

Cahiers d'acteurs

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

N° 5 AVRIL 2006



Contribution des Verts des Hauts-de-Seine, de Neuilly et Puteaux

CONTACTS

Thierry HUBERT

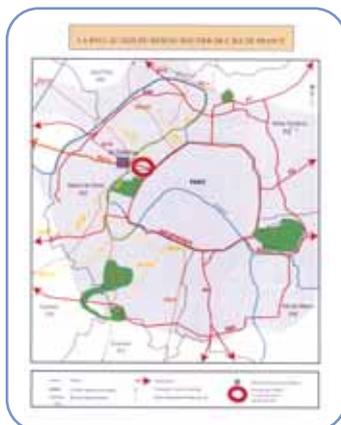
Conseiller municipal Vert de Neuilly
Portable : 06 33 69 13 40
Mails : vertsneuilly.puteaux@free.fr
hubert.thierry@free.fr

Frédéric PUZIN

Secrétaire départemental
Portable : 06 85 06 49 37
Tél. : 01 45 07 07 19
Mail : puzin@club-internet.fr

Joëlle PARIS

Porte parole
Tél. : 01 46 91 08 80
Fax : 01 43 33 19 89
Mail : jparis@free.fr



Toutes les communes exposées aux bruits et aux nuisances

A l'heure où les priorités doivent être mises sur les transports en commun, les nuisances causées par les 160 000 véhicules qui traversent Neuilly chaque jour imposent la recherche de solutions à terme.

Ce problème devrait être abordé simultanément pour toutes les sorties aux portes de Paris.

Toutefois, ce n'est pas le choix du débat public qui a été fait.

Aussi, s'il s'agissait de traiter la seule dénivellation et couverture de la RN 13, les Verts souhaitent que soit recherchée la solution la plus écologique, la plus simple et la moins coûteuse. La priorité doit être mise sur le projet urbain, la priorité aux transports en commun et la réduction des pollutions et nuisances pour des raisons de santé publique.

Pour une approche globale favorisant les transports en commun

Avant d'aborder la question particulière de la dénivellation et de la couverture de la RN 13, les Verts veulent réaffirmer la nécessité de réduire la place réservée à la circulation automobile, de renforcer les transports en commun et d'une approche plus globale et solidaire du traitement des quartiers soumis à des nuisances automobiles.

Il ne saurait y avoir d'aménagement à Neuilly sans programmation des aménagements similaires dans les communes moins favorisées exposées à des situations de nuisances identiques voir plus graves compte tenu de la vulnérabilité et des moindres moyens des populations qui y vivent.

Infrastructures de transports et zones de développement urbain à Neuilly-sur-Seine et dans les communes voisines des Hauts-de-Seine



Des transports en commun à renforcer

Aussi, un tel projet doit s'inscrire dans une réflexion plus globale intégrée au Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France qui doit déboucher sur une analyse de tous les types de déplacements et proposer le développement des transports en commun et des circulations douces qui sont autant de solutions à l'encombrement de la ville par la voiture.



L'avenue engorgée

La position sur le projet

Suivant cet objectif, les Verts ne peuvent être favorables à la dénivellation et la couverture de la RN13 qu'à la condition de :



L'avenue dégagée

- réduire le nombre de voies en souterrain pour réduire le trafic de transit,
- dégager de la place en surface pour les piétons et vélos,
- rapprocher les deux parties de Neuilly séparées par cette coupure urbaine et retrouver un espace vert et ouvert de liaison et d'animation dans le respect de la perspective historique,
- mettre en place un plan de circulation à Neuilly pour réduire la place de la voiture,
- faire supporter les coûts de cet aménagement routier par le secteur routier et les utilisateurs de l'automobile.

Les Verts ont d'ailleurs, toujours demandé l'étude du projet urbain d'aménagement en surface, du plan de circulation pour augmenter la place aux piétons et circulations douces et des financements précisant l'engagement des divers partenaires publics notamment Neuilly et des premiers bénéficiaires (automobilistes et riverains) des plus-values apportées par le projet.

La Commission Nationale du Débat Public nous a donné raison en 2005 et la ville a dû faire les études avec l'Etat.



La proposition des Verts

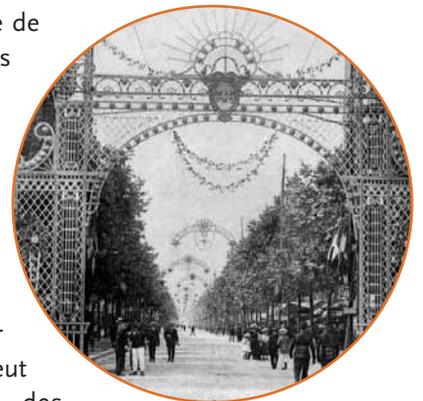


Un espace libre d'animation

Les Verts souhaitent un aménagement en mail continu, planté, large et dégagé. Ils sont favorables à l'absence de constructions lourdes sur l'espace de l'avenue ainsi libéré et à la conservation des quatre alignements de platanes. Ils considèrent que la réalisation d'échanges en entrées et sorties entre les tunnels et la ville par des rampes doit être abandonnée car source d'accidents, coûteux, inutile, nuisant et faisant obstacle au projet urbain de rapprochement des quartiers de la ville.

Les tunnels doivent d'abord être affectés à la circulation de transit car la circulation doit y être fluide pour éviter les encombrements, les pollutions et les risques d'accident. Le tunnel d'entrée doit être calibré à deux voies pour éviter l'incitation à l'usage de la voiture et tenir compte des perspectives de réduction de la circulation.

Cela signifie un projet urbain fondé sur une esplanade de promenade piétons et vélos avec le maintien des voies latérales pour les bus et la circulation automobile locale à vitesse limitée à 30. L'espace central sera traité en lieu de rencontres locales, régionales ou nationales en continuité de Paris et en direction de La Défense où de grandes manifestations artistiques, musicales et festives mêlant spectacles professionnels de qualité et rencontres associatives de pratiques vivantes amateurs. Comme à La Défense et aux Tuileries, il pourrait y avoir des utilisations diverses et variables dans le temps. Il peut localement permettre l'extension du marché et des animations devant le théâtre actuel.



La fête à Neu-neu sur l'avenue :
et demain?

Le coût et un financement par les premiers bénéficiaires



La mairie de Neuilly-sur-Seine

La question du financement de ce projet est très importante compte tenu du coût de cette opération évaluée à près d'un milliard d'euros. La ville de Neuilly au potentiel fiscal considérable ne peut faire appel à la solidarité sur son territoire sans faire un effort conséquent pour le financement de l'opération dont elle tirera directement des avantages en terme de qualité de vie et gain d'espaces. Elle doit être solidaire des communes aux sorties

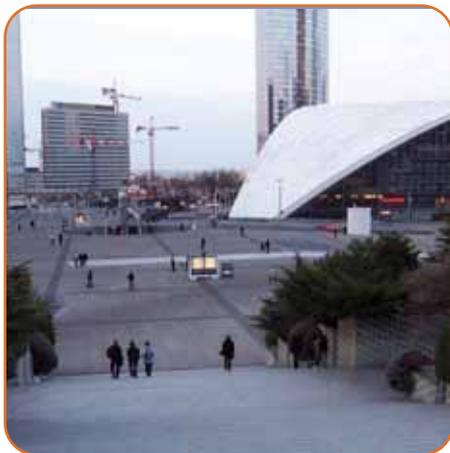
de Paris soumises à un trafic équivalent. Le projet ne doit pas se faire au détriment des aménagements ou conditions de vie des autres ensembles d'habitation de la région ou du département des Hauts-de-Seine qui subissent aussi de graves pollutions. De plus, la ville ne peut s'approprier l'espace ainsi libéré pour ses aménagements propres mais au contraire en accorder l'usage à tous ceux qui passent en mode de circulation doux (piétons, cyclistes et transports en commun) et accueillir des manifestations artistiques régionales.

Sur le plan financier, il ne faut pas, en effet que ce projet vienne épuiser les lignes d'investissements publics pour les transports en île-de-France. Des économies doivent impérativement être recherchées et des solutions moins ambitieuses réalisées d'autant plus que le trafic automobile doit être réduit pour l'environnement et en perspective de la crise de l'énergie. Il faut d'abord mettre à plat les études financières et notamment le coût des différentes alternatives et des économies possibles pour ne pas se lancer dans un projet démesuré. L'idée serait de commencer par un tunnel de sortie pour évacuer les voitures de la ville dans un premier temps de façon à déjà réduire la coupure.



Les grandes entreprises à proximité

Pour une approche globale et solidaire



Une solidarité pour un cadre de vie agréable

Les Verts du 92 réaffirment ici l'un de leurs fondamentaux écologiques : favoriser d'autres modes de transports que la voiture afin de réduire la pollution et ses conséquences néfastes en termes de santé publique.

Mais contrairement à la majorité municipale de Neuilly et au Président du Conseil général, la position des Verts n'éluide pas l'impact financier. Le poids financier de l'opération va fatalement entraîner des arbitrages au niveau des projets d'aménagement régionaux.

Les Verts des Hauts-de-Seine préconisent de conditionner la solidarité régionale pour la couverture de la RN13 à un effort de solidarité en retour de la ville de Neuilly.

Faire
avancer
l'écologie
sur l'avenue

Crédit photographique

Photos :
Bruno LELIEVRE et Thierry HUBERT
Documents tirés des rapports d'études.