technique. Si on veut faire passer les camions, à ce moment-là, il faut faire deux tubes. Alors deux tubes vous voyez, 4 kilomètres, quatre et quatre, ça fait huit. Et un tube, donc j'ai demandé à Cofiroute puisqu'ils sont en train de le faire, combien ça coûte à peu près, avoir des ordres de grandeur. Je voulais vérifier auprès d'eux. C'est autour de 100 millions du kilomètre. Donc il ne faut pas s'étonner, d'une part on a moins de capacité qu'avec le projet finalement qu'on a retenu, et deuxièmement surtout, si on veut faire passer des camions, il faut faire deux tubes, donc ça devient plus cher que la solution sur les 1,400 kilomètre de l'avenue.

Donc bien sûr, si on faisait ce tunnel long, ça serait pour alléger, et heureusement on verra, on a un allègement sur l'avenue, mais pour avoir un allègement sur l'avenue, il faudra bien sûr en profiter. L'idée, ça serait de dire « Au lieu d'avoir deux fois quatre voies en général au milieu de l'avenue, on conserverait les contre allées. Enfin c'est une proposition, il y en a d'autres tout à fait possibles. On a voulu regarder une idée pour faire tourner nos modèles de circulation, vous voyez. On aurait donc supprimé deux files de circulation dans chaque sens, sur l'avenue, c'est ça l'intérêt. Mais il en resterait quand même deux dans chaque sens parce que sinon on va voir, on a quand même déjà des problèmes. Alors que nous dit le modèle ? Alors première chose, il nous dit qu'on trouve quand même du monde dans ce tunnel. On trouve à peu près plus de la moitié des gens qui passent aujourd'hui sur l'avenue, enfin qui passent sur l'avenue, qui vont d'un bout à l'autre de l'avenue emprunteraient ce tunnel. Mais pas plus, moins de 60 % en tout cas. Et pourquoi ? Parce qu'on n'a pas les gens de La Défense. On n'a pas les gens de la RN13 de Rueil, on n'a pas les gens 192 de Colombes, la Garenne-Colombes. Donc tous ces gens-là, ils continuent de passer sous La Défense puisque notre tunnel, il est avant La Défense. Et donc ils passent sous La Défense et quand ils passent sous La Défense, ils débouchent sur le pont de Neuilly et après ils se retrouvent sur l'avenue Charles-de-Gaulle. Donc on a du trafic, mais on n'a pas tout le trafic, donc il reste pas mal de trafic sur l'avenue Charles-de-Gaulle. Et si on a réduit à deux fois deux voies, on commence à voir apparaître des embouteillages.

Alors nos trafics nous donneraient ça, donc avec le tunnel vous voyez, on passerait de 160 000 véhicules jour actuellement à pratiquement 80 000. Donc c'est nettement moins, c'est la moitié, mais il resterait quand même une grosse circulation sur l'avenue. Tandis qu'évidemment, si jamais, on verra plus loin, mais si jamais on fait un tunnel sous l'avenue elle-même, alors là on a pratiquement tous les gens. Il n'y a plus que les gens des contre allées, on a plus que 22 000 véhicules. D'où l'idée que cette solution, et je n'ai pas parlé éventuellement des problèmes de péage parce que nous avons fait notre simulation en supposant que le tunnel était gratuit. Donc s'il était à péage, il y aurait sans doute un petit peu moins de circulation. On l'a fait aussi, mais celle que l'on présente là, c'est en supposant que ce tunnel foré serait gratuit. Donc une fois qu'on a fini de regarder ces hypothèses-là, surtout des hypothèses de circulation et d'insertion de capacité, de difficulté de le faire, on s'est dit que ça ne répondait pas bien aux problèmes qui nous étaient posés. Et ça ne répondait pas bien parce qu'il reste encore un trafic important sur la RN13. C'est finalement, en tout cas à coup sûr si on veut faire passer les camions, plus coûteux que la mise en souterrain de la RN13. Et en plus, il y a quand même un problème de difficultés techniques pour avoir l'échangeur avant La Défense qu'on ne sait sans doute pas très bien faire, on ne l'a pas regardé en détail. Et une difficulté certainement d'acceptabilité côté Porte Dauphine. Donc voilà pourquoi il nous a semblé que ces deux variantes qu'on avait envisagées, il fallait en préférer une troisième que l'on pourra présenter après.

## **Questions/Réponses**

### **Roland PEYLET**

Merci Monsieur le directeur. Bon, eh bien la parole est à la salle. Donc ne rien faire, faire en sorte qu'il passe moins de voitures, mais elles vont se diffuser ailleurs si j'ai bien compris ce qui a été dit. Faire un tunnel ailleurs, faire un souterrain pour les raisons qui vous ont été indiquées. Donc à vous de vous exprimer. On vous avait prévenu que ça serait technique. Il y a peut-être quelques vues... Un peu de mal à en saisir toute la portée, mais elles seront réexpliquées éventuellement. Nous n'avons pas de questions écrites pour le moment. Monsieur là-bas... Ah il y avait déjà quelqu'un devant que je n'ai pas vu. Où ça ? Ah oui d'accord, Monsieur là-bas.

### **De la salle**

Bonjour. C'est juste parce que j'ai essayé de visualiser quand vous parliez. Il y a quelque chose, juste des petites précisions que je voudrais avoir. Le tunnel, enfin l'avenue Charles-de-Gaulle souterraine déboucherait avant la Seine, c'est ça ? Avant la Seine ou après la Seine ? Et dans ces cas-là, de toute façon même dans les deux cas, l'avenue Charles-de-Gaulle serait au-dessus, en surface ne servirait qu'à desservir Neuilly, elle ne déboucherait plus... C'est juste pour visualiser, savoir comment ça se passait au bout.

### **Roland PEYLET**

C'était une demande de précision simplement.



**De la salle**

Voilà, c'est juste ça.

**Roland PEYLET**

Vous avez votre réponse.

**De la salle**

Non.

**Un intervenant**

Monsieur le président, j'allais répondre, et puis je me suis dit qu'il fallait que j'attende que vous me donniez la parole.

**Roland PEYLET**

Je vous la donne.

**Un intervenant**

Je peux dire que votre interprétation est la bonne. Vous allez voir plus en détail, mais c'est bien ce que vous dites.

**Roland PEYLET**

On va peut-être prendre une autre question, il y a Monsieur devant mais il y avait Monsieur au fond là-bas derrière d'abord. Ah tout à l'heure ! D'accord. Monsieur devant.

**Lionel FAVIER, Neuilly Seine Ecologie**

Lionel Favier, je fais partie de Neuilly Seine Ecologie, je suis aussi membre de l'association des usagers des transports et de « Mieux se déplacer à bicyclette ». J'aurais voulu avoir une petite précision. Si l'on fait un tunnel à deux fois deux voies, trois voies si on rajoute la bande d'arrêts d'urgence, est-ce que ce tunnel peut être réalisé sous l'espace de la voie centrale ? Parce que je vois qu'il y a un problème avec (*inaudible*) du métro, sans toucher aux racines des platanes et donc en conservant la double rangée de platanes. Parce que ce que je voudrais dire, c'est que le tunnel était déjà à deux fois deux voies depuis qu'une voie a été prise pour le métro sous l'esplanade de La Défense. Et je pense qu'avec la politique volontariste de la mairie de Paris, qui est une politique qui est tout à fait en accord avec l'intérêt public et avec la volonté du plus grand nombre, non pas de suppressions mais de réduction du trafic automobile. Je pense qu'une voie à deux fois deux voies souterraine aboutissant à la Porte Maillot est plus que suffisante pour le trafic et qu'il n'y a pas lieu d'augmenter le trafic en donnant une place trop considérable au tunnel sous l'avenue de Neuilly.

Et j'aurais également voulu savoir, pour la pollution atmosphérique. Actuellement à Neuilly, on a le triste privilège de partager avec Aubervilliers je crois les records de pollution à cause précisément de cette avenue Charles-de-Gaulle. Elle est aérienne, donc on ne peut, à moins de réduire le trafic automobile, on ne peut pas faire grand-chose. Si on la met en souterrain, on a au moins un avantage, c'est de concentrer la pollution et cette concentration, ça serait dommage de la rejeter au-dessus des toits des immeubles sans la traiter. On a au moins une occasion là de traiter cette pollution. Donc y a-t-il quelque chose de prévu pour traiter cette pollution pour qu'elle ne soit pas simplement rejetée dans l'air sans aucune autre forme de procès si je peux m'exprimer ainsi. Et la troisième chose que je voudrais juste préciser, c'est qu'il faudrait détacher certains axes de ce grand projet, je pense notamment au boulevard Bineau où il n'y a absolument aucune raison sérieuse et valable pour empêcher le comité d'axe du PDU avec pistes cyclables et couloirs de bus de se réaliser sur le boulevard Bineau, sous prétexte que ce boulevard serait un exutoire pour la circulation pendant la durée des travaux éventuels de l'avenue Charles-de-Gaulle. Donc ce boulevard ne doit pas être un exutoire de la circulation et le comité d'axe doit être réalisé dans les meilleurs délais.

### **Roland PEYLET**

Bien, merci monsieur. Il y a plusieurs questions. Je tiens à préciser, bon je pense que des éléments pourront être apportés dès ce soir bien entendu. Mais les deux dernières questions que vous avez posées pourront recevoir un traitement beaucoup plus complet lors de deux prochaines réunions thématiques, l'une qui va porter sur les questions d'environnement, où nous approfondirons tous les sujets pollution de l'environnement, je ne sais plus quelle est la date, enfin bon elle était affichée tout à l'heure. Et s'agissant du problème des axes que vous avez évoqué, c'est-à-dire de la gestion du chantier, de ce qu'il se passe pendant les travaux, il y a également une réunion particulière qui est programmée sur cette question. Je l'indique tout de suite de façon à ce que vous sachiez que ces deux questions-là seront prises dans un cadre plus large lors de ces deux soirées, même si d'ores et déjà quelques réponses pourront lui être données.

Alors sur votre première question, si je comprends bien, vous voulez savoir s'il serait suffisant de faire deux voies sans toucher les arbres. Enfin s'il serait suffisant de faire deux fois deux voies et si cela serait possible sans toucher les arbres. C'était bien votre question ? Je ne me suis pas trompé ? On va la prendre. S'il y en a une troisième sinon... Bon sinon, je donne la parole au directeur de l'Équipement.

### **Jean GUILLOT**

Je crois qu'on va se la partager. Ces quatre questions en fait, parce qu'il y avait quatre questions. Alors le premier, je pense qu'on est un certain nombre dans cette salle à penser que s'il y avait un petit peu moins de voitures, ça ne serait pas forcément plus mal. Et ça a même un nom, il y a un document officiel qui montre qu'on est plusieurs à partager cette idée-là, ça s'appelle le plan de déplacements urbains. Et ce plan de déplacements urbains, qui a été approuvé à une assez large majorité par l'État, la région, donc qui fait l'objet d'un assez large consensus, il se fixe un objectif. Et son objectif, c'est de dire sur cinq ans, - 5 % de réduction de la circulation dans le centre de la ville, enfin dans le centre de l'agglomération, le centre de l'agglomération parisienne. - 5 %. Donc vous voyez, 160 000, - 5 % ça fait 8 000 de moins, reste 152 000. Donc vous voyez, je crois qu'on est un certain nombre à être d'accord pour limiter un peu la voiture, mais sans trop se faire d'illusion, il en resterait 152 000. Et d'ailleurs, vous avez cité la Ville de Paris, bien sûr je ne vais pas me mêler de ses prérogatives, mais je constate une chose, c'est qu'elle a l'ambition, la volonté,

la très ferme volonté de couvrir son périphérique. Elle ne dit pas sur les sections qui s'y prêtent, elle ne dit pas, sur le périphérique, je vais attendre qu'il y ait une réduction de l'automobile et puis voilà, ça sera réglé. Elle couvre trois sections du périphérique. Donc je crois que ce qui est valable à un endroit doit pouvoir être valable à un autre endroit et pour les mêmes raisons.

Sur votre question sur les platanes, le métro, etc. on y répondra plus en détail je pense après. Et effectivement, ça ne va pas bien se passer. Il y a des choses au-dessus, il y a des choses en dessous, on va avoir des coupes en travers, c'est sûr que ça va être difficile de garder tout ça. Mais peut-être qu'on pourra dans le projet...

### **Un intervenant**

Je voulais dire Monsieur le directeur que quel que soit le nombre de voies, le problème des arbres reste le même. Si je comprends bien vos allusions.

### **Jean GUILLOT**

Oui, mais on verra mieux sur des profils en travers.

### **Un intervenant**

On va regarder, parce que tout à l'heure dans la deuxième partie de la réunion, on regardera le projet de plus près. Donc éventuellement, on pourra se rendre compte sur cette question un peu plus précisément ce qu'il se passe pour les arbres qui sont votre préoccupation légitime.

### **Un intervenant**

Sur la pollution aussi, parce que je suis spécialiste du domaine pendant ce débat, je pense que le problème, on a essayé de vous montrer clairement dans la première partie de l'exposé avec Monsieur Guillot, c'est qu'en fait, c'est le dioxyde d'azote qui nous pose problème, c'est le NO<sub>2</sub>. Avec l'amélioration des moteurs, on va réduire l'ensemble des émissions de polluants en dioxyde d'azote, en benzène, en particules. Je dirais manque de chance, c'est le dioxyde d'azote qu'on sait le moins bien traiter. Alors il existe des dispositifs de traitement, ça a été essayé en Finlande, ça a été essayé au Japon. Mais essentiellement pour des particules, des pays soit pour des raisons de moteurs peu efficaces, soit pour des raisons de pneus à clous, des concentrations de particules élevées. Ici, en tout cas sur l'avenue Charles-de-Gaulle, ce n'est pas le problème qu'il faut envisager. Donc comme vous l'avez bien noté, on a l'opportunité de concentrer, de rassembler la pollution par le dispositif de ventilation que nous avons envisagé. Donc on la regroupe et on est bien dans une problématique non pas de traitement de cette pollution parce qu'on ne sait pas bien faire, ça coûte cher, il faut entretenir. Donc on est plutôt dans une logique de dilution de cette pollution-là. Donc la concentrer et ensuite trouver des moyens pour la diluer, tout en s'assurant qu'elle ne génère pas de nuisances, qu'elle ne va pas polluer plus les gens qui sont proches des zones où l'on rejette. Donc on est, je le répète, dans une logique de dilution de cette pollution et non pas de traitement.

**Un intervenant**

Bien, encore une fois, c'est une question qui sera revue plus en détail lors d'une prochaine séance.

**Un intervenant**

Et la dernière question, c'était le boulevard Bineau.

**Roland PEYLET**

Le boulevard Bineau, c'est Monsieur Claude qui répond.

**Monsieur CLAUDE, Ville de Neuilly-sur-Seine**

L'emprise du chantier propose une diminution assez sensible du nombre de voies dans chaque sens puisqu'on perdrait une voie qui équivaut à 1 250 véhicules heure de pointe dans chaque sens. Il faut bien retrouver par des itinéraires de déviations et de délestages ces 1 250 véhicules. Il n'y a pas 50 000 possibilités. Il y a le boulevard Bineau et les boulevards du bois. Et encore, en les cumulant toutes les deux compte tenu des surcapacités existantes à l'heure actuelle, on n'arriverait pas totalement à couvrir ces 1 250 véhicules. On sera donc obligé de rechercher des itinéraires encore plus lointain, à partir de l'autoroute A15 au Nord et par le pont de Saint-Cloud au Sud.

**Un intervenant**

Bien encore une fois, ce n'est pas pour évacuer les questions de cette nature, mais la question de la gestion de la circulation pendant les travaux, on en parlera le 27 mars plus complètement. Les pollutions je précise, c'est le 20 mars. Alors là, j'ai une question de Monsieur François Delille qui est là, qui voudrait savoir si le bouclage de l'A86 dont il a été question, puisqu'on va faire ce fameux tunnel entre Rueil et Versailles, va modifier la donne sur la RN13. Autrement dit, est-ce que ça ne suffirait pas à résoudre une partie de la question ? C'est bien le sens de votre question Monsieur ? Vous voulez la préciser ? Soit en moins, soit en plus. Ah éventuellement en plus ! Ah là, là, le pire n'est jamais sûr !

**Jean GUILLOT**

Dans nos études de trafic, on a pris en compte le développement des transports collectifs ainsi que toutes les infrastructures qui seraient réalisées dans les 10 prochaines années, donc ça compte notamment le tunnel de l'A86. Alors si on regardait le projet A86 seul, je ne suis pas capable de vous dire si à lui seul il générerait un appel d'air depuis Paris ou au contraire une diminution des trajets de type A86, A14, boulevard périphérique vers le sud. Toujours est-il qu'il est pris en compte et que visiblement, il ne permet pas de réduire le trafic sur la RN13 à horizon 2020.

**Roland PEYLET**

D'accord. Alors question suivante, j'ai une question droit devant, Monsieur.

**De la salle**

Je suis habitant de la Porte Maillot qui utilise souvent l'axe. Tout à l'heure dans un exposé du directeur de la DDE, il m'a semblé comprendre que le problème des poids lourds était un problème qui faisait partie du débat. Je voudrais savoir si dans votre projet les poids lourds sont prévus pour passer par le tunnel, quel poids lourd et dans quelles limites ? Parce que ça joue évidemment sur le problème du gabarit du tunnel et également de la sécurité.

**Roland PEYLET**

Est-ce qu'il y a d'autres... ? On a quelques questions écrites. Bon eh bien écoutez, Monsieur le directeur, allez-y.

**Jean GUILLOT**

Peut-être qu'on pourra mieux le voir dans le projet présenté, le gabarit serait de tête de 4,65 mètres donc ça permet le passage de tous les poids lourds normaux. Les poids lourds, les gros poids lourds sur l'avenue, il y en a 4 à 5 % et les véhicules camionnettes, etc., il y en a encore 5 %. Ce qui fait que si jamais on voulait avoir des gabarits réduits, on enlèverait à peu près 10 % de la circulation. Mais le projet que je vais vous présenter après permet le passage de tous les poids lourds.

**Un intervenant**

Pierre combien, j'étais inattentif...

**Jean GUILLOT**

5 % pour les poids lourds, poids lourds, et 10 % si on inclut les camionnettes, ce qui dépasse votre voiture.

**Un intervenant**

La différence entre poids lourds et camionnettes ?

**Jean GUILLOT**

Il y a le tonnage, mais là je parlais aussi en... Donc poids lourds, à partir de 7,5 tonnes. Voilà, les engins à trois essieux, enfin voilà. Ils sont dans le tunnel, le tunnel permet leur passage, absolument.

**Un intervenant**

D'accord. Nous allons revoir d'ailleurs là aussi tout à l'heure le projet. Alors j'ai d'ailleurs là deux questions de Monsieur Claude ou Madame parce que Claude ça peut être un monsieur ou une dame et de Monsieur et Madame Saureau. Mais que je vais peut-être garder pour tout à l'heure s'ils le permettent puisqu'elle porte sur le projet lui-même, c'est-à-dire la sortie Porte Maillot, les entrées

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine et sorties. Nous regarderons ça plus en détail dans la deuxième partie. Je n'oublie pas leurs questions, qu'ils se rassurent.

Alors dans l'immédiat, toujours sur les questions d'enjeux et de variantes, parce que personne ne parle des autres hypothèses donc c'est enterré. Le tunnel Défense/Dauphine, ça n'intéresse personne. Si, ça intéresse Monsieur devant.

### **De la salle**

Oui justement, en ce qui concerne ce tunnel foré entre l'A14 et le périphérique, il serait quand même extrêmement choquant de dépenser au minimum, disons en arrondissant à 400, 450 millions d'euros pour les seuls usagers de l'A14 qui ont déjà en soi une autoroute un peu privilégiée. Et de ne pas être capable de dépenser 700 millions d'euros, enfin disons à peu près le double pour réellement améliorer la situation dans la ville de Neuilly. Donc premièrement, je ne vois pas comment on pourrait justifier économiquement le forage de ce tunnel, et deuxièmement, sur un plan disons social, ça serait tout à fait injustifié.

### **Un intervenant**

D'accord. C'était une question ou une observation ?

### **De la salle**

C'était une observation.

### **Un intervenant**

Merci. J'avais cru comprendre en effet que c'était une prise de position plus qu'une question qui, si je comprends bien, va plutôt dans le sens de choix d'un projet tel que celui proposé plutôt que de la variante tunnel Dauphine. Alors Monsieur Michel Morel, il est là. « Pourquoi ne pas terminer la connexion A5/périphérique avant de réaliser ces travaux très importants. Peut-on améliorer les transports ? ». Alors ça, c'est la première question. Deuxième question, « Peut-on améliorer les transports collectifs ? ». Il existe des solutions simples, mieux répartir les rames et des accords avec la SNCF et la RATP ». Alors, est-ce que dans le même ordre d'idées, parce que sur la question effectivement de la jonction... Alors A15/périphérique, oui c'est la traversée dans Clichy, c'est ça, puisqu'il y a un certain nombre d'usagers qui doivent venir en automobile du Val-d'Oise, du nord-ouest je suppose. Donc en fait, monsieur nous demande s'il ne suffirait pas de donner leur exutoire à ces personnes, ce qui pourrait alléger beaucoup la RN13. Est-ce qu'il y a d'autres observations ? Oui, vous voulez compléter Monsieur ? Pour soulager la traversée de Neuilly, c'est bien ça ?

### **Jean GUILLOT**

On a je crois une partie de la réponse là. Alors d'abord, cette idée de prolonger l'autoroute A15 pour l'amener jusqu'au périphériques, elle aurait vraiment de l'intérêt si on arrivait à déboucher sur le périphérique bien sûr, parce qu'autrement, les avenues à proximité ne permettent pas un très gros débouché. Donc on aurait un axe mais il ne déboucherait pas. Et ça, c'est un vrai problème parce que pour l'instant, il y a eu au cours des années d'ailleurs nombreuses, une opposition de la Ville

de Paris à un nouveau raccordement sur son périphérique qui est une voie communale, je le rappelle. Mais supposons, on sait le faire, qu'est-ce qu'on pourrait espérer au mieux ? Alors on a fait quelque chose de simple qui n'est pas très scientifique, mais qui donne quand même je crois une assez bonne idée, c'est qu'on a regardé le numéro des plaques qui passent sur l'avenue suffisamment pour que ça ait du sens statistique. Et on voit, ce que je disais tout à l'heure, qu'évidemment le 92, c'est les plaques qui sont les plus nombreuses mais ça ne fait que 26 %. Et le 95, le Val-d'Oise parce qu'on peut penser que c'est des gens qui viendraient essentiellement du Val-d'Oise en venant de l'A15, eh bien ça ne fait que 11 % vous voyez. Donc si on disait « Voilà, on va réussir à se débarrasser de tous les gens du Val-d'Oise », on aurait encore 89 % des autres véhicules sur l'axe. Donc je crois que plus qu'un gros modèle mathématique, puisque j'ai cru comprendre même modèle mathématique...

### **Roland PEYLET**

Non, je n'ai pas dit cela, j'ai dit simplement qu'il y avait besoin parfois d'explications.

### **Jean GUILLOT**

Voilà, eh bien ça vous pouvez le refaire, et vous verrez, en un quart d'heure vous verrez, vous trouverez à peu près ces résultats-là.

### **Roland PEYLET**

Merci. Alors sur la deuxième question, parce que tout à l'heure Monsieur le directeur vous avez exposé les possibilités de développement des transports collectifs qui j'espère d'ailleurs ne sont pas exclus pour autant, enfin je veux parler d'Eole ou de choses comme ça. Mais Monsieur pose une question complémentaire dont je n'ai pas le souvenir d'avoir nécessairement entendu dans vos développements sur l'exploitation des lignes existantes. C'est-à-dire ne peut-on pas mieux exploiter la ligne 1, le RER tel qu'aujourd'hui. C'est bien ça le sujet ? J'ai bien traduit ?

### **Jean GUILLOT**

Sûrement, je suppose. Je suppose. Et en partie, on va le faire, je dis « on », mais enfin ils vont le faire. Ils vont le faire notamment d'ailleurs sur les lignes qui sont qui sont les plus chargées ou là le taux de charge, le nombre de voyageurs au mètre carré à certains moments est tellement important qu'il est sans doute dissuasif pour un certain nombre de clients. Et ça sera là en particulier le cas de la ligne 13 qui va à Gennevilliers ou à Saint-Denis qui est la plus chargée du réseau Ile-de-France. Alors c'est vrai que la ligne 1 vient pas trop loin, c'est une ligne déjà très fréquentée. C'est déjà une ligne très fréquentée. Il faut savoir qu'à La Défense, il y a 80 % des salariés de La Défense qui viennent en transports en commun, donc c'est beaucoup, alors que leur pouvoir d'achat est plutôt supérieur, au moins égal mais plutôt supérieur à la moyenne du pouvoir d'achat. Donc en général, ils ont une voiture. Mais pour venir à La Défense, compte tenu du niveau de desserte de La Défense, beaucoup déjà prennent les transports. Alors c'est vrai que la RATP en particulier a un projet d'automatisation de la ligne 1 qui peut effectivement permettre d'augmenter un petit peu les fréquences, de diminuer surtout les intrusions sur les voies parce qu'on aurait des portes palières comme sur la ligne 14, donc diminuer en particulier malheureusement les accidents graves de voyageurs, entre guillemets, qui perturbent de temps en temps malheureusement nos systèmes de transport. Et surtout on pourrait, parce qu'avec un système automatique c'est plus facile, injecter

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine plus économiquement un certain nombre de rames aux heures creuses. Là c'est plus facile parce que les heures creuses, quand on a un machiniste, tout ça ça coûte quand même cher. Mais il ne faut pas s'attendre à un miracle, on a déjà sur cet axe-là un niveau de transports collectifs, et votre interconnexion entre la SNCF et la RATP, avec la carte Orange, ça fait 20 ans d'une certaine façon qu'elle existe. Physiquement aujourd'hui, le tramway T2, le tramway qui va de Suresnes, Puteaux, où est-ce qu'il arrive aujourd'hui ? Dans la gare d'échange, en même temps que la SNCF, dans le même espace que la SNCF. Donc oui vous avez raison, on doit pouvoir améliorer un tout petit peu, mais il ne faut vraiment pas attendre de miracle de ça malheureusement.

### **Un intervenant**

Si vous permettez...

### **Roland PEYLET**

Mais nous permettons, allez-y Monsieur...

### **De la salle**

Je voudrais simplement dire que l'intervalle entre deux rames sur le RER A est au minimum d'une minute trente et que techniquement, on ne peut pas aller au-delà, sauf à faire une rame continue. Et qu'en ce qui concerne la ligne numéro 1, la mise en place des portes palières et l'automatisation qui sont en train d'être lancées permettra de ramener également le délai minimum entre rame à 1,5 minutes. En deçà de ces intervalles, les questions de sécurité et de signalisation interdisent de descendre à des intervalles plus faibles. Et n'oubliez pas qu'il arrive qu'il y ait des passagers qui montent et qui descendent de la rame. Il faut leur laisser un peu de temps pour cela.

### **Un intervenant**

Vous avez raison de souligner ces points. J'avais d'ailleurs entendu dire qu'aux heures de pointe, la fréquence des rames était en réalité essentiellement conditionnée par le temps de montée/descente des voyageurs. Alors malheureusement, c'est relativement peu compressible, même si les voyageurs hélas sont assez compressibles, nous le savons tous, enfin tous ceux qui comme moi prennent le métro et le RER. Ensuite... Oui une question là devant. Allez-y.

### **De la salle**

*(Inaudible).*

### **Un intervenant**

Je sais que c'est à l'étude, mais à l'heure actuelle, il n'y a pas de décision encore définitive.



**Un intervenant**

Ça serait bien utile avec un branchement sur le RER C. Oui, ça serait très utile ça. Alors je relaie la question qui vient d'être posée sans micro. La question portait sur la création d'une nouvelle station de RER A Porte Maillot qui puisse permettre notamment un échange fort utile probablement avec le RER C qui manque en effet d'ailleurs, parce qu'un réseau de transport en commun est efficace essentiellement, là je me permets de le dire, quand il est maillé, c'est-à-dire quand on peut avoir de multiples points ou changer de direction bien entendu. La réponse a été entendue.

**Roland PEYLET**

La décision je crois est proche d'être prise, d'après ce que l'on m'a dit. Je n'ai pas de certitude.

**Roland PEYLET**

Alors Monsieur là et puis ensuite Madame. Mais Monsieur avait levé la main le premier.

**Yves BOUTRY, Association des usagers des transports**

Bonsoir. Je suis Yves Boutry, de l'Association des usagers des transports. Donc si on cumule finalement Orbitale, 3,1 %, Eole 1,3 %, éventuellement une nouvelle station à Maillot, l'amélioration de la ligne 1 du métro, éventuellement un couloir bus parce que comme il y aura de la place, puisque je ne conteste pas le fait qu'il faut enterrer une partie de la circulation sous la nationale 13, on peut peut-être finalement arriver non pas à 3 % comme j'ai entendu au début du débat mais peut-être plutôt à 10 ou 12 % quand même de report transport en commun. Donc on arrive quand même à un chiffre qui est quand même significatif et non plus 3 % comme j'ai entendu au départ parce qu'à échéance du souterrain, de la tranchée couverte sous la N13, une bonne partie de ces projets que je viens d'énumérer seront quand même mis en oeuvre, on peut espérer. Si les contrats de plan continuent, même s'ils vont un peu trop lentement, s'ils continuent, on peut espérer qu'une partie sera mise en oeuvre.

**Roland PEYLET**

On peut l'espérer en effet Monsieur. Juste une précision pour ma gouverne et donc celle peut-être de quelques personnes. Quand on a dit tout à l'heure – 3 % de trafic automobile, ça ne veut pas dire un report modal de 3 %, ce n'est pas tout à fait la même chose. Le report modal n'est pas lié très directement au - 3 %. – 3 %, c'est – 3 % de voitures. C'est bien ça ?

**Un intervenant**

Oui, sur une origine/destination, pas forcément sur l'axe, pas sur toutes. Sur une origine destination. Au maximum, sur quelqu'un qui va d'un point à un autre, enfin d'un secteur à un autre, le plus efficace avec ce projet qui n'est pas toujours le même bien sûr, si c'est une rocade, c'est quelqu'un qui va de là à là et puis si c'est une radiale, - enfin je m'excuse de ces termes un peu barbares - c'est quelqu'un qui va de là à là. C'est le meilleur report sur une origine/destination. Mais il y a beaucoup d'origines/destinations vous voyez qui sont noires, c'est-à-dire que ça n'a pas

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
d'effet. Donc ça, c'est le maximum sur une origine/destination. Donc sur l'avenue, ça serait moins.  
Mais le STIF ne nous a pas donné le calcul sur l'avenue. Il nous a donné simplement la matrice  
origine/destination.

### **Roland PEYLET**

Alors il y avait Madame devant là, enfin au deuxième rang.

### **De la salle**

Oui, moi j'ai une question qui n'est pas du tout d'ordre technique mais qui est plutôt d'ordre politique, entre guillemets. Vous avez regretté en introduction l'absence de la région à cette réunion ce soir. Or, dans les trois scénarios que vous évoquez, ce qui serait intéressant, c'est de connaître les arguments au-delà du projet purement local que la région a pu apporter par rapport aux avantages/inconvénients des trois scénarii. Et est-ce que par rapport à la décision, enfin en tout cas sur le projet que vous allez nous proposer en deuxième partie, quel est l'avis de la région ? Est-ce qu'à un moment donné ils vont venir exprimer leur avis devant la commission ?

### **Un intervenant**

Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise moi, je le souhaite. Je le souhaite mais je n'oblige personne. En tout cas, une chose me paraît certaine, vous me direz si je me trompe, c'est que j'imagine mal que les différentes collectivités territoriales, région en tête ne soient pas associées à la prise de décisions compte-tenu des interactions entre une opération de ce genre et le reste. Alors je précise un point quand même, la région c'est peut-être un raccourci que j'ai dit tout à l'heure, nous avons souhaité la présence non pas de la région au sens politique du terme, enfin si, on souhaite la présence de la région au sens politique du terme, mais ça n'est pas elle qui était sollicitée, c'était l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région qui est son bras armé en matière de réflexions urbaines. Et dont nous espérons un apport intellectuel qui aurait été je crois utile. Mais je ne désespère pas de l'obtenir dans le courant du débat.

### **De la salle**

*(Inaudible).*

### **Un intervenant**

Ah mais je n'en sais rien moi vous savez, c'est à eux qu'il faut poser leurs questions. Mais la question sera transmise. Monsieur...

### **De la salle**

*(Inaudible).*

**Un intervenant**

Ah mais je n'en sais rien moi. Oui, c'est tout. Je ne peux pas vous dire plus. Oui Monsieur...

**De la salle**

J'avais une question concernant les calculs du STIF sur le déplacement. Vous avez beaucoup parlé des échanges entre la Porte Maillot et La Défense et est-ce que le STIF a calculé les échanges entre Neuilly Nord et Neuilly sud, c'est-à-dire entre l'hôtel de ville et le bois ?

**Roland PEYLET**

Alors sur ce point...

**Un intervenant**

Il faudra regarder les 16 zones qu'on a, mais je pense que ça devient trop fin. Pour leurs modèles, c'est trop fin. Vous voyez, il ne doit y avoir qu'une zone... Voilà, il n'y a qu'une zone pour Neuilly par exemple.

**De la salle**

C'est trop fin, c'est-à-dire qu'il n'y a pas beaucoup de monde qui vont de l'hôtel de ville au bois ou... ?

**Un intervenant**

Non, non, il y a beaucoup de monde, bien sûr on se déplace beaucoup à proximité plus que de se déplacer d'abord à grande distance. Mais pour un modèle comme ça, parce qu'on marche à pieds sur les courtes distances, on prend sa voiture sur d'assez courtes distances et on prend les transports en commun, ça dépend lesquels, le bus sur des courtes distances, le métro sur des moyennes distances et le train sur des longues distances. Et là ce qui nous intéressait, c'était plutôt des moyennes distances. Donc le STIF nous a donné les moyennes distances. Mais on voit mal des gens sur l'avenue changeant leur comportement en fonction de... Ce genre de déplacements que vous citez, qui est important, c'est même pour partie qu'on fait le projet, enfin pour partie, oui parce qu'aujourd'hui, on a l'impression que c'est une coupure urbaine et qu'effectivement, même si on peut aller évidemment de part et d'autre de l'avenue, c'est quand même une gêne et une coupure de la ville en deux dans son fonctionnement quotidien. C'est dissuasif on va dire. C'est dissuasif. Donc certainement que ça permettrait de développer, de faciliter ce genre de transport mais ce n'est pas ça qui va faire diminuer la circulation sur l'avenue.

**De la salle**

Pas dans un sens, mais dans l'autre sens, si vous prenez les gens qui vont de l'hôtel de ville au bois... Enfin j'espère que dans votre projet vous avez prévu des façons d'aller de l'hôtel de ville jusqu'au bois.

**Un intervenant**

C'est tout l'intérêt. Si on ne règle pas ça... Monsieur Claude il va me dire que je...

**De la salle**

Non mais c'est-à-dire qu'en fait, l'esplanade que vous dégagez sera coupée par du bois ou (*inaudible*).

**Roland PEYLET**

Oui, nous allons y venir dans un moment. Nous allons regarder le projet plus en détail et vous aurez je pense réponse à la question que vous posez qui est une question qui me paraît, même si j'ai entendu quelques rires ou sourires, naturelle bien entendu.

**Un intervenant**

Si vous aimez mieux en réalité, cela fait partie des aménagements de surface. Ce n'est pas proprement dit le tunnel qui est construit, c'est le tunnel qui dégage comme possibilité. Il dégage une surface qu'il va libérer assez importante et on rétablira bien entendu au moins à l'identique les traversées existantes et on en admettra deux supplémentaires par rapport à celle qui existe.

**Roland PEYLET**

Bien, vous êtes Neuilléen je suppose.

**De la salle**

Oui, oui depuis 15 ans.

**Roland PEYLET**

Non parce que j'ai oublié de dire, si vous voulez bien vous présenter, enfin brièvement, qu'on sache. Monsieur au fond là-bas...

**De la salle**

(*Inaudible*).

**Roland PEYLET**

Qu'est-ce que vous appelez le meilleur cas de figure ?

**De la salle**

Le projet le plus réaliste. Le projet le plus réaliste parce qu'effectivement techniquement, vous devez savoir le choix qui par la suite sera fait. De mon point de vue, est-ce que l'on accepte les camions ou on ne les accepte pas. Ça change tout.

**Roland PEYLET**

Non, le choix qui ensuite sera fait va dépendre de notre débat, enfin je peux le croire.

**De la salle**

Oui mais justement, il faut savoir si les camions, on peut considérer qu'au départ les camions... On dit stop, on trouve une autre solution pour les camions. Et les données techniques à ce moment-là ne sont pas les mêmes. Merci de votre accueil.

**Roland PEYLET**

Merci de votre question. Monsieur Claude.

**Monsieur CLAUDE**

Je ne répondrai pas pour les camions, mais je répondrai j'allais dire pour les liaisons piétonnières. Les liaisons piétonnières seront améliorées dans le cadre du chantier entre Neuilly, enfin sur la ville de Neuilly. Accessoirement, la ville a fait étudier des aménagements pour la surface par des cabinets d'architectes. Un cabinet a eu une idée que nous estimons quand même assez intéressante. Elle ne concerne pas uniquement Neuilly, elle concerne Neuilly, La Défense, Puteaux, Courbevoie à savoir la possibilité de prolonger par une sur passerelle ou un surpont la promenade existantes pour rejoindre le parvis de La Défense et le bassin de Takis.

**Un intervenant**

*(Inaudible).*

**Monsieur CLAUDE**

Je n'en doute pas, mais encore faut-il que les collectivités concernées se concertent et arrivent à se mettre d'accord pour réaliser cette opération qui est en réalité une extension par rapport au programme d'origine.

**Roland PEYLET**

Bien, alors quant à la question des camions, on a noté votre observation. On y reviendra je suppose. On va parler, là aussi on a une réunion trafic et circulation où je pense que cette question reviendra nécessairement, enfin entre autre. Alors je regarde, non pour le moment je n'ai pas d'autres questions sur la première partie.

On va peut-être tout simplement enchaîner, sachant que j'ai déjà trois questions en fait sur la deuxième partie. J'avais signalé Claude Pommier, Madame Saureau mais j'ai aussi Monsieur Philippe Pasquali. Donc je lirai leurs questions après si vous le voulez bien. Je redonne la parole d'une part à la direction départementale de l'Équipement qui va donc entrer maintenant dans le détail du projet lui-même, tel qu'il est. On va en particulier voir la question de ce qu'il se passe pour les arbres dans les différents cas de figure, enfin j'espère. Et puis comme nous avons eu au cours de la séance inaugurale une certaine insistance d'un certain nombre de participants sur la question des entrées et sorties, la ville de Neuilly fera aussi une petite intervention un peu particulière en écho aux préoccupations qui s'étaient déjà exprimées à ce moment-là. Monsieur Guillot, à vous.

## **Présentation du projet**

### **Jean GUILLOT**

Bien. Alors le projet que nous vous proposons, un schéma d'abord. L'idée au milieu de cette avenue, et je crois que ça répond un tout petit peu à la question des contraintes du sous-sol avant de voir les plantations, il y a d'abord un RER qui est profond et qui ne nous gêne pas parce que lui, il est très profond. Mais par contre, il y a un métro et le métro on le voit bien à la station d'échange « Sablons », il n'est pas très profond. Alors l'idée, c'est de construire en fait deux tunnels, un tunnel avec deux tubes bien séparés de trois voies chacune, dans chaque sens, trois voies. Et vous voyez, qui permet le passage des camions, des voitures et des camions ou des bus, enfin de véhicules à grand gabarit. Ça, c'est une coupe plus technique pour ceux qui aiment la technique. Les voies qu'on a prévues seraient des voies de trois mètres pour les véhicules légers et une voie, la voie la plus lente de 3,50 mètres. Et on retrouve plus en détail, et cette fois-ci avec les arbres, et on voit bien que les arbres là, ils sont au-dessus. Donc pour construire dessous, ça ne va pas être facile. Donc c'est vrai qu'il y a un vrai problème, mais il y a eu aussi un problème de cette nature sur les Champs-Élysées, on a refait les plantations après. Encore faut-il avoir assez de terre. Donc on voit ici qu'il y a une certaine profondeur qui peut permettre de faire des choses, peut-être pas n'importe quoi, mais qui peut permettre de faire des choses, d'avoir certains arbres. Et puis il y a même des endroits où il n'y a pas de tunnel dessous et là vraiment, on peut avoir des arbres de très grande croissance. Donc la coupe précédente était la coupe classique de part et d'autre et maintenant, vous avez la coupe plus détaillée au niveau de la station « Sablons ». C'est une station qui a été construite au début du siècle avec une grande voûte finalement et j'ai cru comprendre d'après ce que nous ont dit les spécialistes de la RATP qu'il ne faut pas trop chatouiller ça. Ça tient, ça tient bien mais il faut être prudent et en particulier si on voulait faire des choses dessus, il faudrait être très prudent.

Donc voilà le profil en travers. Maintenant vue d'avion, mais enfin vue d'avion c'est un peu illusoire parce que ce qui est en jaune là, c'est ce qui serait souterrain, c'est les deux tubes qu'on a vus, vue de dessus. Mais ils seraient souterrains. Donc on peut passer... En fait ce qu'on verrait, ce sont les entrées qui sont là l'entrée coté... On peut même passer directement à ce que l'on verrait de la surface, carrément. Voilà, ça c'est maintenant vue de la surface ce que l'on verrait coté Porte Maillot. Vous voyez, l'entrée et la sortie Porte Maillot. On va dire que c'est un dessin d'artiste non contractuel, on a mis du vert comme ça parce qu'on ne verrait pas le tunnel dessous, mais ça peut être ce que l'on veut comme aménagement dessus. Ça ne préjuge pas du tout de la question de l'aménagement dessus. Simplement, on peut le traverser bien sûr. Et puis des entrées, une entrée

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

qui se trouve auprès de l'allée Ferrand, pratiquement au niveau de l'allée Ferrand qui permet de rentrer dans le tunnel. Et puis une sortie quand vous venez de la Porte Maillot, une sortie qui sortirait à peu près au niveau de la rue des Huissiers, comme il y a une sortie d'ailleurs actuelle qui aboutit à peu près à la rue des Huissiers. Ce sont les deux petits traits gris qu'on voit là. Et de l'autre côté, devant le théâtre, il y aurait une entrée pour entrer dans le tunnel, depuis la place Madrid, entrer dans le tunnel et aller vers la Porte Maillot. Voilà ce qu'on verrait, peu de choses bien sûr en surface, c'est tout l'intérêt du souterrain. Et plus en détail, la façon dont ça se passerait coté Porte Maillot, vous voyez, c'est le dessin du haut. L'entrée et la sortie seraient centrales alors qu'aujourd'hui, l'entrée et la sortie sur la Porte Maillot sont du côté des immeubles, sont de part et d'autre. Et au milieu, on prend le périphérique. Là, ça serait l'inverse, on prendrait le périphérique de part et d'autre et la sortie serait au centre, compte tenu des contraintes du métro, etc. A un moment, on a eu beaucoup de mal à trouver une solution à peu près correcte et celle-là pourrait fonctionner. En bas, ce sont les échanges souterrains avec le périphérique, comme aujourd'hui. Comme aujourd'hui, vous prenez le périphérique. Alors pour mieux se rendre compte, on va regarder et je vais essayer d'aller lentement, je suis désolé Monsieur le Président mais il y a quelqu'un qui m'a dit l'autre jour « Vous avez été trop vite, finalement... ».

### **Roland PEYLET**

Prenez le temps nécessaire.

### **Jean GUILLOT**

Donc pour le monsieur qui m'a dit ça, je vais aller plus lentement. Et pour que ça soit plus simple, qu'on voie bien, on les a classé dans le même sens. Pour l'instant, vous regardez vers l'Arche de la Défense. Voilà, vous êtes Porte Maillot et vous regardez vers l'Arche de la Défense. Et vous voyez l'entrée dans le tunnel depuis la Porte Maillot, et de l'autre côté, la sortie depuis le tunnel vers la Porte Maillot. Donc ça, c'est l'entrée, c'est toujours la même entrée, vous imaginez, vous êtes Porte Maillot, vous avez fait 100 mètres, 200 mètres et vous allez rentrer dans le tunnel, voilà comment ça se présente. Alors au fond d'ailleurs, on devine l'Arche de la Défense qui donne bien le sens. Alors ça, c'est la bretelle d'entrée quand on est pratiquement au droit de l'allée Ferrand. Alors l'allée Ferrand on ne la voit pas, elle est un tout petit peu avant. Et la rue qu'on voit, c'est la rue de l'hôtel de ville. Donc vous pourriez rentrer là dans le tunnel, comme aujourd'hui vous pouvez le faire si on prend une image, comme vous le faites aujourd'hui si vous voulez passer sous l'avenue de Madrid, c'est à peu près ce que vous faites. Et là, il faudrait rentrer par cette entrée-là. Et c'est toujours la même entrée, un petit peu avant l'a rue de l'hôtel de ville qui vous permet de rentrer dans le tunnel.

Par contre, quand vous êtes dans le tunnel, vous pourrez sortir du tunnel dans notre projet, sortir pratiquement à la rue des Huissiers. C'est la sortie d'ailleurs à peu près actuelle qui existe. Il existe actuellement une possibilité de sortir à peu près rue des Huissiers. Voilà la sortie ce que ça donnerait. Et maintenant en voiture, voilà ce que ça donne, ce sont des sorties simples, une seule file, ça fait quatre mètres de large si jamais il y a quelqu'un qui est accidenté, qu'on puisse le doubler, mais c'est une seule file bien sûr de circulation. Alors attention parce que maintenant, on s'est retourné. On a la grande Arche dans le dos et on regarde vers Paris, mais c'est la même sortie que celle qu'on vient de voir dans l'autre sens, c'est la sortie qui sort rue des Huissiers et elle passe vous voyez rue Rigaud, elle passe sous la rue Rigaud, sous la rue de l'hôtel de ville et elle débouche et on est juste devant, on arrive à la rue des Huissiers, la voiture bleue va bientôt arriver à la rue des Huissiers. C'est la même image mais cette fois-ci, vue un petit peu plus du centre de

l'axe, mais c'est la même image. Alors vers Paris, on se repère avec le café « Le village » et là maintenant, vous pouvez rentrer dans le tunnel, à cet endroit-là, vous avez une entrée qui vous permet d'entrer dans le tunnel. On voit encore « Le village » à droite et c'est la même entrée vue par un automobiliste. Vous êtes dans le tunnel, on revoit bien ces trois voies avec une bande d'arrêts d'urgence à droite et on avance dans le tunnel, une illustration classique d'une issue de secours. Il y a des issues comme ça qui sont obligatoires tous les 200 mètres. On est très avancé dans le tunnel et on va voir arriver le choix qu'on a d'ailleurs aujourd'hui sur l'avenue entre « Je prends le périphérique intérieur, extérieur ou je sors Porte Maillot ». La différence, c'est qu'aujourd'hui, si vous voulez sortir Porte Maillot, vous prenez votre droite. Dans le projet, vous sortez par la gauche, c'est la sortie qu'on voit à gauche, sortie Porte Maillot. Par contre à droite, vous avez deux voies et ces deux voies vous permettent soit de prendre le périphérique intérieur, soit de prendre le périphérique extérieur, ça se raccorde au tunnel qui existe actuellement.

Et enfin, vous avez là la sortie Porte Maillot, sachant, parce que ces images peuvent faire peur, que sur le nombre de voies, ce n'est pas câlé du tout définitivement. Pour l'instant, il a bien fallu faire un dessin, c'est pratiquement le nombre de voies qui existent aujourd'hui. Aujourd'hui, il y en a quatre, une qui est assez souvent prise par du stationnement, mais il y a pratiquement quatre files quand on sort Porte Maillot. Il y aurait le même trafic qui sortirait Porte Maillot, ni plus, ni moins, c'est ça notre objectif. Ni plus, ni moins mais en souterrains. Donc voilà, c'est un dessin, mais si par hasard il y en a besoin que de 3, si nos calculs montrent qu'il y a besoin de trois parce qu'en particulier on réaménage le fonctionnement de la Porte Maillot, on peut très bien envisager qu'il n'y en ait que 3, ça ce n'est pas contractuel mais ça donne une idée de ce qui existe d'ailleurs aujourd'hui. Sauf qu'aujourd'hui, c'est encore plus près de l'immeuble.

Alors les choix, les variantes, vous pouvez peut-être montrer l'animation vue du haut. Vue du dessus, qu'est-ce qu'on voit ? Place Madrid, on va vers Paris. La zone maintenant qui est couverte alors qu'aujourd'hui elle n'est pas couverte, l'entrée à droite, la sortie à gauche, l'entrée à gauche. Ça on ne sait pas faire, mais on peut faire plusieurs fois. Des traversées, on a vu une traversée bien sûr et les sorties. La sortie et l'entrée Porte Maillot. Alors les variantes, on s'est quand même posé certaines questions et je voudrais juste les évoquer, même si j'aurais pu attendre les questions peut-être, mais je crois que c'est peut-être aussi simple. Parce qu'on s'est posé ces questions-là, elles sont dans le dossier. Alors la première question qu'on s'est posée, c'est « Faut-il ou non s'arrêter à la place du marché, ce qui était plus facile, ou aller jusqu'à la Porte Maillot, ce qui n'était pas très facile », et puis accessoirement qui coûte un peu d'argent. Alors voilà le projet tel qu'il est. On a pensé que dans toute la mesure du possible, enfin non pas tel qu'il est, ça c'est le projet où on s'arrête à la place du marché. Vous voyez en haut, c'est la place du marché et en bas, on arrive sur la Porte Maillot avec le demi-tour d'ailleurs qu'on reconnaît, qui existe actuellement. Alors, c'est une solution, mais ce qui est quand même embêtant, c'est que si on avait que des bureaux de part et d'autre, peut-être qu'on aurait retenu finalement cette solution-là. Mais de part et d'autre, on a quand même beaucoup de logements et c'est plutôt là que sont les logements le long de l'avenue. Donc il nous a semblé que si on y arrivait, c'était préférable d'essayer de couvrir le maximum. C'était un peu compliqué et ce n'est pas parfait, vous allez voir la solution. Donc voilà ce que ça donne si on fait la couverture longue et c'est celle que nous proposons dans le projet, c'est celle que vous avez vue, c'est celle que nous soumettons au débat. Eh bien on peut couvrir plus loin, on n'a plus du tout les voies qui vont au périphérique. Tout le trafic est quand même important, qui va au périphérique ou qui vient du périphériques, il est souterrain, vous ne le voyez pas. Et ce que vous voyez là, c'est uniquement les entrées et sorties en venant de la Porte Maillot. Ça c'était la première question.

La deuxième question qu'on s'est posée, c'est une question d'écrêtement. Alors le métro, on l'a vu, il n'est pas très profond le métro à certains endroits, il est à quatre mètres de profondeur, même



parfois moins. Quand on passe de part et d'autre, il n'y a plus de problème, mais à certains endroits, il faut bien passer dessus, croiser le métro. Et si on veut que ça ne dépasse pas, qu'il n'y ait pas des bosses au-dessus du sol comme malheureusement dans la solution actuelle, on a été condamné aux deux extrémités d'avoir des espaces qui dépassent et qui sont certainement bien traités mais qui constituent une coupure. On ne peut pas aller d'un côté à l'autre de l'avenue. Eh bien si on veut pouvoir aller d'un côté à l'autre de l'avenue, il faut enterrer au moins de cinq mètres, avoir au moins cinq mètres de profondeur. Et pour avoir cinq mètres de profondeur, à certains endroits il faut écrêter le métro. Alors écrêter le métro, ça veut dire couper le haut de la voûte et remplacer la voûte qui est ronde par un toit plat. Nos amis de la RATP disent qu'ils savent faire ça en maintenant la circulation. Alors pas en faisant les travaux pendant que le métro roule, il ne faut quand même pas exagérer. Ça veut dire que ce sont des travaux qui se feraient de nuit, bien sûr sous coupure de trafic. Mais ils sont capables de rétablir le métro tous les matins et de le faire circuler toute la journée normalement, sans contrainte pour les voyageurs. Et on voit bien là, sur une coupe pourquoi si on ne veut pas du tout avoir de dépassement, il faudrait arriver à écrêter le métro vous voyez. La dalle, le plancher du tube coupe la voûte du métro actuel, la voûte dépasse un petit peu. Alors là, on est du côté Madrid, ce n'est pas très important comme dépassement mais ça ferait quand même une marche à cet endroit-là vous voyez, au-dessus du sol de 60, 70 centimètres. Ça veut dire que pour des piétons, c'est déjà un petit peu dissuasif et pour des véhicules pour le coup, c'est complètement dissuasif, donc on ne peut plus traverser à cet endroit-là l'avenue.

Et il y a des endroits où c'est plus grave, c'est du côté de la place du marché à peu près, on a mis section ouest de la Porte Maillot, mais en fait c'est à peu près à la place du marché. Là, si jamais on n'écrête pas, ça veut dire que ça serait deux mètres au-dessus, comme on a actuellement la couverture Madrid aux deux extrémités. Et là, pour le fonctionnement urbain, je crois que c'est quand même vraiment un problème. Alors ce n'est pas donné, l'unité de chaque écrêtement, c'est 40 millions d'euros pour chacun des deux, d'un côté ou de l'autre. Mais il nous a semblé quand même que pour le fonctionnement urbain, pour l'aménagement, ça a vraiment une autre allure si on arrive à le faire. Et donc finalement, entre les quatre solutions, couverture courte, couverture longue, pas d'écrêtement, écrêtement, ce que l'on a proposé, c'est finalement après discussion la solution couverture longue, donc on couvre jusqu'à la Porte Maillot et avec écrêtement. Alors dernière question, mais je vais vraiment faire que l'effleurer, et Monsieur Claude qui a bien connu ça, notamment les discussions entre autres le fonctionnement de la ville et les discussions de 2002 parce que nous deux, on n'était pas là, donc il y a eu des débats, je sais, j'ai vu dans les dossiers, importants sur cette question-là. Elle s'est posée, et ce n'est pas un hasard si on a proposé ça. Moi, je voudrais juste planter le décor avec trois petites flèches.

Alors, donc on a une première entrée qui permet... C'est la sortie pardon ! Pour l'instant la sortie vous voyez, c'est la croix rouge, c'est la sortie qui serait à peu près en face de la rue des Huissiers. Si on ne la fait pas, qu'est-ce qu'il se passe ? Eh bien si on ne la fait pas, les gens qui viennent de la Porte Maillot et qui voudraient sortir là en prenant le tunnel, eh bien ils prendront la contre allée. Je vous simplifie. Je simplifie. Monsieur Claude va faire ça bien mieux. Voilà, donc on surcharge la contre allée à cet endroit-là.

Deuxième entrée/sortie, cette fois-ci c'est l'entrée, l'entrée qui permet de prendre le tunnel qui existe actuellement si on simplifie, le tunnel actuellement sous la place Madrid. Eh bien si jamais on ne peut pas rentrer à cet endroit-là dans le tunnel, qu'est-ce qu'on fait ? Eh bien on va passer sur les contres allées au droit de la place Madrid. Donc c'est la contre allée nord qui sera surchargée. Et enfin, dernière entrée celle-ci, c'est l'entrée qui serait devant le théâtre pour prendre le tunnel pour aller à Paris. Si on ne peut pas au droit du théâtre prendre l'entrée pour aller à Paris, qu'est-ce qu'on fait ? Eh bien on prendra la contre allée sud tout au long pour aller à Paris. C'est sûr que ça complique, c'est sûr que même si c'est discret, c'est quand même une entrée et une sortie. A cet

endroit-là, c'est une petite nuisance, il ne faut pas le masquer, petite mais les contre allées par contre, ça peut être une grosse nuisance. Et c'est ça le projet qui a été retenu, mais Monsieur Claude va en dire plus.

## **Monsieur CLAUDE**

La question s'est effectivement posée de savoir si ces sorties et entrées étaient souhaitables ou nécessaires. Pour cela, j'ai fait quelques petits schémas que je vais vous exposer et qui explique les raisons qui ont motivées ces accès et sorties. Voilà. La situation existante, à l'heure actuelle la Porte Maillot et le périphérique nord et sud sont raccordés à la route nationale 13 à partir de la Porte Maillot et ensuite ramifient sur la contre allée nord par trois fois. On le voit sur le dessin, ces trois accès à la contre allée nord. Côté Défense Paris, pareillement, la route nationale 13 est raccordée au périphérique et raccordée à la Porte Maillot directement et inerve sur la contre allée sud à trois reprises. Côté entrée, la contre allée nord a trois accès sur la route nationale 13 et la contre allée sud a également quatre accès sur la route nationale 13. Si on supprime totalement toute entrée et sortie intermédiaire pour les Neuilléens habitants le centre et l'ouest de la ville, les gens venant du périphérique n'ont d'autre solution venant du périphérique sud, que de sortir à la Porte Maillot et d'emprunter tout le giratoire de la Porte Maillot dont on sait qu'aux heures de pointe du matin et du soir, il est totalement saturé. Pour le cas où un Neuilléen oublierait cette sortie, il serait ubuesque pour lui de se retrouver et d'emprunter le circulaire de La Défense. Dans l'autre sens, nous avons la même situation, à savoir que le Neuilléen qui vient de La Défense et qui désire se rendre sur le périphérique nord n'aurait d'autre solution que de passer par la contre allée et de prendre le giratoire de la Porte Maillot pour retrouver le périphérique nord. Donc on voit bien là qu'il y a quand même un problème sérieux pour les Neuilléens qui désirent réutiliser le périphérique et même se rendre à la Porte Maillot. C'est la raison pour laquelle on a j'allais dire décidé de l'implantation de sorties et d'entrées au souterrain routier. La localisation de ces entrées et sorties s'est faite en fonction des possibilités données par l'itinéraire emprunté en sous-sol par les souterrains routiers dont vous avez bien vu tout à l'heure qu'il devait contourner la station de métro « Sablons ». C'est la raison pour laquelle l'entrée et la sortie côté nord ont été positionnées disons à l'ouest de cette station. Et l'entrée au souterrain sud à a été positionnée également à l'ouest de cette station. Voilà les raisons majeures qui ont motivé cette implantation.

En termes de trafic, cette décision n'a pas été non plus sans conséquence, à savoir que si vous ne réalisez pas d'entrée et sortie au tunnel intermédiaire, vous allez accroître la circulation d'une façon assez sensible sur les contre allées nord et sud. Pour ne prendre que le seul exemple de la contre allée nord, on sait d'après les études de trafic qui ont été confiées par la DDE à un cabinet spécialisé, qu'avec ces entrées et sorties, on a quand même entre la rue Louis-Philippe et le carrefour Madrid/Château un trafic qui est de 800 à 850 véhicules heure de pointe. Les entrées et sorties comptabilisent à elles seules 475 et 550. Si vous supprimez ces entrées et sorties, la plus grande part de ce trafic reviendra sur la contre allée nord. C'est-à-dire qu'on se retrouverait avec des débits qui seraient de l'ordre de 1 400 à 1 500 véhicules heure, qui créeraient des nuisances que l'on a tenté de supprimer, notamment nuisances bruits et nuisances pollution atmosphérique que l'on a tenté de supprimer avec la couverture, la mise en souterrain et la couverture des voies centrales de l'avenue. Voilà ce que l'on peut dire. La justification que l'on a apportée de ces décisions qui peuvent être en effet contraignantes localement, mais peu contraignantes localement parce que les études de bruit menées à l'initiative de la DDE et les études de pollution ont montré qu'il n'y a plus de points noirs, même à ces entrées et sorties en matière de bruit. Et qu'en matière de pollution, le problème est traité par la station de traitement de l'air et de rejet de l'air. Enfin elle traite l'air en surface si vous aimez mieux.

## Questions/Réponses

### **Roland PEYLET**

Bon eh bien on verra ça le problème du traitement de la cheminée, ça va être un sujet. Alors, j'ai déjà beaucoup de matière en termes de questions. Je vais commencer par celle-ci parce que nous le devons bien je pense à ceux qui ont fait l'effort de s'exprimer par écrit. Et puis ensuite, je vous redonnerai la parole, enfin vous l'avez déjà d'ailleurs à travers la question. Alors elles ne sont pas dans l'ordre d'arrivée, j'ai fait un petit classement en repartant du plus général au plus particulier. Et les entrées/sorties, on va les retrouver mais il y a beaucoup de questions, en particulier de l'association Madrid etc. que je vais garder un petit peu pour la fin. Alors d'abord, il y a une question qui nous ramène en fait à la phase précédente, mais bon, je ne vais pas la laisser tomber pour autant de Monsieur Jean Besançon qui est un parisien, qui se présente comme un usager habituel de l'avenue depuis 25 ans et qui nous dit la chose suivante. Sa question nous dit-il porte sur l'utilité même du projet. Le document du projet indique page 9 qu'il s'agit d'améliorer le fonctionnement du réseau routier national de l'ouest francilien par une meilleure fluidité du trafic, vaste ambition. Le même document nous précise même page 10, je cite « A l'horizon 2020, après la mise en service des deux tubes, les gains de temps pour le trafic de transit serait de l'ordre de 17 % à l'heure de pointe du matin dans le sens Paris-La Défense et à l'heure de pointe du soir, de 12 % dans le sens La Défense-Paris et de 14 % dans le sens Paris-La Défense », fin de citation.

Ces deux arguments ne nous paraissent pas résister à l'examen. Nous lisons dans le dossier de saisine de la commission page 21, je précise que ce n'est pas le dossier de la commission, c'est le dossier du maître d'ouvrage. Je le répète à chaque fois parce qu'il faut le dire et le redire. La règle du jeu, c'est que la commission ne présente pas le projet de dossier. La commission, elle organise le débat et s'assure qu'il a lieu. Le maître d'ouvrage présente son dossier. Ce qui est dans le dossier, c'est le maître d'ouvrage qui le dit. Nous, nous n'aurons pas d'avis à donner dessus d'ailleurs, mais vous en pensez ce que vous devez en penser et les décideurs concluront en fonction des observations qui seront faites. Alors nous lisons dans le dossier de saisine de la commission néanmoins page 21 « Il ne s'agit pas de donner plus de capacité pour le transport routier, ce qui serait contraire aux objectifs du PDU, mais aussi illusoire. La capacité aux deux extrémités de l'axe est en effet limitée par celle du pont de Neuilly à l'ouest et par celle de la place de la Porte Maillot et du boulevard périphérique de Paris à l'est, largement saturé aux heures de pointe », fin de citation. « Nous y ajoutons », alors ça n'est plus le dossier qui parle mais la personne, « à l'ouest les tunnels de La Défense déjà fortement saturés aux heures de pointe, ce qui revient à dire qu'on roulera plus vite vers le bouchon du pont de Neuilly ou plus vite vers celui du périphérique ou de la Porte Maillot. Le gain de temps apparaît relativement élevé en pourcentage, 17 %, appliqué à la durée du trajet estimé page 31, soit cinq minutes, il est de 51 secondes », d'où la question « Dans ces conditions, peut-on sérieusement prétendre que le projet de couverture va assurer la fluidité du trafic dans l'ouest francilien ». Alors je vous donne la question *in extenso*. Avant de passer à la suivante, nous allons absorber celle-ci peut-être.

### **Un intervenant**

Eh bien non, ce tunnel ne va pas assurer la fluidité du trafic dans l'ouest francilien. Il faut dire les choses comme elles sont. Evidemment, ce n'est pas ça, ce n'est pas un projet routier. Je l'ai dit lors de la séance inaugurale, ce n'est pas d'abord un projet routier au sens classique du terme où on a décidé de faire gagner du temps aux gens. Bon si on a quelques feux rouges en moins, ça sera plutôt mieux, ça peut même avoir quelques petites incidences sur la qualité de l'air, très petites,

mais ça n'est pas ça l'objectif principal. L'objectif principal, c'est de réduire les nuisances. Donc non, la fluidité ça ne fera pas de mal, mais je maintiens, c'était très bien dit ce qui était dans le dossier, je le maintiens. Oui, notre objectif n'est pas de faire circuler plus de véhicules, il est de les faire circuler... Il n'est pas normal que 160 000 véhicules, de notre point de vue, peut-être que ça changera, peut être qu'il y aura des gens qui ne seront pas de cet avis-là, mais nous, il nous semble que faire passer 160 000 véhicules au milieu d'une ville de 60 000 habitants, c'est quand même un vrai problème. Voilà, c'est quand même un vrai problème. Et donc je réponds à la question, non ça n'améliorera pas, ça ne réglera pas le problème de circulation de tout l'ouest parisien, non, mais ça réglera avec le projet qui est présenté là, ça réglera la qualité de vie des habitants de Neuilly et ça peut être un élément qui peut être pris en considération, je pense, même quand on habite à Paris.

### **Roland PEYLET**

Bien. Je ne sais pas si Monsieur Besançon... C'est vous Monsieur Besançon ? Nous y reviendrons.

### **Monsieur BESANÇON**

*(Inaudible).*

### **Roland PEYLET**

Très bien, oui vous avez tout à fait raison de la poser, le débat est d'ailleurs bien fait pour poser toutes les questions, y compris celle-ci. Alors j'ai ensuite deux questions de Monsieur Robert Rignaud de l'Association Maillot Champperret. Je vais les lire toutes les deux peut-être, même si elles sont sur deux registres un peu différents. Une première question qui porte sur les conséquences du projet pour les commerçants et qui est la suivante. Donc la perspective d'une avenue en travaux jusqu'en 2020 au moins, constitue une préoccupation majeure pour les 186 commerces inventoriés dont la plupart des responsables se souviennent de la galère de la période 88 - 92. Ajoutons que le projet prévoit la suppression de 600 places de stationnement en surface, E et D page 22 - je pense qu'il s'agit des pages du dossier - et la destruction partielle voire totale du parc de stationnement près de l'église Saint-Jean Baptiste. Nous partageons les inquiétudes des auteurs du document « Enjeux et préconisations ». Je cite les auteurs du document, je suppose « Quel est l'avenir de la vocation commerciale de l'avenue avec une circulation de transit reportée en souterrain ? Et quelle est la pérennité du commerce existant compte tenu de l'ampleur et de la durée du chantier de réalisation de la couverture ». Question, donc ça c'était la citation, question « Le tissu commercial étant lié aux passages, n'y a-t-il pas risque de perte de dynamisme ou de manque d'affirmation au profit des pôles dynamiques proches, l'avenue du Roule par exemple ? ». Alors ça, c'est peut-être la ville de Neuilly qui va prendre cette question, étant entendu, alors évidemment tout est dans tout, c'est difficile de découper un sujet aussi complexe en tranches thématiques. Donc on retrouve dès aujourd'hui des questions qu'on va retrouver dans d'autres thèmes, parce qu'elles se posent nécessairement à chaque fois. Donc je ne dis pas ça pour les rejeter, mais je dis simplement que cette question-là par exemple, on va la retrouver nécessairement lors de la séance thématique sur la gestion du chantier bien sûr. Donc elle sera reprise, c'est tout. Les choses seront le cas échéant répétées et puis les personnes ne seront pas forcément les mêmes non plus. Monsieur Claude. Oui alors finalement, je les prends une par une parce qu'elles sont... Voilà, pardon. Monsieur Claude.

**Monsieur CLAUDE**

Oui, je tiens à dire déjà que la Ville a renseigné les commerçants puisqu'on fait une réunion spécifique avec eux et qu'au terme de cette réunion, nous n'avons pas eu de réponses ou de questions posées qui montre une inquiétude particulière. La raison en est la suivante. Premièrement, un stationnement de surface demeurera de chaque côté, latéralement le long des contre allées. Deuxièmement, il sera construit des places de stationnement supplémentaires, et au total et en final, il y aura entre 300 et 600 places de stationnement supplémentaires sur la totalité de l'avenue Charles de Gaulle, en surface et souterrain comprises. Donc *a priori*, je ne vois pas là de motivation pour les commerçants à craindre j'allais dire une baisse de chiffre d'affaires dans le futur, au contraire, je pense que cet afflux de stationnement entraînera des pratiques nouvelles, améliorera la rotation également de la fréquentation. Et par là-même, conduira à un dynamisme nouveau pour autant que les commerçants voudront aussi j'allais dire se remettre en cause.

**Roland PEYLET**

Bien, je vais prendre la deuxième question. Alors j'ai déjà beaucoup de questions là. Il y en a énormément sur les entrées/sorties, comme d'ailleurs lors de la séance inaugurale. Alors je vais les garder quand même, je les ai regroupées, que ceux qui les ont posées récemment m'en excuse, mais je les groupe toutes ensemble, on les reprendra vers la fin. Je reste sur des questions de portée un tout petit peu plus générale. Alors toujours donc de Monsieur Robert Rignaud, conséquence cette fois sur le tertiaire. « L'avenue Charles de Gaulle constitue aujourd'hui la vitrine où se concentrent de nombreuses sociétés de service, banques et institutions de crédit, des sociétés liées à la communication UGC, Gaumont, *Herald Tribune*. Le document diagnostic nous précise par ailleurs que l'avenue Charles de Gaulle est le seul territoire de la commune où sont autorisées les activités tertiaires. Il précise également que la valeur de l'immobilier de bureaux augmente, avec une situation en façade ou en angle sur l'avenue, l'effet vitrine, la visibilité et l'identification offerts par l'axe passant engendre une augmentation de la valeur des biens immobiliers. » Tertiaire, c'était une citation du document. Question « Quel serait l'impact de l'enfouissement de l'avenue pour la visibilité des entreprises tertiaires implantées sur ses rives et plus largement par rapport à sa vocation de vitrine de Neuilly ? ».

**Un intervenant**

Alors je pense très sincèrement que la libération d'une grande surface au profit de la végétation, au profit d'un système environnemental plus enrichissant sera une meilleure vitrine encore pour les entreprises tertiaires qui sont en effet sur les flancs de l'avenue Charles-de-Gaulle. D'ailleurs pour exemple, sachant qu'une très grande entreprise de communication s'intéresse fortement à ce projet et à sa réalisation et la souhaite de tout coeur.

**Roland PEYLET**

Bien, alors de Madame Annie Bayol, neuilléenne. Et puis ensuite, je prendrai peut-être aussi la suivante. Alors c'est sur la conception d'ensemble crois-je comprendre. « Est-ce que le fait de construire deux tubes en laissant un tube central sous le métro ou dans le métro, c'est ça ? » Je n'arrive pas à bien lire. « Pour le métro » pardon, excusez-moi, « pour le métro ». Merci... « ne rapproche pas dangereusement ces tubes des constructions riveraines. Ces constructions ne risquent-elles pas de subir des dommages au moment de la construction et ensuite lors de l'exploitation ? » Alors ça, c'est une première question.

Ensuite deuxième question, plus précise apparemment, « rue des Huissiers » - on va la retrouver après, je la pose quand même - « sont concentrés à la fois une entrée et une sortie, n'aurait-on pas pu les éloigner l'une de l'autre, côté sud, il n'y a qu'une entrée ? » Sur entrées/sorties, on reprendra peut-être tout à l'heure, je ne l'oublierai pas. Mais d'abord, la question du danger pour les constructions riveraines en phase de construction et en phase d'exploitation. Monsieur le directeur ou Monsieur Scoffoni.

### **Un intervenant**

Donc vous voyez sur cette coupe à quelle proximité on peut se rapprocher. On a estimé qu'on ne descendait jamais au-dessous de 2,50 mètres, c'est-à-dire qu'on ne se rapproche jamais à plus de 2,50 mètres des façades, même dans les sections les plus contraintes. Et ça représente une proportion, on va dire un tiers de la partie à couvrir à peu près. C'est sur un tiers que ça intervient. Et comme vous voyez, c'est plutôt côté sud. Donc c'est coté des numéros impairs. Donc effectivement, qu'est-ce que ça nécessite ? Ça nécessite qu'avant, il y a des sondages proprement faits de ce que l'on trouve, des fondations des bâtiments, où est-ce que l'on se positionne, que l'on ait des repérages qu'on appelle géotechniques assez précis. Et ensuite, on a des techniques de réalisation de fondations qui permettent de faire ceci, bien sûr en préservant l'intégrité des bâtiments. Donc pas de catastrophisme, mais quand même bien se rendre compte qu'on est dans un milieu contraint. Il faudra faire très attention, c'est tout ce que l'on peut dire pour l'instant.

### **Un intervenant**

On peut-être rajouter quelque chose.

### **Roland PEYLET**

Oui allez-y, rajoutez.

### **Un intervenant**

Je dirais qu'en système urbain dense comme Neuilly, on construit en général non pas à 2,50 mètres mais on construit contre les immeubles pour construire un nouvel immeuble. Donc on (*inaudible*) dans une situation beaucoup moins pénalisante que dans ce cas-là. Et pour la plupart du temps, si la méthode de réalisation et toutes les précautions sont prises, nous n'avons jamais d'accident. Les accidents sont le fait en réalité d'une responsabilité des constructeurs et d'un mauvais suivi par le maître-d'oeuvre. Mais là, on n'a aucune inquiétude à mon avis à avoir, d'autant que la méthodologie ou la technologie qui sera utilisée est celle qui donne le plus d'assurance, celle de la paroi moulée où on a des fouilles qui sont faites j'allais dire de proche en proche et alternées le plus souvent possible. Donc on a à mon avis aucune inquiétude à avoir à 2,50 mètres de la façade des immeubles ou des pieds des fondations des immeubles. On n'a pas à avoir de craintes.

### **Roland PEYLET**

Oui, c'est un complément sur le même sujet ? Allez-y.

**De la salle**

(*Inaudible*) alors qu'il est beaucoup plus profond que le futur tunnel. Est-ce que vous avez une idée de l'impact en termes de vibrations d'un tunnel qui sera beaucoup plus proche de la surface, encore plus près des habitations qu'actuellement ? Parce que le RER, en termes de vibrations quand il passe, on l'entend. Je veux dire on habite au 125, on l'entend.

**Roland PEYLET**

Vous êtes sûr que c'est le RER ?

**De la salle**

Ah certaine oui, il n'y a pas de problème. Donc est-ce qu'un tunnel de cette nature avec un trafic permanent, trois voies, qui sera en continu est de nature à engendrer des vibrations sonores qui seraient peut-être un peu moins... ?

**Roland PEYLET**

Oui ou enfin des vibrations mécaniques même.

**De la salle**

Oui.

**Un intervenant**

Donc je crois connaître un peu le problème des vibrations puisque j'ai eu la chance d'être riverain une fois d'un RER. Alors en fait, c'est deux choses très différentes. Le RER, ce qui fait que ça vibre, c'est que vous avez une masse énorme qui se déplace à 60 kilomètres heure à peu près. Donc ça, ça crée des vibrations. Les voitures, vous pouvez en mettre autant que vous voulez, vous êtes dans des ordres de grandeur on va dire peut-être 100 fois moins lourds, voire plus. Donc vous aurez peut-être probablement des vibrations lorsque l'on va creuser le tunnel, le temps des travaux sur des petites sections, sur des durées on va dire les plus courtes possible. Mais le trafic des voitures n'impliquera pas de vibrations.

**Roland PEYLET**

Même les camions ?

**Un intervenant**

Même les camions. C'est des ordres de grandeur... Je veux dire pour qu'un camion qui roule sur une route arrive à faire vibrer des bâtiments à côté, c'est vraiment très différent d'un RER, ça vous l'imaginez assez bien.

**Claude GUILLEMOT**

Est-ce que je peux poser une question ? Je suis Monsieur Guillemot, j'habite au 84 avenue Charles de Gaulle.

**Roland PEYLET**

Oui dans le même ordre d'idée parce que...

**Claude GUILLEMOT**

Oui c'est dans le même ordre d'idée. Les immeubles qui sont construits sont des immeubles qui sont disons maçonnés, les fondations sont maçonnées et il y a pratiquement très peu d'immeubles, d'anciens immeubles en 1900 qui étaient en béton. Quel est l'impact des fondations du creusement du terrassement sur ces immeubles ? Parce qu'au droit de la station « Sablons », vous vous trouvez à pratiquement deux mètres de la fondation de l'immeuble.

**Monsieur CLAUDE**

Je vais répondre à cette question, vous permettez, parce que j'ai quand même pas mal construit sur Neuilly. Je vais prendre un exemple qui est assez marquant, qui est celui du parking de la place du marché. Il se trouve à proximité d'immeubles comme vous dites maçonnés et en réalité, il n'y a eu aucun désordre. On arrive à une profondeur qui est supérieure à celle qui sera celle des futurs tunnels et on n'a créé absolument aucun désordre au voisinage.

**De la salle**

*(Inaudible).*

**Roland PEYLET**

A quelle distance selon vous ?

**Monsieur CLAUDE**

Non, non, non...

**Roland PEYLET**

Attendez, à quelle distance selon vous ?

**De la salle**

*(Inaudible)*, le long, tout autour de la place.



**Roland PEYLET**

D'accord. Et la distance est de combien Monsieur Claude ?

**Monsieur CLAUDE**

La distance, elle est de 2,50 mètres environ, 2 mètres - 2,50 mètres. Mais par contre, on creusait à quatre niveaux, c'est-à-dire qu'on est descendu jusqu'à 10 mètres de profondeur.

**Roland PEYLET**

Donc vous êtes descendu plus profondément ?

**Monsieur CLAUDE**

Ah oui.

**De la salle**

Oui c'est exact, on est descendu beaucoup plus profond mais on était à plus de 4 mètres des immeubles, j'en suis sûr.

**Monsieur CLAUDE**

Non, non.

**De la salle**

Ah si !

**Monsieur CLAUDE**

Eh bien écoutez, vous viendrez consulter les plans à la mairie.

**Roland PEYLET**

Ecoutez, on n'a pas une vue en coupe là du parking ?

**De la salle**

Ecoutez, pour que les voitures puissent circuler autour de la place, avec les trottoirs, 3 mètres plus 1,50 mètre de trottoirs, ça fait déjà 4,50 mètres.

**Monsieur CLAUDE**

Vous viendrez consulter en mairie et puis vous verrez.

**De la salle**

Je veux bien, mais je ne suis pas satisfait.

**Roland PEYLET**

Bien écoutez, en tout cas nous n'avons pas là les pièces qui nous permettent de trancher ce débat entre les 4 mètres et les 2,50 mètres. Donc nous nous renseignerons pour savoir ce qu'il en est. Ça doit être facile, on sait où il est le parking.

**De la salle**

*(Inaudible).*

**Roland PEYLET**

Pardon ? Dans la distance, vous pensez que c'est 4 mètres.

**De la salle**

*(Inaudible).*

**Roland PEYLET**

D'accord, nous verrons sur pièces. Ça je crois que les plans réalisés ne devraient pas tromper. Là j'ai beaucoup de questions, donc on va les prendre. Alors d'abord, il y a une question de Monsieur Claude Pommier. J'aurais dû la poser plus tôt, d'ailleurs je l'avais déjà évoquée puisqu'on l'avait déjà tout à l'heure, c'est vous. Je vais la prendre tout de suite parce que c'est une question un peu de principe aussi sur la conception d'ensemble. Pourquoi quatre voies dans chaque sens, alors qu'il a été difficile de placer deux fois trois voies sur les 500 premiers mètres. Pour éviter de se rapprocher des immeubles, donc on retrouve cette question, prévoir deux fois trois voies pour un ouvrage de cette longueur, 1,8 kilomètre, il faut neutraliser une voie réservée aux pompiers, à la police, à la DDE. Il reste donc deux voies utiles pour aller directement du pont de Neuilly au boulevard périphérique, sans aucune trémie intermédiaire, ni Porte Maillot. Cet ouvrage d'intérêt national est à réserver aux non Neuilléens. Alors réservé ça... Je n'ai pas trahi, c'est bien ça ?

**De la salle**

*(Inaudible).*

**De la salle**

Ce ne sont pas les habitants de Neuilly qui utilisent l'avenue Charles de Gaulle, c'est en très grande majorité, vous l'avez rappelé, des gens qui viennent d'ailleurs. Si on veut construire un ouvrage d'intérêt national, il faut qu'il soit réservé aux non Neuilléens. Monsieur Claude a dit qu'il aurait été ubuesque que les gens de Neuilly fassent de grands détours. Oui les gens de Neuilly ne feront un grand détour pour rentrer chez eux ou ils passeront par l'avenue de Madrid ou ils passeront par le boulevard Maillot ou ils passeront par l'avenue du Roule. Ils ne passeront plus par l'avenue Charles-de-Gaulle.

**Roland PEYLET**

Bon, on retrouve un petit peu la question entrées/sorties.

**De la salle**

Oui bien sûr, il ne faut ni entrée, ni sortie, aucune rampe ni Porte Maillot ni ailleurs. D'ailleurs, je ne comprends pas sur l'ouvrage que vous avez montré tout à l'heure, on voit une esplanade fantastique Porte Maillot. Actuellement, c'est peut-être ce qui existe, mais ce n'est pas parce qu'une erreur existe qu'il faut la continuer. Il faut en profiter pour faire mieux. Et mieux, c'est accéder au périphérique directement, il faut qu'il y ait une dalle en superficie jusqu'au périphérique.

**Un intervenant**

Alors premièrement, je vous invite à convaincre les élus parisiens de revoir la Porte Maillot, ce n'est pas encore fait donc nous ne pouvons pas peser dessus. Deuxièmement, vous savez très bien que la Porte Maillot est à saturation de trafic environ six heures par jour. Donc rajouter pour les Neuilléens cette contrainte supplémentaire, ça n'a pas paru pour la collectivité acceptable. J'ajouterai que s'il y a des pourfendeurs de ces entrées et ces sorties, nous avons aussi beaucoup de demandes de la part de Neuilléens pour réclamer ces entrées et ces sorties. Et les questions qui ont été posées dans le cadre du débat public, moi j'ai répondu à une dizaine de demandes sur ce sujet. On pourra vous les montrer.

**Roland PEYLET**

Alors sur le dimensionnement, parce que la question portait aussi sur le dimensionnement, c'est bien ça ? Quatre voies, deux fois trois, vous vous interrogez sur la... Oui monsieur... ? Allez-y, prenez le micro, il est devant vous, on vous le tend.

**De la salle**

Merci. Pardonnez-moi, c'est juste pour enchaîner avec l'intervention de Monsieur, que bien entendu, nous sommes plusieurs à approuver totalement. Toujours au nom du bon sens, je ne suis pas technicien mais je suis Neuilléen et je suis riverain, c'est-à-dire que j'appartiens à la catégorie des premiers destinataires de ce projet. Autrement dit, je vais essayer de rester dans les généralités. Est-ce qu'on n'est pas en train de faire avec ces entrées et sorties une chose et son contraire ? Quel

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
est l'esprit de l'enfouissement, faire disparaître de la vue, de l'oreille et des poumons des Neuilléens et particulièrement des riverains, ce cancer qui s'appelle la RN13. Alors quand j'entends parler d'entrées et de sorties, et qu'on dit qu'on va supprimer les nuisances, ces trois entrées et sorties, ce sont des nuisances me semble-t-il ! Monsieur Claude, je voudrais juste avec votre permission revenir sur une chose que vous avez dit tout à l'heure comme justification de ces entrées et sorties, c'est-à-dire tous ceux qui venant du périphérique sud souhaitent se rendre à Neuilly. J'en fais partie et je ne suis pas le seul. Sauf erreur, pourquoi n'a-t-il pas été mentionnée la Porte Dauphine que j'utilise très souvent lorsque je viens du périphérique sud, qui me permet de tirer une diagonale de la Porte Dauphine au boulevard des Sablons. Et je rentre dans Neuilly en surface selon me semble-t-il l'ordre naturel des choses.

**De la salle**

*(Inaudible).*

**De la salle**

Mais y compris quand on vient de Paris. Certains d'entre nous, pardonnez-moi monsieur, nous utilisons la place Victor Hugo, on tire sur la Porte Dauphine et on rentre à Neuilly par le bois de Boulogne. Accordez-moi qu'il y a plus désagréable !

**Roland PEYLET**

Bon écoutez, en tout cas, nous ne pouvons...

**De la salle**

Egalement, je voudrais juste poser une question.

**Roland PEYLET**

Allez-y, allez-y Monsieur.

**De la salle**

Et là, c'est une question générale. Est-ce que cette question des entrées et sorties est verrouillée définitivement, auquel cas à part alimenter la soirée, je me demande à quoi nous servons. Ou bien est-ce qu'il y a encore une possibilité, auquel cas le principe de ce débat public serait justifié, est-ce qu'il existe encore une possibilité de ré examiner ce problème ou est-ce que les choses sont verrouillées ?

**Roland PEYLET**

Alors sur le verrouillage des entrées/sorties.

**Monsieur CLAUDE**

Dans le cadre d'un débat public, chacun a le droit de s'exprimer et en fonction des questions, des réflexions, des observations, des remarques formulées par la majorité des usagers ou des riverains, il peut éventuellement être remis en question. Par contre la décision, elle ne m'appartient pas à moi technicien, elle appartient bien entendu à la collectivité. Il faut le savoir. Mais je voudrais quand même répondre à d'autres questions que vous avez posées, d'autres réflexions que vous avez faites. La suppression de ces entrées et sorties amènerait un trafic qui serait en quelque sorte doublé sur la contre allée nord et qui passerait à environ 1 400 voire 1 500 véhicules heure, c'est-à-dire un trafic équivalent à celui du boulevard Bineau dans chaque sens de circulation. Ça amènera obligatoirement une pollution et du bruit supplémentaire. Et je ne suis pas certain qu'au final vous serez excessivement gagnant par la couverture dans ce cas-là.

**De la salle**

Si je peux me permettre, vous reprenez la parole quand vous voulez, mais c'est pour dialoguer. Si je peux me permettre Monsieur Claude, les arguments que j'entends ce soir et que nous entendons ce soir sur la justification de ces trois entrées, deux au nord, une au sud, entrées/sorties, ne ressemblent absolument pas à ce que j'ai entendu et à ce que nous avons été nombreux à entendre le 22 février au théâtre. J'ai entendu parler de secours, de voies de secours.

**Monsieur CLAUDE**

En dernier lieu, j'ai donné ça comme argument. Mais les arguments principaux que j'ai donnés en priorité, c'était bien une surcharge de trafic sur les contre allées et une surcharge de trafic qui emmenait pollution et bruit supplémentaires.

**De la salle**

Alors encore une fois, est-ce qu'avec ces ouvertures de voies d'accès et de sorties, on ne crée pas une nuisance nouvelle. Je vais être un peu plus précis avec votre permission. Si j'ai bien compris, ça a été dit, côté nord la bretelle, si je peux appeler ça une bretelle, la bretelle de sortie débouche exactement rue des Huissiers où il y a actuellement un feu que nous connaissons bien, nous les riverains. Si cette bretelle de sortie était réalisée là où elle est réalisée, sauf erreur, je parle sous le contrôle des techniciens et des experts, aboutirait à ce feu rouge de la rue des Huissiers. Ladite bretelle. Alors de deux choses l'une, où elle est destinée à écouler du trafic, donc il y aura du trafic, ou elle n'est pas destinée à écouler du trafic et à quoi sert-elle ? Donc la bretelle, la contre allée existante, la rue des Huissiers qui est semi piétonne pour une partie de son trajet mais qui est automobile pour les rues qui arrivent en angle droit pour rattraper ladite rue des Huissiers. Et si j'ai bien lu le projet, un accès qui viendrait de la rue des Gravieres et qui viendrait rejoindre dans l'autre sens ledit feu. Est-ce que vous n'avez pas le sentiment que dans cet endroit-là, et pardonnez-moi de parler de cet endroit-là précisément, mais la localisation aussi est importante, avec ces quatre accès, est-ce que vous ne reconstruiriez pas, est-ce que vous ne recréeriez pas ce contre quoi nous nous battons nous depuis des dizaines d'années. Autrement dit, on reviendrait à la case départ. J'ajoute enfin que ce feu de la rue des Huissiers, sauf erreur, correspond à une zone où il y a quatre écoles. Je cherche la cohérence de la chose.

**Monsieur CLAUDE**

La cohérence de la chose, elle est déjà dans l'existant dans la mesure où l'avenue, la RN13 avenue Charles de Gaulle a en effet une sortie au niveau de la rue des Huissiers. Vous êtes d'accord avec moi ? Elle existe à l'heure actuelle. Donc on ne crée pas une chose nouvelle, un aménagement nouveau. Le seul aménagement nouveau qui peut être envisageable et qui n'est pas encore définitif, c'est la création en effet d'une liaison traversante à partir de la rue des Gravieres. Mais sinon, en positionnement par rapport à l'existant, il n'y a pas de modification sinon que l'on sort d'un tunnel au lieu de sortir à plat. Mais à l'heure actuelle, vous êtes dans la même configuration, une sortie de la RN13 sur la contre allée nord au niveau de la rue des Huissiers.

**Roland PEYLET**

Je crois qu'on a compris Monsieur, on a très bien compris. Merci.

**Un intervenant**

Alors je voudrais ajouter quelque chose. Monsieur Claude a dit que sur les contre allées, il y aurait très vite des embouteillages. Il y aura peut-être des embouteillages les deux ou trois premiers jours, mais après, les gens qui n'auraient rien à y faire, ils prendraient un autre circuit, ils auraient un autre itinéraire tout de suite.

**Monsieur CLAUDE**

Oui alors évidemment, ils pourraient emprunter l'avenue Achille Peretti comme certains de vous l'ont suggéré. Mais l'avenue Achille Peretti, elle est également à saturation le matin et le soir, notamment entre Winston Churchill et la rue Madeleine Michelis.

**Roland PEYLET**

Alors attendez, puisqu'on est sur les entrées/sorties, je crois qu'on va avoir un gros chapitre entrées/sorties, je sens ça dans notre rapport final.

**De la salle**

*(Inaudible).*

**Roland PEYLET**

Ecoutez, j'ai l'impression que les questions sont posées. Moi je ne sais pas ce qui est dans la tête des décideurs. Moi je me borne à dire le débat on écoute, on entend...

**Monsieur CLAUDE**

Non, il justifie des entrées et des sorties. Vous pouvez avoir un avis contraire qui vous est propre parce que vous habitez sur le site évidemment. Mais d'autres personnes ont peut-être des réactions contraires à vous.

**Roland PEYLET**

Justement, je vais donner lecture peut-être d'autres questions. J'ai vu Monsieur, mais beaucoup de personnes ont posé des questions par écrit, je vais quand même les lire et puis je vous donnerai la parole ensuite. Pour répondre à la question de Monsieur, l'esprit du débat public est que nous enregistrons vos réactions et la pertinence des propos des uns et des autres et leur portée. Nous donnerons la place qui convient dans les observations que nous serons amenés à faire et puis ensuite, les décideurs décideront.

**De la salle**

Pardonnez-moi, mais est-ce que ça n'est qu'une chambre d'enregistrement ?

**Roland PEYLET**

Ecoutez Monsieur, on va plier nos gaules et rentrer à la maison !

**De la salle**

Modestement et individuellement, en espérant que je suis suivi par d'autres personnes, je demande sous l'autorité de la commission un réexamen de ce problème.

**Roland PEYLET**

Très bien, la commission a pris note, il est demandé un réexamen du problème des entrées/sorties. Et je répète que l'esprit du débat public, s'il est faussé et si nous nous apercevons qu'il l'est, nous le dirons d'ailleurs. Et *a priori*, les décisions ne sont pas prises, sinon il n'y a pas de débat. Le débat n'a aucun sens si les décisions sont déjà prises. Bien. Alors je vais donner lecture de quelques observations. Alors ça va être un peu en vrac, je m'en excuse parce que je n'ai pas forcément tout trié, mais c'est toujours sur cette question. Alors il y a les observations et questions de Monsieur Francet de l'association Madrid Sablons, je ne sais jamais dans quel ordre il faut le mettre. Maillot Sablons Madrid, je m'étais trompé, bien entendu. Nous avons des positions sur les sorties intermédiaires, il y a plusieurs aspects dans les questions, je prendrai les autres tout à l'heure. « Nous avons des ambitions divergentes sur ce sujet », nous dit-il, « au sein de l'association MSM », je vais le dire ainsi, ça sera plus simple. « Nous souhaitons donc être mieux éclairés, justification des sorties intermédiaires, on en a déjà beaucoup parlé, comptage sur les bretelles d'entrées et sorties actuelles, donc à partir de ce qu'il se passe actuellement. Etude des itinéraires possibles en leur absence, pollution à leurs droits, bruits, air, dispositif de protection possible des riverains, surcoût induit par leur présence. Peuvent-elles bénéficier de l'exception de pente identique à celle du périphérique, ce qui raccourcit les trémies, voire par exemple la sortie Porte de Passy sur le périphérique intérieur. » Donc là, il y a toute une série de questions, alors il ne sera

peut-être pas possible de les prendre toutes une par une, mais en tout cas elles égrènent un certain nombre de questions sur lesquelles, même s'il n'est pas donné réponse instantanément, nous veillerons à ce que ces réponses soient apportées dans le cadre de l'examen ou du réexamen qui vient d'être rappelé. Alors une autre question, c'est Monsieur Francet toujours mais c'était le résumé.

Alors Monsieur Jean Mauvisseau, j'espère que je n'écroche pas votre nom Monsieur. « Les documents que nous avons consultés montrent que les connexions entre les voies en tunnels et les contre allées nécessitent la réalisation de trémies d'accès latéral ouverte sur approximativement 80 mètres de long et 8 mètres de large. Sortie rive nord située entre la rue des Huissiers et la rue de l'hôtel de ville, entrée rive nord entre la rue de l'hôtel de ville et la rue Saint-Pierre, entrée rive sud entre l'avenue de Madrid et la rue des Graviers. Les accès depuis la Porte Maillot et le pont de Neuilly se feront à partir de trémies centrales qui devraient être ouvertes sur 23 mètres de large chacune et leur longueur s'établirait sur 40 mètres pour le tube nord, jusqu'au numéro 32 de l'avenue Charles-de-Gaulle et sur 180 mètres pour le tube sud jusqu'au numéro 47 de l'avenue. En conclusion, que les riverains de ces trémies indispensables », dites-vous, c'est en gras l'adjectif indispensable... »

### **De la salle**

Sous réserve de réexamen total

### **Roland PEYLET**

C'est pour ça que je vous ai précisé, parce que comme vous avez écrit indispensable et que vous avez même pris la précaution de le mettre en gras, je voulais m'assurer que c'était bien le fond de votre pensée.

### **De la salle**

*(Inaudible).*

### **Roland PEYLET**

D'accord. Donc que les riverains ne croient pas qu'ils seraient débarrassés de toute circulation, donc de pollution et de bruit d'où la question « Comment ces trémies seraient-elles traitées pour empêcher le bruit induit, alors dans le cadre du projet tel qu'il se présente, sous réserve de réexamen... Pour empêcher le bruit induit par l'effet de bouche. Il ne s'agit pas du président américain ! Pour effacer l'effet de coupure et pour diminuer la pollution particulièrement sensible à la Porte Maillot et entre la rue Saint-Pierre et la rue des Huissiers. Alors je vais peut-être quand même poursuivre. Oui allez-y Monsieur.

### **De la salle**

Je suis architecte, retraité évidemment.



**Roland PEYLET**

Architecte, oui vous l'avez indiqué en effet.

**De la salle**

Je suis architecte, lauréat du GETUS pour les gens qui ne connaissent pas, Groupe d'Etudes de l'Urbanisme de Souterrains. Ayant pris part au concours des parkings souterrains avec un groupe d'architectes, le concours organisé par la Ville de Paris peu après la guerre. Et je suis membre de l'association Maillot Champerret. Je ne verrais certainement pas la réalisation de tout ce projet étant donné mon âge, mais j'estime que c'est de mon devoir...

**Roland PEYLET**

Ne soyez pas exagérément pessimiste quand même.

**De la salle**

C'est de mon devoir de faire part de mon expérience pour apporter des éléments à ceux qui souhaiteraient avoir des informations. Car il manque beaucoup d'informations dans la présentation de ce projet !

**Roland PEYLET**

Alors Madame Annie Bayol dont j'ai déjà pris une question tout à l'heure se demandait également pourquoi rue des Huissiers sont concentrés à la fois et une entrée et une sortie. N'aurait-on pas pu les éloigner l'une de l'autre ? Côté sud, il n'y a qu'une entrée. Monsieur Philippe Pasquali s'interroge sur l'intérêt du positionnement des entrées et sorties du tunnel. Pourquoi avoir proposé une sortie du tunnel aussi éloignée du carrefour Madrid ? Ce choix présente un grand nombre d'inconvénients que je mentionne au dos de cette feuille. Alors c'est assez long, entrées et sorties très proches, pollutions sonores et pollution de l'air concentré auprès des mêmes habitants, sortie des véhicules directement sur la rue des Huissiers qui est en zone 30. Je ne sais pas ce que ça veut dire, en zone 30 quoi ?

**De la salle**

30 kilomètres heure.

**Roland PEYLET**

Ah 30 kilomètres heure ! Ah oui d'accord, en zone 30, pardonnez-moi, zone 30 je cherchais un sens caché. Une rue à sens unique, la rue des Huissiers qui ne peut pas être empruntée par les véhicules qui sortent du tunnel. Un axe de passage largement fréquenté par les familles pour aller vers le bois de Boulogne, un lieu de passage très fréquenté par les enfants du fait des écoles de la rue des Poissonniers. Il me semble que pour un usager du tunnel, une sortie au niveau de la rue de l'église et du carrefour Madrid serait plus utile et gênerait moins les habitants de l'avenue Charles de Gaulle. Donc vous préférez une sortie au niveau de la rue de l'église ou du carrefour Madrid. Par

ailleurs, je ne suis pas convaincu de l'intérêt des sorties du tunnel sur la ville de Neuilly, des entrées et sorties aux extrémités du tunnel devraient être satisfaisantes. Ça, il faut quand même y entrer et si possible en sortir du tunnel si on en fait un, ça c'est sûr. Il me semble d'ailleurs que la couverture faite vers Saint-Denis ne comporte pas de sortie ailleurs qu'aux extrémités. A Saint-Denis oui, je pense que c'est exact. Mais c'était assez différent parce que l'autoroute était déjà en dénivellé. A t'on fait des simulations sans prévoir de sortie ailleurs qu'aux extrémités du tunnel ?

Alors est-il possible d'avoir, c'est Monsieur Sylvain Pierre, d'avoir dans le dossier du débat public des plans présentant les entrées et sorties au tunnel de la RN13. Oui parce qu'actuellement, ces plans existent, on les a. Donc je pense que ça doit être possible, enfin j'imagine. Quel est le trafic de desserte de Neuilly de la RN13 ? Qu'est-ce que vous voulez dire là le trafic de desserte de Neuilly de la RN13 ? C'est-à-dire combien de Neuilléens empreignent la RN13. ça on doit le savoir aussi.

**De la salle**

*(Inaudible).*

**Roland PEYLET**

Donc 15 %. Quel est le trafic des contre allées et quels sont les impacts du projet sur les contre allées ? Quels sont les impacts sur l'ensemble des circulations de la ville ? Alors voilà, n'y a t'il pas une sortie sud prévue, où et comment iront nous du nord au sud ? Monsieur Didier Duplan. Oui, comment irons nous du nord au sud, ça vous avez déjà un petit peu répondu.

**Monsieur CLAUDE**

On a déjà répondu à ça.

**Roland PEYLET**

Alors nous avons bien réalisé la nécessité des entrées et sorties intermédiaires et des trémies du côté de la porte Maillot. Mais ne pourrait-on pas au niveau de ces entrées et sorties et des trémies prévoir des arbres, le mot arbres étant souligné, car sur les plans et images de synthèse - oui, ça de synthèse, des arbres de synthèse ça serait moins bien que des vrais - ces lieux se trouvent complètement dénudés. C'est Monsieur Jean-Claude Leclercq qui est un habitant de l'avenue Charles de Gaulle qui pose cette question. Pourquoi ne pas envisager que des sorties et éviter des entrées ? Combien de traversées sont prévues et où ? C'est Madame Béatrix *(inaudible)*. Excusez-moi si j'écorce certains noms. Pourquoi on ne ferait pas que des sorties et aucune entrée ? D'accord. Entrées et sorties, Monsieur Philippe Bonnamy. Plutôt que de s'en remettre à des études, pourquoi ne pas faire un essai en vraie grandeur en supprimant pendant quelques jours les entrées et sorties intermédiaires de l'avenue et faire les mesures correspondantes. C'est Monsieur Philippe Bonnamy, je crois l'avoir dit.

**De la salle**

*(Inaudible).*

**Roland PEYLET**

D'accord, eh bien écoutez on va voir.

**De la salle**

Pardonnez-moi si la question n'a pas été comprise, mais c'est la seule partie du projet qui est actuellement simulable. Donc pourquoi ne pas s'en remettre à l'expérience plutôt qu'à des études ?

**Roland PEYLET**

Alors ensuite, il y a un problème de sortie porte Maillot, mais c'est un petit peu différent, on y reviendra. Alors je crois avoir fait à peu près le tour des nombreuses questions qui visiblement préoccupent beaucoup de personnes. On s'en était douté, parce que dès la séance inaugurale, déjà des questions avaient été posées. Alors je vais me tourner vers ces Messieurs. Je crois qu'on fera l'analyse peut-être plus poussée de tous ces points à tête reposée pour les analyser, leur apporter toutes les réponses et procéder au réexamen tel qu'il a été sollicité. Et puis nous verrons la suite. Dans l'immédiat, est-ce que vous pouvez compléter parce qu'il y a déjà des choses qui ont été dites en réponse.

**Un intervenant**

Trois, quatre points juste. Il y a des questions très techniques qui demandent un petit peu de travail sur les surcoûts, les surcoûts ou l'économie. Quand on ne fait pas une entrée et une sortie, combien on gagne d'argent ? Il nous faut un peu de temps, on a des petites idées mais je préférerais qu'on se prenne un petit peu de temps pour répondre de façon un petit peu plus sûre. Bon c'est sûr que c'est une économie, mais des économies après, attention parce qu'au lieu de trois voies, on en fait deux, ça fait des économies. Au lieu de mettre des poids lourds, on ne met plus que des véhicules légers, ça fait des économies. Et on superpose les deux tubes l'un sur l'autre, ça fait encore des économies. Et puis finalement, on se retrouve quand même avec pas mal de véhicules sur l'avenue et un projet qui ne répond sans doute plus à ce que vous attendez la majorité d'entre vous. Bon l'économie mais à un certain moment... Alors sur les entrées/sorties à gabarit réduit, à caractéristique réduite, est-ce qu'on peut avoir des entrées moins voyantes ? Je crois qu'il faut vraiment bien distinguer là entrées et sorties. Sur les sorties, il ne faut pas négocier sur la sécurité d'une sortie d'un tunnel. Donc les sorties d'un tunnel, ça doit être sûr donc il faut que ce soit comme les sorties des autres tunnels pour que les usagers ne soient pas surpris. Ça je crois vraiment que sur les sorties, il n'y a pas grand-chose à gagner. Sur les entrées, il faut voir. Si jamais on a des dispositifs qui font qu'on ne se précipite pas dans cette entrée mais qu'avant, comme l'ont montré un certain nombre de parkings, on sait que... Il faut voir. Est-ce qu'on peut avoir des normes plus réduites, ouvertes ? Il faut regarder, pourquoi pas.

Mais je distinguerai bien entrées et sorties. Sur l'effet de bouche, c'est une question vraiment importante que vous posez là, parce que je pense qu'elle est dans pas mal de têtes et je ne sais pas comment arriver à vous convaincre d'un certain nombre de choses. Je pense qu'il y a un certain nombre de gens qui se disent « On va avoir des trous dans ce tunnel couvert, mais comme on va avoir des trous, on va avoir plein de bruit qui va sortir, plein de pollution ». Et le bruit, je crois que ce n'est pas vrai. La pollution, il faudra regarder de plus près les courants, etc. donc il faudra faire des études profondes. Mais le bruit, je crois que ce n'est pas vrai. Je crois que ce n'est pas vrai, et je me suis dit « Comment vous en convaincre ? ». Alors il faudrait trouver des sorties de tunnel qui

existent déjà comme ça, je n'ai pas ça en tête, mais ça doit bien exister, ça serait le meilleur moyen. J'ai quand même une expérience vécue en traversant le pont de Neuilly. Quand on vient de La Défense, qu'on prend le trottoir côté aval et qu'on arrive au droit de la couverture, c'est incroyable comme au bout de cinq mètres on n'entend plus le bruit du tunnel. Evidemment, on entend le bruit de la contre allée, il y a encore le bruit de la contre allée. Mais vous ferez l'expérience, vous venez de La Défense, vous êtes à pied sur votre trottoir et vous passez de l'autre côté de la SACEM. Et là, juste il y a l'entrée du tunnel pourtant qui est derrière le mur, juste cinq mètres après et vous ne l'entendez plus. Alors bien évidemment, quand on fait des sorties comme ça, on s'arrange pour qu'il y ait un espace de mur entre le tunnel et la sortie qui fait que le bruit, ça fait une sorte de chicane. Donc sur le bruit, si c'est ça votre préoccupation en disant « Je vais retrouver tout du bruit », venant du tunnel, ça vraiment je crois que ce n'est pas vrai. Vous n'aurez pas de bruit venant du tunnel. Alors comment vous en convaincre ? Qu'est-ce qu'il faut qu'on fasse pour arriver à vous en convaincre ? Je ne sais pas encore mais je suis à peu près sûr... Alors je n'ai pas dit que vous n'aurez pas le bruit des véhicules qui sortent du tunnel eux-même, comme vous avez aujourd'hui le bruit des véhicules sur la contre allées. Ceux-là oui, mais le bruit des véhicules qui sont dans le tunnel, le bruit ne sortira pas du tunnel par ces ouvertures-là. Si c'est ça ce que vous craignez, je ne crois pas.

## **Roland PEYLET**

Monsieur.

### **De la salle**

Vous avez raison et pas raison. S'il n'y a pas d'immeuble latéralement oui. Avec les immeubles, ça n'est pas vrai, il suffit de se poser de l'autre côté de l'emplacement de l'extrémité du tunnel pour vous apercevoir que le son qui est répercuté sur les immeubles d'une façade complètement en verre, ce qui ne serait pas le cas si c'était des immeubles anciens en pierre, se reflètent ensuite sur les murs de la casquette et le bruit est tout de même assez important sur peut-être une longueur d'au moins 100 mètres. Alors supprimons les immeubles à la tête de pont de Neuilly. Alors que dans un des projets initiés par les architectes au concours limité fait par la ville de Neuilly, prévoit des immeubles de très grande hauteur. Le projet Vasconi prévoit même des immeubles de 90 mètres de hauteur pour certains, allant en dégradé pour rattraper le haut des immeubles de Neuilly. Mais laissant aussi la possibilité, puisqu'il y a l'étude actuellement d'une PLU dont nous reparlerons, et qu'il est important d'inscrire dans ce débat. Si les Neuilléens veulent une défiguration de la tête de pont de Neuilly, il n'y a pas mieux.

## **Roland PEYLET**

Bien, ça c'est une autre question. On en reparlera en effet plus tard.

### **Un intervenant**

Là il faut qu'on creuse. Juste un tout petit point sur lequel je voulais préciser. C'est l'image de synthèse. Alors absolument, ça n'est qu'une image de synthèse. On a fait le plus simple possible, on l'a fait vert plutôt que de faire rouge ou bleu. Mais vraiment, il n'y a pas d'arbres mais ça ne préjuge en rien, je le redis encore une fois, ça ne préjuge en rien de l'aménagement. Il y a plein

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
d'aménagements possibles différents, celui-là ce n'est vraiment qu'une image toute simple qu'on a voulu faire. Ça ne sera pas ça. Ça ne sera sans doute pas ça, ça sera autre chose.

**Roland PEYLET**

Ça c'est certain. Monsieur Claude.

**Monsieur CLAUDE**

Concernant le trafic, j'ai déjà donné quelques indications tout à l'heure, à savoir que le trafic sur la contre allée nord, avec sorties et entrées, il est entre *grosso modo* la rue d'Orléans et le carrefour Madrid/Château, il est d'environ 800 véhicules heure moyen. Sachant que l'entrée dans le tunnel débitera environ 550 véhicules et la sortie 475 véhicules. Ce qui fait que même en admettant qu'une grande partie, prenons même 50 % à peu près de ces 1 000 véhicules empruntent d'autres cheminements, comme je l'ai dit tout à l'heure, il faut compter qu'on aurait en surface un trafic qui serait d'environ 1 300 à 1 400 véhicules heure, ce qui est quand même assez considérable. Sachant que je parlais du boulevard Bineau tout à l'heure, il y a 1 600 à 1 700 véhicules heure de pointe chaque jour. Et Madame Page qui est ici présente vous dira que ça crée quand même de la perturbation. Donc cela pour dire que si on ne crée pas ces entrées et ces sorties, on aura des nuisances complémentaires qui viendront s'ajouter ou qui réapparaîtront alors que le projet normalement est là pour les faire disparaître. Sachant que 450 véhicules en sortie de bouche comme on disait tout à l'heure, ça ne crée pas quand même, aussi bien du point de vue du bruit que de la pollution atmosphérique une gêne, une sur gêne considérable.

**Un intervenant**

Je vais peut-être poser une question idiote, vous ne l'avez peut-être pas fait, est-ce qu'il est possible de faire des simulations d'un projet sans entrée ni sortie, voir ce que ça donne en trafic, en tout, etc. Pour mieux répondre parce que ça permettra peut-être...

**Monsieur CLAUDE**

Je pense qu'on peut la faire faire.

**Un intervenant**

Oui, oui, c'est la question que je pose.

**Un intervenant**

Ce que vous avez dans le dossier qui montre ce qu'on espère obtenir plus tard, tient compte déjà d'un trafic qui va rentrer, sortir par ces entrées et sorties. Donc on voit qu'on arrive à réduire le niveau de bruit en dépit de ces entrées et sorties. Maintenant, je voulais simplement dire en complément que bon effectivement, on a peut-être un peu plus de mal à estimer le bruit qui sort du tunnel physiquement et concrètement. Il existe des dispositifs d'absorption qui se mettent sur les parois latérales qui ne sont pas présentes aujourd'hui, qui peuvent aider à atténuer si le besoin était avéré.

**Monsieur CLAUDE**

J'ajouterais d'ailleurs que dans le projet des architectes, il est prévu une couverture au-dessus de ces trémies, donc qui atténueront également le bruit, puisque le bruit, il se présenterait uniquement qu'à la sortie et à l'entrée dans le tunnel.

**Roland PEYLET**

Madame...

**De la salle**

Il n'y a pas que le bruit à prendre en compte dans les sorties et ça c'est un problème qui existe déjà aujourd'hui. C'est-à-dire que les sorties actuelles, on a des véhicules qui sortent à 80 - 90 à l'heure et qui arrivent dans les contre allées à la même vitesse. Or la mairie de Neuilly n'a jamais mis de dispositifs de ralentisseur dans les contre allées qui permet aux piétons qui habitent juste en face des sorties, ce qui est notre cas, d'avoir des véhicules qui arrivent à fond la caisse dans les contre allées sans qu'il n'y ait aucun ralentisseur devant les passages piétons qui sont au même endroit d'ailleurs. Ça c'est indépendant du tunnel mais c'est la situation aujourd'hui et je ne vois pas en quoi vous améliorez les choses

**Roland PEYLET**

La ville de Neuilly est en cause dans la situation actuelle, ce n'est plus le projet.

**Monsieur CLAUDE**

Non mais je vais répondre à cette question. Je vais répondre à cette question parce que ce n'est pas une question nouvelle. En effet, elle s'est posée il y a déjà une quinzaine d'années. Et à l'époque, nous avons fait en effet des essais sur les contre allées pour mettre des ralentisseurs ou des avertisseurs j'allais dire de ralentissement. Et il y a eu plainte du voisinage parce que ça créait en effet du bruit excessif. Et on a été obligé d'y renoncer.

**Monsieur MAUVISSEAU**

*(Inaudible).*

**Monsieur CLAUDE**

Attendez Monsieur Mauvisseau, peut-être pas la place du marché, mais l'avenue Charles-de-Gaulle, ce n'est pas que la place du marché.

**Roland PEYLET**

Alors attendez Monsieur, juste derrière vous, il y a un monsieur qui avait levé la main, juste avant vous.

**PierreSTRACK, Association Maillot Sablons Madrid**

Pierre Strack, de Maillot Sablons Madrid. C'est toujours au sujet des entrées et sorties, j'aimerais quand même rajouter une observation. Quand on dit que l'absence d'entrée et sortie rajouterait un trafic considérable sur les contre allées, on oublie de dire que finalement, le trafic de transit passant par le tunnel, nous retrouverions en surface sur l'avenue Charles de Gaulle tout simplement le trafic normal d'une ville qui possède une grande avenue. Faire une simulation à l'heure actuelle en barrant les liaisons qui existent entre la contre allée et l'avenue ne me semble par approprié parce qu'elle ne reflèterait pas la situation future, en ce sens que les contre allées actuelles sont des relativement petits allées encombrées par un stationnement licite mais aussi par un stationnement illicite qui fait qu'elles ne débitent vraiment pas grand-chose. Dans la situation future, j'espère quand même qu'on aura suffisamment de place, vu qu'on otera huit voies de circulation au centre. On aura quand même suffisamment de place pour faire non pas des contre allées mais tout simplement deux rues urbaines qui permettront d'écouler naturellement le trafic de la cité.

**Roland PEYLET**

D'accord. Monsieur devant au pull-over rouge.

**De la salle**

Non, je ne vais pas discuter de la position des entrées et sorties, je trouve qu'elles sont judicieuses. Mais je voulais parler d'une chose, c'est la longueur.

**Roland PEYLET**

Vous êtes le premier à dire ça.

**De la salle**

La longueur des entrées et sorties ne peuvent être réduites que pour deux choses. C'est laisser sortir uniquement les véhicules légers et ne pas laisser sortir les camions, à ce moment-là on peut les réduire de moitié en longueur. Et ça présente un risque, c'est que les camions restent coincés comme sous la place Charles de Gaulle. Mais ça présente un gros avantage, c'est ou modifier un peu la pente ou ne pas laisser sortir les camions. Et à ce moment-là, on a des entrées/sorties qui font la moitié pratiquement et on passe de 2 mètres à 4 mètres. Ça pose d'autres problèmes.

**Roland PEYLET**

Merci. Moi je voudrais poser une question à mon tour, pour changer. Moi je suis naïf, tous ceux qui disent pas d'entrée et de sortie, tout à l'heure on a vu une alternative, c'était le tunnel Défense/Dauphine. Si vous ne voulez pas d'entrée/sortie, pourquoi pas le tunnel Défense/Dauphine ? Tout à l'heure, quand on a dit « Est-ce qu'il y a des partisans ? », personne n'en a parlé. Alors dites moi Monsieur Francet, dites-moi. Là, il n'y a pas d'entrée/sortie.

**Monsieur FRANCET**

Non mais le trafic actuellement, c'est en gros moitié, si on prend les comptages à la Porte Maillot, c'est moitié Paris et moitié périphérique.

**Roland PEYLET**

Ah c'est un problème de capacité !

**Monsieur FRANCET**

C'est-à-dire qu'effectivement, on traite disons le problème de liaison vers le périphérique et on laisse le problème entier de la liaison sur Paris. Et le trafic est moitié moitié à ma connaissance en ce moment.

**Roland PEYLET**

Je me tourne vers le DDE, dans une hypothèse, alors c'est vrai qu'on a une capacité moindre dans le tunnel foré Défense/Dauphine parce que c'est deux fois deux qu'on fait. Là, en mettant deux fois trois sans entrée et sortie, comparé au deux fois deux de l'autre, est-ce que réellement on absorbe beaucoup plus de trafic que dans le deux fois deux ? Mais est-ce que la simulation a été faite d'ailleurs, sans entrée et sortie ? Porte Maillot, Pont de Neuilly sans entrée et sortie. En deux fois trois comparé à Pont de Neuilly/Dauphine, évidemment sans entrée et sortie. Est-ce qu'on sait lire ?

**Un intervenant**

*(Inaudible).*

**Roland PEYLET**

Si vous ne faites pas d'entrée sortie dans Neuilly, ça va être pareil non ?

**Un intervenant**

*(Inaudible).*

**Roland PEYLET**

Je m'excuse d'intervenir dans le débat, je ne devrais pas, mais je suis curieux alors je ne peux pas m'en empêcher.

**Un intervenant**

Il faudra écrire monsieur le président !



**Roland PEYLET**

Je poserai ma question... Absolument, je le ferai par écrit à moi-même et je l'enverrai au DDE. Mais je serais curieux quand même d'avoir un aperçu de cette question. Je vous en prie Madame...

**De la salle**

Nous entendons ce débat se dérouler beaucoup mieux que la dernière fois, je dois le reconnaître, et je remercie cette assistance qui est beaucoup plus tolérante et plus courtoise. Je voudrais dire que nous sommes pour les entrées et sorties, ne serait-ce que pour la raison qui nous a été donnée par Monsieur Claude la dernière fois, ne serait-ce qu'en matière d'accidents. Il faut que les gens puissent sortir. Mais nous, nous nous préoccupons surtout du passage des camions et nous demandons, nous l'avons déjà demandé à la DDE, mais nous renouvelons notre demande, que soit faite une étude « D'où viennent les camions et où vont-ils ? ». Parce qu'au lieu de les laisser passer tous par l'avenue Charles de Gaulle, on peut déjà répartir leur destination en fonction justement de leur destination. On peut répartir leur route un peu partout et ne serait-ce que par exemple, c'est une idée qui nous est venue, parce que là ça n'est pas une voix urbaine, le long de la Seine à Puteaux. Généralement les immeubles d'habitation sont construits en retrait et de l'autre côté il y a la Seine. Il faut faire une étude pour savoir d'où ils viennent et où ils vont. Et où ils pourraient passer.

**Roland PEYLET**

Est-ce qu'on sait d'où viennent les camions et où ils vont ? Non, on ne le sait pas, on n'a pas de comptage qui permettent de le dire ?

**De la salle**

Les poids lourds bien sûr.

**Roland PEYLET**

Oui, les plus de 7,5 tonnes. C'est le critère qu'on m'a donné tout à l'heure.

**De la salle**

Je n'y connais rien dans le tonnage...

**Roland PEYLET**

Je ne sais pas moi, c'est le chiffre qui a été donné tout à l'heure donc je le répète bêtement.

**De la salle**

J'ajouterais que sur l'avenue Charles de Gaulle, on voit de plus en plus de transports internationaux de très gros tonnage. De plus en plus ! Surtout aux heures de pointe. Et une étude effectivement serait nécessaire.

**Roland PEYLET**

Bien écoutez, je note la question...

**De la salle**

Et d'ailleurs, puisqu'on parle des camions, nous y reviendrons, pourrait-on supprimer toute la circulation des camions sur l'avenue Charles de Gaulle et dans le souterrain si souterrain il y a.

**Roland PEYLET**

Supprimons les camions, supprimons les voitures. Monsieur devant. S'il vous plaît, on n'a pas fini, il y a encore un quart d'heure et un certain nombre de questions.

**Monsieur PASQUALI**

Bonsoir. Une question a été évoquée, enfin trois points ont été évoqués sur l'avenue Charles de Gaulle et les entrées/sorties. Je n'ai pas eu de réponse sur ces points-là, j'aimerais les poser de vive voix. Donc je suis Monsieur Pasquali. Concrètement, l'entrée et la sortie du tunnel nord sont très proches l'une de l'autre. J'ai l'impression que ça peut avoir des contraintes sur la facilité de les réaliser elles-mêmes. Il m'a semblé voir sur un de vos schémas que les entrées et sorties se croisaient, l'une passait en dessous de l'autre et tout et tout. Je me demande jusqu'à quelle distance des immeubles on se trouve lorsqu'on fait ce genre de chose. Premier point. Deuxième point, Monsieur Claude nous a dit que la sortie actuellement en place était au même niveau que celle qui était prévue sur le projet. J'aimerais juste rectifier à 100 mètres près, mais 100 mètres qui sont importants puisque cette sortie se trouve actuellement après le feu rouge, ce qui me semble être un élément essentiel pour la fluidité de cette sortie, ce qui n'est pas actuellement le cas sur le projet. On se trouve juste devant le feu rouge de la rue des Huissiers, ce qui génère tous les problèmes que j'ai pu énoncer dans ma question que vous avez lue au début. Mon dernier point, c'est quel est l'intérêt d'avoir une sortie face d'une part à un feu rouge, d'une part à une rue à sens unique. Et l'utilisateur ne peut pas à partir de cette sortie-là avoir une autre option que continuer jusqu'à la rue de l'église voire jusqu'au rond-point Madrid/Château. Trois points dans ma question, trois réponses s'il vous plaît.

**Monsieur CLAUDE**

Je vais répondre sur le positionnement de la sortie. A l'échelle du projet à l'heure actuelle, on ne peut pas déterminer avec certitude quel sera le point de sortie ou le point d'entrée. Disons qu'approximativement, il sera au niveau de la sortie à proximité de la rue des Huissiers, mais il sera peut-être après comme actuellement, il sera peut-être avant. Pour l'instant, le projet n'est pas encore définitif. C'est une projection qui a été faite mais tenez compte de l'échelle. Voilà une

réponse que je peux faire. Evidemment, elle ne vous donnera pas obligatoirement satisfaction, mais c'est quand même l'évidence. A l'heure actuelle, on ne peut pas savoir exactement où aboutira la sortie et où commencera l'entrée, avec une grande précision, la grande précision qui est à 10 mètres près.

Deuxièmement, vous avez posé une question sur les entrées et sorties, la proximité de l'une et de l'autre. Comme je l'ai dit, premièrement ces sorties et entrées ont été localisées en fonction de l'obligation d'éviter la station de métro « Sablons », donc d'avoir une distance suffisante entre l'extrémité nord du tunnel, enfin de la paroi nord du tunnel par rapport aux immeubles qui permettraient de faire cette entrée et de faire cette sortie. C'est pour ça qu'elles ont été localisées plus à l'ouest, plus vers la rue des Huissiers et plus vers la rue de l'église. En plus de ça, les entrées et sorties doivent répondre à des normes en matière, j'allais dire, de distance, de décélération et d'accélération dans les ouvrages à caractère autoroutier, normes qui ont été respectées par la DDE, enfin tout au moins par les études qui ont été faites à l'initiative de la DDE. Voilà aussi une des raisons pour lesquelles ces entrées et ces sorties sont obligatoirement localisées à cette position qui vous a été donnée tout à l'heure.

Troisième sortie, intérêt d'une sortie face à un feu rouge. Là j'ai répondu, c'est le positionnement de la sortie qui n'est pas encore totalement définitif. Ce n'est pas sûr qu'on aura le feu rouge comme vous l'avez dit.

#### **De la salle**

Si je peux me permettre, vous avez dit que c'était à 10 mètres près. Aujourd'hui, à 10 mètres près, on est quand même derrière ou devant un feu rouge et qui plus est, là on n'est plus à 10 mètres près, il n'y a aucun intérêt à sortir au niveau de la rue des Huissiers étant donné qu'on n'a pas d'option en termes d'usagers avant la rue de l'église.

#### **Monsieur CLAUDE**

Non mais au niveau de la rue de l'église, ça a un intérêt quand même.

#### **De la salle**

Oui mais pourquoi ne pas l'envisager au niveau de la rue de l'église ?

#### **Monsieur CLAUDE**

C'est-à-dire qu'on l'aura entre les deux. Comme elle est à l'heure actuelle. Elle est un petit peu après la rue des Huissiers. Ne demandez pas, j'allais dire expressément, ou ne faites pas expressément d'observation sur un plan qui est encore que schématique à l'heure actuelle. Ce n'est pas le projet définitif qu'on vous a soumis là.

#### **De la salle**

On se permet de mettre en avant les inconvénients qu'il y aurait à ce que cette sortie bute contre le feu rouge de la rue des Huissiers.

**Monsieur CLAUDE**

Non mais je suis entièrement d'accord, nous en prenons considération.

**Roland PEYLET**

J'en ai pris note. Oui, parce qu'on ne peut pas vouloir à la fois que le projet ne soit pas précis et que le projet ne soit pas bouclé, donc on est toujours dans cette éternelle contradiction au stade du débat. Bon écoutez, il nous reste 10 minutes, je ne voudrais pas qu'on déborde trop de notre horaire. J'ai un certain nombre de questions. Sur les entrées et sorties, je crois qu'on a vu qu'il y avait des questions, quelque chose d'important, donc on analysera parce que les réponses n'ont pas été peut-être entièrement données, toutes les observations ont été faites et celles qui ne manqueront pas de revenir sur cette question. Alors je voudrais revenir sur quelques questions qui ont été posées. Il y en a une un peu générale qui arrive seulement maintenant de Monsieur Michel Hamon. A propos des variantes, il semble que parmi les variantes étudiées, donc on revient en fait à la première partie, on n'ait pas examiné celle consistant à superposer d'un même côté de l'avenue, le nord *a priori*, les deux tunnels l'un au-dessus de l'autre, deux boîtes l'une au-dessus de l'autre. Le coût du projet devrait en être semble t'il nettement diminué. Alors pourquoi est-ce qu'on n'a pas étudié cette variante Monsieur le directeur ?

**Jean GUILLOT**

J'y pense bien depuis un bon bout de temps mais je n'ose pas. Je n'ose pas parce que si on superpose, compte tenu des entrecroisements, enfin des sorties, c'est vraiment un choix important. On ne peut plus à ce moment-là accepter dans ce tunnel superposé que des véhicules légers. Et effectivement, même s'il n'y a pas beaucoup de camions sur l'avenue, il y en a 5 %, vous pouvez regarder, il n'y en a pas beaucoup, mais c'est vrai que faire un tunnel et ne pas faire passer les camions, ça fait une grosse économie mais ça fait aussi une grosse frustration. On se dit « C'est quand même dommage ». Donc bien sûr, ça ferait des économies. On peut peut-être faire comme ça un projet presque deux fois moins cher mais si on laisse des camions en surface, je pense que c'est pour ça que ça n'a pas été regardé plus en détail.

**Roland PEYLET**

On retrouve la question des camions.

**De la salle**

*(Inaudible).*

**Jean GUILLOT**

Ah oui absolument en plus.

**Roland PEYLET**

Oui, ça c'est certainement incompatible avec les entrées et sorties intermédiaires.

**Un intervenant**

Si on superpose, vous avez vu, on ne peut pas aller très profond, non pas que le sous-sol ne le permette pas une fois qu'on est d'un côté, mais parce qu'il faut passer, quand on est au nord et qu'on veut aller... Supposons que le tunnel soit au nord, quand on sort en venant de La Défense, on est au sud et il faut passer au-dessus du métro. Donc on ne peut pas superposer deux gabarits poids lourds l'un sur l'autre parce qu'on serait au niveau du métro. Donc ça ce n'est pas possible. Et donc on ne pourrait accepter que les véhicules légers. Alors première chose, c'est quand même frustrant. Moi il m'a semblé, je n'ai pas poussé cette idée-là, je n'ai pas demandé qu'on l'étudie. J'y pensais bien mais je me suis dit « Continuer d'avoir les camions sur la surface, c'est hardi, c'est quand même hardi ». Même s'ils ne sont pas très nombreux, on a vu qu'il y avait des questions ce soir en disant « Les camions, on n'en veut même plus du tout ». Donc dire « On laisse les camions »...

**De la salle**

*(Inaudible).*

**Un intervenant**

Il faut croiser dans les deux sens.

**Roland PEYLET**

Techniquement c'est faisable ou pas ?

**Un intervenant**

Alors on n'a pas fait d'étude géométrique, on n'a pas regardé ça géométriquement. Pourquoi on ne l'a pas regardé ? Parce que ça ne sert à rien de regarder les choses si on a l'impression que ça ne répond pas au problème posé. Il nous a semblé qu'il n'y avait pas d'accord, mais peut-être qu'on se trompe, pour faire un projet plus économe mais forcément, c'est moins satisfaisant, c'est plus satisfaisant d'avoir les camions en dessous je crois. Bon après on verra, il y a un problème de sécurité, on aura une réunion spéciale pour ça. Mais on va mettre ça de côté. Si on fait un égout à voiture, c'est intéressant d'y mettre les camions aussi, si on laisse les camions en surface, c'est quand même frustrant. Alors il y a aussi une autre raison, c'est que si jamais on fait un tunnel qui n'est réservé qu'aux véhicules légers, il faut savoir les traiter en amont, il faut savoir faire le tri en amont. On a vu que dans le tunnel, on ne sait pas faire ça dans un tunnel, dans des conditions de sécurité, etc. Donc l'idée de dire « ça serait mieux si on avait des sorties à pentes très fortes qui soient réservées aux véhicules légers, ça veut dire que dans le tunnel il faudrait à certains endroits dire que les camions n'ont pas le droit de sortir ». Dans un tunnel, on ne sait pas faire. Par contre, on pourrait peut-être savoir faire par exemple sur le Pont de Neuilly. Sur le Pont de Neuilly, les camions devraient sortir au Pont de Neuilly, ils ne devraient pas rentrer dans le tunnel. Mais déjà Pont de Neuilly ce n'est pas facile quand même à trier et alors périphérique, c'est encore plus dur. Parce que dire au périphérique par exemple, c'est une circulation importante, aux camions qui sont sur le périphérique sud qui doivent tous sortir, tous se retrouver sur la Porte Maillot et tous traverser l'avenue Charles de Gaulle, réduite bien sûr, qui ne serait plus qu'une voie urbaine classique comme le disait un Monsieur qui est urbaniste, une avenue normale. Bon voilà, ça ne m'a

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
pas paru répondre au problème tel que vous le posiez. Donc je n'ai pas osé demander qu'on approfondisse cette variante.

**Roland PEYLET**

Bien. J'ai beaucoup de questions encore. Oui essayez de la faire rapidement merci.

**Un intervenant**

Parce qu'effectivement, à la commission technique de MSM, nous avons déjà fait cette proposition. On n'a pas été regardé vraiment dans le détail. Vous dites *a priori* qu'on ne pourrait pas à ce moment-là faire passer des camions, je me permets d'en douter un peu parce que pour faire passer les camions du sud vers le nord, évidemment il faut passer au-dessous du métro. Mais dans le projet actuel déjà, à l'endroit de la trémie d'entrée qui est prévue rue des Gravieres et où les camions rentrent également, vous êtes déjà obligés avec le tunnel actuel, avec le tube sud d'empiéter sur le métro. Donc ça veut bien dire qu'en fait on peut, avec écrêtage du métro, on peut faire passer un camion de l'autre côté. Et donc on pourrait imaginer que le tube de sorties de Paris soit plus profond et que le tube de rentrées sur Paris soit au-dessus. Donc il serait peut-être possible de faire une rapide évaluation de cette solution pour une prochaine réunion.

**Roland PEYLET**

Oui. Qu'est-ce que vous en pensez ?

**Un intervenant**

De toute façon, vous avez raison, c'est bien dans ce sens-là qu'il faudrait faire. Si c'était le Nord, il faudrait bien que l'étage supérieur soit réservé pour Paris vers la Défense et l'étage inférieur... L'inverse, Paris puisqu'on est du même côté, on est côté nord, on peut aller très profond, par contre de l'autre côté, venant du sud et allant vers le sud comme il faut croiser deux fois, il faut être à l'étage du dessus, d'accord. Ça ne doit pas être évident.

**Monsieur CLAUDE**

J'ai dit que ça créé aussi certains petits problèmes, parce que vous savez qu'il y a des pentes maximales à respecter en matière de voies autoroutières et il y a des rayons de giration maximaux également à respecter. Donc compte tenu que si on arrive à les superposer au nord, il faudrait quand même qu'ils se raccordent au tunnel sud existant à l'ouest et au périphérique sud existant. Il n'est pas certain, on n'a pas fait l'étude analysée, mais il n'est pas certain que l'on respecte à la fois les pentes et les rayons de giration.

**Roland PEYLET**

Bien, enfin néanmoins l'observation est faite et le cas échéant, les choses pourront peut-être regardées. Alors, il y a au moins une personne qui est non seulement partisane des entrées et sorties, mais qui en voudrait encore davantage, Madame Lucien à Neuilly « La sécurité est une bonne justification au problème des entrées et sorties, alors pourquoi n'y a-t-il pas de sortie côté sud ? ».

**Monsieur CLAUDE**

C'est la raison que l'on a donnée tout à l'heure, c'est que comme le métro est positionné non pas dans l'axe de l'avenue, mais côté sud de l'avenue, l'évitement de la station de métro Sablons rapproche sur une beaucoup plus grande longueur du tunnel les immeubles environnants. Et on n'a pas la possibilité de trouver un écartement suffisant à un autre emplacement. Et donc il y a en effet qu'une entrée et pas une sortie, ce qui est dans l'esprit que nous avons expliqué tout à l'heure, dommageable.

**Roland PEYLET**

Alors deux questions sur la sortie Porte Maillot. Alors une de l'association MSM : « la largeur à quatre voies sur la bretelle de sortie semble démesurée, est une provocation pour la Ville de Paris. Trois voies doivent être suffisantes à la sortie d'un tunnel à deux voies. Quels sont les dispositifs de protection possible des riverains d'ailleurs sur cette bretelle de sortie ? » Question qui avait déjà reprise pour la séance aménagement de surface, hall d'exposition.

Alors une autre de Monsieur Saureau qui demande « comment va se faire la sortie Porte Maillot ? Est-ce que les piétons pourront traverser à hauteur de la Porte Maillot ? Et pourquoi ne pas faire ressortir l'avenue Charles de Gaulle au-delà, alors soit au niveau du terre-plein central, soit au niveau de l'avenue de la Grande armée ? » Ah oui, c'est-à-dire qu'on poursuivrait le souterrain plus loin encore. Et on sort au milieu là dans le terre-plein central. Alors Monsieur le Directeur, pourquoi est-ce qu'on ne va pas plus loin ?

**Jean GUILLOT**

Quand on est en profondeur comme ça, on reste comme ça, si on va tout droit, on arrive au niveau du périphérique. Donc à ce moment-là, il faudrait passer en dessous du périphérique. Et puis si on arrivait à passer en dessous du périphérique, il faudrait passer en dessous du boulevard des Maréchaux qui jouxte encore à côté et le RER. Donc le sous-sol là, ça fait vraiment profond. On ne peut pas aller tout droit, c'est juste ce que je veux dire. Si on continue tout droit à 5 mètres en dessous, on arrive au niveau du périphérique. Il faut faire un carrefour à feux au périphérique, c'est tout.

**Roland PEYLET**

Alors s'agissant de la sortie provocante pour Paris.

**Jean GUILLOT**

Bien sûr. Non, non. Peut-être trois bien sûr, c'est possible. Pourquoi pas. Aujourd'hui, j'ai regardé le temps de vert actuellement, il y a un cycle le matin de 1,20 minute. Sur 1,20 minute, il y a 40 secondes de vert, la moitié de temps de vert. Donc une file sans feu, ça peut sortir sur deux fils avec le feu. Bon le stationnement, pourquoi pas trois voies, oui, oui bien sûr, c'est possible. Si la place fonctionne correctement, trois voies c'est sans doute possible.

**Roland PEYLET**

Alors est-ce que l'engagement du début des travaux entraîne automatiquement le financement de la totalité, tunnel nord et sud ? Et un planning précis, date de fin des travaux routiers. Et si le métro passait dans des tubes externes, ça je ne comprends pas bien, et les voitures au milieu. Ah oui, c'est-à-dire tant qu'à faire, si on refaisait le métro. Et les voitures au milieu. La station Maillot est déjà à deux tunnels et le garage des métros pourrait être déplacé au-delà de La Défense, Monsieur Yves Lebrun. C'est vous ?

**Monsieur LEBRUN**

Ce n'est pas simplement une plaisanterie, la station de métro est quelque chose qui est classé monument historique. Il y a uniquement le métro Sablons qui pose problème. Quel serait le problème de faire une station de métro Sablons avec une ligne dans un sens, une ligne dans l'autre ? Les tunnels pour faire passer le métro, ça représente très peu de place de chaque côté, sur les bas-côtés. Et vous avez toute la place que vous voulez pour faire tous les raccordements que vous voulez de l'avenue en sous-sol ou en surface. Cette question avait déjà été posée il y a très longtemps à notre ancien maire. Ce n'est pas une idée nouvelle. A l'époque, on m'avait dit « Ce n'est pas possible de toutes les façons de faire un tunnel au-dessus du métro ». Or aujourd'hui, ça devient possible. Donc si je pose la question comme ça, est-ce que ça coûterait beaucoup plus cher de simplement... Vous avez une ligne de métro qui se séparerait de chaque côté et qui irait rejoindre au Pont de Neuilly.

**Roland PEYLET**

Mais il s'agirait bien de faire les deux tunnels du métro.

**Monsieur LEBRUN**

Et alors !

**Roland PEYLET**

Non, mais je fais préciser la question.

**Monsieur LEBRUN**

Vous allez faire un trou partout sur toute l'avenue de toutes les façons.

**Roland PEYLET**

Non mais moi je n'ai pas d'opinion, je cherche à comprendre la question.



**Monsieur LEBRUN**

Je voulais juste poser une question supplémentaire, est-ce que vous savez que quand le RER a été construit, ça a provoqué sur les immeubles qui sont au sud, des quantités d'immeubles, des remontées d'eau.

**Roland PEYLET**

Des remontées d'eau dans les immeubles ?

**Monsieur LEBRUN**

Oui.

**Roland PEYLET**

Lors de la construction du RER côté sud.

**Monsieur LEBRUN**

Oui.

**De la salle**

La nappe phréatique Monsieur on l'oublie, on l'a vu déjà à la piscine. A la plaine des Sablons, il y a eu des inondations et moi je suis une très vieille dame et j'ai vu déjà des inondations (*inaudible*). Et du côté de Neuilly, il y a toute une nappe phréatique en dessous.

**Un intervenant**

Attendez, la nappe phréatique elle est normale, c'est le cours de la Seine.

**De la salle**

C'est le cours de la Seine et vous êtes très, très profond. Demandez à Monsieur, ils ont eu des tas d'ennuis à la piscine parce qu'ils ont rejoint la nappe phréatique. Et on oublie la nappe phréatique. Et nous qui sommes avenue de Neuilly, moi je suis au 47, on a les remontées de l'humidité dans tous nos immeubles du 47, du 45, parce qu'il faut bien que l'eau elle passe quelque part.

**Un intervenant**

Non mais c'est vrai à l'autre bout de l'avenue, c'est vrai près de la Seine.

### **De la salle**

Alors là, on a fait le RER, tous les vieux immeubles, moi j'ai un immeuble de 1900 eh bien tous les vieux immeubles, nous avons tous la nappe phréatique qui remonte au rez-de-chaussée. Il faut bien que l'eau passe quelque part ! Et c'est la plaine des Sablons, elle est connue pour être la nappe phréatique de la Seine.

### **Un intervenant**

Mais elle n'a pas besoin d'être connue pour être la nappe phréatique de la Seine. Quand le RER a été construit, la partie qui a été construite à l'époque au niveau des Sablons a mis un an et demi de plus pour faire les travaux, je m'en souviens j'y étais déjà. Bon, on a injecté du ciment pendant des années, on a gelé le sol et les gens ont été très surpris de perdre un an parce qu'à Sablons, il y avait du sable. Je suis désolé, personne n'avait pas pensé qu'à Sablons, ça pourrait ralentir les travaux. Or depuis cette époque-là, toute la partie qui est en dessus de l'avenue vers le RER fait une sorte de mur dans l'ancien lit de la Seine. Donc il y a des moments où le niveau de la nappe phréatique d'un côté remonte au sud de manière très importante. Ceci dit, ce n'est pris en cause par personne parce que se retourner contre la RATP, ce n'est pas possible.

### **Roland PEYLET**

Bien Monsieur le directeur, ne faites pas comme la RATP, n'oubliez pas les études géologiques. Alors il y a deux questions, d'abord une question globale de conception. On fait passer le métro autrement. Et puis ensuite, il y a la question de la nappe phréatique et des remontées d'eau dans les immeubles.

### **Un intervenant**

Moi je n'avais pas entendu parler de cette idée, après tout pourquoi pas, vous avez raison, pourquoi pas, on peut penser à tout. Mais d'abord, ça fait construire quatre tunnels au lieu d'en construire deux, donc c'est peut-être plus facile, vous avez sûrement raison c'est plus facile, mais il faut construire d'abord les deux tunnels pour le métro des deux cotés et puis ensuite, il faut quand même encore construire le tunnel au milieu pour les voitures. Ça fait quatre au lieu de deux. La deuxième chose, c'est qu'une fois qu'on a construit les tunnels des deux côtés, bon ça va, mais on n'a pas envie je pense personne ici, d'interrompre la ligne de métro. Donc autant on sait, le raccordement...

### **De la salle**

*(Inaudible)*. Une ligne de métro à droite ou à gauche, enfin au nord ou au sud qui sera raccordée le jour où elle marche. Enfin elle peut être faite pendant qu'on passe ailleurs. C'est vrai que quand on a raccordé le métro au nord et au sud, que l'on peut utiliser toute la partie centrale mais vous n'avez plus à ce moment-là aucun problème ni pour les entrées et sorties... Il y aura la place de mettre tout au milieu.

**Un intervenant**

Non mais c'est plus compliqué que ça Monsieur je crois une ligne de métro.

**De la salle**

C'est toujours plus compliqué, c'est sûr. Ce que vous présentez comme solution, c'est extrêmement compliqué au niveau de la station de métro Sablons. Ça paraît ce qu'il y a de plus compliqué qu'on puisse faire.

**Roland PEYLET**

Oui parce qu'effectivement, le métro avant, il doit y avoir des installations terminales de la ligne de métro qui sont placées quelque part dans ce dispositif-là, entre Sablons et Pont de Neuilly c'est ça ? Non entre Sablons et porte Maillot, c'est ça ? Et j'ai l'impression quand même que le problème est beaucoup plus compliqué que ce que vous dites, sans être...

**De la salle**

Je parle, parce que je suis très vieille, je suis de 44, mais autrefois, le métro s'arrêtait à la porte Maillot. Et vous aviez le... Ça ne passait jamais. C'est une construction très récente.

**Roland PEYLET**

Oui c'est pour ça qu'effectivement les garages, enfin les installations terminal... Toute ligne de métro en fait va au-delà de son terminus.

**De la salle**

Oui, eh bien le terminus, c'est parce que la porte Maillot...

**Roland PEYLET**

Et on a les restes du terminus de la porte Maillot.

**De la salle**

Vers 1920, ça a été jusqu'à 1930 - 1935 la construction après la porte Maillot.

**Roland PEYLET**

Eh bien moi je suis plus jeune que vous et j'ai encore en tête la chanson le 22 station Neuilly Vincennes, vous voyez c'est déjà Neuilly quand j'étais petit.

## **De la salle**

Oui c'est Neuilly, ça s'arrêtait à la porte Maillot. Parce que moi, j'ai connu l'arrêt de la Porte Maillot et la douane à la Porte Maillot.

## **Roland PEYLET**

Bien. Eh bien écoutez, je crois que la question a été reposée d'une conception complètement différente, mais enfin...

## **Un intervenant**

Non mais ce que l'on peut dire, c'est que la station Sablons pose problème évidemment si on continuait à construire dans l'axe de l'avenue, comment ont été construits les deux premiers tunnels. Mais comme on les évite en réalité, elles ne posent pas essentiellement problème. Donc non très franchement, je ne pense pas que l'idée de reconstruire, enfin disons de déplacer la ligne de métro de part et d'autre et de reconstruire dans l'axe soit une solution qui sur le plan intellectuel est bonne mais sur le plan économique sera beaucoup plus coûteuse, ça c'est à peu près certain. Concernant la deuxième question qui a été posée sur la nappe phréatique, il est effectif qu'il y a une nappe phréatique dans le sous-sol de la plaine des Sablons, mais elle ne touchera pas, enfin elle ne concernera pas le projet actuel qui est au-dessus du niveau de la nappe. La nappe est au niveau à peu près, on a construit des parkings, elle est au niveau du troisième sous-sol des parkings. Donc à un niveau d'environ 3 mètres inférieurs, peut-être pas 3 mètres, mais au moins 2 mètres inférieurs au niveau bas des tubes qui seront construits.

Sur les parkings supplémentaires, ça pourra poser problème. Mais la technique que l'on emploie, c'est-à-dire la paroi moulée est une technique qui sans nous protéger totalement de la nappe phréatique permet j'allais dire de solutionner quand même en grande partie le problème, on n'aura pas trop, trop à mon avis de difficultés pour les construire.

## **Roland PEYLET**

Bien, j'ai encore un certain nombre de questions. Il est 23 heures 10, on a déjà débordé de 10 minutes mais je tiens à épuiser les questions donc je vous remercie maintenant d'être aussi bref que possible. Même si certains pourraient se sentir un peu frustrés, il restera toujours la possibilité de prolonger à travers les questions posées sur le site. Il y aura des prolongements dans les autres séances parce qu'on a vu qu'il y a des interférences beaucoup avec les autres thèmes. Et puis il sera possible aussi de les poser par écrit. Alors il y a une question sur l'écrêtement, alors je suppose qu'il s'agit de l'écrêtement des stations de métro, de Monsieur Loiret, Jean Loiret. « Les travaux se font-ils à ciel ouvert ? » On en reparlera sans doute quand on parlera du chantier. « Peut-on mettre les deux tubes l'un en dessous de l'autre ? » C'est la même question que tout à l'heure, ce qui éviterait l'écrêtement et à quelle profondeur est le RER ? Bon alors sur les tubes l'un au-dessus de l'autre, on en a déjà parlé tout à l'heure. Le RER, il est à combien ?

## **Monsieur CLAUDE**

Le RER, il doit être à 9 – 10 mètres de profondeur, peut-être plus, je ne sais pas, je n'étais pas là au moment de la construction, je vous donnerais une réponse fautive.

**Roland PEYLET**

Et les travaux à ciel ouvert ?

**Monsieur CLAUDE**

Les travaux à ciel ouvert, c'est envisageable parce que la première tranche a été réalisée comme suit. Mais elle (*inaudible*) une gêne considérable pour l'environnement, c'est pour ça qu'il a été retenu une solution, une hypothèse de travail en taupe qui permet à mon avis d'abrèger l'utilisation en surface de 50 à 60 %.

**Roland PEYLET**

D'accord, revenez pour la séance gestion du chantier, on reparlera du travail en taupe à ce moment-là. Sur les émergences, nouvelle question de Monsieur Mauvisseau, architecte. L'existence de l'émergence est inévitable, l'émergence c'est-à-dire d'éléments en saillie vous voulez dire au-dessus de la chaussée, qu'il s'agisse des stations de métro, des trémies de ventilation ou des issues de secours. Nous aimerions avoir plus d'informations sur celles-ci, donc les émergences, et plus particulièrement sur les deux émergences sur les questions du rapport de synthèse, l'une de 1,50 mètre de haut environ sur le tube sud de à hauteur de la rue Jacques Dulud et l'autre de 2,50 mètres de haut sur une hauteur de 60 mètres et sur le tube nord à hauteur de la pharmacie située près de l'angle de la place du marché. C'est précis. Autrement dit, un véritable mur s'élèverait à ces endroits le long des contre allées. Comment seraient traitées ces émergences extrêmement disgracieuses et gênantes qu'on ne devrait pas trouver sur l'axe royal. Question « L'émergence de l'usine de désenfumage peut-elle être réduite en hauteur ? ». Essayez d'être court Monsieur maintenant vu l'heure.

**Monsieur MAUVISSEAU**

Je vais essayer d'être assez court, quitte à reprendre la parole une autre fois. Les émergences, il y a celles nécessitées par la signalisation des tunnels, il y a celles de l'usine de désenfumage, il y a celle des stations de ventilation accolées aux 19 sorties de secours, celles des 7 accélérateurs et celles du raccordement au tunnel Madrid. Les plus importantes dont je vais parler pour essayer de raccourcir, comment comptez-vous donc traiter celles du tunnel nord à l'aplomb du 44 avenue Charles de Gaulle devant la pharmacie ? L'émergence est de 75 mètres de long sur 20 de large, avec une surface de 20 mètres sur 20 mètres à plus 2,75 mètres du sol pris dans l'axe de la contre allée. Et le reste incliné jusqu'au côté Est. Pour celles du tunnel sud, elle prolonge du 55 avenue Charles de Gaulle de 30 mètres de longueur sur 49 mètres de largeur à plus de 1,75 mètre de hauteur à la crête inclinée jusqu'au sol. Celles de l'usine de désenfumage prévues de 23 mètres de long sur 17 de large avec 6,75 mètres de hauteur et une partie culminant à plus 10,25 mètres de hauteur pour l'évacuation des trois cheminées. Je complète la question. L'évacuation des fumées était toujours prévue par ces trois cheminées sortant au milieu de l'avenue Charles de Gaulle ou utilisera t'on les trois cheminées accolées d'une surface de plus de 30 m<sup>2</sup> prévus sur les terrains de la Poste et de Télécoms pour la ventilation ? Parce qu'il y a ventilation d'une part et désenfumage d'autre part, c'est une usine de désenfumage, des stations de ventilation. Et il y en a à chaque sortie de secours.

**Roland PEYLET**

Allez-y.

**Jean GUILLOT**

Il y a beaucoup de chiffres donc ça doit être pour moi. Alors sur la hauteur, nous notre but c'est d'avoir réduction de la (coupure) urbaine, c'est-à-dire pas des choses peu confortables comme ce que l'on voit du côté du pont de Neuilly, c'est-à-dire d'être au niveau du sol le plus possible. Alors ces chiffres, j'imagine que vous les avez trouvés dans des études, reste à voir si...

**Un intervenant**

C'est un rapport de synthèse de juillet 2004.

**Jean GUILLOT**

D'accord, mais ce n'est pas dans les documents du débat donc c'est peut-être une variante, enfin à vérifier. C'est peut-être une variante qui a déjà évoluée. Nous ce que nous vous proposons, c'est quelque chose qui est au niveau du sol. Il n'y aura pas d'accélérateur dans ce que nous proposons puisqu'on fait une ventilation transversale. Alors bon, on vous expliquera ça si vous souhaitez, mais pas de ventilateur. Pas de ventilateur donc pas de bosse au niveau de l'avenue. Il y aura peut-être quelques émergences de l'ordre de 50 centimètres ponctuellement, les études ne sont pas assez précises pour le dire. Mais nous notre objectif, c'est pas de coupures.

**De la salle**

Donc il faut des plans complémentaires.

**Jean GUILLOT**

De toute façon oui, c'est pour ça que je me suis fait applaudir quand j'ai dit qu'il fallait quatre ans d'études derrière à la séance inaugurale.

**Roland PEYLET**

Oui effectivement, mais j'ai l'impression que depuis juillet 2004, les études ont avancé.

**Jean GUILLOT**

Oui les études ont avancé mais c'est vrai que maintenant, pour pouvoir vous donner des réponses fines sur la hauteur des écrêtements, il faut qu'on fasse des études appelées d'avant-projet.

**Roland PEYLET**

Donc pour répondre à Monsieur, en fait c'est le moins d'émergences possible.

**Jean GUILLOT**

C'est clairement l'objectif.

**Roland PEYLET**

Sauf l'usine de désenfumage, elle est bien dehors.

**Jean GUILLOT**

L'usine de désenfumage, aussi pour répondre à votre question, on a une émergence qui est intégrée dans un bâtiment et qui ne se voit pas depuis l'avenue.

**De la salle**

Pour répondre d'ailleurs à cette question concernant l'émergence des cheminées au milieu de l'avenue, je dois dire que la ville de Neuilly par l'intermédiaire de son maire de l'époque, actuellement ministre, a catégoriquement refusé ces émergences au milieu de l'avenue.

**De la salle**

On nous présente des plans à un débat public qui sont dépassés.

**Roland PEYLET**

Non, on ne les présente pas les plans de 2004.

**Jean GUILLOT**

Non la variante Monsieur qu'on vous propose, c'est dans les documents de couleur jaune qui sont disponibles à la commission particulière, c'est la solution dite solution 2 qui présente un écrêtement.

**De la salle**

*(Inaudible).*

**Roland PEYLET**

Non mais écoutez, venez en prendre connaissance.

**Jean GUILLOT**

Le problème c'est qu'effectivement, vous trouvez dans le dossier des études l'ensemble des variantes, donc nous ce qu'il faut, c'est qu'on vous montre précisément celles qu'on présente au débat.

**Roland PEYLET**

Ecoutez, venez prendre connaissance des plans à jour, la DDE nous fournira les plans à jour. On les a, bon... !

**Jean GUILLOT**

Tous les plans sont à jour, mais il faut qu'on vous mette le doigt sur la variante que l'on vous propose aujourd'hui.

**Roland PEYLET**

Le projet offre une belle occasion de repenser le problème du stationnement des taxis aux abords de la RN13. L'expérience vécue avenue de Madrid est instructive, manoeuvres dangereuses, stationnement en double file, obstruction des voies d'accès, utilisation des immeubles mitoyen pour les besoins nocturnes, etc. Question : « que prévoit-on pour les taxis ? » C'est Monsieur Jean-Pierre Ducray qui pose cette question. Vous voulez compléter ? Non...

**Un intervenant**

On sait qu'il faudra prévoir une station de taxis à proximité de la station de métro « Sablons », mais à l'heure actuelle, toujours au niveau de l'étude, il n'a pas été finalisé le positionnement de cette station.

**Roland PEYLET**

Bien. J'aurais dû poser cette question en même temps que les émergences à l'instant, c'est une question de l'association MSM. Une seule usine d'extraction est-elle suffisante ? Ne vaut t'il pas mieux en prévoir deux ou quatre pour éviter une trop grosse unité qui pose aussi problème en cas de pannes. On reverra peut-être cette question plus complètement dans la séance environnement.

**Un intervenant**

*(Inaudible).*

**Roland PEYLET**

Bon d'accord. Eh bien écoutez, la question est mise en réserve pour la séance où on parlera de ces sujets.



« Les riverains des boulevard Maillot, Barrès, Charcot, Richard Wallace ont vécu une période difficile, une galère lors des travaux de la première couverture de l'avenue Charles de Gaulle. Qu'est-il prévu dans le cadre du projet pour rendre la vie moins anormale ? Pendant combien de temps ? » C'est Monsieur Roxier. Alors je vais donner la parole à Monsieur Claude, mais celle-là aussi on va la reprendre complètement puisqu'on a une séance complète sur la gestion du chantier.

### **Monsieur CLAUDE**

J'ai déjà répondu à la question quand je répondais à la question similaire concernant le Boulevard Bineau. On ne peut pas faire d'omelette sans casser des œufs, on ne peut pas faire un chantier qui a une emprise importante sur la totalité de la surface, sans rechercher des itinéraires pour compenser le trafic que l'on perdra à l'occasion de ce chantier. Et il n'y a pas 50 000 possibilités qui existent. Les boulevards du bois sont parmi ces opportunités.

### **Roland PEYLET**

Bien, et pour finir, Madame Rignaud souhaite faire quelques observations. Vous avez la parole Madame.

### **Madame RIGNAUD**

Merci Monsieur le Président. Je voulais faire une observation d'ordre général. Compte tenu de l'heure tardive, je n'en ferai rien ce soir, par contre, j'interviendrai si vous le permettez, dès le démarrage de la prochaine réunion.

### **Roland PEYLET**

Très bien Madame. Eh bien nous vous attendons donc, enfin ceux qui le souhaitent, pour la prochaine réunion. La prochaine réunion aura lieu le jeudi 16 mars à 20 heures ici même et sur le thème « Trafic Sécurité ». Alors j'indique tout de suite, parce que j'avais oublié de le faire lors de la séance inaugurale, que nous envisageons de consacrer... Vous savez, dans notre programme, il y a une séance qui n'a pas de thème pour le moment, donc nous envisageons d'offrir cette séance aux personnes qui souhaitent présenter de façon plus complète et plus construite leur position, leur observation et la soumettre à discussion. C'est la séance sans thème, je crois qu'elle a lieu le 11 mai. Donc le 11 mai, réunion publique « thème à préciser » serait une réunion à laquelle les uns et les autres auraient la parole de façon plus élaborée. Alors que ceux qui souhaiteront s'inscrire, si j'ose dire, pour cette séance se fassent connaître. Merci à tous.

## Index

*Nous vous signalons que nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms suivants :*

Annie Bayol.....	29, 41
François Delille.....	12
Jean Loiret.....	60
Jean-Pierre Ducray.....	64
Madame Rignaud.....	65
Madame Saureau.....	13, 22
Mauvisseau.....	40
Michel Morel.....	14
Monsieur Francet.....	39, 47
Monsieur Mauvisseau.....	46, 61
Monsieur MAUVISSEAU.....	46, 61
Monsieur Pasquali.....	50
Monsieur PASQUALI.....	50
Monsieur Roxier.....	65
Monsieur Saureau.....	55
Philippe Pasquali.....	22, 41
Robert Rignaud.....	28, 29