

Débat Public RN 13
Rencontre avec la CPDP
Mercredi 3 mai – 9h00 - Neuilly

La RATP a été reçue pour une audition à sa demande, en commission privée par la CPDP le 3 mai dernier.

Etaient présents :

M. Peylet, président CPDP
Mme Sevrain, membre de la CPDP
M. Culdaut, membre de la CPDP
M. Gaillard, membre de la CPDP
M. Thiolon, membre de la CPDP
M. Lacôte, secrétaire général de la CPDP
Mme Lafon, chargée de mission CPDP

M. Delabie, Chef de projet DDE

M. Claude, chargé de mission pour la ville de Neuilly,
Mlle Mondon, ingénieur à la ville de Neuilly.

M. Stauffert, RATP/ ADT 92
M. Di Manno, RATP/ADT 92
M. Gras, RATP-MES/Vo L1
Mme Bouclier, RATP/ADT 92
Mme Bonnecase, RATP/MES
M. Labrunie, RATP/ADT 92
M. Churchill, RATP/IEF
M. Merakeb, RATP/PIL
M. Sanchez, Xelis
M. de la Ménardière, Xelis

Monsieur Peylet accueille les participants et présente la commission particulière du débat public ainsi que la finalité de ses travaux.

Monsieur Delabie, représentant le maître d'ouvrage présente ensuite le projet – cf site web www.debatpublic-rn13.org

Monsieur Claude expose ensuite les projets et idées d'aménagements qui pourraient être installés sur la dalle (projets d'urbanisme Bressac/Huet et Vasconi/Natale).

A la suite de ces deux exposés M. Stauffert indique que la RATP est tout à la fois concernée par « le dessus et le dessous » de la RN 13 à Neuilly.

Pour le dessous outre les problèmes d'écrêtage de la voûte de la ligne 1 du métro sur une partie du tronçon à travers Neuilly, la station « Les Sablons » et ses accès seront sérieusement affectés. L'exploitation des trains pendant les travaux et les accès à la station seront maintenus. Ces travaux seront l'occasion d'une mise aux normes de la station en terme d'accessibilité PMR.

En ce qui affère au dessus, les travaux d'enfouissement ainsi que les itinéraires de délestage, affecteront la circulation de l'ensemble des lignes de bus du secteur ainsi que la mise en œuvre des axes « mobiliens ».

M. Stauffert souhaite rappeler que, dans le cadre de ce projet, la demande de la RATP est le maintien, sur le site, de la gare routière située sur le tronçon couvert. Il précise que les projets d'aménagements ayant trait à la création ou au développement d'activités économiques doivent intégrer une réflexion en termes de déplacements urbains et en particulier prendre en compte le problème des livraisons et autres stationnement en double file qui perturbent beaucoup les flux de circulation et par la même l'exploitation des bus.

M. Claude indique que la ville de Neuilly étudie un nouveau plan de stationnement à l'exclusion de l'avenue du Général de Gaulle.

M. Claude interroge ensuite la RATP sur le déplacement et le repositionnement de certains câbles – optiques en particulier – dans le cadre des travaux d'automatisation de la ligne de métro.

M. Stauffert insiste sur le nécessaire rapprochement entre les équipes projet « DDE/RATP », notamment dans le cadre de l'automatisation de la ligne 1, afin d'anticiper au mieux le phasage des travaux des deux projets pour en optimiser la conception-réalisation. Il s'assure également que l'ensemble des coûts que devra supporter la RATP par le projet d'enfouissement est bien intégré dans le coût global du projet tel qu'évalué par la DDE.

Concernant les itinéraires de délestage, M. Stauffert interroge la maîtrise d'ouvrage afin de savoir si les projets inscrits au contrat de plan Etat/Région ont bien été pris en compte dans le secteur d'étude et en particulier l'impact des travaux du Tram T2 à partir de Bezons et du Tram T1 (St Denis – Gennevilliers) qui devraient se dérouler sur la même période.

M. Claude répond par la négative, seules les conséquences de la liaison A15/périphérique ont fait l'objet d'une réflexion.

M. Claude interroge ensuite la RATP sur le contrat d'axe qui affecte le boulevard Bineau. La RATP s'est-elle « fait violer » par les associations ou bien est-elle demanderesse ?

M. Di Manno précise que sur le secteur, les lignes de bus 163, 164 et 93 empruntent actuellement cette voirie. Le tronçon porte de Champerret – carrefour Bineau Villiers étant un point dur de circulation relevé dans le diagnostic de la ligne mobilien 164, la RATP soutient le projet de modification d'itinéraire par l'avenue de la porte de Villiers et le boulevard Gouvion Saint-Cyr, dans la mesure où il améliore la vitesse commerciale et la régularité des trois lignes d'autobus concernées.

M. Claude rappelle les problèmes posés par l'aménagement du carrefour Bineau dans le cadre du contrat d'axe. A la suite d'une erreur malencontreuse du bureau d'étude qui n'a pas pris en compte le nombre réel de voies de circulation (3 au lieu de 2), le projet d'aménagement du carrefour en réduit sa capacité de 20% d'où d'importants reflux, ce que la ville ne peut accepter sans intervenir. Le problème sera re-évoqué au comité d'axe qui se réunira prochainement, semble-t-il avant l'été.

M. Di Manno précise que le comité d'axe de la ligne 164 ne concerne pas seulement le tronçon porte de Champerret – carrefour Bineau Villiers. En conséquence, lors du prochain comité d'axe, il est important de valider tous les aménagements possibles, afin que les travaux puissent être engagés rapidement.

Quant aux aménagements pour lesquels une solution n'a pas encore été trouvée, un délai supplémentaire de réflexion pourrait être envisagé par le CG 92, pilote du comité d'axe.

M. Culdaut pose une question sur l'amélioration et l'augmentation du trafic généré par l'automatisation de la ligne de métro.

M. Stauffert indique que l'offre de transport sera, avec les hypothèses actuelles, identique, mais que l'automatisation permettra un meilleur lissage au plan de l'exploitation de la ligne.

M. Gaillard revient ensuite sur le périmètre global d'étude du projet RN 13 qui vient se surajouter aux projets prévus au plan Etat/Région et s'interroge sur les interactions en matière de déviations de circulation.

M. Thiolon évoque le manque de transports en commun régulièrement exprimé par le public présent aux réunions publiques et pose la question de l'existence d'autres itinéraires de délestages pour éviter l'avenue.

M. Stauffert indique que, dans le nord des Hauts de Seine, l'offre de transport en commun sera significativement améliorée avec, notamment, les prolongements de la ligne 13 et des tramways T1/T2. A plus long terme, il est également fait référence au développement éventuel de nouvelles infrastructures telles que le prolongement d'EOLE (SNCF) ou le projet de rocade de la RATP en proche couronne.

M. Thiolon reprend les conclusions de M. Stauffert, en particulier sur les dessertes transversales susceptibles d'apporter des solutions et pose la question de leur renforcement.

M. Stauffert indique que le renforcement des lignes de bus pourrait être une réponse à plus court terme, mais que l'offre de transport supplémentaire que l'on pourrait dégager, ne serait pas à la hauteur des enjeux.

M. Gaillard s'enquiert si le projet a suscité des transports en commun nouveaux ainsi que divers services qui pourraient y être liés, tels des parkings gratuits à certains endroits stratégiques, pendant les travaux d'enfouissement.

La RATP indique que, dans les conditions actuelles d'exploitation, sur la ligne de métro n°1, la marge est nulle ; sur le RER A, la réserve est très faible. La seule réponse rapide, c'est le bus sauf s'il y a, bien entendu, des travaux sur le secteur.

M. Peylet demande alors à M. Stauffert de formaliser le point de vue de la RATP sur le projet.

M. Stauffert rappelle que la RATP est une entreprise citoyenne dans toute l'acception du terme. Pour la RATP, il s'agit d'un projet externe générant de fortes contraintes sur ses installations qui nécessitent une bonne coordination des équipes projet DDE et RATP. Ce projet peut également être une opportunité pour améliorer la station « Les Sablons » en terme d'accessibilité, et mieux intégrer le système de bus sur l'avenue et le secteur. A la suite d'une question du président Peylet il précise qu'il n'est pas prévu que les bus empruntent le tunnel.

M. Peylet conclut la réunion en présentant le projet d'enfouissement de l'avenue comme générateur de contraintes mais aussi d'opportunités pour la RATP.

Il remercie les participants pour leur présence et la qualité de l'apport au débat.