

RN 13 à Neuilly : Une contribution pour une solution de compromis

Du Débat Public peut jaillir une idée, c'est ce qui explique cette contribution tardive.

Préambule :

Entre la solution maximale présentée par certains et la position minimale sans intérêt qui consiste à ne rien faire, le débat public a laissé émerger des idées médianes, comme par exemple la limitation de la largeur des souterrains ou la transformation de l'avenue en boulevard urbain censé supporter le même trafic. Si un tunnel doit être conçu ou si celui-ci semble une priorité, tentons de trouver une proposition solide, engagée tout en ayant un rapport « Qualité/Prix » favorable.

Je pars du constat suivant : Sur 160 000 véhicules/jour transitant sur l'avenue Charles de Gaulle, 20 000 concernent la ville de Neuilly. Sur les 140 000 en transit, les derniers comptages laissent apparaître un pourcentage de 60 % allant vers le périphérique, et 40 % vers Paris. D'ailleurs, cette proportion de 60/40 pourrait évoluer vers 70/30, au cas où la Ville de Paris, et c'est son droit, restreindrait l'accès à Paris par l'avenue de la Grande Armée. Enfin, les 20 000 véhicules / jour se rendant à Neuilly se diffusent dès l'entrée dans Neuilly ou n'empruntent qu'une partie de l'Avenue, représentant un trafic équivalent à 10 000 véhicules par jour. Ajoutés aux 56 000 véhicules / jour se rendant à Paris, cela fait 66 000 véhicules / jour, soit un trafic moindre que les Champs Elysées qui peuvent s'écouler facilement sur 2X2 voies.

Une solution alternative : les souterrains vers le périphérique.

Dans ces conditions, une solution alternative consiste à brancher deux souterrains (un par sens) entre la trémie Est du souterrain « Madrid » existant, et les deux bretelles du Périphérique à la Porte Maillot. Le gros avantage de ce projet est que ces souterrains assurent ainsi, la connexion entre la Défense et le périphérique pour les véhicules en transit soit 84 000 véhicules/jour pour lequel un gabarit de 2 files + BAU est largement suffisant. De plus, il n'y aurait aucune trémie Porte Maillot, puisque le trafic vers Paris se ferait en surface, les raccordements au périphérique étant en souterrain, comme dans le projet présenté.

La trémie Est du souterrain Madrid serait réduite à 2 voies par sens pour acheminer les véhicules concernés par Neuilly et Paris Porte Maillot. La portion entre le carrefour Madrid et le pont, déjà surchargée, ne serait pas touchée par les modifications.

Un boulevard urbain ... quand même.

La voirie de surface, destinée à écouler les 66 000 véhicules / jour circulant entre Paris et la Porte Maillot serait au maximum de 2 voies, plus une voie réservée aux transports en commun, aux véhicules prioritaires et aux taxis dans chaque sens ; soit 3000 véhicules par sens à l'heure de pointe. La voie de bus ne serait donc pas perturbée par la contre-allée desservant le Marché puisqu'elle resterait au centre. Un couloir pour les circulations douces serait ajouté (ou avec la solution des couloirs de bus élargis à cet effet).

Cette disposition permettrait d'élargir les terre-pleins actuels d'une largeur de voie routière. L'aménagement général se ferait en boulevard urbain, sans barrière de sécurité ni glissière au centre, avec de vrais passages pour piétons, sans les actuelles chicanes en « parcs à moutons ». De nouvelles traversées routières pourraient s'ajouter aux traversées actuelles maintenues. Un rond point pourrait être aménagé avant la Porte Maillot, en particulier pour maintenir le dispositif de retournement. Ce rond-point permettrait de gagner la Porte Maillot et le périphérique extérieur Sud depuis le quartier Sablonville.

L'aménagement de surface : Et les contre-allées ?

La question de l'aménagement en surface reste à préciser. N'oublions pas que dans ce projet, la circulation de surface serait inférieure à celle des Champs-Élysées. L'aménagement de surface pourrait donc s'inscrire dans la continuité de ceux-ci et de l'avenue de la Grande Armée.

Les trottoirs seraient élargis, la circulation des voitures souhaitant rejoindre des parkings d'immeubles se ferait au pas, sur un aménagement sans trottoir intermédiaire, telles que sont conçues les voies « 30 ». Les contre-allées seraient ainsi transformées en simples voies d'accès pour desservir les immeubles et quelques places de stationnement résiduelles à temps limité.

L'élargissement des terre-pleins et l'absence de contre-allées physiquement identifiées permettront de réaliser différents programmes (petits squares, aires de jeux d'enfants, petites superstructures) mais aussi des espaces de manifestations festives et culturelles qui pourront éventuellement être étendues en certaines occasions sur la portion centrale éventuellement déviée. Elles seront évidemment plus modestes que les projets grandioses envisagés lors du Débat. Cet aménagement permettrait toutefois de repenser l'accueil et l'organisation de la fête à Neu-Neu qui a tant fait la réputation des lieux.

Les équipements annexes : Parkings, Traitement des pollutions et nuisances,

La réduction à 2 voies plus BAU des souterrains et l'absence de bretelles de grand gabarit faciliterait la construction de parkings souterrains situés contre ou sous l'ouvrage. Les aménagements de sécurité doivent être précisés.

Pour canaliser la pollution de l'air du tunnel, un dispositif d'aération et de traitement doit impérativement être prévu. La filtration et la récupération des fumées et pollutions sont indispensables. Il restera aussi à mesurer les bruits résiduels et les mesures à prendre.

La desserte de Neuilly

Ce point a été plusieurs fois soulevé par la Mairie de Neuilly. Pour les véhicules en provenance de Paris ou de la Défense, la situation est grandement améliorée par rapport au projet présenté. Pour l'accès au périphérique, il n'y a aucun problème en provenance du Périphérique extérieur Nord. La sortie « Porte Maillot » subsiste. En provenance du Périphérique intérieur Sud, aux heures creuses, le tour de la Porte Maillot est déjà la solution utilisée actuellement par beaucoup de neuilléens habitant à l'est. Il y a aussi une possibilité de sortir Porte Dauphine, Porte Champerret ou pour les voitures particulières d'emprunter la bretelle qui permet de rejoindre le boulevard Maillot. Pour aller vers le Périphérique intérieur Nord, on peut, comme le font déjà beaucoup de neuilléens soit emprunter l'accès peu connu dans le Bois, en face du Pavillon d'Armenonville, ou passer par l'avenue du Roule et tourner à droite à la Porte des Ternes. Au pire, on fait le tour de la Porte Maillot. Pour aller vers le Périphérique extérieur Sud, il suffit de tourner à droite au bout de l'avenue Charles de Gaulle !

En conclusion

Je pense que cette nouvelle contribution inspirée des interventions et discussions lors du débat public constitue un axe de recherche intéressant dans le cas le plus probable où le projet actuellement présenté serait rejeté pour cause de coût. Les fonds publics doivent en effet être réservés aussi pour d'autres projets urbains et notamment des infrastructures indispensables de transports en commun.

Sébastien Dormoy- Etudiant

Un jeune habitant de Neuilly sensible aux solutions possibles et réalisables.