

SÉANCE INAUGURALE

22 février 2006
Théâtre de Neuilly-sur-Seine

Ouverture de la séance inaugurale par M. Roland Peylet, Président de la CPDP

Monsieur le ministre d'État, Monsieur le préfet, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs,

Je vous remercie d'être présents ce soir à la séance inaugurale du débat public qui va être consacré au projet de dénivellation et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine.

Je tiens à **remercier le** maire de Neuilly, **M. Louis-Charles Bary**, de nous accueillir dans son théâtre municipal. Je sais que nombre des habitants de sa ville s'intéressent de près à ce projet.

Le conseiller d'état que je suis est heureux de présider la **commission particulière qui a été chargée d'organiser et d'animer le débat**. Elle **est particulière** en ce sens qu'elle est constituée pour le seul projet relatif à la RN13.

Elle est surtout indépendante, n'ayant aucun intérêt dans l'affaire et n'exécutant la volonté de personne.

Son rôle est de permettre à chacun de s'informer et de s'exprimer. Elle s'assure que tous les citoyens intéressés sont mis en mesure de pouvoir le faire.

Le rendez-vous de ce soir est le premier d'une longue série. Pendant les trois mois et demi que doit durer le débat, d'autres rencontres vous sont proposées.

Dans un moment je préciserai l'organisation du débat et vous interrogerai à son propos avant que nous n'entrons dans le vif du sujet avec la présentation du projet par ses auteurs.

Dans l'immédiat, je remercie **M. Nicolas Sarkozy**, ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire d'avoir bien voulu accepter d'ouvrir notre séance. Monsieur le ministre, votre présence illustre l'engagement de l'Etat sur un projet que vous connaissez bien comme ancien maire de Neuilly et président du conseil général des Hauts-de-Seine.

Vous avez la parole.

Intervention de M. le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire,

Mesdames et Messieurs,

Je tenais tout particulièrement à être parmi vous, avec Louis Charles BARY et le Président de la commission particulière du débat public, Monsieur PEYLET, pour cette première réunion sur le projet de dénivellation et de couverture de la route nationale 13. C'est un projet stratégique que nous devons relever avec ambition.

*

*

*

Naturellement, ce projet est stratégique pour la ville de Neuilly. Personne ne peut le nier. Quelle commune peut accepter d'être ainsi coupée en deux parties, séparées par l'axe non-autoroutier le plus important de France ? Pour aller de Bagatelle au marché, il faut clairement prendre le risque de traverser huit voies de circulation. Quelle ville pourrait accepter un tel bruit et une telle pollution de l'air ? Les nuisances relevées ici dépassent largement les normes environnementales. Des nuisances d'autant plus pesantes qu'à peine 10 % de ces véhicules vont à Neuilly. Les 90 % restant traversent simplement votre commune.

*

Mais, ce projet est d'abord un projet stratégique national.

D'ailleurs, si tel n'avait pas été le cas, la commission nationale du débat public ne se serait pas saisie de cette question, il y a un peu plus d'un an : le 2 février 2005. L'enjeu, vous le savez, est de permettre à tous de s'exprimer. Le temps où les grands projets se décidaient dans les bureaux parisiens est terminé. Aujourd'hui, tous les projets et même toutes les politiques doivent être décidés et acceptés par celles et ceux auxquels ils s'adressent, c'est à dire vous. Les décisions ne s'imposent plus d'en haut. Elles s'imaginent dans le débat. Consulter, évaluer, rendre des comptes sont les maîtres mots de ma politique dans le département. Je suis convaincu qu'ils seront demain les maîtres mots de toute politique. Tel est le rôle de la commission du débat public et je vous invite tous à vous exprimer.

Au-delà, je considère que ce projet est national pour quatre raisons principales.

La première est l'importance de cet axe routier. Vous le savez, la RN13 est et restera une voie nationale gérée par l'Etat. Et il ne peut en être autrement puisque plus de 160 000 véhicules l'utilisent chaque jour et même 200 000 au niveau du Pont de Neuilly. Aucune voie,

hormis les autoroutes, n'atteint de tels niveaux de circulation en France. C'est un record dont nous nous serions bien passés.

La deuxième raison est que la RN13 est le maillon central qui relie Paris à la Normandie, à l'Ouest de l'Ile de France et au plus grand centre d'affaires européen : la Défense. Il s'agit bien de relier la capitale à la province.

Troisième raison : ce projet est national par l'ampleur des nuisances de la RN13. L'un des axes les plus encombrés, les plus pollués, les plus bruyants. L'Etat, comme toutes les collectivités, s'est engagé à combattre ces pollutions. Il a ainsi décidé la couverture de l'autoroute A1 comme celle du boulevard périphérique. Il est donc normal qu'il propose aujourd'hui de couvrir la RN13 afin de mieux lutter contre ces pollutions.

Enfin, ce projet est national parce qu'il s'agit bien de poursuivre le grand axe historique qui va des Tuileries à la Grande Arche de la Défense et qui doit demain se poursuivre à travers Nanterre jusqu'à la boucle de la Seine. Je veux parler du projet Seine Arche.

En quelques mots : réussir ce projet est une exigence pour Neuilly comme pour Paris et l'ensemble de l'Ouest de la France.

*

*

Réussir ce projet exige à mes yeux de fixer plusieurs objectifs.

Le premier objectif est, à l'évidence, de réduire au maximum les pollutions générées par la RN13.

Je pense naturellement au bruit, une des priorités du Contrat de plan entre l'Etat et la région. Les points noirs actuellement identifiés seraient, tout simplement, supprimés. Ceci grâce à la couverture de l'axe et la réduction consécutive de près de 75 % de la circulation en surface. Je pense également à la pollution de l'air. Sans même envisager des traitements onéreux, nous savons que la fluidification du trafic et la possibilité de rejeter les gaz polluants au-delà du haut des immeubles, permettraient de réduire la pollution à des seuils acceptables.

Le deuxième objectif est, naturellement, d'améliorer la sécurité sur cet axe routier.

Tout d'abord la sécurité des familles de Neuilly qui ne traversent jamais l'avenue Charles de Gaulle sans une certaine appréhension, surtout avec de jeunes enfants ou des personnes

âgées. Ensuite la sécurité de celles et ceux qui aimeraient pouvoir aller de la Défense à Paris en vélo, un pari risqué aujourd'hui. Enfin la sécurité des automobilistes. Il faut que les règles les plus exigeantes en matière de sécurité des tunnels s'appliquent ici : des issues de secours rapprochées, des niches de sécurité, des dispositifs surdimensionnés de désenfumage et de ventilation, et bien d'autres règles dont la liste est longue.

Le troisième objectif est bien de fluidifier la circulation pour mieux lutter contre les nuisances. N'en déplaise à certain, les embouteillages ne sont pas la meilleure réponse aux problèmes de pollution. Au contraire, les émissions de gaz ne sont jamais aussi élevées que lorsque les véhicules s'arrêtent et redémarrent en permanence. Et pourquoi souhaiter à nos concitoyens de passer des heures dans leur voiture. Ils sont bien mieux avec leurs familles. Vous devez savoir que ce projet, qui ne concerne finalement que 1,8 kilomètres de route, permettrait de réduire de 10 à 15 % les temps de parcours.

D'ailleurs, il serait illusoire de penser réduire le nombre de véhicules qui empruntent cette voie en prônant une politique des embouteillages permanents. Les 144 000 véhicules qui traversent chaque jour Neuilly n'ont souvent pas d'autres choix. Les transports en commun vers l'Ouest sont saturés aux heures de pointe et l'utilisation du vélo sur cet axe est fortement déconseillée. Or, je n'ai pas connaissance à court terme de projets d'aménagement qui permettraient d'offrir des solutions alternatives.

Le quatrième objectif, notre quatrième exigence, est d'imaginer un projet d'aménagement respectueux de l'environnement sur les 10 hectares de surface. Le projet doit être à la hauteur de la perspective historique entre l'Etoile et l'Arche de la Défense. Nous imaginons tous des espaces verts pour les familles. Nous imaginons tous des voies de circulation douces, notamment pour les vélos. Et nous souhaitons tous qu'une certaine unité architecturale soit retrouvée. La ville de Neuilly y a déjà réfléchi. Et deux projets, très intéressants, vous seront présentés dans quelques instants.

*

*

Naturellement, je comprends que ce projet suscite aujourd'hui beaucoup de questions. C'est normal et nous sommes ici pour en débattre.

Votre première interrogation est sans doute de connaître le projet qui sera choisi et ses conséquences pendant les travaux. Au risque de vous décevoir, nous ne pourrions vous apporter la réponse aujourd'hui car ce choix dépend de vous. Par contre, nous vous présenterons la proposition retenue par le comité technique. Elle consiste à prolonger les souterrains existants du Pont de Neuilly jusqu'à la Porte Maillot, soit un peu plus de 1,8

kilomètres de tunnels. Cependant, il y aurait deux tunnels disjoints car il est nécessaire d'éviter la station de métro « Sablons ». Mais je ne veux pas entrer dans le détail du projet qui vous sera présenté par le Directeur Départemental de l'Équipement.

Vous devez aussi vous interroger sur le financement de ce projet. Naturellement, le coût est important : 750 millions d'euros. Pour autant l'est-il au regard des millions d'habitants de l'Ouest de Paris et des 6,5 millions de conducteurs qui empruntent cette voie chaque année ? Les modalités de financement n'ont pas été arrêtées. L'idée d'un péage urbain pose un problème concret : il est presque impossible de mettre une barrière de péage. Les collectivités et l'État seront sans aucun doute appelées à contribuer à cet ouvrage majeur. Je puis vous assurer que je proposerai que le Conseil général des Hauts de Seine s'engage.

*

*

*

Quelles que soient nos interrogations, j'ai la conviction qu'il faut agir pour mettre un terme aux nuisances générées par l'aménagement actuel de la route nationale 13. Je ne conclus pas que le projet qui vous est présenté est parfait. C'est impossible compte tenu des contraintes. Il est à mes yeux le meilleur parmi ceux qui ont été imaginés. Si vous avez des propositions d'amélioration, nous sommes ici pour en débattre. Si vous avez des interrogations, nous sommes ici pour essayer d'y répondre.

Il faut remercier celles et ceux qui ont travaillé sur ce projet : Monsieur Peylet et la Commission Particulière, la Direction départementale de l'équipement, les services de la ville de Neuilly. Chacun a eu pour ambition de mieux répondre à vos attentes. Ils s'engagent aujourd'hui devant vous à prendre en compte vos aspirations et à vous répondre. C'est une démarche nouvelle pour l'État. C'est, à mes yeux, la seule démarche qui soit aujourd'hui légitime.

Je vous remercie.

Intervention M. Peylet

Monsieur le ministre d'Etat merci.

La commission prend bonne note des propos que vous avez tenus qui seront intégrés dans la synthèse qu'elle aura à faire.

La séance de ce soir marque le début du débat public sur la RN13.

MAIS QU'EST-CE QUE CETTE PROCEDURE DE DEBAT PUBLIC ?

Je crois nécessaire de mettre d'emblée les choses au point car il s'en dit beaucoup de choses, pas toujours exactes.

De Colbert à Napoléon, dans notre pays centralisé, **l'Etat a souvent eu le premier et le dernier mot.**

La décentralisation en marche depuis plus de vingt ans a donné la main aux élus en particulier dans le domaine de l'aménagement.

Il s'agit maintenant de donner la parole aux habitants, de leur permettre de participer aux choix d'actions publiques.

C'est ainsi que plusieurs textes de loi ont été pris qui veulent que sur **tout équipement d'intérêt majeur, soit organisé un débat public** préalable à toute décision relative à cet équipement pour permettre aux citoyens de s'informer et de s'exprimer.

Le débat public se démarque ainsi fortement de l'enquête publique qui intervient à la fin du processus lorsque tout est bouclé et qu'il n'y a plus qu'à faire.

Après le débat, le décideur – on l'appelle dans le jargon technico-juridique le maître de l'ouvrage – fait connaître publiquement la suite qu'il entend donner au projet, qui peut être sa poursuite, tel quel ou modifié, la recherche d'une autre façon de répondre aux mêmes besoins ou l'abandon pur et simple.

Participer au débat sert donc à peser sur cette décision. C'est un acte citoyen dans une démarche de démocratie participative.

Une commission nationale du débat public a été créée, qui a la forme de ce qu'on appelle une « autorité administrative indépendante », c'est à dire une autorité située en dehors de toute pyramide hiérarchique.

C'est cette commission qui décide d'organiser ou non un débat sur tel ou tel projet dont elle a été saisie. Ce débat elle ne le conduit pas elle-même, elle confie cette conduite à une commission particulière, structure éphémère mis en place pour cette seule circonstance.

En l'espèce, après avoir été saisie par le ministre de l'Équipement, elle a décidé d'organiser un débat public et elle en a confié l'organisation à la commission particulière qui est devant vous ce soir.

J'en assume la présidence et vous retrouverez à mes côtés pendant toutes les rencontres du débat :

- **M. Jean Culdaut**, architecte et commissaire enquêteur,
- **M. Michel Gaillard**, ingénieur, ancien dirigeant d'entreprise,

- **Mme Marie-Françoise Sévrain** – consultante en environnement et commissaire enquêteur,
- **M. Jean-Pierre Tholon** – trésorier payeur général honoraire, médiateur financier

Les parcours complémentaires des membres de la commission vont lui permettre de croiser des regards différents sur les thèmes à traiter lors du débat.

Pour vous présenter en images le cadre de notre action, **je vous propose d'abord de regarder une vidéo** qui va vous montrer pourquoi, avec qui et comment le débat public que nous organisons va se dérouler.

Vidéo

Ces quelques images, ces interviews illustrent bien l'enjeu et l'intérêt du débat.

Dans un instant nous entrerons dans le vif du sujet en donnant la parole au préfet des Hauts-de-Seine et à la mairie de Neuilly qui vont nous présenter leurs démarches, leurs études et leurs projets.

Avant cela, je souhaite que nous ayons un premier échange sur l'organisation du débat, certains d'entre vous pouvant avoir des interrogations à ce sujet, ce qui me conduit à préciser plusieurs points.

Je crois avoir déjà répondu précédemment à ces questions que beaucoup se posent :

Un débat public, à quoi cela sert-il ? Les remarques des uns et des autres ont-elles une chance quelconque d'influencer le cours des choses ?

Au risque de paraître lourd, j'insiste sur l'obligation dans laquelle le débat public, s'il parvient à mettre l'accent sur les éléments clefs du projet, place les décideurs dans l'obligation **de l'améliorer, voire de le suspendre ou même de l'abandonner**. La vingtaine de débats publics qui se sont aujourd'hui déroulés montrent l'intérêt de cette démarche de concertation publique.

C'est pourquoi je souhaite vivement que ce débat public soit un débat public de référence.

Référence en termes de qualité de **participation du public**.

Référence en termes de **réponses** par le maître d'ouvrage aux questions posées par chacun.

Trois valeurs animeront pour ce faire le travail de la commission :

- **Traiter tous les aspects du projet, que ce soit les aspects techniques, financiers, environnementaux ou relatifs à l'aménagement.**

N'hésitez pas à poser les questions qui ne sont pas – selon vous – traitées dans le dossier du débat public qui vous a été remis lorsque vous êtes entrés dans cette salle ou lorsque vous êtes venus dans les locaux de la commission.

- **Permettre à tous de s'exprimer, aussi bien les associations que les professionnels et les particuliers, de Neuilly et d'ailleurs.**

Le débat public repose sur le principe républicain d'égalité. Je souhaite que chacun puisse non seulement s'informer mais surtout contribuer à la réflexion commune.

Cela peut se faire de plusieurs manières : par de simples questions posées sur internet ou lors des rencontres publiques ou, de façon plus structurée, dans ce qu'on appelle un « cahier d'acteur » édité par la commission mais nourri par ceux qui souhaitent présenter plus complètement leur position sur le projet ou sur un aspect particulier de celui-ci.

- **Travailler en toute indépendance**

Enfin, la commission particulière du débat public est, j'y insiste à nouveau, tant dans l'esprit qu'en droit **une autorité indépendante**.

Ses membres ne sont pas Neulléens et n'ont pas d'intérêt à la réalisation ou non du projet débattu.

Notre rôle est certes confortable mais je le crois essentiel : nous ne prenons pas parti, nous ne donnons pas d'avis ou de « recommandations » sur le projet. En revanche nous enregistrons les témoignages de chacun après avoir veillé à ce que tout le monde puisse témoigner. Dans un peu plus de trois mois, nous synthétiserons l'ensemble des questions qui seront ressorties.

N'ayons pas l'ambition de vouloir dès ce soir épuiser toutes ces questions.

Son droit à la parole, chacun a et aura de nombreuses façons de l'exercer.

Notamment plusieurs réunions thématiques sont prévues pour traiter successivement les divers aspects du projet. Vous en avez la liste sous les yeux ainsi que sur les documents qui vous ont été remis.

La présente séance inaugurale n'est donc pas l'occasion d'entrer dans le fond de tous ces aspects du dossier qui – tous à des degrés divers – sont complexes et souvent très techniques.

Notre objectif ce soir est avant tout d'identifier les questions que nous aurons à approfondir et sur lesquelles nous aurons donc à revenir, non de tenter d'y apporter complètement réponse.

Il est prévu que notre séance se termine vers 23h00.

Pour tenir cet horaire, **je vous remercie de faire des interventions brèves, une minute ou deux, pour faire entendre votre voix ou poser une question**. Vous pourrez si vous le souhaitez développer votre position lors des rencontres thématiques ou par des questions ou témoignages écrits.

20 h 45 – 20 h 55

Je vais maintenant vous donner la parole pour réagir ou poser des questions dans un premier temps sur l'organisation du débat, avant de passer à la présentation du projet.

J'exprime à cette occasion le souhait que les divers groupes qui souhaitent s'associer à la réflexion engagée, s'il en existe d'autres que les deux associations que la vidéo a présentées, se manifestent.

Pas de question

Présentation du projet

Je vous propose maintenant d'entendre l'État et la ville de Neuilly-sur-Seine qui vont nous présenter leurs projets. Je ne doute pas qu'ils répondront ensuite à certaines de vos interrogations.

20 h 55 – 21 h 15

M. Guillot, vous êtes directeur départemental de l'équipement des Hauts-de-Seine, ce début de séance montre l'intérêt que les participants portent à la réflexion engagée par votre ministère, les contraintes que vous avez dû intégrer et les réponses que vous proposez. **Nous vous laissons nous présenter votre projet.**

Intervention de M. Guillot, directeur départemental de l'équipement des Hauts-de-Seine

Lancement vidéo du projet

Monsieur le directeur, merci pour cette page introductive.

21 h 15 – 21 h 30

Je cède la parole à un acteur essentiel du projet : la ville de Neuilly. En effet, si la RN 13 est une route nationale, qui va le rester et qui dépend donc du ministère de l'équipement, **l'aménagement des abords et de la surface couverte dépend de la ville.**

Nous sortons en réalité du cadre strict du débat, qui ne porte que sur l'infrastructure, mais un regard sur les projets d'aménagement qu'elle rend possibles est indispensable pour éclairer le débat engagé sur celle-ci, qu'il peut d'ailleurs contribuer à justifier.

Ce fut d'ailleurs une des demandes de la commission nationale.

21 h 30 – 22 h 55

Je laisse donc la parole à M. Louis-Charles Bary, maire de Neuilly qui va nous exprimer ses réflexions.

Intervention de M. Louis-Charles Bary, Maire de Neuilly-sur-Seine

CF présentation powerpoint : présentation par la ville des aménagements urbains

Monsieur le maire, merci.

A la salle maintenant de s'exprimer.

Plusieurs thèmes ressortent des questions déjà posées et des retours des coupons :

- **Les enjeux du projet** : quels sont les thèmes que vous souhaitez voir traiter durant le débat ;
- **Le projet** : sa faisabilité technique et les contraintes à intégrer ;
- **L'environnement** : eau, air, bruit
- **Quel aménagement** au dessus et à côté ?
- **Utilité et rentabilité** économique, sociale et financière

Je vous propose d'aborder ces différents thèmes à travers les **questions** qui nous ont déjà été transmises soit ce soir soit ces derniers jours sur le site internet.

Vous voudrez bien les compléter au fur et à mesure, si besoin est, par vos réactions en direct.

CONCLUSION

23 h 00 arrive déjà. Cette première séance a déjà permis de dégager quelques tendances :

Un projet attendu

Votre participation ce soir, la mobilisation de vos associations et les nombreuses questions posées le prouvent. **Nombreux sont ceux qui ont dit attendre ce projet, mais va t-il pouvoir commencer et si oui, quand ?**

De fortes contraintes sans solution simple

Nous pensons en particulier au financement du projet à travers la question classique : **qui va payer ?** Une autre contrainte concerne **les travaux** qui vont – nous l'avons vu ce soir – s'étaler sur 8 ans.

De nombreuses questions à développer

[...]

Je vous propose de nous retrouver à la première rencontre thématique qui se déroulera le mardi 7 mars prochain à l'auditorium de la SACEM pour parler des enjeux, des projets étudiés et des contraintes à intégrer sur la dénivellation et la couverture de la RN13.

De même, nous vous proposons de vous rendre à la CPDP en face du Théâtre au 12 rue Blaise Pascal ou vous retrouverez tous les documents du débat et où vous pourrez rencontrer, le secrétaire général de la CPDP, M. Michel Lacôte.