

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

*Les perspectives d'aménagement urbain
ouvertes par le projet.*

*Comment aménager en surface
la couverture de la RN13 et ses abords ?
Réalisations possibles et contraintes à
intégrer*

Réunion du 4 avril 2006

Roland PEYLET, Président

Je suis ravi de vous retrouver un soir encore pour ce débat public sur la RN13 à Neuilly.

Cette soirée sera consacrée au thème des aménagements en surface. Ainsi qu'il est indiqué – l'expression n'est peut-être pas très jolie – ça couvre tout ce qui se passe au-dessus de la couverture et au-delà avec les questions d'aménagement urbain qui sont indissolublement liées au projet de dénivellation et de couverture de la Nationale.

Je laisserai le soin dans un moment à Jean Culdaut, membre de la Commission ici présent, de vous exposer, de vous présenter l'organisation et le déroulement de la soirée et les intervenants, notamment Monsieur Cambau ici présent qui est expert de la Commission pour le thème de ce soir.

J'ai au préalable un certain nombre de questions à évoquer. D'abord il me faut, puisque notre Commission a été saisie d'une demande en ce sens, faire une réponse à l'association Maillot-Champerret sur la demande qu'elle nous a adressée de suspension du débat.

Nous avons reçu cette demande tendant à la suspension du débat au motif que les études ne seraient pas complètes pour permettre qu'un débat public puisse se tenir.

Je réponds donc, il le faut, dans un sens négatif. Pour, d'abord, une raison de fond qui tient à ce que la Commission particulière n'a pas la même appréciation en ce qui concerne la nature et la portée des études qu'il convient d'effectuer pour un débat public.

Il est vrai, j'en conviens, qu'il y a là une question de doctrine qui demandera peut-être à être approfondie au fur et à mesure où d'autres débats publics se dérouleront sur le moment adéquat pour conduire un débat public dans de bonnes conditions pour éclairer chacun.

Le débat public doit se situer suffisamment en amont pour que les choix soient possibles. Mais s'il est suffisamment en amont, par construction, on ne sait pas tout sur tout. Donc il faut bien qu'il soit quand même un tout petit peu en aval tout de même pour qu'on ait un peu avancé dans les réflexions, mais pas trop. C'est une question d'appréciation sur laquelle je reconnais qu'il peut y avoir des hésitations.

Toujours est-il que le présent débat n'aurait pu se tenir sans que la Commission nationale, vous le savez, ait elle-même, après avoir décidé le principe du débat public, en février 2005, estimé que le dossier qui lui était présenté était suffisamment complet pour que le débat puisse se tenir. C'est la décision qu'elle a prise au début de l'année 2006 et nous sommes tenus par cette décision de la Commission nationale, fondée sur précisément une appréciation de la nature du dossier qui nous était présenté.

Il y a par ailleurs des raisons de principe, dès lors que le débat est lancé, cela crée une obligation vis-à-vis du public et de la population que de le mener à son terme. Il y a également des raisons pratiques dans la mesure où des contrats ont été conclus et qu'ils ne peuvent être comme ça suspendus.

Voilà pour ce qui concerne cette question de procédure.

Je vais également faire une petite mise au point sur le thème de la soirée qui me paraît nécessaire avant que nous ne l'abordions et qui est la suivante.

En réalité, en abordant la question de l'aménagement urbain, nous sortons un peu, formellement, du cadre strict du débat public. Je veux dire par-là que si l'on s'en tient aux textes, au Code de l'Environnement issu des lois que vous savez, qui ont institué le débat public, celui-ci se déroule sur une opération d'équipement, en l'espèce l'infrastructure routière, après que le maître d'ouvrage de cette opération a saisi la Commission nationale. C'est ce qui s'est produit. L'État, maître d'ouvrage, a saisi la Commission Nationale du Débat Public, comme il devait le faire, d'une demande de débat sur le projet de dénivellation et de couverture de la RN13 à Neuilly.

Ainsi que le prévoient les textes, à l'issue du débat, dans les délais qui sont fixés par ces textes, le maître d'ouvrage, toujours lui, l'État, aura à prendre une décision sur ce projet.

Mais s'agissant de l'aménagement urbain, d'une part la Ville de Neuilly qui elle est maître d'ouvrage des aménagements urbains, n'a pas saisi – elle n'avait d'ailleurs pas à le faire – la Commission Nationale du Débat public, ne serait-ce que parce que les opérations d'urbanisme n'entrent pas dans le champ de la procédure du débat public. Il y a pour les opérations d'urbanisme des procédures de concertation qui leur sont propres et qui sont fixées notamment par le Code de l'Urbanisme.

A l'issue du débat public, le maire de Neuilly, ici présent – j'aurais pu d'ailleurs commencer par le remercier de cette présence, excusez-moi Monsieur le Maire, je manque à tous mes devoirs – n'aura pas, à la différence de l'État, maître d'ouvrage de l'opération d'infrastructure, à prendre une décision sur les opérations d'urbanisme.

Alors, me direz-vous, pourquoi en parler ?

D'abord évidemment je pourrai me réfugier derrière le fait que la Commission Nationale du Débat Public l'a souhaité, mais elle l'a souhaité, de mon point de vue, légitimement. Pourquoi ? Parce qu'il n'est pas possible de conduire un débat public sur une opération de cette ampleur sans éclairer

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
le débat par les conséquences de cette opération, par surtout les potentialités qu'elle offre. J'irai même jusqu'à dire qu'il est possible que dans une certaine mesure – mais ça, le débat le dira – ce sont peut-être les opérations d'aménagement rendues possibles par la dénivellation de la RN13 qui peuvent contribuer à justifier l'opération elle-même éventuellement.

Pour ces raisons, il a paru à la Commission nationale, et il a paru toujours tant à la Commission Particulière qu'au maître d'ouvrage et au maire de Neuilly qui, par sa présence, le montre, que nous nous pouvions échapper à une discussion sur les problèmes d'aménagement urbain.

Mais je souhaitais faire cette mise au point afin qu'il soit bien clair qu'il existe une ligne de séparation entre ce qui relève officiellement du débat public et ce qui s'en évade mais qui est tout de même nécessaire pour en éclairer le contenu.

Pardonnez-moi d'avoir été un peu doctrinal, un peu maître d'école, mais je crois qu'il le fallait.

Sans plus attendre, je cède la parole à Monsieur Culdaut, qui va, avec l'aide de Madame Sevrain et de Monsieur Cambau animer cette soirée.

Jean CULDAUT, membre CPDP

Le thème de ce soir porte sur les perspectives d'aménagement urbain offertes par le projet. En effet si le principe du projet est retenu, la couverture mise en œuvre permettra de récupérer pour l'usage public municipal une superficie de plusieurs hectares.

La DDE aura l'occasion ce soir de vous exposer toutes les caractéristiques prévues pour cette dalle de couverture, et donc les usages potentiels futurs qu'elle pourra autoriser dans les projets.

Par ailleurs, la Ville de Neuilly, représentée par Monsieur le Maire, Monsieur Bary et Monsieur Claude, vous exposera comment elle envisage d'intégrer ces espaces dans l'urbanisme du territoire communal, tout en respectant les perspectives de l'axe Maillot-La Défense.

Ils vous conteront les études et les esquisses de deux équipes d'urbanistes retenus après le lancement d'un concours d'idées. Il s'agit des équipes Bressac-Huet, et de l'équipe Vasconi-Natale. Vous avez pu voir leurs études dans nos locaux rue Blaise Pascal où plusieurs planches sont exposées.

Ensuite pour finir sera présenté le thème de la gestion des eaux, notamment lié à ces aménagements de surface, thème que nous n'avions pas eu le temps d'aborder lors de la séance sur la qualité de l'environnement.

Je vous propose, pour le déroulement de la soirée, que le débat et toutes les questions que vous pouvez poser soient lancées seulement après l'exposé de l'ensemble de ces présentations, de part et d'autre.

En attendant, pour enrichir ce débat et cadrer tous les enjeux, la Commission Particulière a souhaité faire intervenir Monsieur Rémi Cambau un peu en tant que Candidat. Monsieur Rémi Cambau est rédacteur au sein de l'agence Cadre de ville, mais aussi l'auteur de nombreux articles et livres sur l'architecture et l'urbanisme. Je lui passe la parole.

Rémi CAMBAU, rédacteur, agence Cadre de ville

Merci Monsieur Culdaut. Nous allons remonter à la surface après tous les débats qui se sont menés sur le tunnel, ses effets sur le bruit, la pollution et toutes ses caractéristiques.

C'est pour moi, en tout cas comme journaliste spécialisé en ces questions d'urbanisme, la partie la plus ouverte en tout cas certainement. Et si vous le permettez, Monsieur le Maire, avant que vous ne commenciez tout à l'heure, je voudrais simplement faire deux remarques à ce sujet.

D'abord je voudrais introduire le débat en précisant ce qu'il n'est pas, encore une fois à mon sens d'observateur des projets urbains en France. Je pense que c'est important, pour qu'il ne subsiste aucune confusion dans la lignée de ce qui vient d'être dit.

Il ne s'agit pas d'une de ces procédures de concertation organisée autour des projets urbains achevés, comme la loi les a introduites, ces procédures de concertation depuis juillet 1985. Le projet n'est pas achevé, il démarre à peine, on en est au début de l'élaboration. C'est tout l'intérêt du débat de ce soir.

Ces procédures de concertation, vous allez les retrouver également dans le débat du PLU de Neuilly puisque depuis l'an 2000 maintenant la consultation des habitants est imposée par la loi dans le cadre de l'élaboration des anciens Plans d'Occupation des Sols, désormais appelés Plans Locaux d'Urbanisme.

Tout à l'heure, je pense que Monsieur le Maire et Monsieur Claude nous diront comment le projet qui s'esquisse et qui va s'esquisser avec vous, sur l'avenue Charles de Gaulle, va être intégré dans ce document qu'est le PLU sur lequel donc vous aurez l'occasion de revenir par la suite.

Nous sommes en fait très en amont de toutes ces procédures aujourd'hui. Il va s'agir maintenant d'organiser un échange avec vous sur le futur possible, disons sur les grandes orientations souhaitables de cette partie qui est de façon indéniable une partie essentielle du territoire de Neuilly. L'avenue est à la fois une part du territoire communal et en même temps c'est un élément unique de rayonnement intercommunal, voire international, dans le quartier central des affaires de Paris et La Défense. C'est une vraie contradiction qu'il faut arriver à résoudre, pour l'intérêt local et l'intérêt qui le dépasse. Ce n'est pas forcément gérable.

Ma deuxième remarque porte sur le temps de l'urbanisme. Je souhaitais pour commencer rappeler combien ce temps est long et combien les projets d'urbanisme sont par nature différents des projets d'architecture, d'un projet de pont ou de tunnel, et à quel point ils sont plastiques, à quel point ils se modèlent au gré des circonstances mais pour peu que des idées, des grandes orientations aient été fixées dès le départ.

La réalisation d'un projet urbain peut dépasser parfois plus de 15 ans. On pose des jalons, ensuite on avance. L'art de l'urbaniste c'est l'art du possible, de l'hypothèse, des pistes pour l'avenir.

Je voudrais l'illustrer avec cinq images. Vous allez voir que je ne remonte pas à hier mais que ça concerne notre territoire. Ce sont cinq petites images sur la façon dont on a réfléchi, les dernières décennies, sur ce paysage qu'on voit par la fenêtre. Je voulais montrer d'abord une image du concours qui était lancé en 1930 – oui, remontons en 1930 – pour l'aménagement à partir de la porte Maillot jusqu'au rond-point de La Défense, de toute l'avenue de Neuilly, à une époque où ce secteur, à partir de la porte Maillot – c'était la place de la Victoire – était perçue comme un

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
symbole de la victoire de 1918 – le défilé y a eu lieu d'ailleurs – et 35 grands architectes et urbanistes de l'époque ont répondu à ce concours.

On a une réponse du rond-point de La Défense, on voit plutôt loin, on a agrandi un peu agrandi exagérément l'Arc de Triomphe. Ça ressemble au Palais de Chaillot, évidemment c'est l'époque, on construit comme ça.

Le projet suivant d'ailleurs est la réponse de l'architecte de Chaillot. Voilà comment il imaginait le bout de l'avenue de Neuilly, de l'autre côté du pont. Ça vous dit quelque chose, peut-être. Ça a déjà un petit air de La Défense. C'est 1930. Déjà, on construit sur dalles, on construit des tours, on construit des grandes barres d'immeubles. Bon, on n'est pas loin des idées de Le Corbusier.

Le Corbusier, je vous épargnerai ses images, de même que celles de Robert Mallet-Stevens qui répondent au concours, eux aussi, dans le même esprit : des dalles, des tours.

Vous le savez certainement, rien de ceci ne s'est réalisé bien sûr. Mais une première idée a été lancée en 1930 : construire quelque chose de monumental sur cet axe majeur qui part des Tuileries.

Sur l'image suivante c'est le plan d'aménagement du même secteur. Vous reconnaissez au premier plan Neuilly, le pont de Neuilly et le rond-point de La Défense et puis la poursuite de cet axe qu'est l'avenue de Neuilly à travers la plaine pour aller vers Saint-Germain-en-Laye. Là encore cette idée – elle ne s'est pas réalisée tout de suite – ce plan qui est le plan de Henri Prost, un grand urbaniste, ne s'est pas réalisé. Il a été finalisé en 1939, ce n'est pas l'année idéale pour lancer des grands projets d'urbanisme.

Cette idée de poursuivre l'axe majeur à travers la boucle de la Seine, on la retrouve aujourd'hui avec cette A14 qui part vers la Normandie. Vous voyez comment on lance les idées et puis on les retrouve par la suite dans des versions tout à fait différentes.

Si je vous montre ce qu'en 1964 était le premier projet pour La Défense, on retrouve cette idée de tours, on retrouve une dalle, mais elle est ouverte, les voitures circulent sur une tranchée ouverte. Il n'y a que la partie finale qui est couverte, là où est le CNIT, cette cathédrale des temps modernes. C'est la première version de La Défense. Vous voyez les immeubles, ils sont en carré sur le modèle du Palais Royal. Ce n'est pas exactement ça non plus qui s'est réalisé.

Voilà comment les idées progressent et aboutissent à un projet. On peut montrer ce que La Défense compte faire en 2015. L'Arche est là et il y a de nouvelles tours qui vont s'élever. On discute actuellement de l'extension du périmètre de La Défense et de la perspective de construire de nouvelles tours de 300 à 400 mètres, sachant que la plus haute tour d'Europe est aujourd'hui en Hollande et mesure 400 mètres.

Voilà. Vous voyez l'aventure d'un quartier. Bien sûr, il est hors du commun. Mon idée n'est pas de dire qu'on va faire à Neuilly une dalle avec des tours – j'espère bien que non – mais d'une certaine façon on va séparer la circulation des voitures et des habitants, en faisant circuler les voitures en dessous. Parfois il faut vraiment du temps pour imposer et faire rentrer dans la réalité les projets, qu'il faut de la souplesse dans leur conduite mais qu'au départ il faut trouver les bonnes idées fortes, les bonnes orientations.

En point d'interrogation, je vais terminer en montrant l'image de l'avenue Charles de Gaulle avec La Défense dans son prolongement. Quand c'est pris au téléobjectif, on a l'impression que tout ça se touche, mais c'est ce qui, à mon sens, donne toute son importance au projet. C'est qu'il dépasse

son territoire et qu'il y a une opportunité exceptionnelle pour la ville, sans aucun doute. Ne se produisent pas deux opportunités semblables souvent dans l'histoire d'une ville. À l'échelle de Neuilly, c'est sans doute une opportunité comparable aux périodes de grands lotissements qui ont marqué l'histoire de la ville au XIX^{ème} siècle, quand se sont réalisés ces alignements dans la mesure qui donne tout le rythme à ces bâtiments qui sont relevés comme des bâtiments de valeur historique.

Pardon si je donne l'impression un peu de dramatiser mais c'est un défi important, à la fois pour la ville et pour ce qui l'entoure que d'aménager sur près de deux kilomètres le segment, un segment majeur d'un axe historique voulu depuis des siècles par différents gouvernants.

Aujourd'hui il faut à la fois produire un espace central de qualité de vie pour les Neuilléens, et puis poursuivre en cohérence, trouver la façon de tirer un trait d'union entre les quartiers haussmaniens de Paris et ce quartier d'affaires, moderne, formidable, de La Défense.

De nombreuses villes sont dans le cas de Neuilly aujourd'hui, dans toute la France, en Île-de-France également. On se rend compte comment une infrastructure urbaine, la transformation d'une infrastructure urbaine, que ce soit une autoroute qui devient une route, une voie rapide qui devient un boulevard urbain, comment c'est une opportunité à chaque fois pour une ville pour se transformer, pour repenser son organisation, pour gagner en qualité de vie, pour faire plus de place : piétons, vélos etc. Ce sont des villes comme Saint-Denis, comme Le Blanc-Mesnil sont en train d'expérimenter là où on couvre l'autoroute A1, mais au sud-est, tout le Val de Marne aujourd'hui se transforme autour de la requalification de la Nationale 7, enfin voilà.

Neuilly se trouve face à un vrai défi, sans doute plus important que celui que connaissent les villes que je viens de citer, à cause de sa place, mais c'est aussi une place d'honneur et nul doute que la ville va le relever.

Toutes les questions doivent se poser. Elles vont commencer à être abordées maintenant. Faut-il construire sur cette couverture qui va être faite ? Faut-il garder l'espace libre ? Si on construit, à quelle hauteur ? Comment la ville va-t-elle se réorganiser autour de cela ?

Votre maire a fait organiser une consultation d'urbanistes sur la base d'un programme, programme d'occupation et de traitement de la couverture, un programme assez précis qui a été élaboré après le travail d'une commission municipale. C'est ce programme qui va vous être présenté maintenant et de possibilités de traduction spatiale de ce programme, ce que pourrait donner un aménagement selon les grands principes qu'a choisis la Ville.

Monsieur le Maire, Monsieur Claude, je me tourne vers vous deux maintenant, puisque c'est à vous de nous montrer le début de ce grand projet et de nous parler de la façon dont vous allez le conduire. D'abord Monsieur le Maire, où est-ce que vous avez pris cette opportunité qui s'est ouverte à vous, quand enfin la possibilité a été ouverte de couvrir l'avenue ?

Louis Charles BARY, Maire de Neuilly

Si vous permettez, je voudrais d'abord remercier le président parce que pas tous les soirs mais presque il réunit sa Commission avec ses collègues et que nous étions demandés un petit (*inaudible*) si véritablement autour d'un projet tout à fait passionnant, après les deux premières réunions, les deux réunions qui viendront conclure le grand débat à la fin du mois de mai, combien les Neuilléens se manifesteraient pour venir le soir discuter de ce sujet. Ce soir j'étais tranquille

parce que l'aménagement en surface, il me paraissait bien que les Neuilléens seraient très passionnés, mais sur les problèmes un petit peu plus techniques, je me demandais comment ils pourraient revenir régulièrement et l'organisation a été telle, la publicité autour des travaux de la Commission – et je félicite à nouveau le président – étaient tels également qu'on peut véritablement dire que le grand débat est ouvert. Naturellement je confirme que je suis à côté du Président Peylet tout à fait favorable pour qu'on continue le grand débat et non pas pour qu'on puisse l'arrêter.

Je voulais vous remercier vous-même, Monsieur, parce que d'abord je vais vous faire une demande : je suis très intéressé par les clichés que vous avez projetés et si par conséquent c'était possible d'en disposer, dans des conditions que vous fixerez vous-même...

Rémi CAMBAU

Non non, oh la la... Je vais faire une réponse beaucoup plus intéressée que ça puisque, en l'occurrence, j'ai oublié de le faire tout à l'heure, je dois remercier le CAUE des Hauts-de-Seine qui dispose d'une photothèque formidable. C'est Madame Gaillard, que vous connaissez bien...

Louis Charles BARY

(inaudible), comme celui qui est projeté pour l'instant, mais il est bien certain que les tout premiers sur l'état de l'avenue Charles de Gaulle et de La Défense en 1932, ils ne sont pas très nombreux à être encore à même de pouvoir en juger, et par conséquent pour nous c'est très intéressant.

La différence, et je pense que le Président Peylet a très bien dit ce soir, la différence de cette réunion par rapport aux autres, c'est qu'il ne s'agit plus d'une réunion concernant la circulation en sous-sol sur l'avenue Charles de Gaulle mais véritablement de ce qui fait la vie même de la ville de Neuilly, c'est-à-dire sa surface et le revêtement, l'utilisation de ce revêtement.

Nous avons à plusieurs reprises à Neuilly insisté sur le fait que la circulation était un problème extrêmement important, et que la circulation concernait très exactement en tant que personnes circulantes moins de 10 % des Neuilléens. Les Neuilléens ne prennent pas le centre de l'avenue Charles de Gaulle, ils sont ou sur les bas-côtés ou ils circulent par ailleurs. Ceux qui prennent le centre de l'avenue Charles de Gaulle, à plus de 90 % sont les Parisiens qui sortent ou les habitants de l'ouest du département des Hauts-de-Seine qui vont à Paris. Par conséquent c'est un problème de caractère totalement national. Je réinsiste sur ce point, pour deux raisons : d'abord parce que je crois que c'est pour ça qu'il y a une nécessité qui a entraîné le fait que nous ayons eu ce grand débat national, le Président Peylet a eu raison de le dire, s'il n'y avait pas eu ce problème de circulation de caractère complètement ouest-parisien pour ne pas dire national, on n'aurait pas fait un grand débat uniquement en ce qui concerne l'avenue Charles de Gaulle et les habitants de Neuilly.

Par contre ce soir, ce dont nous avons à discuter, ce n'est plus 90 % d'extérieurs et 10 % de Neuilléens, c'est plutôt 90 % de Neuilléens et 10 % d'extérieurs, puisqu'il s'agit de voir comment nous allons utiliser cette surface que nous allons récupérer au profit des Neuilléens. Bien sûr tous ceux qui ne sont pas neuilléens, qu'ils soient parisiens, qu'ils habitent Courbevoie ou Levallois seront les bienvenus chez nous mais la réunification de notre ville, la suppression totale de la coupure entre le nord et le sud, c'est quand même bien nous, Neuilléens, qui sommes de beaucoup les plus intéressés.

Comme vous l'avez dit tout à l'heure, nous avons quand même près de six hectares qui vont être récupérés, 40 mètres de large sur 460 mètres de longueur, ça vaut quand même la peine que l'on y réfléchisse.

Vous avez fait une allusion – ce n'est pas du tout un reproche ni l'un ni l'autre, Monsieur le Président – au fait que nous étions beaucoup moins avancés sur ce sujet que nous avions pu l'être sur le sous-sol. La raison en est tout à fait simple : c'est que nous avons toujours pensé que tant qu'on n'aurait pas suffisamment réfléchi, avancé, défini ce que pourrait être la possibilité de faire ce tunnel en prolongement de celui que nous avons déjà réalisé avec Monsieur Sarkozy il y a 15 ans maintenant, ce n'était peut-être pas la peine de passer un temps fou, je ne vais pas dire devant vous de verser des honoraires importants des urbanistes, ce serait de tout à fait mauvais goût, et que par conséquent on avait le temps devant nous.

Or nous avons beaucoup travaillé, pendant des années, ça fait sept ans, huit ans, qu'un comité technique, qu'un comité politique s'est réuni, au niveau de l'État, de la Région, le Département et la Ville pour voir si véritablement un projet était possible en sous-sol. Je n'y reviendrai pas puisque depuis maintenant un bon nombre de semaines, vous en parlez régulièrement et que nous l'avons présenté tous ensemble à la première réunion. Simplement pour confirmer que je pense qu'on a énormément avancé le jour où il y a eu – je ne veux pas du tout préjuger de ce que sera le rapport de la commission, mais enfin il semblait bien que tout le débat a tourné autour d'un projet et non pas de deux, trois, quatre projets, qui auraient permis peut-être une dispersion, qui aurait rendu les choses plus difficiles.

Je remercie encore le directeur de la DDE et ses collaborateurs d'avoir énormément travaillé sur ce projet technique avec le soutien des services de la Ville, de Monsieur Claude et des réunions d'autres spécialistes au niveau régional et départemental. Nous nous sommes dit un bon matin : « *Il faudrait quand même savoir un peu ce que nous ferions en surface* ». Le temps que nous nous posions cette question, est arrivé le grand débat et nous avons eu à répondre très directement, de façon très précise, à la Commission, au Président Peylet qui a dit : « *C'est à la Ville de Neuilly de réfléchir de ce qu'elle veut faire en surface et par conséquent qu'elle nous fasse un ou deux projets, qui seront deux études sur lesquelles on pourra discuter, même si nous savons tous que ce ne sont que des projets, qui sont un petit peu des rêves et qu'au moment où nous arriverons je l'espère assez rapidement à la réalisation d'aménagement de la surface de l'avenue Charles de Gaulle, il est tout à fait possible que nous allions dans des domaines un peu différents, que les urbanistes ne soient pas les mêmes que ceux d'aujourd'hui* ». Du reste je tiens à dire ce soir que les urbanistes avec qui nous avons travaillé, ce sont des gens de très haute qualité, qui nous ont fait des projets mais qui ne sont en rien engagés, pas plus que nous, à la réalisation pratique qui donnera lieu à toutes les procédures habituelles.

Par conséquent, nous avons naturellement tout de suite accepté la demande du Président Peylet et nous nous sommes lancés dans la réflexion sur ce que nous pourrions faire sur l'avenue Charles de Gaulle.

Première réflexion au niveau de nos services pour définir un cahier des charges, si on peut prendre ce terme, et puis ensuite nous nous sommes tournés vers deux cabinets d'urbanistes en leur disant : « *Qu'est-ce que vous proposeriez ? Qu'est-ce que vous envisageriez de faire sur – je me répète – six hectares de surface, ce qui est assez extraordinaire ?* ». Et en même temps nous proposer quelque chose qui s'harmonise avec ce que la Ville a déjà réalisé sur la première partie du tunnel, avec les bassins, les jets d'eau et toute la partie gazons, arbres et jardinières, mais en même temps en faisant autre chose, parce qu'on ne va pas faire de ces 14 000 mètres le prolongement pur et simple de ce que nous avons fait sur 400 mètres.

Les deux urbanistes se sont mis au travail. Ils nous ont remis chacun un projet. Nous les avons vus à plusieurs reprises. Les projets ont des points communs. Monsieur Claude va vous les montrer. Vous les connaissez parce qu'à la première réunion, on vous les a déjà projetés et que beaucoup d'entre vous y étaient, mais je crois que, pour le débat, ça serait utile ce soir qu'on puisse vous les redonner très rapidement.

Les deux projets naturellement sont des projets qui s'accordent pour fortement végétaliser l'espace central, pour y créer véritablement des cheminements piétonniers et des cheminements cyclistes, y avoir un certain nombre d'aires de repos, d'espaces ludiques et culturels pour petits et grands, et puis en même temps, compte tenu de la taille, de la superficie, y faire un certain nombre de possibilités de salles d'exposition, de salles de rencontres et de lieux culturels. Là, nous étions enfermés du reste dans un principe très sérié parce que nous sommes sur le grand axe historique – faut-il le rappeler – par conséquent entre le Carrousel et La Défense, en principe on ne peut pas construire, par conséquent nos deux urbanistes étaient de toute façon enfermés sur le fait que sur le centre de l'avenue Charles de Gaulle, on ne construirait pas, sauf quelque chose qui pourrait être très léger et acceptable par les Monuments Historiques. Vous verrez du reste dans les projets qui vous seront présentés que l'un prévoit des constructions sur le côté, vers les bas-côtés, très légères et très transparentes, et que l'autre prévoit – je salue au passage, parce que nous n'avons pas toujours pensé que c'était possible – que les constructions auxquelles nous songeons pourraient probablement être enfouies. Je dois dire que, quand on pense qu'il y aura le tunnel routier, qu'il y a déjà le RER, et qu'il y a déjà le métro, nous nous posions parfois la question : « *Est-ce qu'on peut encore creuser et faire quelque chose ?* »

J'étais il y a un quart d'heure avec un certain nombre de personnes dans le lycée collège Saint James, ceux du quartier Saint James le connaissent parce qu'il est en train de se terminer pour la rentrée scolaire, nous venions spécialement pour voir le gymnase qui sera mis à la disposition de la Ville de Neuilly puisque nous avons payé à cet effet. À 14 mètres en sous-sol, nous avons pu faire réaliser un gymnase de 1 000 mètres carrés et deux énormes salles.

À Neuilly, j'ai une formule que j'emploie assez souvent : « *Je ne sais pas si nous trouverons du pétrole en creusant, mais il faut creuser, creuser, creuser, puisque nous n'avons pas de terrain en surface* ». Par conséquent, nous avons donc deux projets. Ce sont ces deux projets que je vais demander à Monsieur Claude de vous présenter. Nous en discuterons après. Ces deux projets, en première partie en tout cas, ne concernent que Neuilly, c'est-à-dire du départ du périphérique jusqu'au pont de Neuilly compris. Emportés par leur élan – nous aurons l'occasion d'y revenir – un des deux urbanistes – et ceci rejoint tout à fait ce qu'il vous avait dit – est parti, lui, jusqu'à l'Arche ou à peu près, ce qui pose des problèmes et en même temps est en effet tout à fait intéressant.

Je propose qu'on rappelle quels seraient les deux projets qui nous été proposés, que nous en discussions ensemble et puis que nous abordions également le projet plus ambitieux qui traiterait à la fois l'avenue Charles de Gaulle et une partie de La Défense. Et on aura toutes les discussions que vous voudrez autour de ces projets.

Rémi CAMBAU

C'est la matière même du débat. À vous Monsieur.

Monsieur CLAUDE

Oui, je rappelle que ces deux projets sont le fruit d'une consultation publique sur la base de marchés de définition qui, après une première phase d'appel d'offres, a permis la consultation de quatre ensembles bureaux d'étude et architectes-urbanistes au terme desquelles consultations nous avons retenu deux cabinets : le cabinet Bressac-Huet et le cabinet Vasconi-Natale.

Ces deux cabinets se sont prononcés sur un programme qui a été élaboré par la Ville et en présence de la Direction Départementale de l'Équipement et de l'architecte des Bâtiments de France.

Les grandes lignes de ce programme étaient de poursuivre les aménagements au sol dans une structure qui est à peu près équivalente à celle qui existe à l'heure actuelle, entre la rue de l'Église et la place Madrid Château, c'est-à-dire deux larges trottoirs qui font 8 mètres de large chacun, compris un stationnement intégré, 2 voies de circulation latérales de six mètres chacune et une grande plate-forme centrale d'environ 42 mètres.

Il était demandé également de traiter cette plate-forme en y prévoyant des équipements ludiques, des équipements pour la collectivité, notamment on avait pensé par exemple à transférer la Maison des Jeunes et de la Culture, c'est pour ça que sur les projets vous avez une petite salle de spectacle qui est adjointe à cet équipement public.

Nous avons demandé également de prévoir des surfaces d'exposition de plein-air et des halls d'exposition fermés, de préférence du côté de la porte Maillot, car on entrevoyait des synergies possibles avec le Centre des Congrès, donc une possibilité d'activités accompagnant les activités propres du Palais des Congrès.

Ce faisant, on a eu deux projets qui sont différents, comme vous le constaterez, tout au moins dans leur esprit de traitement, même si l'un et l'autre satisfont aux programmes qui ont été donnés.

On commencera par le premier qui est le projet Bressac-Huet qui est un projet qui se compose sur l'aménagement des trottoirs latéraux comme il était indiqué, mais aussi de la grande plate-forme centrale, par des équipements avant tout, des espaces verts de part et d'autre, une grande allée gazonnée et des circulations piétonnes et cyclistes qui étaient également imposées – j'ai oublié de le dire tout à l'heure – dans le programme.

Dans cet aménagement, on notera que vous avez une première partie côté de la rue de l'Église où vous trouvez des locaux d'activités en sur-sol, bâtiments disons de R ou R+1 maximum, fortement transparents, à structures très légères, de façon à donner quand même une ouverture et un dégagement sur l'avenue, sachant qu'ils encadrent quand même la partie centrale. Ils se prolongent, deuxième vue, uniquement par une espèce de mosaïque de fleurs, de végétaux divers, d'arbres, d'arbustes et autres qui viennent jusque la rue Saint-Pierre où vous avez là le fameux équipement public qui était sollicité et qui sont représentés par ces deux petites taches bleues que vous voyez de chaque côté, avec de part et d'autre également les entrées et les sorties d'un parc de stationnement souterrain. C'était là également un complément au programme, de trouver 300 places minimum d'emplacements souterrains en supplément des stationnements en surface qui seraient peu ou prou conservés à peu de choses près, de chaque côté des voies latérales.

Voilà ce projet. Il se prolonge vers la porte Maillot par un réaménagement global de la place du Marché, comme une ouverture de la place du Marché sur le secteur central, sachant que malheureusement il n'est pas envisageable de créer un seul équipement unique, une seule place

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
unique, là, car on aura toujours l'obligation d'avoir la contre-allée nord en traversée, des deux côtés de l'aménagement espaces ainsi créés.

Cette partie serait prioritairement réservée à des équipements d'exposition de plein-air. On pourrait imaginer par exemple des expositions sur la peintures, sur des grandes œuvres d'art. On pourrait aussi avoir un Salon des Antiquaires, tout un tas d'autres manifestations thématiques. On pourrait y avoir également des manifestations plus culturelles, musicales par exemple. Sachant qu'à l'extrémité de la place du Marché, vous aurez un kiosque à musique qui a été également sollicité dans le programme.

Enfin en toute extrémité, avant la trémie d'accès et de sortie à la porte Maillot, vous trouverez les halls d'exposition couverts, c'est marqué « ouverts » mais ils sont couverts en réalité, que nous entendons disons réaliser pour des expositions. Ces lieux d'exposition manquent actuellement cruellement à Neuilly pour avoir véritablement des manifestations d'une certaine ampleur.

Ce projet est à trame principale végétale, en y incluant des espaces piétonniers, conviviaux, des espaces réservés pour les cyclistes et pistes cyclables, chose qui a été demandée à plusieurs reprises au cours des précédentes réunions. Il n'a pas une caractéristique particulière. Il répond parfaitement au programme qui a été sollicité.

Je passe bien entendu sur les aménagements au sol qui créent une animation, mais ça, c'est assez classique, surtout les aménagements de places ou de grands lieux que l'on réalise dans la ville. Ça viendra en accompagnement. Voilà le premier projet Bressac-Huet qui satisfait aux besoins qui étaient demandés.

Louis Charles BARY

C'est un projet tout à fait classique avec un grand tapis vert central et puis les à-côtés que vient d'exposer Monsieur Claude. La grande différence avec le projet que vous allez voir maintenant, c'est justement que les constructions qu'ils proposent, parce que sur six hectares on ne va pas faire que de la rase campagne, il puisse y avoir la possibilité de quelques élévations – et Monsieur Claude l'a parfaitement rappelé – R+1 au grand maximum et très vitré. Par conséquent elles seraient probablement – ce n'est pas sûr – acceptables pour les Bâtiments de France qui vont être naturellement très près de la surveillance du maintien du grand axe historique.

Monsieur CLAUDE

Je voudrais quand même dire un mot au préalable sur le parc de stationnement souterrain. On vous a expliqué déjà la fois dernière et peut-être même précédemment les méthodologies utilisées pour réaliser les deux ouvrages souterrains, à savoir un travail en taupe avec deux voiles latéraux assez profonds, donc on profiterait disons de cette technologie pour enfouir, comme cela d'ailleurs a été fait dans le cadre de la première phase réalisée entre 1988 et 1990, pour enfouir le parc de stationnement dessous le souterrain routier nord. La capacité qui est indiquée, c'est *grosso modo* 400 places. On peut éventuellement rêver à aller encore plus profondément. Une autre caractéristique, c'est que l'accès à ce parc de stationnement se fait par deux trémies qui se trouvent positionnées par les architectes mais c'est à revoir, sur le trottoir en emprise dans le trottoir. Voilà ce que je peux dire de ce parc de stationnement. Vous verrez l'autre projet a quand même cette similitude dans sa conception des emplacements de stationnement souterrain.

Louis Charles BARY

Je pense qu'avant d'ouvrir la discussion, on va présenter le deuxième projet, si vous étiez d'accord, parce que c'est l'ensemble des deux...

Monsieur CLAUDE

Le second projet, l'équipe Vasconi-Natale, est très novateur, comme l'a dit Monsieur le Maire, en ce sens qu'au lieu de prévoir les équipements en sur-sol, il les prévoit en sous-sol, insérés entre les deux souterrains routiers, ce qui permet une libération totale de la plate-forme centrale, pour créer un grand grand (*inaudible*) planté, une espèce de Jacquard, pour reprendre les termes de l'architecte, que l'on voit ici positionné entre la rue de l'Église à l'extrémité ouest et la porte Maillot à l'extrémité est.

On vérifie que justement à travers ce plan tous les aménagements envisagés, à savoir la couverture des trémies d'entrée et de sortie au souterrain à partir de la porte Maillot, le positionnement du kiosque à musique, les aires d'exposition de plein air qui sont là également maintenues à proximité de la place du Marché. On va rentrer un peu plus dans le détail de ce projet.

Rémi CAMBAU

Au passage, Monsieur Claude, que figurent les immeubles en orange ?

Monsieur CLAUDE

Les immeubles en orange sont des immeubles classés « références » dans le Plan d'Occupation des Sols de la Ville et à la ZPPAU (Zone de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain). C'est-à-dire que ce sont des immeubles pour lesquels la démolition et reconstruction par un immeuble totalement moderne est en principe interdite et où on n'autorise que des aménagements très ponctuels dans le respect de l'architecture de ces bâtiments.

Louis Charles BARY

Je crois que ça n'a pas une très grande importance pour le plan qui est présenté ce soir. Ça pourrait en avoir une dans l'avenir si nous étions amenés à revoir notre projet actuel de PLU. Ceci est arrivé au moment où nous avons déjà beaucoup travaillé sur le PLU et nous avons mis de côté l'avenue Charles de Gaulle. Notre PLU présente le programme de la Ville de Neuilly, avec une exception : l'avenue Charles de Gaulle, mais il y a ces immeubles qui sont reconnus comme immeubles référents. Il les a mis, ça surcharge un peu son projet mais si par hasard, et dans le temps, on était amené à aller dans cette voie, il faudra que nous en tenions compte.

Rémi CAMBAU

Quand le PLU doit-il être approuvé par le Conseil Municipal, au passage ?

Monsieur CLAUDE

En principe, à la fin de l'année prochaine.

Donc ce projet, comme je le disais tout à l'heure, se caractérise essentiellement par un enfouissement entre les deux tunnels des équipements publics prévus et des équipements ludiques ou d'activités qui sont envisagés. C'est la grande surface bleue que vous voyez qui est marquée par une verrière de couverture des équipements. On vous présentera des coupes qui vous préciseront le positionnement de ces surfaces d'utilisation, sachant que par ailleurs, le grand (*inaudible*) présente une caractéristique : les cheminements ne sont pas aussi linéaires qu'ils étaient dans le projet Bressac-Huet, qui permet l'installation de lieux de convivialité, de lieux ludiques plus appropriés, c'est une composition à plat qui est beaucoup plus libre et qui présente certains avantages, sachant qu'on y retrouve quand même la piste cyclable, les cheminements piétonniers qui étaient sollicités.

Donc une plus grande surface plantée, puisque sur les 4 hectares, on peut estimer que *grosso modo*, sur les 6 hectares dégagés en partie centrale, on aurait *grosso modo* 4,5 hectares à 5 hectares qui seraient uniquement à usage de massifs floraux, engazonnés et autres.

Concernant la partie enterrée, elle est couverte par une grande bulle verrière qui normalement ne devrait pas saillir du sol au-dessus de 1 mètre, 1,5 mètre, et qui permettrait un éclairage naturel, ou un éclairage naturel des locaux en sous-sol.

Il reste, comme je l'ai dit la première fois, à vérifier la totale compatibilité de ce projet avec les ouvrages souterrains sur lesquels elle viendrait se surajouter, à savoir notamment la station de métro Sablons pour laquelle j'avais déjà recommandé aux architectes, dans leur première pré-étude, de s'en écarter, de conserver un espace entre la voûte de la station de métro et la dalle de ces équipements, sachant qu'il est impossible de d'écarter la voûte de la station de métro comme on peut écarter une ligne de métro, compte tenu de l'emprise beaucoup plus large, c'est quasiment impossible. Ce fait a été confirmé par la RATP que nous avons consultée.

Vous voyez sur le plan en deuxième niveau les aménagements souterrains envisagés, c'est-à-dire la construction, là encore, de parcs de stationnement supplémentaires dessous les souterrains routiers. Ce projet permettrait de dégager, selon ses architectes, 900 emplacements souterrains en surplus d'autres emplacements qui pourraient être trouvés ailleurs. Et un qui n'est pas bien dessiné mais ils ont prévu également l'agrandissement du parc de stationnement de la place du Marché dont la capacité, actuellement de 400 places, pourrait être portée à 650 places, si on donne suite à ce projet.

Là vous avez une vue en plan sur les aménagements souterrains et les locaux qui sont engagés qui s'établissent sur un seul niveau, le niveau -2, c'est plus pour les ensembles de stationnement.

Là vous avez les coupes. Vous voyez bien effectivement que l'ouvrage surmonte la station de métro Sablons avec les difficultés que je vous ai exposées mais dont ils ont tenu compte dans le dernier projet, ce qui fait que la coupole verrière qui au préalable était quasiment au niveau du sol devrait être vraisemblablement remontée d'environ 1 mètre, 1,5 mètre environ.

Enfin une vue perspective de l'ensemble avec au loin les bâtiments de La Défense, vue qui rapproche un peu de celle qui nous a été présentée tout à l'heure.

Rémi CAMBAU

Ce n'était pas voulu, parce que je ne connaissais pas cette perspective-là. En revanche tout à l'heure, vous avez signalé, si je comprends bien, à la hauteur de la station Sablons, les deux tubes routiers s'écartent, n'est-ce pas, pour éviter la station...

Monsieur CLAUDE

Oui.

Rémi CAMBAU

Et donc là il y a l'espace pour construire quoi ?

Monsieur CLAUDE

Pour construire environ 8 000 mètres carrés de plancher souterrain à usage, comme je vous l'ai dit, d'équipements publics, équipements d'activités...

Rémi CAMBAU

Ça pourrait être du commerce ?

Monsieur CLAUDE

Ça, on verra.

Louis Charles BARY

Là vous posez une question délicate parce que les commerçants de Neuilly – il y en a probablement dans cette salle – font remarquer à juste titre que pendant une dizaine d'années ils vont supporter des grandes difficultés de travaux, des grandes difficultés de chiffre d'affaires, et qu'ils verraient assez mal que nous ayons cette possibilité d'offrir à de nouveaux commerçants l'installation sur une avenue entièrement refaite. Ils n'auraient eu aucun des inconvénients et ils en auraient tous les bénéfiques. Par conséquent c'est un problème de politique commerciale par rapport aux commerces de proximité de la ville de Neuilly sur lequel, si vous le permettez, on n'en fera pas ce soir. Mais vous avez parfaitement raison de poser la question. Ça sera un de nos problèmes.

Nous avons, aussi bien Monsieur Claude que moi, oublié de dire une chose qui est tellement évidente qu'on l'a oubliée, c'est que naturellement toutes les traversées actuelles de l'avenue Charles de Gaulle, que ce soit le premier projet ou que ce soit le deuxième projet, sont maintenues.

Rémi CAMBAU

Et vous en créez deux nouvelles en plus.

Monsieur CLAUDE

La décision définitive n'est pas retenue, c'est fonction d'un certain nombre de paramètres et de critères qui ont déjà été discutés au cours de réunions précédentes, et comme on est quand même dans la phase d'élaboration et pas dans la phase disons de projet avancé en vue de réalisation, il y a lieu d'estimer qu'il peut y avoir...

Rémi CAMBAU

L'idée serait quand même de favoriser les traversées, puisque, vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur le Maire, c'est le principal problème aujourd'hui.

Monsieur CLAUDE

Au moins rétablissement des traversées existantes et peut-être une ou deux supplémentaire.

Rémi CAMBAU

Dernière question avant qu'on avance un petit peu : sur l'image justement qu'on voit, j'ai le sentiment que les façades sont transformées. Quelle est cette idée-là ?

Monsieur CLAUDE

C'était effectivement un projet de Monsieur Vasconi que nous avons réfuté parce qu'il ne s'adaptait pas du tout du tout à l'esthétique de la voie.

Rémi CAMBAU

Quelle était l'idée ?

Monsieur CLAUDE

Il créait des avancées sur l'ensemble des façades, des espèces de niches qui structuraient...

Rémi CAMBAU

Des loggias, des studios (*inaudible*), des trucs comme ça ?

Monsieur CLAUDE

Voilà.

Rémi CAMBAU

Une structure qui vient s'accrocher sur les façades existantes pour donner une espèce de cohérence aux deux kilomètres de l'avenue.

Louis Charles BARY

Il redonnait une partie uniforme à l'avenue Charles de Gaulle non pas en refaisant la totalité des façades, ce qui poserait des problèmes énormes pour le bâti existant mais en recouvrant l'ensemble. Ça a un petit côté architecture russe...

Monsieur CLAUDE

Il appelait ça des ruches d'ailleurs, pour tout dire.

Louis Charles BARY

Là pour l'instant en tout cas nous n'avons pas donné suite à ce projet qui venait tout compliquer. Nous en reparlerons peut-être tout à l'heure.

Il y a maintenant deux solutions : ou bien nous ouvrons la discussion sur ces projets...

Rémi CAMBAU

Je voudrais d'abord demander à Monsieur Guillot...

Louis Charles BARY

... et nous ne parlons pas de la prolongation sur La Défense, ou au contraire – moi ça m'est complètement indifférent, je suis votre avis et celui du président – nous vous présentons le projet un peu « rêve » de La Défense avant de discuter sur l'ensemble, comme vous voulez.

Rémi CAMBAU

On va compléter sur ce sujet en demandant à Monsieur le Directeur de l'Équipement, Monsieur Guillot, juste une question complémentaire : quand on a vu tous ces projets-là, quelle est la constructibilité de la dalle de couverture ? C'est une question technique. Qu'est-ce qu'on peut faire sur cette dalle ?

Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de la DDE

Nous n'avons pas évidemment regardé dans le détail très fin la réalisation pratique de ces deux projets et notamment du deuxième qui est très imbriqué avec le projet routier, mais je peux dire deux choses. D'une part c'est que pour l'essentiel – vous vous souvenez notamment de la question de l'écrêtement – le projet de couverture libère le sol au niveau des deux routes latérales, au niveau

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
des deux voies existantes, donc on peut le traverser. De ce point de vue les deux projets qui nous
sont présentés sont donc faisables.

La deuxième chose, ça paraît peut-être une évidence en 2006 mais ça ne l'était pas il y a encore
15 ans, le projet de couverture que nous envisageons est ce qu'on appelle dans notre jargon une
couverture lourde. C'est donc une couverture qui peut supporter de la circulation routière, c'est une
couverture qui peut supporter des aménagements paysagers déjà importants, et donc c'est *a priori*
une couverture qui permet effectivement, physiquement, d'être compatible avec les deux projets
que nous avons vus.

Les projets que nous avons vus sont en gros réalisables, effectivement réalisables du point de vue
du maître d'ouvrage État.

Rémi CAMBAU

Un commentaire Monsieur le Maire, vous vouliez rajouter quelque chose ?

Louis Charles BARY

Non.

Rémi CAMBAU

Alors peut-être les premières questions.

Louis Charles BARY

Je suis content d'entendre la réponse de la DDE parce que ceci montre bien que les deux projets
qui ont beaucoup de points communs et qui sont quand même assez différents, méritent d'être
étudiés en profondeur, si je peux prendre ce terme.

Bien entendu, on pourrait en faire un troisième, on pourrait en faire un quatrième. On s'est arrêté
sur deux pour montrer un petit peu la possibilité d'utilisation de cette avenue en la transformant
totalement puisqu'il n'y aurait plus aucun rapport avec ce qu'elle est actuellement. Bien entendu,
dans les années qui viennent, parce que de toute façon, même si on avait assez rapidement la
possibilité de dégager et de faire ce souterrain, la couverture ne pourra se faire pas tout à fait à la
fin, parce qu'il y a des tranches, on pourra commencer j'imagine avant d'arriver à la fin – on l'a vu
avec Monsieur Claude – mais enfin pas avant quand même quelques années. Et nous savons tous,
les urbanistes plus que les autres, peut-être Monsieur, que les projets peuvent évoluer assez
rapidement et de façon différente.

Ce qui est très intéressant c'est la démonstration qu'on peut utiliser ces six hectares de façon
intelligente. Je ne cache pas – vous l'avez bien compris – ma préférence personnelle c'est
naturellement... Mais il y a des problèmes financiers qui ne sont pas négligeables du tout. Il est
plus facile de construire des bâtiments légers à 3 mètres du sol que de les faire à 3 mètres de
profondeur. Mais l'idée de pouvoir enfouir les équipements que nous souhaitons réaliser dans la
ville de Neuilly en sous-sol, avec une dalle qui permet d'avoir la lumière du jour est une idée je

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
dois dire très honnêtement que personne n'avait jamais eue. Je rends hommage là à l'équipe qui nous l'a apporté. Je peux me tourner même vers le directeur de la DDE qui je crois a été comme nous étonné, et beaucoup plus spécialiste que nous ne le sommes, je sais que Monsieur Guillot a regardé de très près si c'était matériellement faisable, et c'est matériellement faisable. C'est pour montrer que d'ici les mois et les années qui viennent, d'autres projets peuvent nous être présentés. C'est vraiment une base de départ.

Rémi CAMBAU

Nous avons des questions écrites. Y a-t-il des questions orales également ? S'il n'y en a pas, tout de suite on va vous lire une question.

Oui, une question là-bas. Vous n'avez pas encore le micro, on va vous le passer. Pendant ce temps-là on lit une question écrite. Allez-y.

Jean CULDAUT

J'ai beaucoup de questions écrites de Monsieur Francey, de l'association MSM. Est-ce que vous voulez prendre la parole ? Il y en a déjà une : « *Peut-on imaginer un projet d'intérêt national, musée de plein-air, sculptures etc., pour justifier le financement national ?* ».

Louis Charles BARY

Sur le plan du financement, je crois savoir que votre Commission prévoit une réunion spéciale sur le problème du financement.

Rémi CAMBAU

Financement du tunnel.

Louis Charles BARY

C'est pour ça que ma réponse sera d'une simplicité biblique : on étudiera le financement du tunnel, on verra bien ce que dira et ce que peut faire la Ville de Neuilly. À l'heure actuelle, il est bien certain que par contre pour la couverture de surface, comme pour la première fois, pour les 400 premiers mètres, la Ville de Neuilly avait pris à sa charge la couverture. C'est bien pour ça que lorsque je vous dis en même temps que je suis très séduit par le deuxième projet, avec les investissements en sous-sol, j'ai tout de suite ajouté qu'il y avait une différence de coût qui était loin d'être négligeable. Nous serons obligés de tenir à la fois compte de l'intérêt des projets qui nous seront présentés, des projets évolutifs, de ce qu'ils peuvent apporter à la ville et puis, il faut bien le dire, des moyens de les financer.

Rémi CAMBAU

Vous pensez qu'il est possible d'obtenir des crédits nationaux, à votre avis, pour soutenir l'action de la Ville ? On parle bien du projet urbain.

Louis Charles BARY

On pourrait peut-être le faire en deux temps, si vous le permettez. Si on arrive non seulement à réaliser le sous-sol avec un financement sous des formes différentes que nous évoquerons dans quelque temps, il est bien certain que s'il y a des soldes positifs, la Ville sera très demandeur. Je ne peux pas en dire plus davantage.

Bien sûr que nous sommes prêts à prendre tout l'argent qui pourra nous être présenté, mais faut-il encore d'abord arriver à faire face au financement du souterrain.

Rémi CAMBAU

Et éventuellement via des projets culturels qui pourraient être aidés.

Louis Charles BARY

Quand on avait parlé de tout ceci un peu en l'air, avant de chiffrer, Monsieur, nous avons toujours laissé entendre que la Ville de Neuilly, en aucun cas, ne pouvait naturellement prendre en charge la réalisation de ce souterrain, pour des raisons financières, pour des raisons plus politiques que je vous ai indiquées, ce n'est pas nous qui circulons là-dessus, mais que par contre nous envisagerions de prendre tout ou partie du revêtement de surface.

Rémi CAMBAU

La question portait bien, à l'exclusion du tunnel, sur les accompagnements dans les aménagements urbains. Si j'ai bien compris, Monsieur suggérait que...

M. Francey

Si je peux me permettre de faire un commentaire à ma question. J'avais dit en boutade que maintenant les Japonais viennent autant au Louvre pour voir la Joconde que la pyramide de Pei. C'était une boutade mais c'était une manière de dire : est-ce qu'éventuellement il ne peut pas y avoir un projet qui fait qu'à la limite, quand un Japonais vient à Paris, le périple de venir voir la réalisation faite à Neuilly fait partie du périple obligé du touriste intéressé.

Louis Charles BARY

D'abord si c'est un périple obligé, ce n'est pas le genre français. Deuxièmement, moi je ne suis pas pour les obligations. Et troisièmement faudrait-il encore que nous en ayons des retombées financières. Je veux bien rêver sur tout. Faire payer la couverture de l'avenue Charles de Gaulle par les visiteurs japonais, je veux bien entrer dans les projets que nous avons, mais franchement je n'en suis pas à ce stade-là. Mais si c'était possible, n'hésitez pas à me le faire savoir. J'avais proposé à une réunion que nous ayons une quête à la sortie...

Rémi CAMBAU

Monsieur voulait poser une question là-bas, pour lui donner la parole. Allez-y, Monsieur.

M. MAUVISSEAU

Monsieur le Maire, c'est à vous que je m'adresse, au sujet du concours, du concours d'idées restreint, si concours il y a eu, qui vous a permis de nous présenter deux projets d'architectes tout à l'heure. Je peux m'étonner que le CCTP, Cahier des Clauses Techniques Particulières, destiné à passer un marché d'étude urbanistique pour proposer un parti d'aménagement ait été rédigé par l'architecte qui lui-même a présenté l'un des deux projets, le deuxième. Ce marché, prévoyant conception et réalisation...

Rémi CAMBAU

Attendez Monsieur, ça mérite une mise au point, c'est pour ça qu'on a parlé tout à l'heure de la procédure, je crois qu'il faut être très clair là-dessus.

Louis Charles BARY (1.02.00)

Si vous permettez Monsieur, nous entrons dans des problèmes de procédures, je m'engage totalement, la procédure respectée par la Ville de Neuilly est parfaite. Nous n'avons pas eu la moindre réclamation, nous avons appliqué la loi tel que nous devons l'appliquer. Tout ceci date depuis de très longs mois et je me sens la conscience totalement tranquille. Si vous voulez par contre entrer dans le détail des méthodes que nous avons utilisées pour les appels d'offres, les consultations et autres, Monsieur Claude est là, il peut vous répondre, peut-être pas ce soir...

Monsieur CLAUDE

Si, je peux répondre rapidement. En fait il s'agit de marchés de définition. Ces marchés de définition s'élaborent en deux temps. Nous avons d'abord, dans le cadre d'une première phase, une consultation sur la base d'un appel d'offres public. Un certain nombre de concurrents, parce que ça vaut aussi bien pour certains marchés industriels, présentent leur candidature, si c'est un appel d'offres restreint et si c'est un appel d'offres ouvert, ils présentent leur candidature en même temps qu'ils font une offre. Je vous renvoie au Code des Marchés Publics que manifestement vous ne connaissez pas, pour voir ce qui concerne les marchés de définition où il est indiqué en toutes lettres que plusieurs marchés de définition peuvent concourir en même temps à la réalisation d'un ouvrage et à la fin on en prend un des trois, ou on peut même prendre des idées des trois pour faire un ouvrage définitif.

M. MAUVISSEAU

Je crois que vous ne m'avez pas très bien compris. Ce n'est pas une question juridique que j'aborde, c'est un problème de décence.

Monsieur CLAUDE

Un problème de décence ?

M. MAUVISSEAU

Laissez-moi parler Monsieur Claude.

Monsieur CLAUDE

Oui mais vous dites des choses qui sont fausses, Monsieur.

M. MAUVISSEAU

Monsieur Claude, je vous en prie.

Rémi CAMBAU

Monsieur je vous en prie également. Nous sommes ici pour discuter d'un projet urbain. Je veux bien que vous souleviez des questions de procédure...

M. MAUVISSEAU

Je ne soulève pas une question de procédure.

Rémi CAMBAU

Si, exactement.

M. MAUVISSEAU

Je laisse juges les personnes qui sont dans cette salle d'un projet dont l'un des concurrents a rédigé le CCTP.

Rémi CAMBAU

Mais qu'est-ce qui vous permet de le dire, Monsieur ?

M. MAUVISSEAU

Je vous le prouverai tout à l'heure.

Rémi CAMBAU

Par ailleurs, moi ce que je voudrais dire au passage, c'est que ces genres de questions normalement se règlent en tribunal administratif. Si on a recours à porter, on le porte en tribunal administratif, avec pièces à l'appui. Nous ne sommes pas ici un tribunal, personne n'est juge ici. Si, pardon, nous avons un juge en Conseil d'État, Monsieur Peylet, mais ce n'est pas en cette qualité qu'il est parmi nous. Il aura peut-être à en juger si on va jusqu'en Cassation, si on va au-delà du tribunal administratif. Je suis désolé mais...

M. MAUVISSEAU

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
Je rappelle que ce n'est pas une question juridique que je posais.

Rémi CAMBAU

Si, bien sûr. Vous avancez des choses, Monsieur...

M. MAUVISSEAU

Ça n'est pas à moi de la poser si elle doit être posée.

Rémi CAMBAU

Voilà, c'est ce que je voulais dire.

M. MAUVISSEAU

En tant qu'architecte, je n'ai pas vu de concours.

Rémi CAMBAU

Moi je l'ai vu Monsieur. J'ai passé 15 ans moniteur des travaux publics et du bâtiment, je publie des marchés d'urbanisme tous les jours...

M. MAUVISSEAU

Je laisse juger.

Rémi CAMBAU

J'ai publié celui-là il y a un an. Le règlement de consultation est disponible, CCTP également. Les conditions et les modalités de déroulement d'un concours sont publiées dans le règlement de consultation. Si on a quelque chose à dire ensuite, on se porte devant le tribunal administratif. Si on parle d'autre chose, je suis désolé.

M. MAUVISSEAU

Ceci étant j'aurais beaucoup d'autres questions à poser sur ces projets...

Rémi CAMBAU

On a beaucoup de questions ici aussi.

M. MAUVISSEAU

Ce que veut mettre la municipalité en sous-sol ne sera pas possible, nous y viendrons tout à l'heure.

Rémi CAMBAU

On verra tout à l'heure.

Jean CULDAUT

On peut peut-être continuer avec je crois l'association MSM sur la tête de pont de Neuilly. Elle émet une certaine réserve. Oui, on attend peut-être effectivement..., vous avez raison.

Rémi CAMBAU

Vous nous présentez le projet tête de pont ? Allez-y.

Jean CULDAUT

La voirie de surface par exemple ? Monsieur Francey ou... Vous avez de nombreuses questions sur la voirie de surface.

« La voirie de surface ne doit pas passer au milieu du marché, place du Marché. La contre-allée doit, à cet endroit, se rapprocher du centre de l'avenue. Peut-on imaginer un autobus se frayant un passage les jours de marché ? »

Monsieur CLAUDE

Le problème a été étudié en Commission puisque ça a été posé, si vous aimez mieux, et il a été projeté d'avoir d'autres aménagements, parce que des esquisses avaient été présentées où en effet on incurvait la voie, la contre-allée nord sur le centre de l'avenue. Et ça fait un tel U, disons d'une utilisation peu intéressante, avec une coupure également de tous les cheminements piétons et cyclistes que cela imposait. Donc on a préféré rester sur le linéaire mais le projet peut toujours évoluer. On est encore, comme je l'ai dit, qu'à une phase très à l'amont de l'élaboration définitive.

Jean CULDAUT

Sinon, une autre question de Monsieur Hubert. Dans les deux projets, la végétation est très présente. Que deviennent les quatre alignements de platanes de l'avenue ? Ces platanes sont des éléments importants du paysage de l'avenue ?

Louis Charles BARY

Je crois que là on entre vraiment dans les détails. Vous avez bien vu qu'aucun de ces deux projets, je suis très clair même s'il y en a un qui plaît plus aux uns qu'aux autres, aucun de ces deux projets ne sera réalisé tel quel au moment où il va falloir le faire. Il va falloir faire un travail considérable. La Commission nous a demandé de faire deux études. Nous avons fait deux études qui nous permettent de fixer quelques idées et de montrer ce que l'on peut faire.

Maintenant, si vous nous demandez, arbre par arbre, où nous les mettrons, c'est absolument impossible aujourd'hui. Il est bien certain qu'en ce qui concerne la place du Marché, pour y revenir, le rêve serait en effet de pouvoir faire la place toute seule, mais à ce moment-là où fait-on

passer la circulation sur le bas-côté. Certains nous ont proposé de faire un tunnel. Vous voyez ce que je veux dire ? On peut tout ouvrir, on peut tout rêver. Ce qui est intéressant je crois dans ces deux projets, c'est que d'abord les deux d'une façon absolument complète ont pris le parti de ce grand tapis vert, circulation piétonnière, circulation en vélo et quelques aménagements qui nous sont nécessaires et qui sont les uns en surface les autres en profondeur. Voilà ce qui les oppose.

À partir de là, il y aura un énorme travail qui sera fait mais quand nous en serons à quels types d'arbres... J'y pense parce que j'ai vu ces jours-ci... Je félicite les Neuilléens qui se passionnent énormément pour ce qui est l'écologie en général et l'arboriculture en particulier. Nous avons d'énormes discussions pour savoir la catégorie d'arbres que nous allons planter dans le prolongement de la rue de Longchamp que nous allons transformer en zone 30, à cause de l'ouverture du lycée et du collège, jusqu'au collège et jusqu'au lycée.

Mais des questions de ce genre-là, je ne peux pas vous répondre, pas plus que Monsieur Claude, ce que deviendront exactement tel ou tel arbre. On peut vous répondre quand nous faisons – je crois que c'est l'avenue Charles de Gaulle – quand nous avons fait l'aménagement concernant par exemple la médiathèque ou là nous avons discuté arbre par arbre. Nous le referons. C'est trop tôt aujourd'hui, ce qui est certain c'est que nous y mettrons le plus grand nombre d'arbres possible, que nous y prendrons le temps nécessaire, que nous ferons comme nous l'avons fait pour l'avenue Charles de Gaulle dans la première partie haute, c'est-à-dire faire même les plantations d'arbres dans les pépinières nécessaires de façon à ne pas mettre des petits arbrisseaux ridicules pour remplacer les vieux arbres importants de l'avenue Charles de Gaulle, mais de pouvoir transplanter tout de suite, avec les méthodes modernes, des arbres qui soient déjà conséquents et qui par conséquent le deviennent.

Dans le document que vous avez présenté tout à l'heure Monsieur, j'étais presque inquiet, j'avais l'impression que c'étaient nos arbres qui étouffaient l'avenue Charles de Gaulle tellement il y en avait.

Rémi CAMBAU

Sur le principe donc, ce qu'il faut retenir Monsieur le Maire, c'est que le projet va conduire à renouveler les plantations d'alignement existantes pour un nouveau projet qui sera dans l'esprit plutôt classique, si j'ai bien compris, c'est-à-dire qu'on est plutôt dans des alignements d'arbres que dans la reconstitution, une espèce de nature revenant en ville. Est-ce que vous avez déjà une idée sur ce point ?

Monsieur CLAUDE

Le projet, comme je l'ai dit tout à l'heure, va prolonger l'existant. Vous avez des plantations existantes sur l'existant, de chaque côté de l'avenue, mais plus principalement du côté des immeubles et l'esprit est de prolonger cet aménagement...

Rémi CAMBAU

De retrouver des plantations d'alignement.

Monsieur CLAUDE

Exactement.

Rémi CAMBAU

Donc des arbres.

Monsieur CLAUDE

Bien sûr.

Louis-Charles BARY

Bien sûr, et le plus d'arbres possible.

Jean CULDAUT

Une question de Monsieur Besançon, Jean Besançon : « *Je suis quand même un peu surpris que s'agissant d'aménager un tel espace, on ne commence pas par fixer la voirie (inaudible), et notamment les transversales, le traitement des carrefours.* » Ça évoque un peu un plan de circulation...

Monsieur CLAUDE

Ce n'est pas tout à fait vrai ce que l'on dit là. On vient de dire que l'on prolonge l'aménagement existant avec la même largeur de trottoir, la même largeur de voie centrale et qu'on rétablit les transversales. Donc ce faisant, on a bien caractérisé l'aménagement au sol de la voirie.

Rémi CAMBAU

Je crois que le principe qui était fixé dans le programme c'était que la voirie était traitée dans des matières, des couleurs différentes au sol. C'est une des idées qui étaient avancées... C'est une idée...

Monsieur CLAUDE

On a demandé, comme ça a été traité d'ailleurs dans la première phase, vous avez des matériaux de coloris différents qui donnent une animation au sol. Ça sera pareil.

Jean CULDAUT

À ce niveau-là, MSM a une question précise sur les traversées de...

Mme REGNAUD

(inaudible) enregistré, parce qu'après on dit « un intervenant » donc on aimerait bien avoir le micro s'il vous plaît.

Rémi CAMBAU

Mais bien sûr Madame, on va vous donner le micro, mais on lit aussi des questions qui viennent de la salle, Madame.

Bien sûr c'est un débat.

Mme REGNAUD

C'est un monologue pour le moment.

Rémi CAMBAU

Ces questions viennent d'où, à votre avis ?

M. REGNAUD

C'est quand même incroyable, vous monopolisez sans arrêt la tribune. Laissez la salle parler.

Rémi CAMBAU

Nous répondons aux questions qui nous sont posées. Posez votre question, on y répondra. On va vous passer la parole.

Mme REGNAUD

(inaudible) enregistré, autrement ça ne sera pas enregistré, et on dira : « Un intervenant : inaudible ».

Louis Charles BARY

Si vous permettez, pour répondre à votre question, que vous faisiez vous-même, on en était sur la couleur et la nature des revêtements de sols. Je réponds que ce soir c'est beaucoup trop tôt. Nous sommes en train de discuter par exemple dans la rue de Longchamp – puisque nous sommes en train d'aménager la rue de Longchamp, je l'ai dit tout à l'heure, à la fois sur la qualité des arbres, la couleur des sols, et la nature du revêtement. Ça, c'est tout à fait pratique, nécessaire, puisque nous devons avoir terminé la rue de Longchamp pour le 1^{er} septembre. Par conséquent il est normal que nous soyons penchés depuis quelques mois là-dessus.

Nous demander aujourd'hui, à Monsieur Claude et à tous les services, comme à moi-même, avec en plus les conseils que peut nous donner la DDE, quel sera le revêtement que nous utiliserons pour la rue d'Orléans lorsqu'elle traversera par exemple l'avenue Charles de Gaulle à ce moment-là,

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
nous n'en savons strictement rien. Je crois qu'il serait tout à fait irresponsable de répondre à ce genre de questions. Par contre, la question est intéressante. Il est vrai qu'à Neuilly, lorsque nous faisons des voies 30, nous en profitons pour faire quelque chose qui soit beaucoup mieux que le revêtement classique noir – je ne sais plus comment vous appelez ça – béton bitumineux.

Rémi CAMBAU

Monsieur, vous êtes Monsieur Besançon ?

Louis-Charles BARY

Le béton bitumineux n'est pas à la mode à Neuilly.

Monsieur BESANCON

Je pense qu'il est important quand même pour l'aménagement de cette surface de savoir s'il y aura une ou deux traversées supplémentaires. C'était dans le dossier, Monsieur Claude tout à l'heure nous dit qu'on ne sait pas et qu'il n'y en aura peut-être pas, et ensuite que l'aménagement des carrefours de ces transversales avec les contre-allées, c'est un élément important de la facilité de circulation future en surface et ça fait partie de l'aménagement de la surface.

Louis Charles BARY

Bien sûr.

M. BESANCON

C'est même essentiel. Quand on fait une capitale en Côte d'Ivoire, on commence par faire les rues et les routes, et on construit dix ans après.

Louis Charles BARY

Nous avons répondu qu'il y aurait au minimum le maintien des transversales actuelles et Monsieur Claude a précisé que dans un des projets, dans les projets que nous faisons nous-mêmes, on voit s'il ne pourrait pas y en avoir une ou deux supplémentaires, soit pour les voitures, soit simplement pour les piétons, soit simplement pour les vélos. Par conséquent la réponse est : il y aura au moins autant qu'aujourd'hui, il y aura peut-être – je dis « peut-être » parce que nous sommes quand même dans quelques années – davantage. Donc de ce côté-là, vous pouvez être rassurés, il n'y aura pas de diminution des possibilités de traversées de l'avenue Charles de Gaulle pour les voies en voiture. Pour la voie piétonnière, vous aurez 1,4 kilomètre...

Mme REGNAUD

D'une part ça n'est pas suffisant pour un projet de cette importance et ensuite, permettez-moi, Monsieur le Maire, pour une question d'organisation, de demander à toutes les personnes qui veulent intervenir de prendre le micro, parce qu'après sur les comptes-rendus, sur les fameux

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
verbatim, les dames ou les personnes qui font le décryptage des bandes ne parviennent pas à situer qui parle. On dit : « Un intervenant », et ça c'est valable également pour les personnes qui sont à la tribune, qui font parfois des réponses intéressantes, pas toujours parce que ce sont souvent des hypothèses, mais on ne sait même pas quelles sont les personnes qui répondent.

Aussi bien pour les personnes de la salle que pour les personnes de la tribune, nous vous demandons de bien vouloir vous nommer.

JEAN CULDAUT

Bien sûr. Merci Madame Régnaud de rappeler le...

Louis Charles BARY

Le président et les membres de la Commission. En ce qui concerne la mairie et la DDE, vous avez nos noms sur la table. Par conséquent je ne peux pas en rajouter, et nous nous connaissons. En ce qui concerne les personnes dans la salle, nous en connaissons beaucoup et c'est aux personnes qui prennent la parole... (laissez-moi finir) c'est aux personnes qui prennent la parole, en se levant, ce qui serait du reste beaucoup plus commode pour les entendre, de donner leur nom et à ce moment-là j'imagine que la Commission aura plus de facilités. Je laisse au président la responsabilité de la réponse.

Roland PEYLET

Il y a un certain nombre de questions qui sont posées par la salle sous forme écrite. Donc on alterne entre ces questions dans un ordre aussi logique que possible mais ça n'est pas toujours très facile, et des questions qui sont données à la salle.

Lorsque les questions arrivent sous forme écrite, quand le nom est indiqué – il l'est en général – on l'indiquera, on l'indique, et la personne le cas échéant présente demandera si elle le souhaite à compléter sa question si c'est nécessaire. Les personnes qui sont à la tribune, *a priori*, je fais l'hypothèse qu'on ne va pas se représenter toutes les cinq minutes parce que ça va devenir ridicule. Roland Peylet, président de la Commission Particulière du Débat Public, je le signale à la personne qui prend le script. Je le redirai dans cinq minutes quand je reprendrai le micro, oui, si vous y tenez, puisqu'on va au ridicule, allons-y.

Les personnes qui prennent la parole dans la salle, qui n'ont pas sous forme de questions écrites, je leur demande effectivement de se présenter de façon à ce qu'en effet, pour le compte-rendu, il soit possible d'identifier l'origine des questions. Je vous remercie.

Je demande maintenant la poursuite, dans le calme, de notre débat.

Rémi CAMBAU

Y a-t-il une question dans la salle d'abord, et puis nous avons des questions écrites. Non ? Alors, posez une question écrite.

Jean CULDAUT

Une question précise sur la verrière de Monsieur Lionel Favier : « La grande verrière prévue dans le deuxième projet intègre-t-elle aussi la salle des Sablons pour éclairer de la lumière du jour et créer ainsi un grand espace d'échange architecturé en souterrain, à l'un des carrefours les plus animés de Neuilly ? ».

Louis Charles BARY

Le problème : d'abord la RATP ce n'est pas nous. Deuxièmement, vous savez comme moi qu'il y a deux ans maintenant – le temps passe très vite – la salle des Sablons a été refaite dans cette partie-là. Je ne pense pas qu'ils veuillent la recommencer. Le rôle de la mairie à l'époque a été surtout de se battre. En fait, nous en parlions ce matin encore à la mairie parce que la RATP avait froidement décidé de fermer la station des Sablons pendant deux mois et d'obliger les Neuilléens à aller soit au pont de Neuilly soit à la porte Maillot, parce qu'elle voulait refaire la station des Sablons. Elle a par conséquent fait des travaux qui ont été moins importants que ce qu'elle avait prévu au début. Voudra-t-elle se joindre – si ceci correspond, ce qui est loin d'être sûr encore, à la partie bulle que vous a présentée Monsieur Claude, c'est-à-dire la transparence qui nous permettrait d'avoir en sous-sol la possibilité de faire nos propres salles – nous rejoindre et en bénéficier.

Dans deux ans ou dans un an, ou dans trois ans, nous en discuterons avec la RATP, nous n'y verrions qu'avantages. Nos rapports avec la RATP sont excellents. Je vous rappellerai quand même – vous le savez tous dans cette salle – que si nous avons la première tranche qui a été réalisée de 400 mètres, c'est bien parce que la RATP en a payé 75 % dans la mesure où elle voulait absolument faire traverser le métro sous le pont de Neuilly, et qu'à l'époque, Monsieur Sarkozy, moi-même, tout le Conseil Municipal avons dit : « *Vous ne ferez passer le métro sous le pont de Neuilly que si vous enfouissez en même temps l'ensemble de l'avenue Charles de Gaulle* ». Nous n'avons pas obtenu l'ensemble – je plaide coupable – mais nous avons obtenu 400 mètres. Par conséquent nous avons travaillé avec la RATP dans d'excellentes conditions. Et si aujourd'hui, quand nous creuserons, Monsieur Claude le rappelait tout à l'heure – le parking, si nous creusons, si nous prenons ce projet, si nous creusons après ça les salles d'expositions permanentes ou de réunions et que nous puissions le faire avec la RATP qui partagerait à la fois la lumière, comme le pose la question écrite et – ce qui m'intéresse beaucoup – les frais de la lumière que nous partagerions, nous en serions très contents.

Monsieur CLAUDE

Si vous permettez, je rajouterai, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, que le projet disons Vasconi Natale n'en est encore qu'à l'état de principe et qu'il mérite des études de détails très approfondies pour sa réalisation. Donc il est encore difficile, à ce stade des études, de préciser telle et telle chose.

Rémi CAMBAU

Autre question s'il n'y en pas au micro. Si ? Ici, allez-y Monsieur. Vous avez le micro ? On va vous le donner. Présentez-vous.

Lionel FAVIER

C'est la question que je viens de poser. Là je voulais juste compléter parce qu'il y a un projet équivalent à Boulogne-Billancourt : la station du métro de Pont de Sèvres, le terminus. On prévoit de faire précisément une verrière pour permettre d'éclairer le pôle d'échange du métro Pont de Sèvres, pour desservir l'Île Seguin, à l'époque où était prévue la Fondation Pinault. Peut-être que le président du Conseil Général mettra un parc de sculptures modernes, on ne sait pas ce qu'il en sortira. Mais il était prévu quelque chose. Je voulais souligner cet aspect des choses parce que de pouvoir gagner un urbanisme en souterrain à ce qui est un des carrefours les plus importants de Neuilly, devant le Monoprix, la poste, le Jardin d'Acclimatation qui n'est pas très loin. Il y a là quelque chose à réaliser. On ne peut pas faire ça en surface mais on peut le faire en souterrain en intégrant la station RATP et créer un véritable pôle d'échange, quelque chose qui soit réussi, comme ce qu'a réussi Chemetov lorsqu'il a fait la deuxième partie du forum souterrain des Halles qui pour moi est réussie. La première partie est plus contestable. La première partie, celle qu'a faite Chemetov, est réussie. Donc on peut faire un urbanisme souterrain réussi et on pourrait faire quelque chose à Neuilly à cet endroit-là parce que ce que présente Vasconi me semble intéressant.

Rémi CAMBAU

Vasconi qui a fait la première partie du forum des Halles.

Louis Charles BARY

J'ai déjà répondu. Nos rapports sont très bons avec la RATP. Il n'est pas pensable que nous fassions ce projet, comme le rappelaient les spécialistes, comme le rappelle la DDE, comme le rappelle Monsieur Claude, il y a le problème du passage et du rasement éventuel de la station de métro. Donc nous travaillerons en liaison très étroite avec la RATP, et si on peut trouver une solution meilleure pour elle, meilleure pour nous et moins onéreuse pour les deux, bien entendu nous partirons dans cette voie.

Rémi CAMBAU

On a une question écrite et ensuite une question dans la salle, quelqu'un demande le micro. Allez-y Monsieur.

Étienne de BONY

Je voulais poser une question à Monsieur Claude. Lors d'une première réunion, Monsieur Claude nous a dit que le trafic nord-sud n'avait pas été estimé parce que c'était trop compliqué ou que ça n'était pas représentatif. Je voulais savoir sur quelles bases est-ce qu'il voulait mettre une ou deux transversales de plus.

Monsieur CLAUDE

C'était pour faciliter les communications nord-sud pour les riverains. Ce n'est pas une obligation en termes de trafic. Ce sont des commodités qui seraient données aux Neuilléens d'avoir des traversées supplémentaires, mais ça n'est pas en termes de trafic qu'il y a une obligation.

Étienne de BONY

Donc c'est juste une impression, une perception de ce qui pourrait être utile ?

Monsieur CLAUDE

Exactement.

Étienne de BONY

D'accord.

Rémi CAMBAU

Une question écrite parce qu'on ne va pas défavoriser les gens qui ont pris la peine d'écrire.

Jean CULDAUT

Une question de Madame Guissard : « *La question du stationnement-minute est très importante pour le commerce local, de même pour les aires de livraison. La situation actuelle au droit de la partie couverte n'est pas satisfaisante.* »

Louis Charles BARY

Ça, je propose de ne pas ouvrir la discussion ce soir, à moins que vous ne vouliez passer la nuit avec nous. Sur le stationnement à Neuilly, je voudrais rappeler trois choses. Premièrement vous allez recevoir, avant l'été, un document qui présentera le plan de stationnement de Neuilly que nous avons l'intention de mettre en place avant la fin de l'année. Ce plan comportera un questionnaire qui vous permettra de réfléchir et de répondre aux questions que nous vous poserons, qui consiste à mettre Neuilly en vagues successives totalement en stationnements payants car actuellement nous sommes le garage des villes qui nous entourent qui sont elles en stationnement payant et par conséquent les voitures viennent chez nous où elles trouvent des places gratuites.

D'autre part les habitants de Neuilly ont compris, comme tout le monde, que pour avoir une place pour garer sa voiture dehors, il faut la payer, sinon il n'y en a pas du tout. Nous avons mis en place avec les commerçants dans les zones 30 le problème du stationnement très court. Nous avons même discuté très longuement pour savoir quel était le temps nécessaire pour les femmes pour aller chez le coiffeur, et pour déposer sa valise quand on rentre de vacances, pour choisir entre 1 heure, 2 heures, 1 heure et demie, 1 heure 3/4. Ça a très bien fonctionné dans les zones 30. Par conséquent le plan de stationnement que nous prévoyons prévoira des durées de stationnements différentes entre les zones commerciales et les zones non commerciales. Et enfin – puisque nous sommes entre Neuilléens pour la plupart – il est bien certain que ce plan est pensé et vous sera présenté en durcissant les conditions de stationnement pour les non Neuilléens et en les facilitant pour les Neuilléens. Le sol, c'est le nôtre, il est normal par conséquent que les résidents aient un privilège, enfin priorité lorsqu'ils veulent y résider.

Une fois que nous aurons récolté vos réponses, que vous aurez bien digéré la brochure que nous vous enverrons avant l'été, à ce moment-là nous prendrons nos décisions et le stationnement, la

première vague de stationnement payant avec les modifications profondes de ce qu'on appelle le « macaron résident » – je ne vais pas entrer dans les détails ce soir – sera mis en application probablement autour du 1er janvier 2007. Je sais bien que c'est un problème très difficile, très compliqué. C'est pour ça que nous prenons notre temps, que nous essaierons d'être clair dans nos différents documents. Alors là je reconnais que nous sommes d'une prudence trop grande peut-être, mais pour l'avenue Charles de Gaulle, vous verrez dans les documents qui vont vous être envoyés d'ici un mois et demi ou deux mois, que l'avenue Charles de Gaulle est réservée.

Je pense que transformer aujourd'hui le stationnement de l'avenue Charles de Gaulle alors qu'on est en pleine discussion pour savoir si elle est maintenue, si on la creuse, si on ne la creuse pas, qu'est-ce qu'on va faire à droite, qu'est-ce qu'on va faire à gauche, et qu'est-ce qu'on va faire d'autre, serait vraiment perdre son temps. Donc la proposition du stationnement que vous allez recevoir au mois de juin mettra à part une réserve qui sera le stationnement de l'avenue Charles de Gaulle que nous maintiendrons sous sa forme actuelle. Du reste ce serait très grossier à l'égard du président de la Commission que de prendre déjà des décisions sur l'avenue Charles de Gaulle avant de connaître le rapport qu'il va remettre.

Jean CULDAUT

Une autre question de Madame Audry qui concerne les aménagements et le confort du piéton : *« Concernant les aménagements piétonniers, tenez-vous compte de l'importance de les protéger du vent et du soleil afin de rendre ces espaces agréables et donc la nécessité de cloisonner par des bâtiments ou des végétaux élevés ? Attention de ne pas privilégier la perspective avec une planéité des bâtiments enterrés et d'oublier le confort des piétons afin qu'ils s'y sentent bien. »*

Louis Charles BARY

Je laisse Monsieur Claude répondre au problème de l'insolation.

Jean CULDAUT

Madame Audry évoque aussi la possibilité d'installer des cafés sur la dalle, d'agrémenter un peu.

Monsieur CLAUDE

Concernant l'isolement en réalité ou la protection aux rayons solaires du cheminement piétonnier, je dois dire qu'on n'y a pas vraiment réfléchi à ce stade de l'étude. Mais il est certain que la plateforme centrale sera fortement végétalisée, et ce faisant il y aura obligatoirement des végétaux en coupe-vent, surtout si on réalise le deuxième aménagement qui est moins linéaire, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, qui permet en effet de mettre des plantations transversales qui s'opposent aux effets du vent.

Les effets du soleil, c'est plus problématique. Sinon on peut prévoir en effet qu'on pourra mettre des pergolas à droite et à gauche qui créeront des zones d'ombre où les gens pourront s'asseoir. C'est ce que j'ai dit tout à l'heure, il y aura des lieux de convivialité. Là encore ils seront aménagés au maximum de l'intérêt des usagers qui fréquentent la place. Et de trouver en effet des zones d'ombre et des coupe-vent, c'est en effet prévu. Mais enfin je ne peux pas vous les définir sur le projet à l'heure actuelle.

Rémi CAMBAU

Ce n'est pas la question. Très bien. D'autres questions ?

Jean CULDAUT

Une autre question sur les transports en commun, *a priori*, de Monsieur Bernard Lamy : « *Pourquoi ne profite-t-on pas de cet aménagement d'intérêt national pour associer, comme pour la première tranche, un transport en commun supplémentaire, Éole par exemple, qui serait nécessaire au développement de La Défense et de l'avenue de Neuilly ? Ce serait logique que, tout en favorisant la fluidité des voitures, on s'inscrive dans le développement durable en développant une nouvelle connexion de transport public.* »

Louis Charles BARY

Je crois que là, la DDE est la mieux placée pour répondre.

Jean GUILLOT

L'État, qui est directement concerné par une amélioration de la desserte en transport collectif, pourra peut-être apporter, parce qu'il est représenté par son Directeur Général de l'Aménagement. En ce qui nous concerne, nous, vous vous souvenez peut-être, pour ceux qui avaient participé aux deux premiers débats, que nous avons fait faire une étude par le Syndicat des transports d'Île-de-France qui est responsable de l'organisation des transports en commun en Île-de-France et que l'étude a montré que finalement il ne fallait pas attendre de résultat de transfert important de la voiture vers les transports en commun en réalisant une liaison supplémentaire, justement parce que c'est une liaison supplémentaire.

D'ores et déjà sur cet axe, on n'est pas comme dans d'autres endroits qu'on connaît, je pense, tous les deux, où il n'y avait rien avant. Ici on est dans un endroit où il y a déjà un RER et un métro.

Rémi CAMBAU

Autre question ? Il n'y en pas dans la salle ? Si, Monsieur. Est-ce qu'on peut donner le micro ?

Thierry HUBERT, Neuilly Puteaux Seine Écologie

Au sujet des transports en commun, on parle souvent de Éole, mais on ne parle peut-être pas assez des autobus, et notamment le maillage des autobus est un moyen important de permettre aux gens de circuler. Est-ce que, dans l'idée qui a été posée, il n'y a pas aussi ce souci d'essayer de mettre un peu plus de circulation et d'augmenter d'ailleurs la fréquence du bus qui se trouve sur cette plateforme, c'est le 73 ou le Balabus.

Jean GUILLOT

Je n'ai pas dit que c'étaient des idées qui n'étaient pas utiles ou qui pouvaient améliorer. J'ai dit simplement qu'il ne fallait pas en attendre monts et merveilles. Un bus, il y en a déjà un. Effectivement, on peut améliorer sa fréquence, on aura à ce moment-là une légère amélioration des gens qui le prendront. Mais il ne faut pas en attendre... Sur cet axe-là, il ne faut pas en attendre monts et merveilles. Si on doit faire un tramway, une ligne de bus performante, il y a certainement beaucoup d'autres endroits en Île-de-France où ça serait plus efficace. Ici, ça ne pas être très efficace.

Louis Charles BARY

Nous avons déjà bien répondu – Monsieur Hubert connaît bien le sujet – à la question qui consistait faire passer un tramway sur le centre de l'avenue Charles de Gaulle. À première vue, ce n'est pas pour ça que nous faisons un tunnel. Nous préférons un espace vert à un tramway sur l'avenue Charles de Gaulle. Il est vrai qu'on pourrait rappeler que ça a déjà existé, mais ce n'était quand même pas ce que nous avons l'intention de faire.

D'autre part, j'ai lu sur certains blogs que l'on proposait de réduire la circulation sur l'avenue Charles de Gaulle en faisant un tunnel qui ne comporterait pas trois voies de chaque côté mais deux voies seulement afin de faire des embouteillages, pour être sûr qu'on découragera les gens de prendre leur voiture. Moi je veux bien. C'est la position de Monsieur Delanoë à Paris. Les résultats pour l'instant, nous les attendons avec intérêt. Mais proposer, chercher 750 millions d'euros pour annoncer qu'on réduit d'une voie la circulation pour réduire la voiture... Pour l'instant nous ne cherchons pas à réduire la circulation, nous ne pouvons pas, et nous n'en sommes pas maîtres, à Neuilly, de la circulation. Je rappelle qu'à 90 %, elle ne dépend pas de nous.

Par conséquent, si l'État, demain matin, interdit la circulation en voiture, le problème sera réglé. Ce n'est pas le cas actuellement. Par conséquent nous aujourd'hui ce que nous cherchons, c'est à faciliter la circulation pour la traversée de l'avenue Charles de Gaulle. Par conséquent, à la question : « *Ne faites que deux voies au lieu de trois* », nous répondons que ce n'est pas du tout notre intention. Maintenant on verra bien ce qu'en diront les spécialistes. Un tramway circulant sur le milieu de l'avenue Charles de Gaulle, il y a de quoi faire tomber raides morts les deux urbanistes qui ont travaillé pour nous, du moins je l'imagine.

Donc toute proposition est bonne à faire mais il y a déjà quand même un certain nombre de réponses que nous avons déjà apportées et que nous continuerons à apporter.

Renée MICHELANGELI PERETTI

Ce projet concerne je crois les générations à venir qui sont peu représentées dans toutes ces réunions et j'en suis personnellement désolée. Vous, je le pense aussi. Est-ce que vous tenez compte fermement que justement ça concerne les générations à venir, que donc il faudra y penser au niveau de l'architecture.

Tout à l'heure quelqu'un, à juste titre, faisait remarquer : pourquoi ne pas venir visiter, les étrangers, cette réalisation. En prolongation de La Défense, je pense que vous devez en tenir compte et tenir compte de l'audace architecturale qui s'impose un petit peu, ne pas être trop conservateur.

Louis Charles BARY

Là vous êtes en avance d'un métro, ou d'un autobus, ou d'un tramway, à votre choix. Nous avons bien dit qu'on commençait par travailler par la couverture de l'avenue Charles de Gaulle de la porte Maillot au pont de Neuilly. Nous avons dit, avec Monsieur Claude, que nous avions – et puis du reste beaucoup d'entre vous le connaissent pour avoir assisté à la première réunion – un projet rêvé ou un projet rêveur qui correspond dans sa réflexion à la demande que vous venez de faire. Nous sommes prêts à l'approcher.

Rémi CAMBAU

On pourrait le montrer maintenant, après tout c'est l'occasion.

Louis Charles BARY

Quand vous voudrez.

Rémi CAMBAU

Allons-y. Madame pose la question. Voyons comment la tête de pont est travaillée sur un des projets.

Louis Charles BARY

C'est exact, je vous l'avais dit tout à l'heure, que nous avons un des cabinets d'urbanisme qui nous a dit : « *Tout ça c'est très joli, on pourra faire quelque chose de remarquable sur l'avenue Charles de Gaulle, il faudrait transformer la porte Maillot, qu'on laisse de côté pour l'instant.* ». Nous savons que Paris n'a pas du tout l'intention de s'en préoccuper ni de modifier, ils nous l'ont dit, nous l'ont écrit donc on ne va pas perdre son temps. Par contre, l'autre partie qui est l'enjambement de la Seine et l'arrivée sur La Défense a donné lieu déjà à des discussions avec la Direction Générale de La Défense. Elle est représentée ici ce soir. Je vous propose, si vous en êtes d'accord Monsieur le Président, de profiter je dirais le supplément d'âme ou d'invention qui nous a été donné par un des urbanistes et puis après ça d'ouvrir la discussion en donnant d'abord la parole si vous le voulez bien au représentant de La Défense qui nous dira ce qu'il pense – de l'EPAD, excusez-moi...

Rémi CAMBAU

Le Ministère de la Défense n'est pas représenté ce soir. C'est bien l'EPAD, l'Établissement Public d'Aménagement de La Défense.

Louis Charles BARY

C'est une déformation Hauts-de-Seine, (*inaudible*) quartier de La Défense.

Monsieur CLAUDE

Comme vous le savez déjà pour ceux qui ont participé à la réunion première, en effet, le deuxième cabinet, Vasconi Natale, a eu deux idées supplémentaires qui lui sont tout à fait personnelles, qui n'étaient pas sollicitées dans le programme et que je vais vous exposer maintenant.

La première est de prolonger l'aménagement existant jusqu'au bassin de Takis à La Défense, par un surpont, en fait pas un véritable surpont, c'est un pont-passerelle supplémentaire totalement indépendant de l'ouvrage existant qui ne peut accepter de surcharge complémentaire et que vous voyez représenté en plan avec un évidement central au-dessus du métro, qui part de la casquette existante à l'extrémité de l'aménagement déjà réalisé à l'ouest, juste avant le pont de Neuilly et qui rejoint, à la défense, le bassin de Takis.

Au surplus, ce cabinet a envisagé également de revoir les fronts bâtis latéraux depuis la place Madrid-Château jusqu'à la Seine, pour les recomposer, en prévoyant une surélévation gradinée, des deux côtés, un peu symétriques d'ailleurs, de façon à répondre un peu en image à ce que l'on voit de l'autre côté en extrémité de la Seine, c'est-à-dire une tour de part et d'autre de l'avenue et de part et d'autre de la Seine en réponse à ce qui existe déjà côté Défense.

Vous voyez là également représenté le pont passerelle. C'est un pont à haubans, une forme de pont qui est un peu à la mode à l'heure actuelle et qui est surtout stigmatisé par l'aménagement du viaduc de Millau. Ça sera ça ou ça sera autre chose mais enfin c'est une image qui est produite. Donc voilà les aménagements complémentaires que nous avons présentés à l'EPAD et l'EPAD, par la voix de son représentant, va nous dire ce qu'il en pense.

Louis Charles BARY

Vous voyez Monsieur pourquoi j'étais très intéressé par vos deux tours de 1936 que vous projetiez tout à l'heure.

Rémi CAMBAU

Absolument. Projet monumental d'alignement. Auguste Perret lui-même avait fait des alignements de tours sur l'avenue de Neuilly. Allez-y Monsieur. L'EPAD, je n'ai pas dit de bêtise tout à l'heure, vous envisagez de vous développer considérablement.

M. Patrick TONDAT, directeur de l'aménagement, EPAD

Monsieur le Président, Monsieur le Maire, Monsieur le Directeur, Mesdames et Messieurs, je suis tout à fait honoré d'intervenir ce soir en tant que voisin, puisque comme vous le savez, l'EPAD est un aménageur public qui a œuvré depuis bientôt 50 ans et qui est responsable du paysage que vous avez de l'autre côté du pont de Neuilly. Je reparlerai tout à l'heure de la question du paysage qui est une question pour nous importante.

Simplement j'aborderai deux questions, puisqu'on parle d'aménagement aujourd'hui : une question peut-être un peu plus technique et une question un petit peu plus sur des questions d'urbanisme et d'aménagement, au sens large du terme.

Concernant la question technique, comme le rappelait tout à l'heure Monsieur Cambau, nous sommes dans un processus de développement de La Défense. Il est très malin parce qu'il a réussi à se procurer une image que je croyais encore secrète, avec des tours bleues, donc bravo à vous, qui est en tout cas tout à fait récente et pour laquelle nous attendons effectivement une décision du gouvernement assez rapidement pour l'évolution future. Et cette question pose une question technique et effectivement le ministre d'État l'avait rappelée au moment de l'introduction de ce débat, qui est la question de l'accessibilité de La Défense, à la fois routière et à la fois aussi en transports en commun. Ça c'est la technique.

Routière, nous sommes évidemment tout à fait heureux de voir qu'enfin le projet d'enfouissement de la RN13 va se poursuivre et arrivera à son terme. Il serait effectivement incompréhensible que l'on ne fasse pas de ce côté-ci de La Défense ce qu'on a fait de l'autre côté, à Nanterre, dans des zones qui sont beaucoup moins urbanisées et beaucoup moins habitées. Je rappelle que l'EPAD a enfoui l'autoroute A14, à grands frais d'ailleurs. Donc on ne comprendrait pas que ce qui est vrai entre l'échangeur A14, A86 et La Défense ne soit pas vrai entre La Défense et l'échangeur du périphérique. Ça, c'est la raison technique qui nous pousse évidemment à soutenir très fortement le projet présenté devant vous.

Concernant les transports, je rebondis un petit peu puisque Monsieur le Directeur de l'Équipement a posé la question tout à l'heure d'Éole, je pense que la question de Monsieur Lamy qu'on connaît bien à l'EPAD, concernant Éole et pourquoi ne pas profiter d'un transport en commun pour booster ce projet de RN13 ? Ce n'est pas forcément une question de report de flux, c'est peut-être plus une question de financement. On en reparlera le moment venu. Autant le métro a réussi à booster la première tranche, autant peut-être qu'un projet qui est porté par l'EPAD de faire déboucher le RER E qui est aujourd'hui est enferré dans son cul-de-sac Haussmann Saint-Lazare, peut-être ce projet peut-il aussi aider d'une façon ou d'une autre au projet de RN13. Ça, c'étaient les questions techniques.

Concernant les questions d'urbanisme au sens large. Je crois que ça a été bien fait dans le début de l'introduction par Monsieur Cambau, il faut retracer la perspective de la RN13 dans une perspective justement beaucoup plus large et on est toujours frappé de voir à quel point les visiteurs de Paris – c'est une question qui nous intéresse depuis un petit moment – de Paris et de sa région, sont frappés par deux choses. Ils reviennent chez eux, les Japonais, avec deux images : c'est l'image bien sûr de Paris ville-musée mais c'est aussi l'image – et c'est la seule chose qui est vraiment une colonne vertébrale et quelque chose que l'on retient quand on revient de la région parisienne, de l'axe historique – je crois que vraiment insister sur le rôle fondamental en termes d'urbanisme et d'image de l'axe historique qui va du Louvre jusqu'à La Défense et bien plus loin puisque ça se termine, vous le savez, du côté de Saint Germain-en-Laye, avec au milieu cette espèce de Mont Saint-Michel urbain qu'est La Défense, c'est quelque chose de tout à fait prégnant et qu'ils retiennent vraiment de façon première.

Je parle de mont Saint-Michel, vous savez qu'on est en train de le dessabler. L'idée de La Défense ce n'est pas de devenir une île, c'est plutôt effectivement de rétablir les liens aussi avec son environnement. On peut appeler ça « dessabler » peut-être aussi, Monsieur le Maire, je ne sais pas.

En tout cas, nous sommes très attentifs à tous les liens, qu'ils soient vers Nanterre, vers Courbevoie, vers Puteaux, mais aussi vers Neuilly. Et là il y a un chantier assez considérable qui nous attend, suite au rêve de Monsieur Vasconi, qui est un rêve qui n'en est pas tout à fait un parce que ce sont des idées qu'on avait peut-être déjà eues mais qu'on n'avait pas osé sortir il y a quelques années. Ce rêve nous intéresse au plus haut point puisqu'il crée enfin cette liaison qui permet de traverser la Seine, donc de « dessabler » un peu La Défense et qui serait relié à une

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
réflexion beaucoup plus générale aussi de l'EPAD sur son territoire, qui concerne le lien entre ce front bâti que vous voyez, et la Seine, lien qui n'existe pas aujourd'hui.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'EPAD est tout à fait heureux de participer, de mettre sa petite pierre à l'édifice. En tout cas nous serons très moteur et s'il faut s'investir, nous investirons auprès de la Ville et du maître d'ouvrage du tunnel pour que ce projet arrive enfin à terme. Voilà Monsieur le Maire.

Rémi CAMBAU

Ça serait peut-être un peu compliqué que l'EPAD traverse la Seine pour arriver de ce côté-là, non ? C'est un projet neuilléen, véritablement. On n'imagine pas que le périmètre de l'EPAD s'agrandisse pour traverser la Seine.

Patrick TOMBAT

Vous savez, nous sommes dans le domaine du rêve donc tout est imaginable. En tout cas, ce qui est sûr, c'est que la liaison doit être correctement traitée.

Louis Charles BARY

Si vous me permettez une question parce qu'il y a un journal bien connu du soir qui est en train de faire un reportage sur l'ensemble de ce projet et qui me demandait il y a 48 heures si Neuilly était prêt à abandonner un petit morceau de Neuilly à la hauteur du pont de Neuilly. J'ai répondu que nous n'avions jamais voulu être le XXI^{ème} arrondissement de Paris et que nous ne voudrions jamais non plus être un petit morceau de l'EPAD. Ceci ne veut pas dire que nous ne sommes pas prêts – au contraire – à travailler avec l'EPAD. Et du reste, tout le monde a bien compris que si nous nous engageons dans cette voie un jour, avec l'augmentation du bâti entre la fontaine Madrid et puis l'EPAD, nous sommes exactement ce soir à un des endroits qui serait très fortement touché par les projets, et que par conséquent, s'il devait y avoir – je reprends les projets qui sont sous vos yeux – ces deux énormes, ces deux grandes – parce que le mot « énormes » est péjoratif – tours à cet endroit-là, ce serait très probablement ici même que l'une d'entre elle se verrait construire, c'est-à-dire à la limite totale de Neuilly et de la Seine. Mais ceci n'empêcherait pas qu'elle resterait sur le territoire de Neuilly et qu'il n'est pas question une seconde question de revoir le découpage de la ville de Neuilly par rapport à l'EPAD ou par rapport à Paris.

Bruno LELIÈVRE, Neuilly Puteaux Seine Écologie

Je profite de l'intervention du directeur de l'EPAD pour relancer – de l'Aménagement EPAD pardon – pour relancer une idée que j'avais déjà relancée lors du tout premier débat qui est : *« Qu'est-ce qui est prévu au niveau de La Défense pour l'interconnexion entre les gens qui arrivent en voiture pour venir travailler à Paris à partir de l'ouest parisien et qui doivent constituer une énorme proportion de la circulation est-ouest sur l'axe Charles de Gaulle, qu'a-t-il prévu donc pour que ces automobilistes puissent laisser leur voiture à La Défense, une interconnexion voitures transports en commun ? »*

Et on pourrait aussi penser, puisqu'on est parti sur la tête de pont entre Neuilly et La Défense à l'interconnexion entre la voiture et les piétons, puisque si un beau projet comme ça pourrait voir le

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
jour, ça pourrait être une véritable attraction que de venir se balader sur ce grand axe qui pourrait se prolonger plus tard, après, jusqu'à la place de l'Étoile, voire plus loin.

Patrick TOMBAT

Clairement, rien n'est prévu à La Défense comme parking de rabattement – c'est ça votre question, je pense – de l'ensemble de l'ouest parisien, pour la simple raison qu'effectivement il y a un certain nombre de parkings, beaucoup à La Défense, mais vous savez aussi qu'il y a beaucoup de tours, il y a beaucoup de bureaux, il y a 3 millions de mètres carrés, il y a 150 000 personnes, et que donc le premier service évidemment de ces parkings qui sont construits dans le cadre de l'opération d'aménagement, sont de servir aux bureaux.

Ceci étant dit, je rappelle que le taux de motorisation des salariés de La Défense est quand même relativement faible. C'est un problème de volume. Les salariés de La Défense sont plutôt bons enfants puisqu'ils viennent travailler en voiture à moins de 20 % uniquement. Mais bon, comme il y a un effet de volume assez important, les parkings sont quand même relativement bien utilisés.

Bruno LELIÈVRE

C'était la question que j'aurais posée juste après, c'est : quel est le taux de non-occupation, actuellement, des parkings pendant la journée, en semaine ?

Patrick TOMBAT

Je n'ai pas le chiffre en tête parce que ce sont des parkings qui ont jusqu'à 30 à 35 ans d'âge, donc qui font l'objet de renouvellement. On s'est lancé dans une grande politique de renouvellement du bâti existant à La Défense. Ça concerne à la fois le bâti, les tours, qui vont devoir être démolies pour être reconstruites pour certaines, et ça concerne aussi les parkings. Donc je ne sais pas répondre aujourd'hui. Ils ne sont pas pleins, c'est sûr.

Rémi CAMBAU

Merci. Autre question ?

Jean CULDAUT

J'ai une question anonyme : « *Si prolongement sur La Défense, est-il envisagé à la faveur de ce projet, la construction de mètres carrés de bureaux, de logements sociaux, pour résorber le déficit de la commune de Neuilly en la matière ? Si le choix est bureaux, si le choix est logements, si le choix est mixte, quelles sont les raisons qui ont présidé à ce choix ?* »

Rémi CAMBAU

Est-ce qu'on regarde au-delà de la façade, dans le projet ? Est-ce que vous regardez au-delà. Il y a des parcelles mutables, on est bien d'accord ? Dans l'avenue.

Louis Charles BARY

On ne peut pas répondre à cela. Nous n'avons pas du tout décidé s'il faut annoncer ce soir que le Conseil Municipal a décidé que s'il trouve l'argent nécessaire, de construire deux tours de 40 étages à la place de l'endroit où nous sommes et en face, vous seriez étonnés qu'il n'y ait pas une plus large concertation.

Tant que nous n'avons pas pris encore de décision sur l'ensemble du projet que j'ai dit tout à l'heure et qui nous fait rêver, parce que c'est un projet intéressant, je suis très content moi de la position prise par l'EPAD, parce que je trouve que la rupture entre Neuilly et l'EPAD, la traversée de la Seine... J'en profite pour dire du reste que le Conseil Général – excusez-moi cette propagande pour le Conseil Général – vient de débloquer il y a quelques jours les sommes nécessaires pour revoir entièrement l'aménagement des berges de la Seine à Courbevoie, ce qui pour les Neuilléens est très intéressant parce que les Courbevoisins en profiteront peut-être, mais nous surtout nous les verrons. Or à l'heure actuelle, quand nous sommes sur l'île de la Jatte quand nous traversons le point de Neuilly, côté Courbevoie, c'est absolument désastreux, si vous comparez à celui d'Asnières ou si vous comparez sur d'autres villes.

Par conséquent tout ceci mérite une très longue et très forte réflexion. Il y a une réponse. Nous, quand on a commencé à réfléchir à tout ça, la réponse qui est venue est de dire : « *On va faire un tiers de logements normaux, un tiers de logement sociaux et un tiers de bureaux* ». Je peux vous répondre ça ce soir, ça n'a pas plus de valeur que si je vous disais 25-25 ou 40-40. C'est beaucoup trop tôt pour que nous puissions encore y réfléchir.

Il ne faut pas oublier que ça représenterait quand même une augmentation de la population de Neuilly, si nous faisons des logements, extrêmement importante. C'est une véritable transformation de notre ville. C'est la création de circulations nouvelles, c'est la création de parkings nouveaux, c'est la création de crèches et de collèges supplémentaires. C'est une transformation de la ville parce que les sujets que nous prendrions avec ces très grandes représentations risqueraient de faire augmenter la population de la ville de 10 ou 15 ou 20 %. Par conséquent, il serait tout à fait déraisonnable de nous lancer sur des calculs précis sur cette question. J'ai bien dit pour ça tout à l'heure qu'avec Monsieur Claude nous avons – et je remercie encore le président qu'à chaque fois nous coupons bien le projet – il y a le projet Neuilly, sur lequel nous avançons, nous allons continuer à travailler, et puis le projet qui nous fait rêver, dans tous les sens du terme – j'ai des habitants de Neuilly qui ne rêvent pas du tout et qui cauchemardent au contraire sur ce sujet et qui viennent nous le dire à la mairie. Par conséquent là c'est beaucoup trop tôt pour y répondre.

Mais c'est un projet en tout cas – je suis très clair sur ce sujet – qui mérite réflexion. C'est un projet qui mérite que nous le chiffrions dans les mois et les années qui viennent, mais certainement pas ce soir.

Rémi CAMBAU

Posons la question autrement.

Louis Charles BARY

Quand vous disiez tout à l'heure qu'il y avait deux tours qui avaient été prévues en 1936, je rappelle que ça fait 40 ans et que les deux tours ne sont pas construites.

Rémi CAMBAU

Prenons la question autrement. L'avenue va devenir complètement attractive. Je ne l'ai pas signalé tout à l'heure mais par exemple sous votre prédécesseur Achille Peretti, l'architecte Vidal avait fait un projet aussi tout à fait remarquable, où on enterrait la circulation et puis l'avenue devenait un paysage formidable pour y habiter. Petit à petit les habitants ont fui l'avenue qui était devenue cette autoroute. Il n'y a plus que 2 400 habitants, sur l'avenue Charles de Gaulle. Est-ce qu'on peut envisager qu'il y ait un retour des habitants. Et comment ? Est-ce qu'il y a des immeubles qui peuvent évoluer ? On voit bien que l'immeuble de la poste, par exemple, est en train d'évoluer vers d'autres fonctions tertiaires. Est-ce qu'il y a des possibilités pour le logement sur l'avenue Charles de Gaulle ? Et lesquelles ?

Louis Charles BARY

Tout ça..., d'abord il reste encore beaucoup de logements sur l'avenue Charles de Gaulle. Il ne faut pas oublier non plus que l'avenue Charles de Gaulle, très souvent les immeubles sont en profondeur, c'est-à-dire de toutes petites façades et un arrière qui lui donne au contraire sur le calme et sur la tranquillité. Tout ceci est horriblement difficile. Certains de mes collègues ici ce soir se rappelleront qu'un d'entre nous, après la mise en place du premier tunnel, avait proposé – j'étais à l'époque premier adjoint chargé des Finances – de réfléchir au problème d'augmenter l'impôt foncier sur les locataires et les propriétaires de cette partie de l'avenue Charles de Gaulle pour essayer de récupérer une partie des travaux que nous avons faits.

On pouvait également faire remarquer qu'ils avaient supporté pendant un siècle – peut-être pas eux, leurs parents, mais en tout cas eux – pendant 40 ans une situation très difficile. Donc vraiment, aujourd'hui, nous sommes très clairs sur le plan de la Ville de Neuilly et du Conseil Municipal, le projet de liaison éventuel avec l'EPAD, le changement du bâti entre l'avenue de Madrid, par son élévation progressive jusqu'au pont de Neuilly, à quelle hauteur – on parle de 40 étages mais ça pourrait être 20 – faudrait-il faire ces tours ? Là-dessus, aucune décision n'a été prise. Nous faisons nous-mêmes des calculs et des calculs on en a à très haute dose que nous ne publions en aucun cas, d'abord parce qu'il y a des répercussions financières qui pourraient venir par la suite et puis je vous le dis très nettement : à partir d'une certaine élévation c'est une transformation de la nature même de la ville de Neuilly. Nous avons fait beaucoup notre promotion à Neuilly – et Dieu sait si ça nous a été reproché ces temps derniers en ce qui concerne les logements sociaux – d'être la seule ville du département des Hauts-de-Seine à ma connaissance qui ait toujours refusé de construire des tours. On nous répond : « *Pas du tout, dans certains cas, vous devriez faire des tours un peu partout dans Neuilly pour y faire des logements sociaux et vous atteindriez les fameux 20 %* ». La réponse est de dire « non ». Par conséquent même si nous faisons des tours, elles ne seraient certainement pas entièrement en logements sociaux. Nous n'allons pas faire deux ghettos de logements sociaux au pont de Neuilly.

Je dis ça un peu au hasard en réfléchissant à haute voix. C'est un énorme problème, tout à fait passionnant pour le Conseil Municipal mais qui demandera que nous nous y penchions lorsque nous connaîtrons la réponse que le ministre aura donnée à la Commission réunie ce soir.

Étienne de BONY

J'ai un constat d'abord et une question à Monsieur le Maire.

Le constat, je pense que tout le monde peut s'en rendre compte. Si ce soir il y a quelqu'un de l'EPAD, c'est que ça n'est pas un projet pour les Neuilléens, c'est un projet qui intéresse l'EPAD. Donc l'EPAD a un intérêt à ce que ça se passe. À la base c'était présenté comme un projet pour nous, Neuilléens, et on s'aperçoit qu'il y a des personnes qui sont de l'extérieur qui sont intéressées par ce projet.

La deuxième question, c'est à Monsieur le Maire. Je voulais savoir, en tant que Neuilléen qui habite Neuilly quel est mon intérêt d'être entouré de bureaux ou d'être expulsé pour faire place à des tours de bureaux.

Louis Charles BARY

L'intérêt, comme je vous le dis, nous sommes en train de le calculer. Nous n'avons pas pris du tout de décision sur ce point. Quand vous dites : « C'est un projet de l'EPAD », non. À partir du moment où c'est un projet qui réunit Neuilly et l'EPAD, il touche les deux. Et puis il y a des sorties de problèmes derrière ça qui sont un peu sordides mais que l'EPAD connaît bien : il est certain que si nous nous engageons dans cette voie avec l'EPAD, nous demanderions à l'EPAD de participer au financement de l'ensemble de l'opération. Par conséquent, c'est une discussion qui vaut la peine quand même d'être menée.

On me demandait tout à l'heure de faire payer par la RATP une partie de la partie vitrée sur l'avenue Charles de Gaulle, s'il s'agit de se faire payer le surpont par l'EPAD, c'est autrement plus intéressant. Donc là il y a une partie de discussion très grande et très approfondie à faire. Et nous, l'intérêt d'être lié à l'EPAD pour Neuilly n'est pas à première vue évident. Sur le plan général du département des Hauts-de-Seine, le projet par contre est très intéressant. Nous ne sommes pas quand même un petit îlot, comment dirai-je, tel qu'on peut voir dans Astérix, et qu'il faut bien que nous vivions avec nos voisins. Mais aucune décision n'est prise. Quand vous me posez la question : « *Est-il plus intéressant pour les habitants de Neuilly d'augmenter ou pas le nombre d'habitants, d'avoir plus de logements à cet endroit-là ?* », je ne peux pas vous répondre dans la mesure où simplement nous avons toute une série de problèmes, nous y réfléchissons et naturellement nous consulterons très largement la ville avant de nous engager dans ce domaine. Je ne voudrais pas que vous quittiez la réunion de ce soir en pensant que tout est fait, tout est prêt. L'EPAD défend un projet qu'elle dit elle-même à y avoir réfléchi, elle a parfaitement raison. Neuilly ne refuse pas du tout de l'examiner car c'est un problème très intéressant. Le fait est que nous sommes saisis d'un projet à peu près équivalent. Ce ne sont pas exactement les mêmes, Monsieur Claude, entre les projets de l'EPAD ici... J'en profite du reste pour remercier la SACEM de nous recevoir parce qu'en plus on a une vue superbe de cet auditorium. L'EPAD fait des propositions. Il se fait qu'un des spécialistes que nous avons interrogé fait des propositions, que les deux se rejoignent, nous allons travailler beaucoup là-dessus au cours des mois qui vont venir.

Un intervenant

Est-il possible de revenir au vif du sujet s'il vous plaît ?

Monsieur CLAUDE

Excusez-moi. Je peux répondre aussi à cette question. On peut dissocier ce qui est la prolongation, le surpont jusqu'à l'EPAD, de la construction des fonds bâtis. Ce sont deux opérations différentes.

Rémi CAMBAU

Là-bas, Monsieur, vous avez le micro, allez-y. Ne criez pas s'il vous plaît, si vous avez l'impression qu'on n'est pas dans le vif du sujet, vous le direz tout à l'heure, mais ne criez pas, ça ne sert à rien.

Michel LUC

J'habite rue Boutard. Ma question ou plutôt ma réflexion s'adresse à Monsieur le Maire. Vous venez de nous dire que vous avez toujours refusé les tours. Je vous demande de continuer.

Louis Charles BARY

Ce n'est pas une question, c'est une affirmation. Je suis totalement conscient du fait que c'est un énorme problème. Mais je crois qu'on aurait tort de ne pas l'étudier. Par conséquent la Ville, comme je vous l'ai dit, continue son projet de PLU qui vous a déjà été présenté, qui vous sera à nouveau présenté. L'avenue Charles de Gaulle est mise de côté. En tout cas, de toute façon, nous ne prendrons pas de position avant de longs mois pour ne pas dire plus. De toute façon nous ne dirons rien, absolument rien sur ce projet avant de savoir quelle est la décision qui sera prise par le ministre des Transports sur le rapport qui lui sera remis par la grande Commission – je dis « la grande Commission » mais c'est une grande Commission.

Rémi CAMBAU

Monsieur Mauvisseau, vous vouliez intervenir ? Vous aviez posé une question au sujet des deux nouvelles liaisons..

Monsieur MAUVISSEAU

Sur le problème qui a été évoqué tout à l'heure, on nous a répondu ou j'ai cru comprendre que c'était abandonné. Pourquoi, dans les documents qui nous sont présentés, a-t-il été maintenu qu'on allait rétablir la liaison sud-nord au niveau de la rue Montrosier, alors que tout le monde savait dès le départ que ce n'était pas possible. On écrit n'importe quoi dans ce projet. Il y a beaucoup de contradictions. Pourquoi ne les a-t-on pas rectifiées ?

La question que je voulais poser était la suivante : où et comment sera réalisée cette deuxième liaison et subsidiairement la boucle de retournement sera-t-elle supprimée ? On n'en a pas parlé et c'est écrit dans le texte.

Louis Charles BARY

C'est une bonne question, Monsieur Claude va vous répondre.

Monsieur CLAUDE

La boucle de liaison de retournement, nous la souhaitons fortement parce que ça serait dommageable pour les Neuilléens qu'ils soient contraints d'emprunter le giratoire de la porte Maillot pour venir du sud vers le nord de l'avenue. On la recherchera. On a fixé la rue Montrosier comme une limite approximative, mais si c'est déplacé 20 mètres à l'ouest de la rue Montrosier parce que nous avons en effet la trémie d'accès et de sortie à la porte Maillot qui vient jusque la porte Montrosier, on déplacera cette boucle de retournement. Mais a priori on la maintiendra.

Louis Charles BARY

Je crois que la réponse de Monsieur Claude est très claire, même pas besoin d'un plan. S'il n'y avait pas cette boucle de retournement, ceci voudrait dire qu'il faudrait faire le tour. Un Neuilléen qui voudrait quitter Neuilly puis revenir à Neuilly devrait faire le tour complet de la porte Maillot avec les embouteillages existants. Ce n'est pas sérieux. Donc nous maintiendrons, sous une forte ou sous autre – enfin nous – l'ensemble prévoit de maintenir cette boucle, ce bouclage, à votre choix

Je ne sais pas si ça vous donne satisfaction parce que je n'ai pas compris si vous étiez pour ou contre.

Monsieur MAUVISSEAU

J'ai compris que vous souhaitez conserver cette voie de retournement. L'emplacement où elle existe actuellement n'est plus possible.

Monsieur CLAUDE

Ça on le sait, c'est pour ça qu'on a parlé de la rue Montrosier.

Monsieur MAUVISSEAU

Pourquoi n'est-elle pas précisée sur des plans ? Moi je travaille sur plans et je ne fais pas de l'architecture parlée, je ne cherche pas dans les documents, ce sont les plans qui comptent. Vous parliez de déplacements de 20 mètres, ce n'est pas possible, Monsieur Claude, ce n'est pas possible de déplacer cette voie de retournement de 20 mètres, parce que les emprises des trémies s'étendent beaucoup plus loin que l'axe de la rue Montrosier.

Et dans cette partie-là, il y aurait beaucoup à dire parce que ce que vous proposez dans ce projet est irréalisable. Je souhaiterais en discuter mais il y a tellement de questions à poser que l'on n'a pas le temps de les évoquer.

Jean CULDAUT

Monsieur Mauvisseau, on prend acte. Effectivement qu'il y a des choses impossibles. Ce sont des mises au point qui seront faites plus tard. On est vraiment en avant-projet.

Monsieur MAUVISSEAU

(inaudible) plus tard, dans un débat public, il y a des questions principales. D'ailleurs on aurait dû commencer par débattre de l'utilité d'un projet tel que celui-là. Il aurait été plus facile de discuter en amont.

Jean CULDAUT

C'est l'objet du débat Monsieur, c'est l'objet du débat, tout à fait.

Monsieur MAUVISSEAU

Non, non. Le débat ne concerne que le projet que vous présentez. Il n'y a pas d'alternative, alors que dans *(inaudible)*, il est parlé d'alternative.

Louis Charles BARY

On ne peut pas dire qu'il n'y a pas d'alternative. Nous voulons la maintenir. Nous ne savons pas où la mettre. Nous avons de brillants techniciens, à ma droite, à ma gauche, ils y réfléchissent, ils cherchent. Je ne peux pas laisser dire qu'on ne trouvera pas la solution.

Monsieur MAUVISSEAU

Donc il faudra prolonger le débat alors...

Louis Charles BARY

Il y a un an et quelques, on vous aurait proposé, on nous aurait proposé de faire les constructions que nous recherchons sur l'avenue Charles de Gaulle en sous-sol, tout le monde me disait qu'il n'y avait pas d'emplacement, qu'il fallait enlever le métro, qu'il fallait araser le métro. Finalement, au bout d'un an et demi, que dis-je, cinq ans, cinq ans de travaux de spécialistes, on a trouvé des solutions, on peut chercher et trouver des solutions. Ma réponse ce soir est claire : elle ne sera pas maintenue là où elle est et nous ferons le maximum pour trouver la réponse technique pour la mettre un peu plus à droite ou un peu plus à gauche mais nous sommes décidés à chercher.

Monsieur MAUVISSEAU

Non, vous ne pouvez pas *(inaudible)*...

Louis Charles BARY

Quand vous dites qu'on ne la trouvera pas, ce n'est pas très gentil... Moi je ne suis pas technicien, je ne me sens pas visé, ce n'est pas aimable du tout pour mes voisins. Je suis persuadé qu'ils trouveront la solution.

Monsieur MAUVISSEAU

Non, non. Ou alors tous les plans qu'on nous a donnés sont faux. Je suis architecte, je regarde sur les plans...

Rémi CAMBAU

Oui, c'est ce qu'on vous a dit en commençant. Le débat sur le projet urbain n'est pas intégré au débat sur le tunnel.

Monsieur MAUVISSEAU

Le prolongement des...

Mme REGNAUD

Le tunnel, c'est pareil.

Rémi CAMBAU

Non ce n'est pas pareil, Madame, je suis désolé.

Monsieur MAUVISSEAU

Le prolongement des transversales c'était bien au débat d'aujourd'hui.

Mme Régnaud

(inaudible) on est sur des hypothèses. Ce n'est pas la peine alors de perdre notre temps sur neuf réunions.

Rémi CAMBAU

Sur le tunnel, ce ne sont pas des hypothèses, Madame.

Mme REGNAUD

Même le tunnel est paraît-il une hypothèse.

Jean CULDAUT

On est tout à fait dans des hypothèses et on est là...

Mme REGNAUD

Je ne vois pas pourquoi on nous a fait perdre notre temps, depuis neuf réunions...

Rémi CAMBAU

Pour discuter des hypothèses.

Rémi CAMBAU

Vous préférez qu'on vous impose des certitudes ?

Jean CULDAUT

C'est l'objet du débat. On évoque des hypothèses différentes.

Ce que je vous propose, j'ai d'autres questions un peu techniques sur la porte Maillot.

Monsieur MAUVISSEAU

J'avais aussi une autre question que j'avais posée.

M. Jean CULDAUT

Monsieur Franck Sourada pose la question : « *Couverture N13 entre porte Maillot et les numéro 30 de l'avenue Charles de Gaulle, envisageable ou pas ?* » Est-ce qu'on peut envisager la couverture entre la N13 entre la porte Maillot et le numéro 30 de l'avenue ?

Rémi CAMBAU

Le projet qui se raccorderait en souterrain au périphérique, c'est ça ?

Monsieur CLAUDE

Je n'ai pas très bien compris la question, excusez-moi, reposez-là.

Jean CULDAUT

Couverture N13 entre porte Maillot et le numéro 30 de l'avenue Charles de Gaulle, envisageable ou pas ?

Rémi CAMBAU

C'est-à-dire : est-ce qu'il est possible d'être en souterrain, raccorder le souterrain au périphérique ?

Monsieur CLAUDE

Là je ne peux pas apporter de réponse parce qu'il faut voir le plan, à l'échelle du projet, pour que je puisse apporter une réponse. Je ne peux pas vous dire si la fin de la trémie s'arrête au numéro 30,

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
ça s'arrête au numéro 28, ça s'arrête au numéro 37. Je ne sais pas si Monsieur le Directeur de l'Équipement peut y répondre non plus.

Jean GUILLOT

Je peux peut-être apporter une précision sur ce que j'ai dit tout à l'heure parce que je ne voudrais quand même pas qu'il y ait de confusion, avoir induit en erreur à l'occasion d'un débat.

J'ai dit dans mon intervention qu'en gros, les deux projets qui nous étaient présentés étaient réalisables. En gros. Mais il est tout à fait clair effectivement que le projet de traversée de la rue Montrosier est incompatible avec les schémas qu'on a présentés des trémies – et qu'on n'a pas cachés. En gros, c'est réalisable, je crois que c'est ça qui est important. Ce qu'on cherche ce soir c'est d'avoir des idées d'aménagement. Est-ce qu'on pense que cette surface dégagée ça peut être une valorisation pour la ville. Je pense que c'était ça, quand la Commission Nationale de Débat Public a demandé qu'on traite de l'aménagement. On voulait voir si on pouvait faire des choses intéressantes sur la surface, si on simplifie. Est-ce qu'on peut faire des choses intéressantes sur la surface ? Moi il me semble qu'on a deux projets qui nous montrent qu'on peut faire des choses intéressantes sur la surface.

Monsieur CLAUDE

D'autant que je rappellerai quand même une chose : aucun des deux projets ne marque une voie de retournement au niveau de la rue Montrosier. Ce qui a été demandé dans le programme – parce qu'on n'avait pas encore le plan avec la longueur des trémies très exactement – c'était de dire qu'il fallait trouver une voie de retournement sud-nord qui se rapproche au plus près de la rue Montrosier. C'est l'esprit. L'esprit, ce n'est pas le positionnement exact.

Jean CULDAUT

J'ai une autre question de Monsieur Francey qui se rapporte à la porte Maillot sur la protection phonique de la trémie justement. Et savoir aussi si on peut imaginer des serres de part et d'autre de cette trémie.

Monsieur CLAUDE

On peut imaginer beaucoup de choses. La protection phonique, oui, puisque normalement nous avons demandé à ce qu'il y ait une couverture. Un des projets prévoit une couverture avec là encore une coupole en verre. L'autre projet ne prévoit rien du tout. Mais si on fait une coupole, on assurera une protection phonique supplémentaire, c'est certain.

Un intervenant

Comment ?

Monsieur CLAUDE

Par l'existence de la coupole.

Louis Charles BARY

Je voudrais, Monsieur le Président, si vous permettez, rappeler quand même une chose. Nous ne sommes pas du tout ici ce soir comme aux autres réunions et aux futures réunions, pour adopter par à main levée ou par vote à bulletins secrets, un projet définitif d'enfouissement de l'avenue Charles de Gaulle et de surface de l'avenue Charles de Gaulle. Si nous en étions à ce stade-là, j'en serais ravi. Nous n'en sommes pas là du tout. Nous sommes en train de réfléchir en commun, à partir de projets qui ont été – je rappelle qu'il a fallu sept ans, huit ans, pour arriver à se mettre d'accord à partir de 16 projets d'enfouissement de l'avenue Charles de Gaulle pour un projet, un seul. Je me permets de dire devant le président qu'il aurait du reste préféré au démarrage qu'on en ait deux, parce que pour un débat, c'est quand même plus sympathique d'en avoir deux qu'un. J'ai été obligé de lui répondre qu'après avoir beaucoup travaillé tous ensemble, on en avait vraiment qu'un et qu'il y avait qu'une possibilité, c'étaient ces deux types – je n'y reviens pas – de chaque côté du métro.

Maintenant, très exactement, au mètre près, par rapport à tel immeuble, à quel endroit sera la possibilité de tourner à la hauteur, au-dessus ou avant la rue Montrosier, tout ceci, nous avons du temps devant nous pour y réfléchir. On consultera. Le Conseil Municipal se réunira à plusieurs reprises à ce sujet en séances qui je vous le rappelle sont des séances publiques, par conséquent chacun peut y participer, non pas y participer mais entendre ce qui se dit. Nous ne sommes pas du tout mûrs. Ça ne le répétez pas, parce que si on avait l'argent ce soir, j'aurais beaucoup de regrets d'avoir eu cette phrase. Mais comme je crains qu'on n'ait pas l'argent ce soir, je suis obligé de reconnaître que nous ne sommes pas mûrs pour démarrer demain matin le projet, même si nous gagnons au loto cette nuit, parce qu'il y aura encore énormément de problèmes.

Ne reprochez pas, je ne dis pas du tout à la mairie qui elle au contraire travaille beaucoup là-dessus, mais à tous les spécialistes, que ce soit au directeur de la DDE, que ce soit au directeur technique de la ville et autres de ne pas avoir résolu tous les problèmes techniques alors que nous avons quand même avancé énormément, comme vous voulez bien le rappeler.

Nous savons vers quoi nous allons. Nous savons qu'il y a beaucoup de travaux à faire. Ce qui nous intéresse, ce sont vos questions, vos critiques éventuelles pour dire : « Surtout ne faites pas ci » ou « Ne faites pas cela », et à partir de là nous allons continuer à travailler sur le plan technique d'un côté pour le tunnel – on en reparlera du reste parce qu'il y aura d'autres réunions – et ce soir sur la surface.

Ce qui me frappe d'une façon intéressante, c'est qu'on vous a présenté deux projets, il n'y a pas eu de grands cris sur les deux projets. Il y a eu des propositions intéressantes. Il semble que le projet qui va vers le sous-sol a eu plutôt la faveur de tous ceux qui sont présents. Par conséquent on va continuer à travailler là-dessus. Le projet rêveur sur La Défense, avec des tours, j'ai entendu qu'il y avait au moins une position extrêmement nette et ferme : « Surtout ne faites pas de tours à Neuilly », ça prouve bien qu'il faudra que nous en discussions.

Je voudrais rappeler que nous sommes très reconnaissants au gouvernement d'avoir pris cette décision de mettre ce sujet en délibération à la Commission du Débat Public. Nous connaissons au mois d'octobre le résultat, la prise de position du gouvernement pour savoir si c'est un projet qui

vaut la peine non pas d'être réalisé demain matin malheureusement, mais qui vaut la peine de continuer d'être examiné. Je crois que c'est bien ça, Monsieur le Président – qui vaut la peine de continuer. À partir de là, forts d'une prise de position positive de l'État par rapport à cet énorme projet, nous recommencerons l'étude. Mais nous partons quand même sur quelque chose qui est très avancé mais dans lequel il y a encore beaucoup d'imperfections, sur lequel naturellement nous travaillerons et nous écouterons les Neuilléens et également les autres que les Neuilléens. On n'a pas abordé ce soir, mais il y a d'autres réunions auxquelles vous avez participé, auxquelles vous participerez. J'aime autant vous dire que j'ai réuni les maires des communes qui nous entourent. La traversée de l'avenue Charles de Gaulle, ça les intéresse un peu. La durée des travaux et ce qu'on fera des voitures pendant les travaux, ça, ça les intéresse à 95 %. Par conséquent, c'est pour vous montrer le nombre de personnes qui se passionnent pour ce projet et la nécessité pour nous de savoir que nous en avons pour des mois et peut-être encore malheureusement encore pour quelques années avant d'avoir ou donné le premier coup de pioche ou en tout cas et surtout donné le dernier coup de pioche.

Franck SOURADA

Parmi les deux projets qui nous sont présentés ce soir, je m'aperçois que le premier projet que j'ai vu à l'écran laisse l'ouverture dans le tracé porte Maillot au niveau du numéro 36 Montrosier, une ouverture totale, alors que le second projet, apparemment, fermerait ce tronçon. Qui décidera au final lequel des deux projets sera retenu ?

Il y a environ une cinquantaine d'immeubles qui sont concernés par ces nuisances sonores et qui souhaiteraient avoir une couverture totale.

Louis Charles BARY

Malheureusement, je suis obligé de vous répondre que ce ne sont pas les 50 habitants qui choisiront. On prendra leur avis, mais obligatoirement ce sera l'ensemble de la Ville de Paris, l'ensemble du département des Hauts-de-Seine, la Région parisienne, le gouvernement, la DDE, qui prendront la solution qui sera la plus raisonnable techniquement, la plus raisonnable financièrement et je l'espère qui donnera satisfaction à la cinquantaine de personnes qui attendent en effet de savoir ce qu'il en est.

Monsieur CLAUDE

Ce que Monsieur voulait demander, c'était la couverture de la trémie. La couverture de la trémie fera partie des aménagements de surface. Elle était demandée dans le programme. Elle n'a pas été étudiée par le premier cabinet. Elle pourra être étudiée au final.

Un intervenant dans la salle

Est-ce que la couverture de cette trémie sera étudiée par uniquement un des deux cabinets ? Donc l'autre cabinet n'étudierait pas cette couverture donc si on choisit le premier cabinet, la couverture ne sera pas réalisée.

Louis Charles BARY

Non, non. Je voudrais vous rappeler qu'aucun des deux cabinets n'a été choisi. Aucun des deux cabinets peut-être ne réalisera quoi que ce soit. Nous avons pris – on l'a rappelé tout à l'heure – des cabinets conseil. Ils nous conseillent, ils nous présentent deux choses et nous n'avons aucun engagement de faire réaliser quoi que ce soit par ces cabinets. Nous ne savons absolument pas si c'est l'un des deux qui réalisera quelque chose dans quatre ans ou dans cinq ans, ou si ce sera au contraire tout à fait d'autres cabinets.

Sur la question que vous posez qui consiste à dire : qui prendra la décision finale du premier coup de pioche et du dernier coup de pioche, et de la réalisation ? Ce sera l'État, étant donné qu'il s'agit d'un projet de caractère national et ce sera l'État en tant que tel pour le tunnel.

En ce qui concerne le revêtement de surface, ce sera la Ville de Neuilly qui prendra la décision. Obligatoirement, elle la prendra énormément en fonction des premières décisions qui auront été prises par l'État sur la forme du tunnel. Les deux sont étroitement liées. Rien n'est engagé, en particulier ce soir ne partez pas avec l'idée que nous préférons le projet numéro 1, le projet numéro 2 ou tel urbaniste à tel autre urbaniste. Nous avons beaucoup tenu – et Monsieur Claude l'a bien rappelé tout à l'heure et je crois que les urbanistes spécialistes le savent très bien – à être totalement indépendants des gens que nous avons consultés. Par conséquent ils nous font une proposition : « Voilà moi ce que je ferais, voilà ce que je propose », mais nous n'avons aucune obligation à leur égard. S'ils étaient là, je le dirais devant eux : il y a probablement neuf chances sur dix que ce soit un troisième, un quatrième ou un cinquième cabinet qui finalement ait la réalisation, parce que naturellement pour une opération de ce genre, nous lancerons à nouveau un très grand concours.

Jean CULDAUT

J'ai plusieurs questions. Plusieurs questions de Monsieur Didier Duplan. Une sur le budget, ça, ça fera l'objet d'une séance prochaine sur le financement.

Une question précise sur les contre-allées : « *La Ville a-t-elle un projet de zone 30 sur les contre-allées ?* »

Louis Charles BARY

J'ai répondu tout à l'heure qu'en ce qui concerne la circulation et en ce qui concerne le stationnement sur les contre-allées, pour l'instant, nous n'avons aucun projet autre que le maintien de la situation actuelle, tant que nous ne savons pas comment nous avançons sur l'avenue Charles de Gaulle. On ne va pas imposer aux riverains et aux habitants de Neuilly une transformation tous les six mois de la circulation et du stationnement sur l'avenue Charles de Gaulle. La réponse est de dire : je ne peux pas vous annoncer si nous ferons ou pas une zone 30. Nous avons des demandes de zone 30, nous avons des demandes totalement contre la zone 30. Là aussi nous réfléchirons, nous consulterons, et nous prendrons les décisions en fonction justement de l'avancement et de la réponse de la Commission.

Jean CULDAUT

Monsieur Regnaud, vous avez demandé la parole.

Robert REGNAUD

Merci beaucoup. Ma question s'adresse à Monsieur Bary. Elle est peut-être un peu prématurée mais comme je ne suis pas sûr qu'il nous fera l'honneur d'assister au débat concernant le financement...

Louis Charles BARY

Si, si, n'ayez pas peur, je serai là au débat sur le financement.

Robert REGNAUD

Je me permets de vous poser quand même la question.

Louis Charles BARY

Bien sûr.

Robert REGNAUD

Vous avez été très net sur la question des tours et des logements sociaux en disant : « *Moi, de toute façon j'attends d'abord la décision du ministre avant de me prononcer là-dessus* ». Est-ce que j'ai bien compris ?

Louis Charles BARY

La décision du ministre concernant le fait qu'il y a ou qu'il n'y a pas de tunnel.

Robert REGNAUD

Oui. Mais de toute façon, la question des tours se posera plus tard.

Louis Charles BARY

Bien sûr.

Robert REGNAUD

Elle ne se pose pas maintenant. La question de la construction des tours n'est pas envisagée maintenant par la mairie.

Louis Charles BARY

La question des tours...

Robert REGNAUD

Si vous permettez, je continue ma question parce qu'elle n'est pas terminée. Or, dans un document que j'ai lu avec beaucoup d'intérêt et qui s'appelle « Création et valorisation de nouveaux services ou valeurs » qui a été établi à partir de documents fournis par la Mairie de Neuilly, il est précisé qu'un certain nombre de bénéfices qui permettraient de participer au financement sont liés à la construction des tours, à la construction des logements sociaux, à l'augmentation du PLD, etc.

J'en conclus, puisque vous nous dites que vous n'êtes pas prêt à considérer ces choses-là maintenant, que nous avons bien le temps de les regarder plus tard, j'en conclus que le dossier partira au ministre sans que celui-ci puisse se dire : « *La Ville de Neuilly est prête à faire un effort pour le financement* ».

C'était là ma question.

Louis Charles BARY

Ce Monsieur X s'est exprimé comme il a souhaité l'exprimer. Les journaux ont dit un peu n'importe quoi sur ce sujet. Moi, je reviens très nettement sur le fait que la question des tours de liaison entre Neuilly et La Défense se pose à l'occasion du fait que l'on creuse ou que l'on ne creuse pas le tunnel de circulation. Par conséquent, s'il n'y a pas demain matin de décision concernant le tunnel, n'importe qui peut quand même reposer la question des tours. Je ne suis pas maire de Neuilly éternellement et aujourd'hui je dis que les deux questions sont étroitement liées. Vous n'apprendrez pas demain matin, Monsieur Regnaud, que 1. il n'y a pas de tunnel, parce que la Commission décide de ne pas donner suite ou que le gouvernement décide de ne pas donner suite, et que pendant ce temps-là la Mairie de Neuilly note : 1. pas de tunnel, pas de circulation en sous-sol avenue Charles de Gaulle, 2. la construction de deux tours de 40 étages avec tant de logements sociaux, liaison de La Défense et du pont de Neuilly. Là-dessus je peux vous répondre que les deux sont liés et que par conséquent vous n'aurez pas deux réponses différentes.

Robert REGNAUD

Je crois que j'ai mal posé ma question. Je me base simplement sur ce dépliant qui dit que pour participer au financement, il faut réaliser un certain nombre d'opérations immobilières, il faut modifier le PLD, etc.

Louis Charles BARY

Qui dit cela ?

Robert REGNAUD

Ce document. Ce document est publié par la DDE et précise : « Les hypothèses décrites ci-après ont été fournies par la Ville de Neuilly dans le cadre de sa réflexion sur les aménagements de surface de la dalle, de ses abords et sur des opérations d'urbanisme. Elles ne peuvent être considérées à ce stade avancé de réflexion comme constitutives d'un projet arrêté. Elles sont destinées à permettre l'évaluation en ordre de grandeur de bénéfices possibles. »

Donc ma question c'est que vous renoncez à ces bénéfices possibles ou, tout au moins, vous les étudierez beaucoup plus tard.

Louis Charles BARY

Mais non.

Robert REGNAUD

Mais si.

Louis Charles BARY

Vous êtes en avance d'une réunion d'abord, vous l'avez dit vous-même. Vous m'avez demandé si je serai là, je vous réponds « oui ». Par conséquent je vous répondrai lors de la réunion. Je ne veux pas troubler la réunion de ce soir.

Et deuxièmement, il y a un lien très étroit... N'importe qui a bien compris que si on cherche de l'argent, et si on fait des tours, il y aura des liens entre la recherche de l'argent pour creuser le tunnel et la construction de tours. C'est tout à fait évident. Mais on en discutera le soir, la réunion sera présidée et consacrée au problème du financement.

Qu'il y ait un lien entre les deux, c'est évident, c'est bien la raison pour laquelle je vous réponds que vous n'apprendrez pas demain matin qu'on ne creuse pas et qu'on construit des tours.

Robert REGNAUD

J'ai bien compris.

Ayant le micro, est-ce que je peux demander à la personne qui a présidé la réunion de ce soir, qu'est-ce que c'est qu'un « cadre de ville ».

Rémi CAMBAU

C'est le nom de mon agence de presse, Cadre de ville.

Robert REGNAUD

Ah c'est le nom..., ce n'est pas une fonction.

Rémi CAMBAU

Non, ce n'est pas une fonction. Je suis journaliste rédacteur en chef, c'est ma fonction.

Jean CULDAUT

Une question de Monsieur Defresne. Il y a plusieurs questions, notamment une sur les ventilations du souterrain routier. C'est un point qu'on a déjà abordé dans le traitement de l'air, on y reviendra peut-être dans une séance prochaine s'il le faut.

Sinon il y a une question sur : comment est abordée la question du traitement de l'eau, les eaux pluviales.

Monsieur CLAUDE

En effet, il y a une étude complémentaire que l'on a mise à jour à l'occasion d'une réflexion sur le traitement de l'assainissement et le dévoiement des réseaux, notamment d'assainissement. On s'est rendu compte à cette occasion qu'il était peut-être possible, avec un recyclage de l'eau, d'économiser sur le long terme de l'eau épurée que l'on utilise à l'heure actuelle pour le nettoyage des caniveaux et également de récupérer de l'eau pour l'arrosage des espaces verts réalisés.

Donc on a fait une étude et vous voyez par cette étude qu'on consomme tous les mois, uniquement en lavage des caniveaux des contre-allées 2 300 mètres cubes par mois, soit au total environ 27 600 mètres cubes, disons entre 27 600 et 30 000 mètres cubes parce qu'il y a quand même des approximations suivant les jours de pluie, on injecte de l'eau sur les caniveaux ou on en injecte pas.

Donc la pluviométrie sur la zone, elle est également de 30 000 mètres cubes par an. Donc on voit là qu'on peut avoir un recyclage total et une récupération totale après un pré-traitement assez lourd, parce que vous avez ces eaux de voirie qui sont quand même mélangées à des hydrocarbures, à des saletés et autres, donc il faut un pré-traitement, il faut un dessablage, il faut un traitement un peu chimique également, préalable, avant de réinjecter les eaux par un circuit d'induction, sous pression, qui serait parallèle au réseau de canalisation de récupération de l'eau pluviale.

Concernant l'arrosage de la plate-forme centrale, les besoins ont été estimés à environ – là aussi c'est une cote mal taillée – à 58 000, à 60 000 mètres cubes par an. La pluviométrie reçue sur la zone est d'environ 62 000 mètres cubes par an, mais dont seulement récupérables 33 000 mètres cubes parce que vous avez des pertes : vous avez de l'évaporation, transpiration, et puis vous avez des assimilations par les plantes. Donc là encore il est prévu un deuxième bassin de stockage pour réalimenter une partie de l'arrosage de la plate-forme centrale.

Là encore, après un pré-traitement plus léger, parce que là on n'aura pas d'hydrocarbures, on aura essentiellement des eaux récupérées de percolation, donc en drainage, en récupération de drainages qui sont quand même beaucoup moins pollués.

Les deux bassins sont pour le premier construits là encore dessous le souterrain routier, toujours profitant de la technologie de réalisation de ces souterrains routiers, et le deuxième qui serait plus superficiel pourrait être installé entre les deux tunnels routiers, un peu plus en surface. Donc on a positionné là deux emplacements qui sont là encore à réexaminer plus précisément lorsque l'on fera des études précises sur le réseau d'arrosage, sur tous les drainages à effectuer pour arriver à ces bassins de stockage. Mais sur le principe on s'est rendu compte que le coût de l'investissement serait amorti sur une quinzaine d'années, ce qui est quand même assez intéressant puisque par la suite ça serait pratiquement tous gains – enfin pas tous gains parce qu'il y a quand même des frais d'exploitation – mais enfin à partir de la seizième ou dix-septième année approximativement, on serait en bénéfice sur les consommations d'eau alors actuellement utilisées pour le lavage des caniveaux et ultérieurement pour l'arrosage des espaces verts centraux.

Rémi CAMBAU

Une question sur cette récupération des eaux pluviales, peut-être ? Procédé écologique s'il y en a. Allez-y, Monsieur.

M. MAUVISSEAU

J'ai posé la question par écrit la dernière fois et (*inaudible*).

Rémi CAMBAU

Monsieur de Bony a levé...

Jean CULDAUT

On va l'aborder après Monsieur Mauvisseau. On l'aborde après. On termine sur l'eau, on l'aborde après, Monsieur Mauvisseau. Monsieur de Bony.

Étienne de BONY

C'est juste une remarque sur la quantité d'eau que vous récupérez. Vous récupérez 33 000 mètres cubes et on considère à peu près que chaque habitant consomme 200 litres par jour. Donc ce que vous récupérez ça correspond à deux jours de consommation de l'ensemble de la ville. Il ne faut quand même pas nous faire croire que c'est une économie faramineuse, ça serait peut-être mieux d'essayer de limiter la consommation des habitants plutôt qu'avec des mesures comme ça qui sont un peu du bricolage.

Monsieur CLAUDE

Là, ce n'est pas lié à la consommation des habitants. C'est la consommation, excusez-moi, pour le lavage des caniveaux. À l'heure actuelle, vos caniveaux sur toute la ville sont disons lavés avec de l'eau de distribution. On s'est dit que l'on pourrait récupérer cette consommation en prévoyant des bassins de stockage et à partir de ces bassins de stockage, vous aurez des canalisations sous pression qui viendront réalimenter les bouches aquelées qui déversent sur les caniveaux. Voilà ce que l'on a dit. On ne va pas économiser l'eau de table avec ce moyen. Même si on la traite et si on l'épure, ça ne sera quand même pas une eau d'une qualité consommable. Il faut le savoir.

Étienne de BONY

Mais s'il y a une action à mener sur l'eau, elle est à mener sur l'ensemble de la ville. Ce n'est pas avec des histoires de caniveaux ou de retraitement que vous allez nous faire croire que vous gérez l'ensemble du problème de l'eau dans une ville. Il faut comparer (*inaudible*) qui sont comparables.

Monsieur CLAUDE

Mais je n'ai jamais prétendu ça, Monsieur de Bony. J'ai prétendu...

Étienne de BONY

Donc ce sont des histoires de caniveaux.

Monsieur CLAUDE

J'ai prétendu « profiter » de cette situation pour récupérer et faire une économie, même si elle est partielle, je ne traite pas tout le problème de la ville, je traite le problème propre à l'avenue Charles de Gaulle.

Étienne de BONY

Donc vous parlez du problème de l'eau dans les caniveaux, ne nous faites pas croire que vous nous parlez du problème de l'eau pour l'ensemble de la ville.

Monsieur CLAUDE

Mais je n'ai jamais dit ça, il n'y a que vous qui avez compris ça, excusez-moi ;

Étienne de BONY

Je voulais simplement m'assurer que c'était uniquement au niveau des caniveaux.

Monsieur CLAUDE

Ce sont uniquement les caniveaux et l'arrosage de la plate-forme centrale.

Étienne de BONY

Des géraniums, d'accord, des pots de fleurs.

Monsieur CLAUDE

Exactement.

Jean CULDAUT

Madame Page, vous voulez intervenir.

Pierrette PAGE

Monsieur Claude, vous avez des précisions à apporter à propos de la dernière réunion sur le carrefour Bineau-Villiers.

Monsieur CLAUDE

Il n'est pas prévu d'apporter des précisions aujourd'hui sur le carrefour Bineau. Vous avez écrit une lettre à laquelle je répondrai et j'en transmettrai la copie au Président de la Commission Particulière. Le problème a été traité la dernière fois, j'ai répondu à vos questions, j'ai apporté ces précisions à ce moment-là puisque nous avons un différend d'examen de la situation. Je le confirme. D'ailleurs je vous ai confirmé par une lettre à la demande du ministre, vous avez dû la recevoir ou vous allez la recevoir incessamment sous peu, et je confirmerai dans un nouveau courrier, mais je n'ai pas d'éléments supplémentaires à vous apporter.

Pierrette PAGE

Monsieur Claude...

Robert PEYLET

Ce n'est pas le sujet. Si c'est sur Bineau, ce n'est pas le sujet de ce soir.

Pierrette PAGE

Ce n'est pas le sujet mais je suis désolée, Monsieur le Président, Monsieur Claude a tenu des propos, il a dit : « Vous me faites dire ce que je n'ai pas dit », or Monsieur Paris, vous étiez présent, Monsieur Claude a dit qu'il savait comment faire fonctionner le carrefour Bineau-Villiers, et à la dernière...

Robert PEYLET

Madame Page, on ne revient pas sur ce débat. Je crois que les choses sont claires...

Pierrette PAGE

Oui mais quand même...

Louis Charles BARY

Vous aurez une réponse écrite, c'est la meilleure façon d'être tranquille, vous aurez une réponse écrite sur le sujet qui vous divise avec Monsieur Claude.

Roland PEYLET

Madame, vous aurez réponse, ne mélangeons pas tout, nous avons une organisation du débat par thème, nous restons au thème de ce soir, nous ne revenons pas sur la précédente. Nous aurons l'occasion à la fin du débat, lors de la réunion du 11 mai qui sera une réunion de retour sur les points les plus marquants des discussions des séances précédentes, et lors de la séance de clôture de revenir sur ces questions. Mais là nous restons sur le sujet de ce soir, si vous voulez bien, merci Madame.

Jean CULDAUT

J'ai une question que Monsieur Mauvisseau a posée depuis assez longtemps, au sujet de la couverture transparente près de la station Sablons. Vous avez déjà répondu que c'est sous la responsabilité de la RATP. Est-ce que vous pouvez ajouter quelques...

Louis Charles BARY

Je crois qu'on a déjà répondu que si l'idée était de faire ça en liaison avec la RATP, nous sommes totalement favorables. Et deuxièmement, la bulle transparente qui donnerait la lumière diurne sur les aménagements en sous-sol ne dépasserait pas – c'est ça le vrai problème... Le vrai problème c'est que nous ne soyons pas en face tout d'un coup d'une augmentation de surface par trop élevée. Monsieur Claude a déjà répondu qu'on envisageait autour d'1 mètre, 1,5 mètre, ce qui à nos yeux nous paraît acceptable. Est-ce que ça paraît acceptable aux yeux des Architectes de France sur l'axe historique ? On aura là aussi à en discuter. On ne peut pas en dire plus aujourd'hui. L'idée est intéressante et elle est intéressante en plus parce qu'elle n'est pas exactement au ras du sol, 1 mètre, ce n'est quand même pas très élevé, c'est parfaitement supportable. Si elle devait avoir 3 mètres ou 4 mètres, le problème serait totalement autre.

Monsieur MAUVISSEAU

Ma question n'était pas celle-là. Nous étions dans l'eau, nous restons dans l'eau, vous êtes d'accord ? Nous étions dans l'eau, les problèmes de l'eau.

Jean CULDAUT

Allez-y, Monsieur Mauvisseau.

Monsieur MAUVISSEAU

J'avais posé une question à une dernière réunion qui n'a pas pu être abordée. Dans le projet, page 30, il est fait état d'un bassin de 2 500 mètres cubes pour le stockage et la rétention des eaux pluviales, il n'était pas parlé d'un deuxième bassin. Je prends acte qu'il y a un deuxième bassin. Je l'avais découvert.

Monsieur CLAUDE

Il est dans le dossier le deuxième bassin.

Monsieur MAUVISSEAU

Oui, il faut lire à travers les lignes souvent. Ce qui est louable et je reconnais que c'est une bonne idée que de recycler l'eau même si c'est une faible partie. De ce côté-là, Monsieur Claude a raison.

Dans les dossiers, il n'est parlé que d'un bassin. Je reconnais maintenant, puisque Monsieur Claude nous l'a dit, qu'il y a un deuxième bassin, mais il y a encore un élément dont on n'a pas encore

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
parlé. C'est que pour tout ça il va falloir une usine. Le bassin d'autre part, vous le mettez sous les tunnels, là où justement vous voulez mettre le parking, donc on ne peut pas mettre deux choses à la fois.

Là où on nous a présenté à l'instant sur l'écran l'emplacement futur d'un bassin, il y a une usine de désenfumage. Je suppose que vous allez superposer le bassin d'abord, l'usine de désenfumage et puis après que vous allez essayer de camoufler tout ça parce que tout ça, ça va sortir au-dessus du sol. Les questions sont difficiles à poser, on ne répond pas toujours à ces questions.

Rémi CAMBAU

Tout va être enfoui au même endroit Monsieur Claude.

Monsieur CLAUDE

Vous savez, on est des habitués ici de la superposition des équipements. Que je vous rassure, que je vous rassure quand même, dans ce projet considéré, le bassin de stockage est à l'écart du parc de stationnement souterrain. Donc il n'y a pas superposition entre les deux.

Monsieur MAUVISSEAU

Le plan présenté tout à l'heure nous montrait des emplacements de parking souterrains sous toute la longueur de l'avenue, semble-t-il.

Monsieur CLAUDE

Non, non.

Monsieur MAUVISSEAU

J'aimerais avoir un plan plus précis s'il vous plaît.

Jean CULDAUT

Non il n'y aura pas de plan plus précis, ce n'est pas le principe du...

Monsieur CLAUDE

Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, la position finale des bassins de stockage sera à préciser. Là pour l'instant c'est une position de principe, mais ils seront positionnés à l'écart du parc de stationnement souterrain et à l'écart bien entendu de l'usine de traitement de l'air.

Monsieur MAUVISSEAU

Il ne leur restera pas beaucoup de place pour tout le reste.

Monsieur CLAUDE

Il reste suffisamment de place, il reste suffisamment de place, excusez-moi.

Monsieur MAUVISSEAU

Non, parce qu'il y a aussi une salle de spectacle aussi, il y a différents projets dans le projet.

Rémi CAMBAU

Il y a deux kilomètres.

Jean CULDAUT

J'ai encore deux points mais ce sont plutôt des apports d'idées. Il y en a une de Madame Françoise Chardin : « *Pourquoi ne pas s'inspirer de la réalisation de la couverture du boulevard Pereire ?* ». C'est vrai que c'est un exemple semblable qui a été réalisé il y a quelques années, qui est très intéressant.

Monsieur CLAUDE

Et ça a été examiné par les services de la Ville.

Jean CULDAUT

Et puis Monsieur Pierre Strack aussi qui propose dans le traitement d'apporter des courbes... Vous êtes là Monsieur Strack ?

Pierre STRACK

Excusez-moi, c'est un peu tardif mais c'est peut-être aussi bien comme ça. Dans cette soirée nous avons parlé de deux projets qui moi me laissent un peu sur ma faim parce que ce sont deux projets, ils sont légèrement différents. Le projet de Vasconi est un peu plus..., avec plus de créativité, mais on remarque quand même une chose, c'est que les deux respectent un strict alignement avec un terre-plein central, ce ne sont que des formes rectangulaires, alignées etc. Bien sûr il s'agit d'un axe historique triomphal etc., mais je crois que sur le plan optique, la perspective de toute façon existe. Elles existent par la façades des immeubles et ce n'est pas forcément le cheminement à ras de terre des voies de circulation et de la répartition des aires utilisées pour d'autres activités qui vont détruire la perspective.

Je me demande s'il ne faudrait pas demander peut-être à un autre qu'à un architecte de soumettre des idées carrément différentes qui étudieraient la possibilité de faire des chemins et des voies de

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
façon alternée. On parlait tout à l'heure de la place du marché, c'est la première idée qui vient, c'est de dire : « *La place du Marché est évidemment trop petite* », vous avez prévu de l'élargir mais les voies la coupent et l'autobus va la couper aussi. Alors pourquoi ne pas dévier les voies, passer autour de la place et puis ensuite jusqu'au pont de Neuilly emprunter des cheminements différents ? Nous avons actuellement une tendance dans beaucoup de villes, c'est au contraire de casser les rectitudes, d'installer toutes sortes de cheminements avec des courbes dans le but de ralentir la circulation. Or ce que nous voulons certainement à Neuilly une fois que le tunnel sera achevé, c'est que justement la circulation devienne plus paisible.

Dans ma questions j'avais évoqué aussi le fait qu'il faut absolument éviter que dans certains moments, quand le tunnel sera un peu congestionné, comme ça arrive aussi sous La Défense, les voitures ne s'échappent pas vers la surface. Donc il faut que la surface ne soit pas un cheminement qui permette d'aller quasiment aussi vite que dans le tunnel.

Rémi CAMBAU

C'est une bonne remarque effectivement.

Louis Charles BARY

Si vous permettez, je répondrai en un mot rapide.

Rémi CAMBAU

Je vous en prie Monsieur le Maire, allez-y d'autant plus qu'on approche de la fin du débat.

Louis Charles BARY

Je répète encore une fois qu'il s'agit d'un croquis et non pas de plan, par conséquent ce sont des gens qui ont dessiné des projets et que nous avons fait la même remarque que vous dans nos commissions de travail à la Mairie, c'est que tout ceci nous paraît très rectiligne, et que par conséquent si on pouvait – je chercher le mot – onduler un peu : est-ce que les pistes cyclistes, est-ce que les cheminements piétonniers peuvent donner une impression de plus grande liberté et non pas de rectiligne ? Tout à fait d'accord.

Je répète encore que nous n'allons pas aujourd'hui engager l'argent de la Ville de Neuilly à faire... Tout ceci coûte quand même très cher. Excusez-moi mais... Ils sont urbanistes, très bien. Nous avons les deux projets qui étaient là pour nous faire réfléchir et pour avoir les discussions de ce soir.

Une fois que tout ceci aura avancé, nous aurons d'autres projets et je continue à dire que je suis persuadé que ce que nous réaliserons sera sur des grandes parties largement différents de ce qui vous a été présenté ce soir avec quand même une base qui sera la même, c'est-à-dire une préférence pour un grand tapis de verdure sur le milieu mais qui obligatoirement n'est pas un grand truc rectiligne tapis vers qui va de la porte Maillot jusqu'à l'endroit actuel, et deuxièmement avec en effet la réflexion de savoir où nous mettrons les équipements dont nous avons besoin : sur le côté ou sur le sous-sol.

Voilà quelques grandes idées. Mais après ça il y aura naturellement un travail très approfondi qui sera fait. Nous avons participé avec Monsieur Claude en détail aux 400 mètres, je peux vous dire que les 400 mètres qui ont été réalisés ont demandé je ne sais combien de réunions de travail, l'intervention de je ne sais combien d'architectes et qu'aujourd'hui – mais ça n'est pas le moment de le dire – je suis tout à fait conscient que les 400 mètres ont été réussis. Sauf qu'il y a un très gros ratage dans les 400 mètres, je ne vous dirai pas lequel, vous chercherez vous-même et vous viendrez nous le raconter. C'est pour vous montrer que même avec les meilleurs urbanistes il peut y avoir parfois des surprises en ce qui concerne les questions de hauteur.

Donc tout ceci n'est pas mûr. Toutes les questions, toutes les propositions qui pourraient nous être faites par écrit, même oralement par contact avec les services de la Mairie qui vont continuer à travailler régulièrement seront les bienvenues. Rien n'est arrêté. Je me tournais même vers mon voisin en lui demandant si je pouvais parler véritablement d'un véritable projet en ce qui concerne le tunnel, il me dit : « *C'est tout juste* », ou à peu près. En ce qui concerne l'aménagement de surface, je reprends ma formule, ce sont des croquis, ce sont des idées, ce sont des urbanistes qui ont jeté des idées sur le papier et il nous paraissait intéressant de vous faire réagir. Du reste ce n'est pas nous qui sommes intéressants. Le Président nous a dit : « *Faites réagir autour d'un certain nombre de croquis* ». Nous avons encore beaucoup de travaux devant nous et c'est un sujet passionnant.

Je voudrais revenir encore sur ce point – je ne sais pas jusqu'à quelle heure doit durer la réunion – il est extrêmement rare qu'une ville aussi urbanisée que la nôtre puisse récupérer un beau matin six hectares sur lesquels elle va pouvoir faire quelque chose. Si vous comparez par exemple avec le projet – on en parlait tout à l'heure – pour La Défense, c'est-à-dire le projet SAN Arche, la Ville de Nanterre, entre l'Arche et la Seine a un projet absolument fantastique, énorme et tout et qui couvre combien d'hectares ? De mémoire, c'est dix fois le nôtre, probablement beaucoup plus. Par conséquent les projets sont totalement différents.

Nous, nous ne pouvons pas nous permettre, sur six hectares, de faire une erreur, deux erreurs, trois erreurs. Donc tout le monde est invité à nous faire connaître ses préférences, ses idées, sur cet aménagement. À la rigueur pas trop quand même sur le choix de la feuille d'arbre ou sur la couleur de l'herbe, mais on en arrivera là.

Rémi CAMBAU

Merci Monsieur le Maire d'avoir en tout cas joué le jeu du débat, même si parfois c'est un peu tendu ou un peu polémique. Mais après tout, pourquoi pas ? C'est la règle du débat.

Je crois qu'en effet en tout cas on a prouvé quelque chose, c'est que la perspective du tunnel ouvre le débat sur l'aménagement urbain. Ça je crois que c'est démontré non ? Qu'en pensez-vous ?

Roland Peylet (2.46.01)

Effectivement le débat de ce soir montre que beaucoup de perspectives sont ouvertes. Comme je l'ai indiqué – le Maire a insisté - nous sommes un peu décentrés par rapport à l'objet *stricto sensu* du débat mais c'était absolument indispensable pour pouvoir l'éclairer.

Maintenant, nous allons marquer une petite pause, vacances de Pâques obligent. La prochaine séance aura lieu le 25 avril et nous allons parler financement. C'est-à-dire que nous arrivons, nous

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
avons réservé pour la fin des thèmes, de la phase thématique, la question du financement qui est déjà apparue, on l'a vu, à travers les questions qui ont été débattues ce soir et qui est apparue notamment parce que ce lien a été fait dans un certain nombre d'idées exprimées, un certain nombre de documents. Mais nous allons l'aborder de face et complètement lors de la prochaine séance qui sera donc également une séance très importante comme toutes le sont.

Je vais donc lever celle de ce soir en vous remerciant, en remerciant Monsieur le Maire d'être parmi nous, en le remerciant aussi de venir à la prochaine séance sur le financement et puis je remercie tout particulièrement notre animateur de séance, Monsieur Cambau qui a très efficacement conduit le débat de cette soirée. Bonne soirée.