

Contribution au Débat Public sur le Projet de dénivellation et de la couverture de la RN 13 à Neuilly sur Seine

« POUR UNE SOLUTION ALTERNATIVE A L'ENFOUISSEMENT DE LA RN 13 »

Bernard WENDEN

Ingénieur E.C.P.

C'est en tant que Neuilléen, habitant Neuilly depuis près de 20 ans que je prends la plume pour apporter cette contribution au débat public.

La seule idée qui m'anime est de trouver une solution optimale au problème de l'avenue Charles de Gaulle. Optimale en terme de dépenses publiques, de confort pour les habitants de Neuilly sur Seine et d'amélioration de la fluidité du trafic automobile.

1 - Problème posé :

La RN 13 coupe Neuilly-sur-Seine en deux, supportant un trafic automobile intense de l'ordre de 160 000 véhicules/jour, ce qui nuit gravement à la qualité de vie dans la ville et perturbe, à cause des feux de croisement, la fluidité du trafic entre La Défense et Paris.

2 - Ambition de la réponse apportée au problème posé :

(Je recopie ici ce que je lis en page 9 de la brochure « Dossier du débat public » de Février 2006)

- améliorer le fonctionnement du réseau routier national de l'ouest francilien par une meilleure fluidité du trafic
- participer aux politiques de lutte contre les nuisances environnementales
- libérer un potentiel d'aménagement urbain unique.

3 - Réponse au problème posé, que propose la DDE et qui est l'objet du présent Débat Public :

Enfouissement et couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine.

4 - Une autre réponse est possible et mériterait d'être étudiée :

En effet, une autre réponse est possible pour répondre au problème posé. Elle n'a d'ailleurs pas échappé aux ingénieurs de la DDE puisqu'ils la mentionnent en pages 12 et 13 de la brochure « Dossier du Débat Public » pour l'écarter aussitôt sans véritablement l'étudier. C'est dommage ...

Cette solution alternative est celle d'un tunnel foré qui relierait La Défense à Paris – Porte Dauphine.

Il s'agit d'un tunnel foré partant de l'extrémité Nord-Ouest de La Défense, qui passerait sous la Seine et sous le bois de Boulogne pour aboutir à Paris Porte Dauphine.

Les études de trafic mentionnées par la DDE dans la brochure déjà citée, indiquent que ce tunnel absorberait 60% du trafic actuel de l'avenue Charles de Gaulle.

Avantages d'une telle solution :

4-1 - Eviter 8 à 10 ans de travaux en zone urbaine qui perturberaient gravement :

- la qualité de vie des Neuilléens durant ces travaux
- Le trafic radial Nord-Ouest de la Région Parisienne.

4-2 - Le coût de cette solution devrait être inférieur au coût de la solution de l'enfouissement « sur place » de la RN 13.

4-3 - Le péage de ce tunnel devient envisageable à la fois sur un plan politique et sur un plan pratique. (Ce qui peut contribuer à son financement)

4-4 - La fluidité du trafic est améliorée car le tunnel aboutirait porte Dauphine qui n'est pas un endroit saturé comme la Porte Maillot. Son autre extrémité aboutirait à La Défense, côté Nord-Ouest, qui n'est pas saturé. (Un des problèmes posés par la solution de l'enfouissement « sur place » de la RN 13 est que les 2 extrémités sont saturées aux heures de pointe)

4-5 - Un potentiel d'aménagement est alors libéré sur l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly sur Seine.

En effet, du fait de la diminution du trafic, on pourrait faire passer la chaussée principale de 2x4 voies à 2x3 voies et en parallèle les cycles des feux tricolores seraient réajustés pour les rendre comparables en durée à ce qu'on trouve partout ailleurs.

D'autoroute urbaine, l'avenue Charles de Gaulle redevient un boulevard urbain.

Mais une solution plus ambitieuse mériterait alors d'être prise en considération :

Faire ce qui a été fait il y a quelques années sur les Champs-Élysées, à savoir supprimer les voies de bas-côté.

Dans ce cas, il conviendrait de laisser la chaussée centrale à 2x4 voies et de faire de chaque côté de l'avenue d'immenses trottoirs de 20 mètres de large, plantés de grands arbres sur deux rangs.

Sous ces trottoirs et de chaque côté de l'avenue, deux parkings souterrains (comme sur les Champs-Élysées) On sait inclure au moment de la construction des parkings d'immenses bacs en béton qui permettent à des grands arbres non seulement de vivre mais de prospérer (voir, et je me répète, l'exemple des Champs-Élysées)

Imaginons ce que l'on pourrait faire si Neuilly-sur-Seine disposait de ces vastes trottoirs : Imaginons la « respiration » de la place du marché, si encombrée les jours de marché ! Imaginons les massifs de fleurs, les décorations d'arbustes, les terrasses de café ou de restaurant qui pourraient décorer et rythmer ces immenses trottoirs de 20 mètres de large !

La qualité de vie des Neuilléens s'en trouverait largement améliorée.

Les riverains se réjouiraient que le trafic automobile ait fortement diminué (de 60% !). Par ailleurs, ce trafic serait rejeté au centre de l'avenue, donc loin de leurs fenêtres. (Ce qui n'est pas le cas dans le projet de l'enfouissement qui prévoit au centre de l'avenue une plate bande, alors que les voies latérales subsisteraient, avec un trafic très augmenté par rapport au trafic actuel dans les voies latérales. Or ces voies latérales sont très proches des immeubles car le trottoir est assez étroit.

Ceci sans parler des malheureux qui habitent soit vers le milieu de l'avenue, là où le projet prévoit des entrées-sorties intermédiaires, donc des trémies d'accès avec toutes les nuisances que cela implique, soit vers l'extrémité de l'avenue vers la Porte Maillot, toujours à cause des trémies d'accès)

J'ajoute que dans la solution que je préconise, des grands arbres peuvent être plantés sur deux rangs, ce qui n'est pas le cas dans le cas de la solution enfouissement (tout simplement parce que dans le cas de la solution enfouissement, il n'y a plus assez de place en sous sol pour les racines : voir les petits arbustes qui ont été plantés le long des voies latérales à l'endroit où l'avenue est déjà couverte près du Pont de Neuilly).

Le financement de cette réorganisation de l'avenue ne devrait rien coûter aux Neuilléens (pas plus qu'à l'Etat ou aux collectivités locales d'ailleurs). La concession des parkings latéraux devrait en faire supporter la charge aux concessionnaires.

En bref, cette solution supprimerait l'aspect « coupure » de la ville que donne actuellement l'avenue Charles de Gaulle. Ce ne serait plus une autoroute urbaine mais un boulevard majestueux.

5 - Conclusion

Cette solution alternative répond au problème posé.

De plus, à chacun des points du cahier des charges que s'impose le maître d'ouvrage et énumérés ci-dessus au paragraphe 2, elle donne une réponse meilleure que la solution enfouissement « sur place » de la RN 13.

Pourquoi n'a-t-elle pas été étudiée ? On peut penser que les ingénieurs l'ont écartée car ils lui demandaient trop : on lit dans la brochure déjà mentionnée ci-dessus qu'ils considèrent que si on réalisait un tel tunnel entre Paris et La Défense, alors ils s'imposeraient en parallèle de réduire la circulation sur l'avenue Charles de Gaulle à 2x2 voies. Ils en concluent que c'est impossible et ne vont pas plus avant dans l'étude de cette solution.

Encore une fois regardons plutôt du côté des Champs-Élysées ...

En conclusion, la solution du tunnel foré entre La Défense et Paris Porte Dauphine, répond mieux et pour un coût inférieur au problème posé, que ne le fait la solution de l'enfouissement « sur place » de la RN 13

D'autre part, elle éviterait 8 à 10 ans de travaux dans Neuilly-sur-Seine, très pénalisants pour les Neuilléens et aussi très pénalisants pour le trafic radial Nord-Ouest de la Région Parisienne.

Il serait dommage de passer à côté sans l'avoir étudiée sérieusement.

Bernard WENDEN
bernardwenden@yahoo.fr

24 Mai 2006