



Les Amis

Mai 2006

de la Terre

Paris

Un Tunnel à Neuilly

une mauvaise réponse locale à un vrai problème global de nuisances et pollutions automobiles

Le trafic automobile sur l'avenue du Général de Gaulle à Neuilly, estimé à 160 000 automobiles par jour, pose un problème à la fois environnemental de pollution atmosphérique et sonore en même temps qu'il opère une coupure de la zone urbaine en deux, rendant la circulation et la traversée de l'avenue difficile et dangereuse pour les piétons et cyclistes

L'objectif du projet d'enfouissement serait d'une part de fluidifier le trafic, tant en surface, par une réduction attendue du trafic de 80% (!) qu'en souterrain où une voirie de 2 x 3 voies sur les 1400 mètres à enfouir devrait récupérer 75% du flux automobile, et d'autre part par voie de conséquence de réduire la pollution atmosphérique et sonore de l'avenue. Pour séduire ceux qui auraient résisté devant un programme aussi ambitieux que coûteux, le projet est présenté comme devant permettre la reconquête de l'espace et enfin de relier les deux zones actuellement coupées. Ce réaménagement passe surtout par une augmentation de la surface constructible qui permettra la réalisation de deux immenses tours de bureaux de 50 étages, dont la commune attend beaucoup en terme de recettes fiscales.

Ce projet, au coût de près de 1 milliard d'euros, sans que la question de son financement ne soit encore réglée, constitue pour les Amis de la Terre Paris, une mauvaise réponse aux problèmes qu'il entend résoudre, alors qu'une approche globale des questions de circulation automobile en région parisienne et la recherche de solutions alternatives à la voiture pour les déplacements inter-urbains permettraient d'obtenir de meilleurs résultats à moindre coût. Cela passe nécessairement par une remise en cause de la priorité accordée à la voiture.

Une mauvaise réponse ...

L'augmentation de l'offre de voirie a toujours entraîné celle parallèle de la circulation. Faut-il rappeler que les voies sur berges ou encore le boulevard périphérique devaient permettre eux aussi de fluidifier le trafic (s'il s'était stabilisé avait-on oublié de préciser !). Or le périphérique est structurellement surchargé, les voies sur berges également. Les nouvelles voies ouvertes à la circulation ont toujours fonctionné comme un « aspirateur à voiture » (effet rebond) et n'ont en rien solutionné les problèmes de trafic qu'elles étaient appelées à

régler, bien au contraire puisqu'elles en ont généré davantage. Il en serait vraisemblablement de même pour cet ouvrage, s'il était réalisé.

De plus, faut-il le rappeler, à l'entrée et à la sortie de ce tunnel se trouveraient deux points souvent congestionnés : le pont de Neuilly et le périphérique, n'entraînant donc aucun bénéfice pour l'automobiliste en terme de fluidité. Affirmer que l'enfouissement de l'avenue du Général de Gaulle résoudra les problèmes posés par les conséquences du trafic qu'elle génère relève de la tromperie. Qui pourra le croire alors que les bouchons en amont et en aval des 1,4 km enfouis subsisteront et se répercuteront dans le tunnel ?

Et que se passerait-il en cas d'incendie ? Outre un embouteillage monstrueux pouvant bloquer la circulation dans tout l'Ouest parisien, ralentissant l'arrivée des secours, les conséquences pour les automobilistes coincés à l'intérieur pourraient être dramatiques.

Enfin, sur la réduction du bruit et de la pollution, le projet ne pourra pas atteindre l'objectif qu'il affiche, la pollution générée à l'intérieur du tunnel devant être rejetée soit par des cheminées soit en bout de tunnel où la concentration en polluants n'en sera qu'accrue. La réduction du bruit ne peut passer que par une diminution du trafic en surface. Certes, celle-ci est attendue mais c'est sans compter avec l'effet rebond systématiquement constaté dès lors qu'il y a accroissement de l'offre de voirie. De plus, les immenses ventilateurs prévus pour l'aération du tunnel seront d'autant plus bruyants qu'ils seront puissants.

Enfin, la construction de deux immenses tours de bureaux de 50 étages, outre la pertinence du besoin, accentuerait le déséquilibre de la répartition francilienne emploi - habitat. Ceci se traduirait de facto par une augmentation des besoins de déplacement domicile – travail.

Les Amis de la Terre Paris conteste donc la pertinence de ce projet, qui ne réglera pas les problèmes de circulation et n'apportera aucune contribution à la réduction des pollutions à la fois atmosphériques et sonores.

...à un coût exorbitant, dont le financement n'est pas arrêté...

Le coût désormais admis avoisine le milliard d'euros ! Alors que pour l'ensemble de la région, les financements initialement prévus au contrat de plan état-région 2000-2006 s'élevaient à 4,8 milliards d'euros à la fois pour les transports collectifs (3,1 milliards d'euros) et les travaux d'infrastructure routière (1,6 milliards), est-il admissible qu'un ouvrage de seulement 1,4 km de long puisse à lui seul concentrer un aussi gros budget alors que les besoins de la région en infrastructure de transports collectifs sont énormes ?

Si la question de son financement n'est pas arrêtée, il reviendra in fine à l'Etat et/ou à la Région de payer, quel que soit le montage financier qui pourrait être proposé. Voire, en fonction de celui-ci, la facture se révélerait encore plus élevée pour le contribuable en cas notamment de partenariat public-privé qui renchérirait l'addition finale.

Cette opération ne doit pas remettre en cause les budgets que l'Etat et la Région devront consacrer, dans le cadre des prochains contrats de plan Etat-Région, aux projets d'infrastructure de transports collectifs, que les Amis de la Terre Paris souhaitent à la hauteur des enjeux des vingt prochaines années pour diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre de la région parisienne. Ces infrastructures répondraient aussi en tout point aux attentes des Neuilléens, à savoir, moins de circulation donc moins de bruit et moins de pollution.

...alors que des solutions alternatives possibles existent à moindre coût

Les problèmes de circulation automobile et leur corollaire, l'insuffisance des transports collectifs notamment en petite couronne, ne peuvent être traités localement sans vision d'ensemble.

Personne ne disconvient des nuisances subies par les riverains de l'avenue, mais Neuilly n'est pas la seule ville de la région parisienne à être confrontée au problème et conséquences d'une circulation automobile. Pouvons-nous dire par exemple que les riverains de la porte de Bagnolet sont mieux lotis que les Neuilléens en la matière ?

Le problème de Neuilly est en fait symptomatique d'un problème plus général qui appelle une réponse globale à la question de la circulation automobile en région parisienne et à ses conséquences.

Il faut poser la question de la réduction de la circulation automobile et de la réallocation de la voirie en faveur des autres modes de déplacements moins ou non polluants (métro, tramway, bus, marche à pied, vélo, ...).

La révision en cours du schéma directeur de l'Ile de France (SDRIF) tend à aller dans ce sens. Les Amis de la Terre Paris souhaitent que l'effort soit encore plus important pour donner une véritable impulsion aux modes alternatifs. Le projet de tunnel serait donc totalement à contre-courant et pourrait pénaliser durablement les autres projets destinés à l'ensemble des franciliens.

Concernant plus spécifiquement l'avenue du Général de Gaulle, des associations locales ont déjà proposé des solutions peu coûteuses et pertinentes et qui s'inscrivent dans une perspective de réduction du trafic. Citons parmi ces propositions : réglage des feux tricolores, élargissement des zones pour piétons (donc réduction de la voirie pour les voitures), etc.... Les Amis de la Terre appellent également à la mise en œuvre de plan de déplacement d'entreprise (PDE) pour les entreprises de la Défense, la mise en place de couloirs de bus protégés et également des transports collectifs assurant des liaisons inter-banlieues qui répondrait aux besoins des automobilistes qui arrivent du nord, de l'est ou du sud parisien par le périphérique pour aller travailler à la Défense ou à Nanterre.

Les Amis de la Terre Paris demande donc que le SDRIF, en cours de révision, affirme avec encore plus de conviction l'extrême nécessité de procéder à l'extension des transports collectifs mais également de développer les circulations douces avec une concrétisation rapide de ces engagements financiers dès le prochain contrat de plan Etat-Région.