

Cahiers d'acteurs

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

N°3 AVRIL 2006

voirielocale RN13 : un enjeu global pour la RN13

Auteurs : Etienne et Claudia de Bony

Notre approche

Un enjeu supposé global pour des impacts réels sur les contre-allées et la voirie locale (bruit-pollution-accidents)

Soucieux de notre cadre de vie, nous sommes méfiants dès que l'on met en avant l'environnement pour justifier de grands travaux. Cette approche montre ses limites chez nos voisins : mur anti-piétons sur l'île de Puteaux, bitume et friches du bois de Boulogne.

Nous souhaitons partager avec vous notre vision de l'impact du projet sur notre village et vous proposer un contre-projet dépassant une vision court-termiste et financière.

Notre projet *voirielocale RN13* est une approche économique, sociale et environnementale de long terme pour l'ensemble des parties prenantes (locataires, propriétaires, salariés, entreprises, secteur public...).

Analyse du trafic automobile

La distinction entre le trafic direct La Défense-Paris ou Paris-La Défense et le trafic interne aller-retour Neuilly-La Défense ou Neuilly-Paris doit être la base de calcul. Le dossier du débat public (p 10) montre le peu d'intérêt qu'il porte à l'utilisation de la RN13 par les Neuilléens. « *La desserte de Neuilly reste une fonction importante mais locale et secondaire en terme de volume de trafic* ».

1 Le trafic direct La Défense-Paris ou Paris-La Défense

► **Le tunnel a une incidence minimale sur ce trajet !**

Le dossier (p 58) détaille les aspects relatifs au gain de temps :

« *La couverture entraîne une baisse des temps de parcours pour ses usagers variant entre trente secondes et une minute selon les périodes de la journée... Ces gains de temps doivent être considérés comme minimaux dans la mesure où, pour tenir compte du modèle de trafic et pour rendre cohérents les différents périmètres, le calcul a été circonscrit au barreau de la RN13* ».

cpdp
Commission particulière

du débat public

RN 13 à Neuilly-sur-Seine

www.debatpublic-rn13.org

email : voirielocalern13@laposte.net

<http://voirielocalern13.affinitiz.com>

2 Le trafic A/R Neuilly-La Défense ou Neuilly-Paris

► Le tunnel augmente le trafic sur les contre-allées et la voirie locale !

Le dossier (p 9) aborde ce point :

« Selon les résultats de l'enquête de circulation dans le sens Paris-province 14,5 % des usagers ont pour destination Neuilly-sur-Seine... Dans le sens province-Paris 22,5 % des usagers se rendent à Neuilly-sur-Seine ».

Soit sur une base de 160 000 véhicules par jour (moyenne de 80 000 dans chaque sens)

11 600 véhicules dans le sens Paris-Neuilly (80 000 x 14,5 %)

18 000 véhicules dans le sens Neuilly-Paris (80 000 x 22,5 %)

Soit un total de près de 30 000 véhicules par jour engorgés sur les contre-allées et la voirie locale au lieu de s'écouler sur les 2x4 voies actuels de la RN13.

Le dossier confirme le report de trafic sur les contre-allées et la voirie locale à cause de la réduction du nombre d'échanges (passant de 12 entrées et/ou sorties à 3 entrées et/ou sorties)

« Dans le sens Paris-La Défense, il (le trafic) augmenterait d'environ 100 véhicules/heure, probablement à cause de la réduction du nombre d'échanges possibles entre la RN13 et la voirie locale de Neuilly-sur-Seine » (p 33).

Neuilly peut-il se priver de 2x4 voies pour ses échanges avec Paris ou La Défense ?



Échanges avec Paris (photo : EE)

3 Un scénario tragi-comique

On pourrait donc aboutir aux heures de pointe à la situation suivante :

- un trafic fluide dans le tunnel pour les échanges Paris-La Défense
- un engorgement des contre-allées et de la voirie locale pour les Neuilliens allant ou rentrant de Paris ou La défense et n'accédant plus à la 2x4 voies avec toutes les conséquences bruit-pollution-accidents.

Les riverains de la RN13 promoteurs du projet en seraient les premières victimes !

Les conséquences bruit-pollution-accident de l'augmentation du trafic sur les contre-allées et la voirie locale

Les conséquences bruit-pollution-accidents de l'augmentation du trafic sur les contre-allées et la voirie locale bien que difficilement mesurables sont réelles !

La difficulté d'estimation d'un impact ne signifie pas qu'il n'existe pas et qu'il ne doit pas être considéré.

1 Le bruit

Nul doute que l'augmentation du trafic sur les contre-allées et la voirie locale (confirmée p 33 : une moyenne de 100 véhicules/heure en plus sur la contre allée dans le sens La Défense-Paris) ravira les oreilles des riverains : encombrements, klaxons...

► L'augmentation du bruit causée par le trafic sur les contre-allées et la voirie locale n'est pas prise en compte dans le dossier !





2 La pollution

Le dossier précise page 58 les gains en matière de pollution :

« La couverture de la RN13 ne permet de réduire que marginalement le volume des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, la circulation étant simplement plus régulière grâce à la suppression des feux ».

L'analyse des gains de pollution ne concerne donc que le tunnel où les feux sont supprimés.

► **L'augmentation de la pollution causée par le trafic sur les contre-allées et la voirie locale n'est pas prise en compte dans le dossier !**

3 Les accidents

Les piétons se promenant sur les contre-allées et la voirie locales sont particulièrement vulnérables (mères de familles, enfants, retraités...).

Rajouter des véhicules ne fera qu'augmenter les risques d'accident.

► **L'augmentation des accidents causée par le trafic sur les contre-allées et la voirie locale n'est pas prise en compte dans le dossier !**



Passage des piétons (photo : Alexandre Lardeur)

Le projet voirielocaleRN13

1 L'objectif

VoirielocaleRN13 est en parfait accord avec l'objectif décrit page 38 du dossier : « l'objectif est de retisser les relations aux abords immédiats de l'axe, mais aussi dans l'ensemble urbain et le paysage ».

2 voirielocaleRN13

Notre projet s'appuie sur des techniques existantes et réalisations concrètes d'aménagement urbain. Mis en place en deux ans pour un coût dix fois moindre il nous évite les huit années de travaux.

► La maîtrise des nuisances sonores

• Une isolation acoustique des bâtiments aux bruits des transports (cf documents du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable)

La technique : Double vitrage thermophonique (isolation phonique 2 fois supérieure à un double vitrage, 30% de chauffage en moins)

Le coût : fenêtres de 6 295 logements

• Le remplacement du bitume de la RN13 par un revêtement de béton-bitumineux

La technique : utilisation d'une technologie primée décibel d'or 2005 réduisant le bruit de roulement et divisant l'énergie acoustique par 4

Le coût : 1,4 km de revêtement pour 2x4 voies et 2 contre allées

• Implantation de murs anti-bruits végétalisés (à valider)

► La maîtrise de la pollution

- Passage à l'électricité puis à l'hydrogène des véhicules municipaux (VL, cars, utilitaires...)

La Technique : L'utilisation actuelle par la mairie de 15 véhicules électrique montre l'efficacité

Le coût : Les 115 véhicules restant évolueraient vers l'électricité puis à l'image d'initiatives en Suède et en Islande vers l'hydrogène.

► La maîtrise du trafic

L'implantation de radars automatiques a déjà permis de limiter la vitesse et les accidents.

3 Les avantages

- Mise en œuvre rapide...

Le projet **voirielocaleRN13** peut être mis en place en deux ans

- sans huit années de chantiers...

La couverture des 440 premiers mètres de la RN13 dans les années 90 a laissé de mauvais souvenirs aux Neuilléens. La couverture des 1400 m restant ne devrait pas échapper à la règle. Pourquoi sacrifier notre cadre de vie pendant de longues années pour un intérêt général flou ?

- en maîtrisant les coûts...

Les 750 Millions d'euros de travaux (en 2002) ne comprennent pas les « surcoûts » prévisibles. Les calculs du projet **voirielocaleRN13** sont en cours et vous seront prochainement communiqués. Les estimations actuelles montre que 10% du budget du tunnel suffiraient pour la mise en place de **voirielocaleRN13**.

- et les évolutions socio-économiques et environnementales...

L'approche **voirielocaleRN13** intègre les évolutions prévisibles du réchauffement climatique et du coût de l'énergie sur les déplacements reconnues maintenant politiquement et économiquement.

- dans le respect de l'objectif !!!

Le projet a pour objectif (p 38) « *de retisser les relations aux abords immédiats de l'axe, mais aussi dans l'ensemble urbain et le paysage* ».

Les échanges Nord-Sud (Hôtel de ville-Bois de Boulogne) sensés diviser la ville ne sont ni mesurés ni pris en compte dans le dossier.

voirielocaleRN13 concerne l'ensemble du village de Neuilly et ses 60 394 habitants.

Les économies réalisées par la mise en place permettent de dégager un important budget (90 % des 750 million d'euros).

L'extension des mesures préconisées à « l'ensemble urbain et au paysage » est désormais envisageable.

Remerciements :

- La CPDP et tous ses membres pour la qualité de l'organisation du débat
- Les acteurs du projet pour leurs préoccupations environnementales et financières
- Les associations de riverains pour nous avoir montré que l'environnement est un choix

Base de l'étude :

Le dossier du débat public *Projet de dénivellation et de couverture de la RN13* février 2006

Rejoignez voireilocaleRN13 !

Nous serions heureux de connaître votre vision et de construire ensemble, sans intermédiaires ni calculs, notre village.



Pour recevoir notre lettre d'information :
voirielocalern13@laposte.net

Pour participer à nos échanges :
<http://voirielocalern13.affinitiz.com>

Etienne et Claudia de BONY