

Cahiers d'acteurs

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

N°7 MAI 2006

Complément du cahier d'acteur n°2

Association pour la défense
de l'environnement
Bineau-Villiers-Champerret

Sommaire

Première conséquence immédiate
d'un chantier hypothétique [1-2]

Un débat public limité pour un
projet "d'intérêt majeur" [3]

Un projet sans approche
environnementale globale [4]



Avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine

Le 27 mars 2006 a eu lieu la séance du Débat Public relative à l'organisation de la circulation pendant les travaux d'enfouissement de la RN13.

Il y a été annoncé que les itinéraires de délestage mis en place au Nord de l'avenue Charles de Gaulle en 1989 lors des précédents travaux seraient « *maintenus sans changement et sans modification* » pendant la durée du chantier. Cette annonce conduit l'Association à utiliser les 4 pages restantes qui lui sont attribuées comme à toutes les Associations dans le cadre des Cahiers d'Acteurs.

Première conséquence immédiate d'un chantier hypothétique

Le report de l'aménagement d'un axe de transports en commun au Nord de l'avenue Charles de Gaulle

L'annonce du 27 mars signifie que l'axe prévu en sites propres au bénéfice de la ligne 164 risque d'être enterré jusqu'à la fin du chantier (2020 ?). Cet axe coïncide en effet dans sa partie terminale avec « *l'itinéraire de délestage Nord de l'avenue Charles de Gaulle* », à savoir le boulevard Bineau (RD908) et l'avenue de la Porte de Villiers.

Les 4.550.000 usagers annuels de la ligne 164 risquent d'être les premières victimes des conséquences du chantier. Pourquoi ? Pour faire passer des voitures, encore des voitures, toujours des voitures. 1.250 véhicules/heure de pointe chercheront un point de chute quand débutera le chantier.



cpdp

Commission particulière

du débat public

RN 13 à Neuilly-sur-Seine

www.debatpublic-rn13.org

ASSOCIATION POUR LA DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT
BINEAU-VILLIERS-CHAMPERRET
43, avenue de la Porte de Villiers -
92200 NEUILLY-SUR-SEINE - TEL : 01 47 57 09 11



L'annonce du 27 mars est surprenante à plus d'un titre. Elle signifie que :

La Mairie de Neuilly a décidé de ne pas appliquer le Titre V article 28-1 de la loi sur l'Air du 30/12/1996.

Cet article qui traite des Plans de Déplacements Urbains prévoit :

1. « la diminution du trafic automobile
2. le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied
3. l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération (dont fait partie le boulevard Bineau) afin de rendre efficace son usage notamment en l'affectant aux différents modes de transport ».



Ne pas aménager l'axe de la ligne 164 est donc contraire à la loi sur l'Air mais « *différer l'application d'une loi n'est pas choquant* » a dit le représentant de l'Etat quand il y a en jeu un « intérêt général majeur ». Il y aurait donc des degrés dans l'intérêt général.

Qui les fixe ? **L'enfouissement de la RN13 serait d'un intérêt général « plus majeur » que l'aménagement d'une ligne de transports collectifs.**

Ce n'est pas le nombre de citoyens concernés qui fixe le caractère « majeur » ou non de l'intérêt général :

D'un côté (Neuilly), il y a 2.400 riverains directement concernés auxquels il faut ajouter 9.900 personnes dans une zone proche de la RN13 et les 10.000 salariés de bureaux dont le nombre s'accroît dans la proportion inverse de celle des riverains. De l'autre côté, il y a les 4.550.000 usagers annuels de la ligne 164

auxquels il faut ajouter ceux des lignes 163 et 93 qui les rejoignent dans la partie terminale de l'axe, les riverains du quartier Bineau-Villiers-Champerret et les enfants des écoles Villiers-Champerret. Auront-ils à supporter les nuisances (bruit, pollution, insécurité) de 29.000 véhicules / jour comme en 1989 ?

« La participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement » prévue par la loi Démocratie de Proximité du 27/02/2002 n'est pas effective en ce qui concerne les conséquences sur la circulation du chantier de la RN13.

Bien que tout le dossier constitue en principe des hypothèses de travail pouvant faire l'objet de discussions, tel n'a pas été le cas sur les itinéraires de délestage. Aucune solution alternative n'a été discutée. « *On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs* » a été le seul commentaire...

Il y a 2 mois, l'aménagement de la ligne 164 avait pourtant un intérêt général « aussi majeur » que celui de l'enfouissement de la RN13.

Au Conseil Consultatif de quartier Ternes-Maillot du 27 janvier 2006, il avait été indiqué que « *la ligne MOBILIEN 164 devrait déboucher prochainement sur un contrat* » et donc un aménagement : normal, sage, responsable. Des années d'enfer attendent les Neuilléens et les habitants des Communes proches. Il apparaît essentiel que le seul axe de transports collectifs qui existe au Nord de l'avenue Charles de Gaulle fonctionne avec une régularité et une vitesse commerciale satisfaisantes. Ce ne sera pas le cas si les lignes de Bus sont en conflit avec le flux des véhicules en report de trafic et ce d'autant que l'on a annoncé le 27 mars que 30 % de ce dernier ne peuvent pas être absorbés par la capacité des itinéraires de délestage prévus.

C'est la congestion qui attend cet axe. De surcroît, on se prive pour un projet hypothétique d'un aménagement légal qui est bénéfique à tous.



Un débat public limité pour un projet "d'intérêt majeur"

L'annonce du 27 mars du report, sine die, de l'aménagement de la ligne 164 a conduit l'Association à étudier de plus près le projet d'enfouissement de la RN13 « plus majeur » que l'application de la loi sur l'Air. Il n'y a pas de débat puisqu'il n'y a pas de variante à discuter. Un débat public a lieu actuellement à propos de l'A12. Différents tracés font l'objet de discussions par le public. Les avantages et inconvénients de chaque proposition sont débattus. Sur un projet d'une telle ampleur, rien de tel pour la RN13.

La DDE ne présente qu'un seul projet : 2 tunnels routiers de 3 voies dans chaque sens. 2 autres projets d'aménagement (le Boulevard Urbain et un tunnel routier Défense-Dauphine) ont été éliminés avant débat. Seuls leurs inconvénients ont été soulignés.

De ce fait, le « DÉBAT » se limite à des questions complémentaires telles que de savoir s'il y aura des entrées-sorties des tunnels sur l'avenue Charles de Gaulle ou si la cheminée d'extraction de l'air vicié aura 30 ou 35 m de hauteur.

Nul ne conteste que l'avenue Charles de Gaulle doit faire l'objet d'un aménagement mais la solution unique retenue est-elle la meilleure ? Est-on sûr que les objectifs recherchés seront atteints ?

La réduction des nuisances sonores ?

Dans le dossier du débat public, on lit que la couverture de l'avenue permettra des réductions de bruit de l'ordre de 3 à 10 dB (A). Ces réductions seront inégalement réparties entre la Porte Maillot et la Place du Marché, il restera 13 points noirs bruit et il faudra prévoir des isolements de façade. Dans la partie centrale, les nuisances sonores resteront importantes: 63-69 dB(A) selon les étages. Enfin la présence ou l'absence d'entrées-sorties sur les contre-allées peut sensiblement changer les niveaux sonores pour les riverains.

La réduction de la pollution ?

Elle est appelée à diminuer spontanément avec les progrès techniques. 3 sources de pollution subsisteront néanmoins :

- sur les contre-allées avec l'augmentation du trafic.
- à proximité des trémies d'accès et de sorties des 2 tunnels. La Mairie de Paris a accepté de couvrir la partie Villiers-Champerret du Périphérique car l'air vicié qui sort concentré des tunnels aurait empoisonné les enfants des écoles Villiers, ceux-là mêmes qui risqueraient de supporter 29.000 véhicules/jour si le projet d'enfouissement avait lieu.
- en sortie de cheminée d'extraction, on ignore apparemment comment se répartiront les retombées.

La suppression de la coupure Nord-Sud de Neuilly ?

C'est le seul effet positif indiscutable du projet d'enfouissement mais ce dernier n'est pas forcément la seule solution possible.

L'augmentation du trafic ?

L'augmentation du trafic automobile de 10% induite par le projet est contraire au PDU, voté par Neuilly le 02/03/2000, qui demande une diminution du trafic.



Un projet sans approche environnementale globale

Les 4 et 5 avril 2006, ont eu lieu au Conseil Régional d'Ile-de-France 2 journées de colloque relatives au bruit et à la réduction des nuisances sonores. De ce colloque, il ressort que le projet présenté d'enfouissement de la RN13 est une vieille recette archaïque digne du « *tout voiture* » de l'ère Pompidou. Des équipes jeunes et dynamiques, novatrices, ont exposé leurs solutions pour réduire le bruit à partir de leurs expériences de terrain.

Loin de reporter le PDU aux calendes grecques, les villes considérées comme « *pilotes* » l'ont mis au centre de leur politique d'aménagement en adoptant les solutions suivantes : développement et usage accru des transports collectifs, partage de l'espace, organisation du stationnement et des livraisons, rocades de contournement affectées au trafic de transit et de desserte, « *pénétrantes* » rabattant le seul trafic local vers le cœur des villes, sites propres pour les Bus réduisant les temps de parcours et augmentant les fréquences, parkings relais gratuits ou avec préférences tarifaires, écrans anti-bruit, isolations de façades, enrobés silencieux, plans de déplacements d'entreprises et d'écoles, plans de déplacements personnels...

Au final, en développant l'offre alternative à la voiture, en repensant l'usage de la voirie et de l'espace public, en expérimentant de nombreuses recettes diverses, les villes pilotes ont réussi à réduire la part de la voiture. La ville d'Annecy d'une population voisine de celle de Neuilly en donne un exemple très intéressant en ayant réussi à maîtriser un trafic de transit de 140.000 véhicules / jour (proche de celui de la RN13) qui congestionnait son centre-ville.

Ces solutions nouvelles qui ont fait leur preuve n'ont pas été étudiées pour la RN13.

L'A86 dont le bouclage sera terminé avec d'un côté l'A13 et de l'autre l'A15 à laquelle il faudrait adjoindre un aménagement sur Clichy, pourraient servir d'axe de contournement. A la Défense, des parkings relais pourraient être installés et des plans de déplacements d'entreprises mis en place. Ce qui fonctionne ailleurs pourrait fonctionner à la Défense, encore faut-il l'étudier avec une volonté innovante.

Sur les ponts sur la Seine, n'arriverait que le trafic local du secteur compris entre l'A 86 et le fleuve. Un 2^{ème} axe de contournement, comme à Annecy, pourrait être mis en place tout au long de la Seine. Compte tenu de ces 2 axes de contournement, le trafic qui resterait sur la RN13 pourrait vraisemblablement se suffire de 2 tunnels de 2 voies dans chaque sens comme le préconisent la FNAUT et Neuilly Puteaux Seine Ecologie. La Porte Maillot et l'avenue de la Grande Armée très fréquemment congestionnées bénéficieraient de l'allègement du trafic de la RN13. La diminution du trafic automobile doit être un objectif à intégrer dans les projets futurs.

En conclusion, le projet présenté pour la RN13 ne propose pas de solution créative, imaginative de substitution, il reflète une conception conservatrice et dépassée qui contraste avec les réalisations novatrices des villes Françaises et Européennes qui ont été exposées lors du colloque Bruit.

A signaler et à souligner enfin sur le déroulement du Débat public : la **fidélité du compte rendu intégral des réunions sur le site Internet de la CPDP.**

Association pour la défense de l'environnement Bineau-Villiers-Champerret
Membre de **Environnement 92**



43, avenue de la Porte de Villiers
92 200 Neuilly-sur-Seine

Tél. : 01 47 57 09 11

Présidente : **Mme Page**