

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

Séance inaugurale : quel projet pour l'axe Maillot-La Défense ?

Questions/Réponses

Monsieur le Président

Bien. Pour que le Ministre puisse prendre une décision, il faut d'abord que le débat ait lieu ; et pour que le débat ait lieu, il faut que vous vous exprimiez. Donc maintenant, ça va être à vous. D'abord, je voudrais vous dire que lorsque vous êtes entrés dans la salle, on vous a remis des petites fiches sur lesquelles il est possible de poser des questions par écrit. N'hésitez pas à en faire usage, ce qui facilite ensuite le tri des questions, si j'ose dire, par thèmes de façon à éviter de s'éparpiller sur tous les sujets à la fois. Nous en avons reçu quelques-unes, donc je commencerai par elles tout à l'heure. Je vais vous proposer d'ordonner la discussion en plusieurs thèmes de façon à ce qu'elle ait un peu de tenue.

D'abord, il y a les questions qui ont trait aux enjeux généraux du projet. J'ai d'ailleurs une question sur ce point, que je dirais tout à l'heure. Il y a ce qui a trait aux questions techniques, projets, les aspects de conception, les choix possibles, les questions de sécurité, etc. Il y a le domaine de l'environnement dont il faut aussi parler, l'eau, l'air, le bruit. Je sais qu'il y a quand même des questions qui préoccupent certains d'entre vous en ce qui concerne le traitement des fumées dans le tunnel. Il y a les questions d'aménagement, on vient de les évoquer. On s'est évadé un peu du périmètre *stricto sensu* du débat. Mais cette évasion est en même temps nécessaire pour avoir un regard et un éclairage complets sur ces enjeux et sur l'intérêt du projet. Et puis il y a les questions, bien entendu, d'utilité, de rentabilité économique et de comment paye-t-on un projet de cette nature.

Alors, sur les enjeux généraux, j'ai là une question – je n'arrive pas à dire le prénom – de Madame ou Monsieur Ruelle, qui doit être dans la salle *a priori* puisque la question est là. D'accord. « Le projet conserve-t-il son intérêt si l'administration parisienne est laissée libre de continuer d'organiser la congestion de la voirie parisienne ? » Est-ce que vous voulez, Monsieur, compléter ? Vous n'êtes pas obligé, la question se comprend d'elle-même. Mais si vous souhaitez, non ?

M. ou Mme Ruelle

Je dirai simplement que le projet a beaucoup d'intérêts, que nous ont exposés Monsieur Sarkozy, le Maire et la DDE. Le projet n'est pas contestable dans son intérêt général. Mais en ce qui concerne la fluidification du trafic, encore faut-il que ce trafic n'arrive pas dans une nasse, et ne soit pas empêché par la suite de circuler, une fois passée la Porte Maillot. Là, on dépasse évidemment le

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
cadre strict du débat. On tombe dans un domaine beaucoup plus large et un peu politique, je le reconnais. Mais c'est un point qui ne me paraît pas indifférent.

Monsieur le Président

Merci Monsieur. Monsieur le Directeur de l'Équipement.

Monsieur Jean Guillot, Directeur de l'Équipement

Peut-être deux éléments de réponse. Je crois que la question qui nous est posée nous renvoie un peu à la politique des transports en général et au plan de déplacement urbain. Le plan de déplacement urbain de l'Ile de France, c'est quoi comme objectifs dans les cinq ans ? C'est - 5 % de circulation, moins 5 %. Dit autrement, cela veut dire : « Il reste 95 % de la circulation, donc il reste 95 % du problème. » Premier élément de réponse.

Deuxièmement, vous dites : « A quoi ça sert si on bute quand on arrive sur Paris ? » D'accord ; il y a l'autre sens. Donc au moins pour l'autre sens, cette question-là ne se pose pas si on peut avoir plus de difficultés à rentrer dans Paris. Mais j'ai bien dit que notre objectif n'était pas d'amener plus de véhicules à Paris, c'est amener autant de véhicules à Paris. Au moins dans l'autre sens, la réalisation de cet ouvrage permettrait de fluidifier le trafic.

Monsieur le Président

Bien merci. Alors, sur ces questions d'enjeux généraux, est-ce que quelqu'un souhaite... ? Vous n'êtes pas obligé non plus de poser des questions. Il est possible aussi simplement de faire des remarques, de présenter des observations.

Voilà une question qui arrive de Monsieur Philippe Luyfert. J'écorque peut-être son nom, je m'en excuse d'ailleurs. « La ville de Paris s'oppose-t-elle à ce projet et si oui, pour quelle raison ? » Je ne sais pas si quelqu'un peut répondre à la place de la ville de Paris. Monsieur le Maire, vous avez eu des contacts avec la ville de Paris.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Je ne peux pas répondre à la place de la ville de Paris, mais il est bien certain que la ville de Neuilly a eu des contacts réguliers et nombreux avec les élus de la ville de Paris. Si elle est opposée, d'abord, elle ne l'a pas encore en tout cas affirmé publiquement. C'est tout simplement parce qu'on vient de le rappeler, la politique de la ville de Paris est de diminuer la circulation. Par conséquent, tous projets qui améliorent les possibilités de circulation, même dans la mesure où ils n'augmentent pas la circulation, sont mal vus par la ville de Paris parce que cette politique - le premier intervenant l'a très bien dit - est en contradiction avec la politique que veut mener actuellement la ville de Paris. Mais nous aurons des discussions avec la ville.

Je ne doute pas qu'on arrivera probablement à les convaincre. Je ne parle pas de l'aménagement de la Porte Maillot parce que là, ça ne me regarde absolument pas et ils feront bien ce qu'ils voudront. Par contre, sur le tunnel, je ne suis pas du tout décidé à lâcher prise et nous continuerons à discuter avec la ville de Paris.

Monsieur le Président

Merci Monsieur le Maire. Je précise d'ailleurs que le débat est ouvert à tous et en particulier aux collectivités publiques, c'est-à-dire que celles-ci ont la possibilité de s'exprimer dans le cadre du débat. Donc la ville de Paris et d'autres peuvent parfaitement faire valoir leur position. Il est même souhaitable qu'elles le fassent de façon à ce que le débat puisse être considéré comme complet. Je prendrai comme exemple d'autres débats publics, notamment le contournement de Nice qui se déroule en ce moment et qui doit se terminer d'ailleurs où on a des cahiers d'acteurs. J'ai évoqué ces documents qui sont versés aux dossiers du débat, qui sont produits par des collectivités publiques qui sont pour, qui sont contre. Donc il est utile aussi qu'elles s'expriment. Sur les enjeux d'ensemble, s'il n'y a pas d'autres questions, il y a peut-être quelques questions sur les aspects techniques.

Monsieur LAMY, architecte urbaniste

Une question, Monsieur le Président. Je suis au fond de la salle, là.

Monsieur le Président

Oui, je ne vous vois pas.

Monsieur LAMY, architecte urbaniste

Je suis là, debout. Je suis Monsieur Lamy, architecte urbaniste conseil de la ville de Courbevoie et à ce titre si vous voulez, les communes qui sont dans la boucle nord – j'entends les communes de Courbevoie, celles qui vont jusqu'à Villeneuve-la-Garenne – sont particulièrement concernées par ce projet.

Bien sûr, ce projet est fondamental et tout le monde veut le soutenir. Mais on voudrait poser une question qui est aussi fondamentale, particulièrement au service de l'Etat, c'est « pourquoi, parallèlement, a-t-on abandonné le projet de liaison entre l'autoroute A15 – celui qui vient de Pontoise – et le boulevard périphérique, c'est-à-dire le boulevard urbain qui traverse aujourd'hui la Seine et qui doit rejoindre le périphérique ? »

Ces deux projets sont bien sûr complémentaires pour désenclaver la liaison entre l'A86 et le boulevard périphérique.

Monsieur le Président

Merci. Est-ce que la DDE a des éléments de réponse ?

M. Jean Guillot, directeur départemental de l'Équipement

Effectivement, le prolongement de l'autoroute A15 en tant qu'autoroute n'est plus à l'ordre du jour, notamment parce qu'il ne débouchait pas sur le périphérique, la ville de Paris étant fermement opposée. Mais pour répondre à votre question et revenir à Neuilly, nous avons regardé – vous pourrez faire l'expérience vous-mêmes d'ailleurs et vous retrouverez certainement les mêmes

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
chiffres en comptant assez peu de véhicules – quelles étaient les plaques minéralogiques qui circulaient tout simplement sur l'avenue ; c'était en début de semaine.

Vous voyez que les plaques minéralogiques des usagers du Val d'Oise ne représentent que 11 % des plaques minéralogiques qui circulent sur l'avenue et finalement, il y a beaucoup plus de gens des Yvelines - 19 % -, alors que les deux trafics majoritaires sont d'une part les usagers des Hauts-de-Seine. Mais cela ne fait qu'un quart des véhicules immatriculés dans les Hauts-de-Seine sur l'avenue ; et Paris qui représente 16 %, pratiquement à égalité ou un peu moins que les Yvelines. Voilà un élément de réponse, c'est que même s'il n'y avait plus le Val d'Oise, il y aurait encore 89 % de la circulation.

Monsieur le Président

Là, j'ai un certain nombre de questions qui portent sur les aspects techniques que je vais peut-être prendre. Il y en a plusieurs. On va les grouper un tout petit peu. Cela va être encore pour vous, Monsieur le Directeur, mais vous avez vos collaborateurs.

Monsieur le Directeur de l'Équipement

D'accord.

Monsieur le Président

Monsieur Claude Pommier demande ce qu'on entend par « solutions longues », jusqu'à quel point ? Et quel est le raccordement au périphérique ?

Nous avons plusieurs questions qui ne sont pas uniquement sur la conception technique de l'ouvrage, de Monsieur Yves Boutry, de l'association des usagers des transports. Il souhaite intervenir, dit-il, sur la question du calibrage du tunnel, deux fois trois voies ou deux fois deux voies. Là, on va peut-être prendre ces deux questions, puis il y a d'autres questions de Monsieur Boutry, je ne les oublie pas. Est-ce que l'un et l'autre des intervenants souhaitent compléter le cas échéant ?

Un intervenant

Je voudrais compléter s'il vous plaît.

Monsieur le Président

Je vous en prie.

Un intervenant

(Propos inaudibles)

Monsieur le Président

Le dossier ? Oui, j'aurais dû vous dire qu'il y a déjà éventuellement des réponses dans le dossier.

Un intervenant

Il y a des éléments de réponse et l'échange souterrain avec le périphérique est parfaitement clair. Il y a apparemment deux voies dans chaque sens. Maintenant, pour les échanges avec la surface, je suis étonné de cette énorme entrée et de cette énorme sortie.

On dirait qu'il y a au moins deux voies, peut-être même plus, et je n'en comprends pas l'utilité. Il me semble qu'un passage soit contre-allée devait être suffisant et les gens allant sur l'autre périphérique.

Cela rejoint un peu la question de l'autre personne qui parlait d'un deux fois deux voies ; car s'il y a un deux fois deux voies, on va directement au périphérique et il n'y a pas de sortie obligatoire. A ce moment-là, il n'existe plus en surface que la contre-allée. Maintenant, s'il y a un trois voies, forcément, il y aura une sortie. Mais je les trouve énormes. Merci.

Monsieur le Président

Mais je vous en prie. Monsieur Boutry, s'il le souhaite.

Monsieur Yves BOUTRY, Association des usagers des transports

Oui, éventuellement, je vais intervenir. Déjà, je voudrais juste m'interroger : dans les quatre solutions, effectivement il y a une solution où il y a un tunnel à deux fois deux voies et une autre solution où il y a une couverture à deux fois trois voies. Il y a aussi une solution dans laquelle on inclut les transports en commun. Mais je ne comprends pas pourquoi on n'inclut pas une amélioration des transports en commun dans les quatre solutions, parce qu'à mon avis, il faut inclure les transports en commun dans les quatre solutions. Il n'y a pas les transports en commun dans une des solutions, et pas d'amélioration des transports en commun dans les trois autres solutions.

Je vais quand même rappeler qu'il y a une amélioration des transports en commun qui va avoir lieu, à laquelle on ne pense pas souvent, mais c'est la modernisation de la ligne 1 qui va être automatisée, et donc la fréquence va être augmentée de 20 à 30 %. Donc, on aura une augmentation de possibilités de transports sur la ligne 1 du métro de 30 %. Je suis étonné de ne pas la voir figurer dans le dossier parce que c'est quand même très important, 30 % d'amélioration de capacités sur la ligne 1 ; cela, c'était l'aspect transports en commun.

Concernant le deux fois deux voies ou le deux fois trois voies, je m'aperçois que, finalement, en faisant un deux fois deux voies – puisque c'est une des hypothèses qui arriverait Porte Dauphine, un tunnel long – on est capable de faire circuler 60 ou 70 % du trafic de l'avenue de la Grande Armée et de l'avenue de Neuilly, du Général de Gaulle. Je me demande pourquoi on ne pourrait pas limiter à deux fois deux voies le projet sur l'avenue du Général de Gaulle et, en parallèle, faire une amélioration forte des transports en commun, de prévoir une circulation de bus efficace sur le couloir, car dans cette avenue, il y aura largement de la place.

Sur les vues qui sont présentées, on ne voit ni transports en commun, ni vélos. Sur les vues de synthèse qui sont présentées, on ne voit que des voitures et des piétons. Alors je suis un peu étonné, je trouve cela un peu dommage de ne pas présenter des vues avec des circulations douces dans le projet. Merci.

Monsieur le Président

Je vous en prie. Qui souhaite répondre ? Monsieur.

M. Jean Guillot, directeur de l'Équipement

Jérôme Scoffoni va d'abord vous expliquer les deux solutions qu'on envisageait pour la sortie sur la Porte Maillot.

Monsieur Jérôme SCOFFONI, DDE

Vous allez voir sur l'écran la première solution qui avait été envisagée, qui est une solution dite « couverture courte » ; « courte » parce qu'on avait choisi - notamment pour ne pas venir gêner le métro qui est au-dessous - de s'arrêter un peu plus tôt sur la couverture, au niveau de la Place du Marché, ce que vous voyez ici. Effectivement, ce n'est pas très satisfaisant parce qu'on laisse encore une grande longueur de voie en surface. Sur la deuxième solution que je vous montre, la « couverture longue », on arrive à gagner quand même une surface assez conséquente et puis on garde un certain nombre de voies qui sont en surface sur la Porte Maillot.

Donc pour répondre à la question de Monsieur, le nombre de voies qui vont sortir en surface n'est pas encore complètement déterminé. Pour l'instant, on a envisagé peut-être deux ou trois voies ; ce ne sont pas des choses qui sont arrêtées, cela va dépendre des études de trafic complémentaires que nous ferons.

Sur le dimensionnement deux fois deux voies ou deux fois trois voies, on s'est rendu compte que si on ne fait pas au minimum deux fois trois voies dans le tunnel, on va garder beaucoup trop de congestions, beaucoup trop d'embouteillages et beaucoup trop de nuisances en surface. Donc ce sont deux fois trois voies qui nous ont parues nécessaires.

Un intervenant

Sur les aspects « transports en commun », « pistes cyclables » ?

Monsieur Jean Guillot, DDE

Sur les aspects d'abord « transports en commun », c'est effectivement une question qu'on s'est posée ; et pour y répondre, on s'est dit : « le mieux, c'est de demander au syndicat des transports d'Ile de France », parce qu'on n'a pas de modèle et le syndicat des transports d'Ile de France, c'est typiquement sa vocation.

Alors on leur a demandé de regarder trois choses ; bien sûr, on a supposé que tout le contrat de plan et de la région, tout ce qui était prévu était déjà fait. Mais on a demandé de regarder trois choses en plus en disant : « qu'est-ce qu'il pourrait améliorer ? »

Première chose : le projet EOLE. En fait, c'est le RER E qui s'arrête aujourd'hui à Hausmann Saint-Lazare. On leur a demandé de regarder deux solutions ; une première qui est le raccordement à la voie ferrée qui passe par Courbevoie, la Défense, Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche et une deuxième solution, qui serait même un raccordement cette fois-ci direct, un tunnel direct qui irait d'Hausmann Saint-Lazare à la Défense. On leur a demandé également de regarder une deuxième chose qui est orbitale, qui est en fait une sorte de métro rapide qui permettrait de rejoindre Clichy, Levallois, Saint-Denis, la Plaine Saint-Denis.

On leur a demandé ce que cela donne sur le report modal - c'est un gros mot -, combien de pour cents de gens qui sont dans la voiture, et qui demain vont dans les transports en commun ; et cela fait baisser quoi sur la circulation automobile ? Ce que nous dit le STIF, c'est que dans la meilleure hypothèse, celle qui est la plus efficace, finalement, c'est orbital. C'est drôle et le Ministre – je crois – nous a bien expliqué pourquoi.

C'est orbital qui est le plus efficace et cela fait, au maximum, 3 % de diminution de véhicules. Cela paraît drôle, mais le Ministre nous a bien expliqué pourquoi. C'est tout simplement que sous cette avenue, nous avons d'ores et déjà un RER, nous avons d'ores et déjà un métro et nous avons quand même en surface, même s'il circule dans des conditions moyennes, un bus. Donc, il ne faut pas s'étonner que lorsqu'on met un RER de plus, qui le double un peu quand même, on n'arrive pas à des reports modaux très importants. Cela, ce n'est pas nous qui l'avons dit, c'est le STIF qui nous le dit. Mais on pourra le commenter plus en détail lors des réunions thématiques si vous le souhaitez.

Monsieur le Président

Oui, je pense que cela reviendra nécessairement dans les réunions thématiques. C'est une question importante. Monsieur le Maire.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Je voudrais remercier encore la DDE parce que si on a pu prolonger le tunnel jusqu'à la Porte Maillot, c'est justement parce que des études ont été très approfondies pour le rattachement des deux tunnels à la Porte Maillot. Sinon, nous aurions eu l'arrêt du tunnel à la Place du Marché, ce qui ne donnait absolument pas satisfaction à la ville de Neuilly.

Monsieur Jean Guillot, DDE

Il y avait peut-être une dernière question à laquelle je n'avais pas répondu, « quel aménagement de surface ? » C'était celle-là.

Aménagement de surface, on voit du gazon et on ne voit pas de vélo, on ne voit pas d'autres choses. Alors je voudrais être extrêmement clair là-dessus. Ce sont des images de synthèse que nous avons faites. Nous les avons faites les plus simples possibles. Ce n'est même pas le projet qui sera réalisé sur l'aménagement. Il y a plusieurs solutions possibles et il y en a même beaucoup de possibles. Pourquoi il y en a beaucoup de possibles ? C'est que la couverture qui est prévue est une

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
couverture lourde, c'est-à-dire qu'à tout endroit de cette couverture, on peut rouler, on peut avoir de la terre, on peut avoir des pistes cyclables, bien sûr, on peut avoir des voies bus. Donc, l'aménagement de surface est tout à fait ouvert ; on peut faire beaucoup de choses en surface.

Le président Peylet

Un petit retour en arrière : tout à l'heure, il n'y avait pas de questions sur l'organisation du débat, mais là il y en a une qui est arrivée - en tout cas qui se rattache un peu à cela -, de Monsieur Alain Fourcade. C'est bien cela ? « Quelle est la pace du débat public dans le processus de décision ? En clair, quels sont les différents résultats attendus de ce débat public, abandon, modification, accord, et dans quel calendrier ? » ; et puis, il y a également une question technique sur la sortie des tunnels.

Sur cette première question, je l'avais - je crois - exposée dans mes propos liminaires. Le débat public se situe en amont du processus de décision sur un équipement de cette nature, dès lors qu'il est engagé. Après le débat, la commission particulière fait une synthèse. La Commission nationale transforme cette synthèse en un bilan et ce bilan est remis aux décideurs, en l'occurrence, c'est le Ministre des transports et de l'équipement qui est le maître d'ouvrage de l'opération. Celui-ci dispose d'un délai de trois mois, à compter de la date à laquelle ce bilan lui est remis, pour prendre une décision, et rendre publique cette décision. Alors quelle sera-t-elle ? Abandon, modification, accord ? Nous n'en savons rien pour le moment. Le Ministre prendra la décision qu'il trouvera opportune, en tenant compte précisément de ce qu'auront été les résultats du débat.

Il y a une autre question technique, mais je me demande si des réponses ne lui ont pas déjà été apportées de manière très précise sur le projet : « Quelles sont les différentes sorties de tunnel actuellement prévues ? Combien et à quel niveau, rue, de l'avenue Charles de Gaulle ? »

Non, je ne crois pas qu'on ait répondu à tous les éléments, en particulier à la question des entrées et des sorties intermédiaires qui est posée. Est-ce que Monsieur Alain Fourcade - c'est cela ? - souhaite compléter le propos ? Je ne le voyais pas, pardon. Il faut dire qu'avec les projecteurs dans l'œil, ce n'est pas facile de vous voir.

Monsieur Alain FOURCADE

Il s'agit des entrées et des sorties pour les Neuilléens.

Un intervenant

Il s'agit juste de savoir où est-ce qu'on entre et où est-ce qu'on sort en dehors de...

Un intervenant

D'accord, c'est bien cela.

Monsieur Alain FOURCADE

Cela a été un peu vite et je vais vous représenter le projet par images fixes, comme cela c'est plus facile ; d'abord, en venant de Paris, en images de synthèse, et puis après, en repartant de la Défense vers Paris. Alors vous imaginez que vous êtes actuellement Porte Maillot, et vous entrez – c'était la question de Monsieur – en disant : « il y a beaucoup de voies, est-ce qu'il y a vraiment besoin de cela ? »

Donc, effectivement, il est prévu en sortie quatre voies, en entrée – on va vers la Défense – trois voies qui permettent donc d'entrer vers la Défense. Voilà l'image que vous aurez, la même image quand vous rentrez dans le tunnel.

Ensuite, ce tunnel, vous pouvez en sortir, et vous avez une première entrée intermédiaire, un peu après le Monoprix ; quand vous allez vers la Défense, vous pourrez rentrer dans le tunnel. Ce qui vous permettra de passer sous le tunnel existant bien sûr. Voici l'entrée de ce tunnel.

Par contre, vous avez également une sortie. Vous aurez une sortie qui vous permettra, lorsque vous viendrez de Paris et que vous aurez pris le tunnel, de sortir à peu près au niveau de la rue des Huissiers. Pour l'instant, je décris simplement, Monsieur Claude commentera ; il a participé très étroitement à ce choix. Donc, pour l'instant, je présente simplement.

C'est la même sortie, mais maintenant nous sommes retournés dans l'autre sens. Nous sommes de la Défense vue d'avion, et on voit cette même sortie qui sort rue des Huissiers. C'est toujours la même sortie et maintenant, on est reparti dans l'autre sens : on est devant le théâtre pratiquement, et il y aura, devant le théâtre, une entrée qui vous permettra de rentrer dans le tunnel. Ensuite, vous rentrez dans cette entrée, vous passez sous le tunnel, vous continuez - on a voulu vous montrer une illustration des issues de secours tous les 200 mètres -, vous arrivez au bout du tunnel ; et là, vous avez effectivement le choix : soit vous prenez à droite le périphérique, périphérique intérieur ou extérieur, ou vous sortez et là, cette fois-ci, vous sortez sur votre gauche – c'est une sortie centrale – et vous aboutissez Porte Maillot. Voilà la sortie Porte Maillot. Monsieur Claude va maintenant vous expliquer pourquoi il nous a semblé que c'était le bon choix.

Monsieur CLAUDE, Ville de Neuilly

Premièrement, à nous, Ville de Neuilly, il nous a semblé impensable qu'il ne puisse y avoir d'accès au tunnel pour les Neuilléens. Mais ce fait est justifié pour la raison suivante, à savoir que si l'on ne prévoit pas ni accès, ni sortie intermédiaire, on surcharge les allées latérales d'une façon telle, que l'on perd une grande partie du bénéfice qu'on tirerait de la couverture des voies centrales. C'est tout simple, mais c'est la raison majeure.

Monsieur le Président

J'ai une question qui est anonyme, mais nous ne faisons pas de censure. Son auteur se reconnaîtra peut-être. Il y a plusieurs thèmes et on va d'ailleurs aborder un peu la question du financement à travers cette question :

« Ce projet a-t-il déjà un nom de code, « projet Parapluie », « projet Nicolas », etc. ? » (*rires du public*) ; je lis.

« Deuxièmement, 700 millions d'euros, que fait-on avec une telle somme par ailleurs, en matière de grands travaux déjà faits ? Je crois que c'est l'ordre de grandeur du viaduc de Millau, en gros, pour citer un exemple dans le domaine. »

« Troisièmement, quel budget de fonctionnement par an ? »

Alors, le nom de code, il n'y en a pas, bien entendu. Mais sur les autres questions ? Oui ?

M. Jérôme Scoffoni, DDE

Sur « Qu'est-ce qu'on fait avec cette somme d'argent ? », on fait des choses qui ressemblent à cela. Ce n'est pas une surprise. Comme exemple, le viaduc de Millau, c'est à peu près 400 millions d'euros ; cela fait à peu près deux kilomètres, donc vous voyez qu'on est dans les mêmes ordres de grandeur. Cela paraît étrange parce que c'est moins visible, mais c'est plus compliqué de faire un tunnel qu'un viaduc, en fait ; avec notamment tous les équipements qu'il faut trouver, et surtout dans un milieu urbain comme celui de Neuilly, avec toutes les contraintes que nous y trouvons.

Deuxième chose, sur « le coût de ces travaux » : alors on ne le sait pas parce que cela peut être parfois un peu moins politique et cela n'a pas forcément un nom de code. Mais vous avez la couverture de l'A86 à Antony, donc c'est un tunnel qui fait à peu près un kilomètre de long, 850 mètres de long. Cela fait à peu près 10-15 ans que c'est en travaux pour différentes raisons et cela coûte à peu près le même montant, cela coûte 600 millions d'euros. Donc pour répondre à votre question, voilà ce qu'on peut faire avec cette somme d'argent.

M. Jean Guillot, Directeur départemental de l'Équipement

Et en matière de transports collectifs, par exemple le prolongement du tramway pour aller de la Défense au Pont de Bezons, est estimé aux environs de 200 millions d'euros pour quatre kilomètres et demi.

Monsieur le Président

Je pense qu'il y aura d'autres questions sur le financement à un autre moment. Là, j'ai une série de questions de Monsieur François Berleur. Je vais toutes les prendre parce que c'est sur des thèmes différents, mais ce serait trop compliqué de revenir ensuite sur sa fiche.

Première question : « Une fois réalisé l'enfouissement nécessaire de la RN13, comment éviter un accroissement brutal du nombre de voitures attirées par la création d'un axe fluide ? » ; il y a déjà eu peut-être quelques éléments de réponse, mais la question est posée un peu sous un angle différent. Deuxième question : « Est-il envisageable de remettre en service des tramways, comme ils existaient au début du XXème ? » ; on retrouve la question des transports en commun. Troisièmement : « Au niveau économique, un projet de cette ampleur est créateur d'emplois. Des études ont-elles été menées et quel en est le résultat ? » Quatrièmement : « La durée du projet, 5 ans - comme l'a dit le Ministre tout à l'heure -, est-elle liée à des questions techniques ou économiques ? Peut-on la réduire ? A quel coût ? » C'est un peu disparate. Est-ce que Monsieur Berleur souhaite compléter, intervenir, préciser ? Je ne vois pas où il est.

M. Jean Guillot, Directeur départemental de l'Équipement

Je vais essayer de répondre aux deux premières questions et Jérôme Scoffoni répondra à la troisième.

« Comment éviter un afflux de trafic ? » D'abord, je crois qu'il y a l'un des intervenants qui nous a bien répondu. De toute façon, on sait que les capacités de sortie que ce soit en périphérique ou que ce soit sur la Porte Maillot, sont limitées à l'heure de pointe ; alors c'est vrai, à l'heure de pointe. Par contre, aux heures moins chargées, je crois qu'à partir du moment où il y a des infrastructures qui sont bien protégées, c'est intéressant d'avoir le maximum de trafic dans ces égouts à voitures, plutôt que d'avoir le maximum de circulation dans les rues de nos villes.

Donc comment éviter l'afflux de trafic ? D'abord, il y a la limitation de la sortie qui vous garantit qu'il n'y aura pas un afflux de trafic. Mais il y a une deuxième raison : si on veut, dans un tunnel, éviter des embouteillages, il ne faudra pas pour ce tunnel-là demander à la ville de Paris d'accepter plus de véhicules, ce n'est pas du tout le sens de notre démarche, il faudra réduire les capacités d'entrées, notamment du côté de la Défense, que ce soit sur la RN13 ou sur la Nationale 192, en venant de Colombes. C'est la première chose.

La deuxième chose : un tramway. Là-dessus, je m'excuse, tout à l'heure, j'ai utilisé un sigle entre autres – plusieurs même peut-être – j'ai parlé du STIF, donc je voudrai le décrypter ; c'est le Syndicat des Transports d'Ile de France. C'est l'organisation qui s'occupe de tous les transports en Ile de France et qui, notamment, paye la RATP et la SNCF pour faire fonctionner nos bus, nos métros et notre Transilien.

Tramway ? Oui, physiquement, on pourrait faire un tramway. Mais de toute évidence, on a envie de faire des tramways parce qu'on a notamment celui de Bezons, cela fait trois ans qu'on a préparé son passage en liaison avec les villes traversées et il vient d'être déclaré d'utilité publique. C'est nous qui en étions chargés, donc il n'y a, bien sûr, aucune opposition du Ministère de l'équipement aux transports collectifs, au contraire.

Mais si on veut faire du transport collectif, j'en suis sûr, ce n'est pas sur cet axe-là qu'on aurait d'abord le plus grand report de voyageurs, le plus grand attrait de personnes. Donc, il y a beaucoup d'autres projets qui seraient certainement plus intéressants que celui-là pour avoir plus de clients et notamment les retirer à la voiture. Ce sont les deux réponses que je voulais apporter.

Sur le délai, je crois que Jérôme Scoffoni va d'abord nous expliquer pourquoi il faut quatre ans d'études, au plus rapide, pour lancer le premier coup de pioche.

Monsieur Jérôme SCOFFONI, DDE

Nous avons essayé sur ce planning de vous résumer à peu près le délai qui fait qu'on se demande pourquoi cela prend tant de temps pour commencer à donner un coup de pioche. C'est parce que c'est assez lourd en études. Un tunnel, c'est compliqué, comme je vous l'ai déjà dit, et cela demande de passer un certain nombre d'étapes.

En résumé, le débat public que nous sommes en train de vivre, à l'issue duquel nous prenons une décision, imaginons que nous prenions la décision de réaliser ce projet. Ensuite, il faut faire ce qu'on appelle des études préliminaires, un avant-projet, faire une enquête publique qui est donc une autre étape de concertation sur un stade un peu plus détaillé des études, déclarer le projet,

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
lancer des études encore plus détaillées de projet pour ensuite pouvoir consulter une entreprise de travaux, donc lancer un appel d'offres. C'est là qu'ensuite, on arrive aux alentours de 2009-2010 au premier coup de pioche, puis à la durée des travaux qui a été évoquée de, *grosso modo*, deux fois quatre ans.

Monsieur le Président

Monsieur le Maire.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Je voudrais dire deux choses sur ce sujet. D'abord, vous cherchez un débat animé, alors on devrait peut-être avoir un débat entre nous. Je veux dire par là que nous réagissons, nous, assez fortement sur quatre ans d'études. Nous pensons que depuis le temps que ces projets sont étudiés, il faudrait absolument ramener après la décision, une fois qu'on aura trouvé le financement, la possibilité de ramener à deux ans et demi ou trois ans les études complémentaires, afin que le premier coup de pioche - surtout quand on connaît la durée des travaux - soit donné plus rapidement. Nous en discuterons, et nous verrons ce que nous pouvons faire.

Applaudissements de l'assemblée

Ma deuxième réponse va tout à fait dans le sens de ce que vient de dire la Direction de l'équipement, c'est qu'on vous a présenté tout à l'heure ce dont nous rêvons pour le revêtement de surface et l'utilisation de la surface de l'avenue Charles de Gaulle. A première vue, nous ne voyons pas très bien un tramway remplaçant les grands espaces verts que nous avons prévus.

Monsieur le Président

Il y a une question qui revient sur la question d'entrées/sorties. Donc, je vais la reprendre ; je ne sais pas s'il y a été répondu complètement tout à l'heure : « Comment a-t-on prévu techniquement les entrées/sorties intermédiaires ? Seront-elles bruyantes ou polluantes pour l'extérieur ? Autrement dit, entendra-t-on le fort ronflement de la circulation dans le tunnel à l'extérieur, au niveau des entrées/sorties ? » La question est anonyme. Je ne sais pas son auteur.

M. Jean Claude, ville de Neuilly

Nous avons demandé, nous, dans le programme fixé aux architectes, à ce qu'ils prévoient des coques en couvertures qui absorbent les bruits émis par les véhicules en entrées et sorties. Maintenant, il faut savoir en effet que les entrées et les sorties fixent, en général, des émergences de bruit par rapport à une circulation normale.

Monsieur le Président

« Vous parlez de véhicules ; pouvez-vous préciser quel est actuellement le pourcentage des automobiles, des petits camions, des gros camions et est-ce qu'il se maintiendra pendant les travaux ou peut-être après ? » ; Madame Elisabeth Guchelet.

Madame Elisabeth GUCHELET

Je n'ai rien à ajouter.

Monsieur le Président

Vous n'avez rien à ajouter ? Merci.

M. Jean Guillot, Directeur départemental de l'Équipement

On a compté effectivement le pourcentage de poids lourds, mais également de camionnettes sur cet axe. On l'avait fait ; on l'a re-vérifié très récemment. Il y a environ 5 % de poids lourds sur cet axe, un peu moins. Si on compte les camionnettes, tout ce qui n'est pas véhicule de deux mètres de hauteur, on a environ 10 % de véhicules qui ont plus de deux mètres de hauteur. Voilà les deux chiffres qui sont relativement stables dans la période de la journée.

Monsieur le Président

Cela vous convient ? On va reparler de circulation, donc c'est une question qui pourra revenir parce que je comprends que la question des camions puisse, le cas échéant, préoccuper certains.

Retour sur le planning de réalisation avec deux points d'interrogation : c'est une question de Monsieur Hervé Quintin - s'il est là, il peut la compléter – et qui, enfin, aborde la question de l'environnement – nous ne l'avons pas abordée jusqu'à présent –, à propos de : « La solution retenue pour l'évacuation des gaz d'échappement. Comment ? Où ? En parcourant le dossier, je me suis aperçu que le problème était traité » ; Monsieur Quintin, je vous en prie.

Monsieur Hervé QUINTIN

Je l'ai rédigée avant d'avoir le dossier.

Monsieur le Président

Avant d'avoir le dossier, d'accord. Et sur le planning, vous avez une réponse ?

Monsieur Hervé QUINTIN

Je viens de le voir.

Monsieur le Président

Vous venez de le voir, bon. Très bien. Vous le trouvez très long. Vous savez que nous ne prenons pas partie ; nous enregistrons ; y compris les désaccords entre la DDE et le Maire. Alors il y a deux questions, justement, qui concernent plutôt la Mairie, qui concernent les aménagements. Une question de Monsieur Jacques Sandoz et une question de – je n'arrive pas à lire le prénom – Gilles peut-être, Cadar.

Première question en ce qui concerne l'aménagement de la dalle : « Pense-t-on aux enfants et ados qui aimeraient bien avoir plusieurs terrains de jeu au ballon, sans que ce ne soient des vrais terrains de foot ? Les aménagements culturels et commerciaux, les cheminements piétons et vélo, les jardins Jaccard, c'est bien sûr très bien, mais il faut aussi que les jeunes aient des possibilités de jeu de plein air. »

L'autre question : « Des espaces verts en surface, c'est très bien. Cependant, il n'a pas été évoqué dans les présentations que nous avons vues la question du stationnement des véhicules pour les riverains. Qu'avez-vous envisagé à ce sujet pour garantir – c'est un peu différent de la précédente – le maintien de la capacité actuelle de stationnement à coût réduit dans les contre-allées, voire leur augmentation substantielle ? » Donc, d'un côté nous avons les jeunes, et de l'autre côté les automobilistes locaux. Est-ce que Monsieur Sandoz ou Monsieur Cadar souhaitent intervenir pour compléter ? Non ?

Monsieur Louis-Charles Bary, maire de Neuilly

Nous allons nous partager la réponse. En ce qui concerne le stationnement sur l'avenue Charles de Gaulle, j'en profite - Monsieur le Président, excusez-moi - pour ré-annoncer aux habitants neuilléens que nous avons un plan de stationnement qui va profondément modifier le plan actuel. On ne va pas en parler ce soir, nous aurons des réunions, vous aurez une documentation. Mais bien entendu, nous avons pour l'instant réservé la modification de l'avenue Charles de Gaulle, c'est-à-dire que tout le plan de stationnement qui va vous être proposé ne touchera pas l'avenue Charles de Gaulle, avant que nous sachions naturellement le sort qui sera donné à l'avenue Charles de Gaulle. Je crois qu'il est trop tôt aujourd'hui pour pouvoir en parler. Si nous avons réservé la question, c'est pour pouvoir la ressortir dès que nous connaissons, un, la réponse du Ministre et deuxièmement, le calendrier.

Deuxièmement, en effet, aucun de nous n'a évoqué tout à l'heure – et il faut le faire – le fait qu'il est prévu – je vais demander à Monsieur Claude de préciser où et comment – un stationnement souterrain, à la hauteur à peu près de la rue Louis Philippe et qui, par conséquent, viendra s'ajouter au stationnement que nous avons déjà sur la ville de Neuilly. J'en profite toujours, Monsieur le Président – excusez-moi – de la possibilité de rencontrer une fois de plus les Neuilléens, pour dire que dans le plan de stationnement que nous allons vous proposer d'ici quelques semaines, il est prévu un stationnement en souterrain, qui prolongera avenue du Roule, le parc actuel, depuis la rue Madeleine Michelis jusqu'à la rue Parmentier. Il comportera, si j'ai bonne mémoire, environ 300 places ou 400 places.

Par contre, sur le stationnement à l'intérieur du projet actuel de sous-sol de l'avenue Charles de Gaulle, c'est beaucoup plus technique. Je voudrais laisser parler (*inaudible*).

M. Jean Claude, ville de Neuilly

Comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure, la méthode employée vise à réaliser les deux parois latérales, jusqu'à environ douze mètres de profondeur pour trouver un élément rocheux suffisamment stable.

Ce faisant, en approfondissant un peu plus, on trouve donc sous le souterrain routier, des emplacements de stationnement dans la même emprise. Ce qui fait que l'on retrouvera en souterrain, l'équivalent de 900 places qui viendront compenser largement les places perdues en

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
surface ; places qui ne seront pas totalement perdues puisque l'on conservera, côté immeubles, un stationnement longitudinal en emprise sur le trottoir, comme il existe actuellement entre la rue de l'Eglise et le Pont de Neuilly.

Deuxième point : vous avez soulevé également le problème des équipements ludiques pour la petite enfance. Je crois l'avoir évoqué tout à l'heure dans le programme qui avait été défini pour les cabinets d'architectes. Nous aurons, en effet, des équipements et des espaces qui seront réservés en surface pour les plus jeunes et pour les adolescents, en assez grand nombre, intégrés à l'environnement qui sera le plus végétalisé possible.

Monsieur le Président

Très bien. Madame Regnaud, Présidente de l'association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret, souhaite nous faire une déclaration. Je vais donc lui donner la parole, et j'en profite pour renouveler ce que j'ai indiqué tout à l'heure : si d'autres associations souhaitent, en tant que telles, présenter leurs observations, elles sont bien entendu cordialement invitées à le faire. Tout à l'heure, un Monsieur membre de l'AUTF est intervenu, peut-être pas en sa qualité de membre de l'Association des Usagers de Transports, mais elles pourraient très bien s'exprimer. Madame Regnaud, je ne vous vois pas. Ca y est, je vous vois ; à vous.

Madame Jeannine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Bonsoir Monsieur le Président. Après l'enthousiasme avec lequel j'ai entendu présenter ce projet, après la forte volonté politique qui souhaite que ce projet aboutisse, l'intervention que je vais faire ne sera sûrement pas dans la droite ligne de ce qui fut dit jusqu'à présent ; et je souhaiterais, après la façon idyllique dont on a présenté ce projet, apporter un éclairage nouveau.

Tout d'abord, c'est la première fois que nous participons à un débat public. Nous remercions les personnes qui nous y ont associés et je vais vous poser, Monsieur le Président, si vous le permettez, quelques questions préalables.

Monsieur le Président

Je vous écoute.

Madame Jeannine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Je chausse mes lunettes. D'abord, nous nous félicitons qu'un véritable débat public, que nous avons d'ailleurs demandé, ait pu être organisé sur un projet aussi important et aussi chargé de conséquences, tant pour Neuilly et son environnement, que pour les nombreux usagers qui seraient forcés d'emprunter cet itinéraire sous forme d'un long tunnel ; un projet important également par la durée prévisible de sa réalisation, et très important par son poids financier.

Nous avons bien compris ce que cette nouvelle procédure qui met en valeur l'esprit de la démocratie, offrait à l'ensemble des citoyens concernés, et ils sont nombreux à l'être, car ce n'est pas une affaire locale comme certains le croient, et que d'autres voudraient le faire croire.

Mais de toute évidence, ce projet concerne aussi les automobilistes et les motards qui passent, nous dit-on, par centaines de milliers. Donc, nous avons bien compris et apprécions cette chance nouvelle de pouvoir tous exprimer à égalité – et peut-être est-ce là une chance unique – notre point de vue en amont, à l'inverse des enquêtes publiques, sur l'avenir de l'avenue Charles de Gaulle, dans des conditions permettant à tous d'être pris en considération, et de peser sur les décisions ultérieures.

Nous voulons croire, Monsieur le Président, aux vertus du débat public. Mais pardonnez-moi, nous commençons - compte tenu de ce que nous entendons, de ce que nous lisons - à nous poser des questions ; à nous demander si, implicitement, l'idée de couvrir n'est pas déjà adoptée dans son principe, si la couverture n'est pas déjà acceptée, sous réserve de quelques miettes de modifications mineures à y apporter ; ou bien sommes-nous réunis pour vraiment débattre de l'avenir de l'avenue Charles de Gaulle et de l'opportunité de ce projet - à supposer même que le financement soit trouvé, ce qui n'est pas le cas -, et de l'opportunité de mettre l'avenue en souterrain, comme présenté dans cet unique projet.

Nous apprécierions vivement un éclaircissement sur ce point, Monsieur le Président, qui nous paraît essentiel pour la bonne suite du débat.

Monsieur le Président

Madame la Présidente, je ne pense absolument pas que l'idée de couvrir - si elle est dans de nombreuses têtes neuilléennes à l'évidence et on peut le comprendre - soit déjà décidée dans son principe, sinon notre présence ici n'aurait pas de sens. Mais Monsieur le Maire et Monsieur de la DDE vont compléter ma réponse.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Je crois que la démocratie existe. La ville de Neuilly a élu un conseil municipal. Ce conseil municipal est composé d'une majorité, c'est ce qu'on appelle une opposition politique. Je crois pouvoir dire que le conseil municipal, unanime, est favorable et - quand je dis « favorable » comme l'a rappelé, du reste, le Ministre de l'Intérieur - demande depuis des années la couverture de l'avenue Charles de Gaulle.

Applaudissements de l'assemblée

Par conséquent, on peut très bien être contre et je le comprends parfaitement, mais on ne peut pas s'étonner que la ville de Neuilly, en tant que telle, prenne position ce soir, comme elle le prend depuis des années, pour la couverture de l'avenue Charles de Gaulle. Je rappellerai également qu'elle l'a déjà réalisée avec la RATP, il y a maintenant une dizaine d'années, sur 400 mètres, et nous avons par conséquent la preuve vivante de la réussite de l'enfouissement. Voilà pourquoi le conseil municipal de Neuilly, unanime, continuera à réclamer l'enfouissement de l'avenue Charles de Gaulle.

Applaudissements de l'assemblée

M. Peylet, président de la CPDP

Une chose est la position de Neuilly, une chose est la position de l'Etat. Monsieur le Directeur, est-ce que l'Etat a déjà décidé de couvrir ?

Monsieur le Directeur de l'Equipe

Nous, on est très ouvert. Mais je crois qu'il faut savoir deux choses : un, est-ce qu'on est d'accord sur le fait qu'il y a un problème ou pas ? Nous, c'était notre conviction, mais si ce n'est pas le cas, on peut voir. Mais il nous semblait qu'il y avait un problème. Deux : est-ce qu'il y a une autre solution ? Nous, on est très intéressé ; on a cherché et pour l'instant, on n'a pas trouvé. Mais s'il y a d'autres projets, d'autres idées, on est tout à fait prêt à regarder. Mais il nous a semblé que pour régler le problème qu'on avait, la mise en souterrain était quand même vraiment le plus efficace, même si évidemment c'est un projet coûteux.

Applaudissements de l'assemblée

Monsieur le Président

Madame la Présidente, vous n'avez pas terminé votre propos.

Madame Jeannine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Non, je n'ai pas terminé, Monsieur le Président et pardonnez-moi.

Contestations de l'assemblée

Monsieur le Président

Laissons chacun s'exprimer, je vous prie.

Madame Jeannine REGNAUD

Monsieur le Président, je croyais que ce débat public devait être contradictoire.

Monsieur le Président

Il l'est. Vous avez la parole, Madame la Présidente.

Madame Jeannine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Merci. Je voudrais rappeler à cette aimable assistance, que Neuilly n'est pas seule perdue au milieu de nulle part. Ensuite, nous n'en regrettons donc que plus vivement, que, malgré le zèle et la disponibilité manifestée par les personnels de secrétariat de la CPDP, la diffusion de l'information

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine concernant la tenue de ce débat public et son objectif aient été géographiquement trop limités, et loin d'atteindre tous les publics concernés. Si on avait voulu occulter l'existence même de ce débat public, on ne s'y serait pas pris autrement.

Contestations de l'assemblée

Monsieur le Président

S'il vous plaît.

Madame Jeannine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Je suis désolée, mais je vais poser une question.

Monsieur le Président

Qui s'adresse à la commission, elle répondra.

Madame Jeannine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Finalement, j'avais peut-être évité de la poser. Mais compte tenu de la réception que mon intervention connaît, je crois que je vais la poser. Oui parce qu'il y a peu d'affiches chez les commerçants, même sur l'avenue dont on ne peut pas dire qu'ils ne sont pas concernés ; rien ou presque dans les secteurs un peu plus éloignés de l'avenue ; et rien, absolument rien sur Paris, au moins dans les parties des XVIème et XVIIème qui seraient concernées en premier chef par les embouteillages et par les longs travaux.

Donc voilà la question que je voulais poser : « Nous nous demandons, compte tenu de l'assistance ici présente, si l'envoi d'invitations personnelles par des personnalités, très soucieuses de voir aboutir ce projet à de très nombreux destinataires soigneusement choisis, n'est pas en contradiction...

Contestations de l'assemblée

Bravo la démocratie ; franchement, bravo ! Les Neuilléens ne font pas preuve de beaucoup de démocratie, ni de tolérance !

Mais Monsieur, je suis là, je suis une Présidente d'association qui existe depuis 30 ans. Monsieur, la valeur ne compte pas, c'est la valeur des arguments qui compte. Ecoutez, Monsieur le Président, ou je continue, ou je m'arrête, et à ce moment-là, nous en tirerons les conséquences.

Monsieur le Président

Vous avez posé deux questions auxquelles il faut répondre.

Madame Jeannine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Donc venons-en aux choses importantes !

Monsieur le Président

Je pensais que vous souhaitiez que nous répondions aux deux questions.

Madame Jeannine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Non, non, mais justement ; « Nous nous étonnons, par ailleurs, que des documents communiqués à ce jour au public soient particulièrement succincts, voire muets, sur des aspects aussi importants ; d'une part une vue prospective de la circulation à échéance de l'achèvement du projet, soit aux environs de 2020, de la circulation à prévoir en surface, tant dans le sens nord/sud que dans le sens est/ouest, compte tenu du trafic qu'on espère pouvoir écouler par le tunnel dans les différentes situations, notamment aux jours et heures de pointe au cours d'une année. Nous souhaiterions avoir une estimation de la circulation de surface, qui sera probablement beaucoup plus élevée que celle dont on nous a parlé, compte tenu des contre-allées qui perdurent, des transversales existantes qui perdurent et de deux transversales nouvelles qui seront aménagées ; de ceci, on ne nous parle jamais.

Deuxièmement, aussi importante que la description de l'ouvrage souterrain projeté et de ses dépendances, c'est-à-dire les entrées et les sorties, le raccordement avec le périphérique, la ou les cheminées et les centrales de ventilation, il aurait fallu une description suffisamment explicite pour que les usagers et les riverains puissent s'en faire une idée concrète.

Troisièmement, les risques spécifiques à long tunnel routier en agglomération très urbanisée, font courir aux usagers comme aux riverains, les risques pour les premiers - c'est-à-dire les riverains -, les nuisances qui perdureront, pour les seconds ; nuisances amplifiées, à coup sûr, aux extrémités du tunnel et autour des cheminées d'extraction d'air vicié concentré. De ceci, on ne nous en a pas parlé »

Quand j'entends que le bruit n'existera plus, il existera de façon augmentée au niveau de la cheminée ou des cheminées, il existera aux extrémités du tunnel. Airparif ne dit pas autre chose : « Les couvertures déplacent les problèmes, elles ne les annulent pas. »

Ensuite, on a les documents distribués. Oui, mais si vous ne voulez pas être informés dûment, ce n'est pas la peine de faire un débat public. Mais oui, Monsieur, parce que j'ai des choses à dire pour vous éclairer. Alors, Monsieur le Président, je m'arrête ; mais je serais obligée...

Applaudissements de l'assemblée

Monsieur le Président

Madame, je ne vous ai pas prié d'interrompre votre propos.

Madame Jeannine REGNAUD, Association Sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret

Monsieur le Président, je n'ai pas l'habitude de m'imposer lorsqu'on me hue, mais je vous préviens que, vraisemblablement, nous engagerons des formalités de procédure.

Applaudissements de l'assemblée

Monsieur le Président

Cette conclusion me paraît un peu disproportionnée, même si, comme vous, je regrette les huées ; chacun doit s'exprimer. Je rappelle, par ailleurs, que j'ai invité les personnes et les organismes qui le souhaitent, à rédiger ce que nous appelons un cahier d'acteurs. Un cahier d'acteurs, c'est un document qui vous permettra de synthétiser, avec la longueur que vous souhaitez, les positions de votre association et ce cahier sera versé au débat. Il n'y a pas de raison qu'il ne le soit pas, si vous souhaitez le produire, bien sûr.

Alors, je voudrais apporter quelques réponses aux questions qui ont été posées. S'agissant des invitations personnelles, la commission n'a adressé aucune invitation personnelle à qui que se soit, et si d'autres personnes ont souhaité inviter ou faire des invitations, d'une certaine manière, je dirai que ça les regarde. Pour ce qui concerne la commission du débat public, il n'y a pas d'invitation ; nous avons envoyé, fait connaître simplement l'existence de la séance inaugurale par les voies qui ont été indiquées.

S'agissant des publics concernés, c'est une question importante que de toucher en effet tous les publics qui peuvent être intéressés par ce débat, et c'est une question qui a fortement préoccupé la commission particulière dans ses travaux de préparation de ce débat.

Je veux croire d'ailleurs que les efforts qu'elle a conduits porteront leurs fruits, même s'ils n'ont pu les porter dès ce soir. Ainsi, par exemple, les relations que nous avons eues avec la presse pour faire connaître, dans un vaste secteur géographique - pas toute la région Ile de France, mais une large partie de la région Ile de France -, l'existence du débat public, ont rencontré un écho, ne serait-ce que ce soir à 19 heures, au journal de France 3-Ile de France. Evidemment, entre 19 heures - France 3-Ile de France - et l'ouverture de notre réunion, cela n'a pas permis, probablement, aux personnes qui ont regardé la télévision ce soir, de venir tout de suite mais ils ont, pour se rattraper, toutes les réunions thématiques et la réunion de conclusion. Vous trouverez dans un certain nombre de journaux franciliens et même dans un certain nombre de journaux nationaux, des informations sur l'existence du débat et sur son calendrier.

Evidemment, nous ne connaissons pas l'adresse des automobilistes qui passent avenue Charles de Gaulle ; c'est une difficulté. Donc, nous nous sommes adressés là où nous le pouvions, c'est-à-dire que nous avons, en particulier, par l'intermédiaire de la société concessionnaire de l'autoroute A14, adressé les dépliants - que vous connaissez maintenant, puisque vous les avez trouvés dans le dossier ou vous les avez reçus pour certains d'entre vous - à tous les abonnés de l'autoroute A14, qui constituent une part importante - pensons-nous - des personnes qui fréquentent, en qualité d'automobilistes, l'avenue Charles de Gaulle actuellement.

Nous nous sommes adressés également aux entreprises de la Défense. D'ailleurs, vous avez pu voir dans la vidéo que nous avons présentée, la distribution de dépliants qui a été opérée dans les escaliers, sur le parvis de la Défense. Alors, évidemment, faire cet effort d'information, de mise à

la connaissance, de portée à la connaissance de tous, l'existence de ce débat, ne suffit pas pour faire venir les gens à Neuilly pour autant. Il est plus facile aux personnes qui sont plus proches et plus directement intéressées, de venir - et je pense qu'elles sont très largement majoritaires ce soir - qu'à d'autres ; mais le débat ne fait que commencer.

En tout cas, je vous prie de croire que nous avons produit tous nos efforts, pour que le reproche que ce débat ait pu rester strictement neuilléen, ne puisse pas nous être fait.

Applaudissements de l'assemblée

Sur les documents, nous enregistrons les observations que vous faites et nous les prenons en considération. Il faut quand même bien mettre les choses au point : le dossier que vous avez eu à l'entrée, le dossier que vous pouvez retirer dans les locaux de la commission, c'est le dossier du maître de l'ouvrage ; ce n'est pas le dossier de la commission, c'est le dossier du maître de l'ouvrage. Il n'est pas surprenant que le dossier du maître de l'ouvrage défende l'ouvrage parce que le maître de l'ouvrage serait un peu schizophrène de faire une étude en laquelle il ne croit pas. Nous avons considéré ce dossier comme complet en ce sens - c'est en ce sens que nous le validons -, en ce sens qu'il traite des différentes questions - avons-nous pensé - qu'il convient de traiter. Cela ne signifie pas qu'il soit exhaustif et cela ne signifie certainement pas qu'il est validé sur son contenu ; d'ailleurs, nous n'avons pas à le valider sur son contenu.

Alors s'il y a des compléments d'études qui sont à faire sur la circulation, sur les aspects techniques, sur la question des cheminées, je pense que la question des cheminées va venir au centre de la discussion lors de la réunion thématique sur les questions de l'environnement. Nous nous attendons à ce qu'il y ait un débat précis et technique sur ces sujets qui sont importants. Je crois qu'il est bon et vous avez bien fait de le faire. Je souhaite que vous continuiez de le faire, de poser ces questions de façon, le cas échéant, à ce que nous invitions si nous l'estimons utile, le maître d'ouvrage à compléter ses études si c'est nécessaire.

Voilà ce que je peux vous dire en réponse. En tout cas, croyez bien que nous ne nous associons pas aux réactions qui ont pu être enregistrées à vos propos, même si en effet j'avais invité chacun à être bref.

Applaudissements de l'assemblée

En même temps, il faut bien, en effet, que ceux qui ont des choses à dire, épuisent, expriment complètement leurs idées et leurs pensées. Vous pourrez le faire ; les locaux de la commission restent ouverts, les réunions thématiques restent bien entendu ouvertes. Cela va de soi d'ailleurs, il est hors de question qu'il en soit autrement. Encore une fois, les cahiers d'acteurs le sont pour qui veut les remplir. Monsieur le Maire.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Je voudrais simplement préciser - je l'ai dit tout à l'heure - que la ville de Neuilly a pris l'initiative, totalement correcte, de réunir les maires directement intéressés, c'est-à-dire Paris, c'est-à-dire le Maire du XVIème, le Maire du XVIIème, le Maire de Courbevoie - du reste, il a demandé à notre ami de traduire sa pensée puisque il ne pouvait pas être là ce soir -, le Maire de Boulogne, le Maire de Puteaux et il me semble que je n'en ai pas trop oubliés, le Maire de Levallois, bien sûr, le Maire de Suresnes, afin que tous nos collègues soient parfaitement au courant de ce débat public auquel ils pouvaient venir ce soir, de la position de la ville de Neuilly afin de bien montrer - comme nous

l'avons tous rappelé, à commencer par le Ministre tout à l'heure et chacun d'entre nous - que ce débat concerne non seulement la ville de Neuilly, mais véritablement tout l'Ouest parisien, et la circulation entre l'Ouest parisien et la ville de Paris. Par conséquent, je ne peux pas accepter le reproche de faire, que nous avons tiré sur la ville de Neuilly, en ignorant ceux qui nous entourent.

Je remercie beaucoup le Président d'avoir, dans sa réponse, bien précisé que nous avons fait, ensemble, le maximum pour faire venir tous ceux qui sont intéressés, dans le plus large périmètre possible.

Monsieur le Président

Il y a deux questions qui portent sur le financement ; nous n'en avons pas eues vraiment jusqu'à présent, donc je vais les prendre maintenant. Il me semblait qu'il y en avait une troisième ; attendez, je mélange mes papiers ; non, c'est deux, c'est ça ?

« Au plan du financement, est-il envisagé de tirer parti de la commercialisation des six hectares dégagés en surface ? » ; première question de Monsieur Didier Bloch : on pourrait la compléter, je ne le vois pas.

Deuxième question de Monsieur Éric Schindler : « Les études préliminaires ont été financées dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2000-2006. Est-ce que les travaux futurs sont prévus dans le futur contrat de pan 2007-2013 ? »

Puis, il y avait des questions sur le péage, mais je ne les retrouve pas. Ah oui, elles sont là, pardon, elles étaient cachées sous un papier. Il y a encore deux autres questions sur le financement. Monsieur Pierre Aubry interroge de la façon suivante : « Pourquoi ne pas faire financer la construction - ou une partie -, par le produit du péage de l'A14, sachant que cette autoroute sera en partie amortie, et que le prix du péage est élevé ? Il faudrait bien évidemment revoir le contrat de concession de l'A14, on s'en doute. »

Monsieur Rosset demande : « Quid des parkings sur l'avenue, et pourquoi ne pas envisager un péage pour la rentrée dans Paris ou la Défense ? Quels sont les itinéraires de déviations prévus pour les 25 % de trafic non assurés pendant les travaux ? » ; c'est une question qui n'a pas de rapport avec le péage, mais enfin, qui se pose aussi parallèlement.

Sur ces différentes questions qui ont des implications assez lourdes, vous vous en doutez, nous y reviendrons. Une soirée complète sera consacrée à ces seuls sujets. Mais dans l'immédiat, que peut-on dire, Monsieur le Maire, sur la question ?

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Vous avez dit à juste titre qu'il y aura une réunion thématique sur ce sujet. Vous m'avez dit, avant d'entrer en séance, que certains Neuilléens se préoccupaient de l'augmentation des impôts et de la fiscalité à Neuilly. Par conséquent, je réponds sur l'ensemble.

Premièrement, la ville de Neuilly a toujours fait savoir qu'elle avait l'intention de prendre en charge le financement de l'aménagement de surface, comme elle l'avait fait pour le premier tunnel. Par contre, en ce qui concerne la création et le financement du tunnel proprement dit, je ne cache pas que je souhaite que s'il y a participation de la ville de Neuilly, elle soit naturellement la plus faible possible et c'est pour cela que vous avez bien compris qu'il s'agit d'un ouvrage de caractère

- je dirais - presque national, en tout cas totalement régional. J'ai fait encore appel tout à l'heure à la région, et le Président du conseil général a bien indiqué que le Conseil général, auquel je participe également, a bien l'intention de participer financièrement. On ne peut pas aller beaucoup plus loin aujourd'hui, étant donné qu'une réunion thématique entrera dans le détail sur les modes de financement qui seraient possibles.

Sur le problème du péage, je pense qu'il vaudrait mieux le renvoyer à la réunion thématique ; le problème est à l'étude, je le réponde partout. Personnellement - et ça, c'est un avis totalement personnel, nous n'en avons pas discuté encore au conseil municipal -, je pense qu'un péage qui serait imposé uniquement pour la traversée de Neuilly est techniquement et - permettez-moi de le dire - politiquement, impossible. On ne peut pas dire aux habitants de Gennevilliers et aux habitants de Nanterre que, pour aller à la capitale, pour la traversée de Neuilly, il faut payer quelque chose. Cela me paraît impensable.

Par conséquent, toute notion de péage - qui est intéressante, et vous l'avez dit -, devrait, à mes yeux, être reliée au péage actuellement de la A14. Ce sera peut-être la première formule de péage urbain. Moi je ne suis pas particulièrement pour, et je ne le cache pas ; mais en tout cas, je pense qu'un péage purement et simplement sur l'avenue Charles de Gaulle, payé pour la ville de Neuilly, me paraît politiquement impossible pour que nous puissions l'envisager.

Pour le reste, en ce qui concerne la fiscalité de la ville de Neuilly, je crois avoir bien répondu que nous gérerons au mieux, pour ne pas avoir à par trop financer la partie du tunnel. Par contre, je crois qu'il est normal que la ville de Neuilly prenne en charge la partie d'aménagement de la surface comme, je le rappelle, nous l'avons fait pour le premier tunnel.

Monsieur Jean Guillot, Directeur de l'équipement

Je peux peut-être ajouter qu'évidemment, certains équipements prévus sont producteurs de revenus. Il en est ainsi des parcs de stationnement souterrains, il en est également de même pour les halls d'exposition qu'on pourra mettre à contribution, en partenariat avec le Palais des Congrès.

Un intervenant

Du côté de l'Etat ?

Monsieur Jean Guillot, Directeur de l'équipement

Peut-être deux éléments : je sais qui paiera ; c'est soit le contribuable, soit l'utilisateur ; soit une combinaison des deux, et personne d'autre.

Sur le financement budgétaire, il y a quelqu'un qui a posé la question des contrats de plan État-Région.

Un intervenant

Absolument.

Un intervenant

Alors effectivement, les principaux ouvrages routiers et de transports en commun aussi, sont financés par l'État et la région qui se mettent d'accord une fois tous les sept ans - à l'occasion des contrats de plan État-Région - et ils décident de ce qu'ils financeront les sept années suivantes. On était en train de terminer le contrat de plan 2000-2006, et le Premier Ministre doit annoncer dans les tout prochains jours qu'il va lancer la préparation du contrat de plan suivant, 2007-2013. Évidemment, la réponse à la question : « Est-ce que cela sera dedans ? », il n'y a pas de réponse aujourd'hui. C'est une décision qui sera prise au plus tôt à la fin de l'année, peut-être même au début de l'année prochaine, mais en tout cas à la fin de l'année, en concertation étroite entre l'État et la Région qui, chacun, font valoir leurs priorités et les sommes d'argent qu'ils souhaitent consacrer à l'ensemble de ces problèmes.

Juste un petit chiffre pour illustrer quand même la difficulté du problème budgétaire : lors du précédent contrat de plan, c'est-à-dire entre 2000 et 2006, les sept dernières années, l'État et la Région ensemble ont consacré 1,5 milliards à faire des routes ou à réparer des routes anciennes, à faire des couvertures, à faire des projets de réaménagement de routes ; donc 1,5 milliard. Le projet dont nous parlons, c'est la moitié de cette enveloppe-là, donc on voit que c'est quand même une somme très importante.

Enfin, dernière chose sur le péage et ce qu'il pourrait amener, on pourra en parler beaucoup plus longuement dans le financement où on essaiera de préparer des choses pédagogiques, techniques - bien sûr, il y a des choix politiques qui viendront, mais déjà sur le choix technique -, qu'est-ce que cela peut faire ? On a regardé ce que cela peut faire, ce que cela peut rapporter, si on savait le faire. Il y a plein de problèmes pour le faire, mais si on savait le faire, vous imaginez que vous payez par exemple un euro pour traverser le tunnel et pour simplifier, vous considérez qu'il y a 100 000 personnes qui prennent le tunnel - c'est au moins ça ; pour bien faire, il en faudrait plus puisque 160 000, cela voudrait dire qu'il en resterait 60 000 en haut, donc on va faire pour simple : 100 000 - cela veut dire que, par an, cela vous rapporte 36 millions d'euros. Donc sur 10 ans, 300-350 millions d'euros.

Avec le péage, si on savait le percevoir, s'il n'y avait pas d'effets indirects, si jamais c'était politiquement acceptable, on aurait quand même du mal à financer la totalité de cette opération. Si on en finance la moitié, ce n'est pas inintéressant, mais c'est peut-être le bout du monde quand même. Merci.

Monsieur le Président

Merci. J'ai là une interrogation, qui est moins une question qu'un témoignage d'un habitant de Neuilly, Monsieur Bertrand Fournier, qui souhaite peut-être s'exprimer. Ce serait peut-être préférable à ce que je lise. En tout cas, nous prendrons en compte ce témoignage, bien entendu, qu'il a été témoin d'un accident mortel sur l'avenue - c'est bien cela ? -, et qui se déclare très favorable à l'enfouissement définitif de l'avenue Charles de Gaulle. Il ne souhaite pas s'exprimer, Monsieur Fournier ? Où est-il ?

Un intervenant

On le publiera.

Monsieur le Président

On le publiera. Il y avait une question : Monsieur Rosset avait interrogé sur la question du péage, mais il avait une sous-question qui n'avait rien à voir, sur les itinéraires de déviation prévus pour les 25 % de trafic non assurés pendant les travaux. Monsieur Claude, vous avez la réponse ou des éléments ?

Monsieur CLAUDE

Concernant les itinéraires de délestage, ils assumeront à peu près 70 % du trafic perdu pendant les travaux, du fait de la réduction du nombre de voies pour la circulation du transit. Voilà ce que l'on peut donner comme réponse.

Monsieur le Président

« Ne pourrait-on pas réduire le besoin en circulation automobile sur l'axe Défense-Paris en permettant aux automobilistes habitant à l'ouest de la Défense de laisser leurs véhicules dans les parkings de la Défense à un tarif bas, pour continuer leur trajet vers Paris en transports en commun ? On pourrait imaginer un tarif réduit pour ces parkings aux possesseurs de cartes Oranges ou Intégrales. » ; une question de Monsieur Bruno Lelièvre. Monsieur Lelièvre ? Non, pas de complément ? Donc, la Défense comme grand parking d'intérêt régional, est-ce une idée envisageable ?

Un intervenant

Le syndicat des transports d'Ile de France réfléchit effectivement à la question de l'endroit où doivent être le mieux placés les parkings – on disait – de dissuasion ou les parcs relais qu'on voit un peu à l'Étranger, plus que chez nous.

Ce n'est pas une question facile parce que des parcs de stationnement à proximité de Paris - je pense à celui de la Porte de Bagnolet, je pense à celui de Saint-Denis -, étaient avec des taux d'occupation faible ; et à partir du moment où on a pris sa voiture, on risque de la prendre jusqu'au bout.

Donc je sais qu'ils y réfléchissent, que c'est un enjeu sans doute important, mais la localisation des parcs n'est pas évidente. S'ils sont près du centre ville, à ce moment-là, il y a de bonnes chances que quelqu'un qui a pris sa voiture continue jusqu'au bout, en voiture.

Monsieur le Président

Vous souhaitez ajouter ?

Un intervenant

Moi, je suis actuellement automobiliste, je suis aussi possesseur de carte Intégrale et j'utilise ce qui me semble le plus pratique, en privilégiant les transports en commun lorsque je peux. Actuellement, j'habite à Puteaux, tout près de la Défense, donc je suis à sept minutes à pied de la

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine station « la Défense », et quand je veux aller au travail - je vais travailler à Gennevilliers en ce moment -, je prends ma voiture tout simplement, parce que c'est le moyen le plus rapide que j'ai essayé, que de faire le trajet avec le métro plus RER C, pour aller à Gennevilliers.

Donc, je n'ai pas de parti pris ; je suis à la fois sensible à l'opinion automobiliste et à la fois aux transports en commun. Mais quand je reviens du travail, je laisse ma voiture dans mon garage et je vais toujours à Paris lorsque je veux sortir le soir ou en semaine ou le week-end, je vais toujours en transports en commun, parce que c'est beaucoup plus pratique. Donc, à partir du moment où c'est pratique et où ce n'est pas cher de laisser sa voiture - c'est gratuit comme garage -, mais actuellement, les parkings - en parlant de la société Vinci, pour ne pas la citer -, à la Défense, c'est 3 euros de l'heure. Si on reste trois heures à Paris pour une soirée, cela commence à faire un petit peu, et si on laisse sa voiture toute la journée pour aller travailler à Paris, pour ceux qui habitent à l'Ouest de Paris, c'est carrément dissuasif. A mon avis, le tarif est essentiel pour que ces parkings soient utilisés.

Applaudissements de l'assemblée

Monsieur le Président

Merci Monsieur de votre intervention, qui montre d'ailleurs qu'il n'y a pas que des Neuilléens dans la salle ; il y a au moins un habitant de Puteaux. J'ai trois questions sur les questions de pollution. Une question de Monsieur Serge Blanc : « Comment comptez-vous évacuer la pollution récupérée dans les tunnels ? »

Une question de Madame Annick Agnant : « Si je lis page 29 votre dossier sur la question de pollution, du rejet des gaz de véhicules dans le tunnel, vous n'apportez aucune réponse à la pollution générée. Vous ne faites que diffuser des panaches de fumée toxique dans l'atmosphère à des points précis de la ville, sans filtrage des particules. Le traitement des gaz n'est pas effectué. Il y a des problèmes graves d'environnement à améliorer, des problèmes de santé. »

Applaudissements de l'assemblée

Monsieur Gilles Costa : « Peut-on quantifier les gains en matière de pollution par la création de la couverture ? Peut-on quantifier l'augmentation des nuisances dues aux travaux ou les comparer à des travaux comparables, tels que ceux du boulevard des Maréchaux et du tramway ? »

Est-ce que ces trois personnes souhaitent prendre la parole ? Je répète : Monsieur Gilles Costa, Annick Agnant, Serge Blanc ; ou est-ce que... Leurs questions se comprennent d'elles-mêmes ?

Sur la question du traitement des gains, il y a deux familles en fait : il y a le traitement des gains et puis il y a les avantages, d'une façon plus globale, apportés par la couverture en matière d'environnement. C'est une question sur laquelle - j'imagine - nous aurons à revenir plus en détail. Là aussi, nous y consacrerons une partie importante de la réunion spécialisée.

Monsieur Jérôme Scoffoni, DDE

Ce que je vous propose, pour répondre à cette question de la pollution, c'est peut-être très rapidement vous montrer l'état des lieux et ce qu'on aurait si on laissait faire d'ici 2020, et puis ce qu'on va obtenir comme gains si on fait le projet. Premièrement, pour l'état des lieux, il faut considérer qu'il y a trois types de polluants nocifs pour la santé à l'échelle locale : le dioxyde

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
d'azote, le benzène et les particules, ce que l'on appelle PM dans le dossier. Donc cela, c'est l'état aujourd'hui. Effectivement, plus c'est rouge, moins c'est bon ; et plus c'est vert, mieux c'est. C'est ce que vous avez aujourd'hui. Là, on a représenté l'objectif qualité et l'état actuel. Vous voyez par exemple que sur le dioxyde d'azote aujourd'hui, on est très mauvais sur la RN13, sur l'avenue Charles de Gaulle ; donc c'est assez mauvais.

Très rapidement, là, vous voyez les particules. C'est le même principe, sauf qu'on est quand même dans un état qui est au-dessous des valeurs limites tolérées par la réglementation. C'est la même chose pour le benzène et là encore, vous voyez que pour le benzène, on est certes au-dessus de l'objectif de qualité, mais nous sommes au-dessous de la valeur limite. Donc le véritable problème, c'est quand même le dioxyde d'azote.

La première chose qu'il faut prendre en compte, c'est qu'on va considérer que dans les 15 ou 20 années à venir – vous en avez peut-être déjà entendu parler dans les journaux télévisés avec les véhicules hybrides et l'amélioration globale des moteurs –, on va bénéficier, projet ou pas projet, de l'amélioration des moteurs. Donc, de toute façon, même si nous ne faisons rien, la pollution va globalement diminuer. Ensuite, on comprend bien qu'une fois qu'on a cette diminution de la pollution, il reste encore quelques polluants qu'il va falloir évacuer pour que l'air soit quand même respirable pour les automobilistes qui vont prendre le tunnel. Je vous propose, sur cette diapositive, de comparer la situation 2020 sans projet, avec la situation 2020 avec projet.

Pour 2020 sans projet, il y a encore pas mal de rouge, notamment aux têtes de la couverture existante, mais c'est quand même mieux que ce que l'on a aujourd'hui. Avec le projet, vous voyez qu'on a globalement une diminution – c'est beaucoup plus clair, c'est le vert clair que vous voyez – sur l'ensemble de l'avenue. Ce qui veut dire que les piétons, les riverains au niveau du sol, ne sentent plus les polluants, beaucoup moins, et n'en subissent plus les nuisances.

Comment procède-t-on ? On prend l'air du tunnel, on le laisse partiellement sortir au niveau des entrées, des têtes actuelles – Porte Maillot et Pont de Neuilly – comme c'est le cas aujourd'hui, avec deux extrémités ; demain, on a encore deux extrémités, donc pas de surprise. On a une cheminée d'extraction qui va prendre l'air, à peu près partout dans le tunnel, et va le rejeter. Comme cela avait été dit par Monsieur Sarkozy : « Suffisamment haut par rapport au bâtiment et suffisamment vite, pour qu'on ait une dilution dans l'air, une dispersion des polluants, et qu'il n'y ait pas de nuisances sensibles pour les gens. »

Monsieur le Président

Nous entrons dans le dernier quart d'heure.

Un intervenant

Excusez-moi. C'est à propos du schéma, comment expliquez-vous que les têtes qui étaient rouges en 2020 ne le soient plus avec le projet ? Cela ne paraît pas logique.

Monsieur Jérôme Scoffoni

C'est ce que je vous ai expliqué sur l'amélioration des moteurs, c'est-à-dire qu'en fait le projet ne contribue que de quelques pour cents à l'amélioration globale.

Un intervenant

Le schéma est un peu tendancieux. Si le projet n'est que pour quelques pour cents de l'amélioration de l'air, je m'explique mal que grâce aux moteurs, on soit toujours à deux grosses tâches rouges sans projet et avec une toute petite tâche jaune avec le projet. Si vous nous présentez des choses, que cela soit logique !

Monsieur Jérôme Scoffoni, DDE

D'accord, je comprends ce que vous voulez dire. En fait, ce dessin vous montre la pollution à la hauteur du sol, à deux mètres au-dessus du sol. Sur ce que je vous montre sur le deuxième schéma, c'est que la pollution, on l'a envoyée suffisamment haut, pour qu'elle soit diluée. Donc, à hauteur du sol, vous ne voyez plus autant de rouge tout simplement.

Un intervenant

Il n'en reste pas moins qu'aux deux extrémités du tunnel, c'est à hauteur du sol.

Monsieur Jérôme Scoffoni, DDE

Grâce à la cheminée, nous captions l'essentiel de ce qui sortait par le tunnel. C'est la cheminée qui envoie le plus de polluants dans l'atmosphère.

Un intervenant

Il faut espérer qu'on n'aura pas trop de (*inaudible*).

Monsieur le Président

Écoutez, je vous invite à revenir - je ne sais plus quel est le jour de la réunion -, le 20 mars ; lieu : Théâtre du village ; nous reprendrons cette discussion en détail. Donc, nous entrons, disais-je, dans le dernier quart d'heure. Mon propos n'est pas de priver de parole ceux qui souhaiteraient encore s'exprimer, mais j'ai encore quelques questions et je souhaiterais les épuiser. Donc, je vais peut-être maintenant vous inviter à ne plus trop nous en faire passer.

Une question de Monsieur Jean-Jacques Montgeont : « pour quelle raison ne pas prévoir simultanément au projet, l'aménagement de la Porte Maillot avec l'enfouissement du trafic automobile ? » Porte Maillot, c'est bien cela je suppose ? Enfin, il précisera. Pardon, il y a deux fiches. La première question en réalité était : « 16 ans pour l'ensemble du projet. Compte tenu de l'importance croissante de la pollution atmosphérique, ne peut-on envisager une procédure accélérée pour répondre à ces considérations de santé publique ? »

La deuxième question est celle que j'ai déjà lue : « Pour quelle raison ne pas prévoir d'enterrer aussi la Porte Maillot ? » Troisièmement : « A défaut d'enfouir le trafic sous la Porte Maillot, pourquoi ne pas l'enfouir jusqu'aux accès aux périphériques ? » Monsieur Montgeont, vous souhaitez compléter ? Oui, il est là, à gauche ; le micro est derrière vous.

Monsieur Jean-Jacques MONTGEONT

Sur les deux secondes questions, je voulais souligner le fait qu'il n'y avait pas, à mon sens, deux problématiques : une problématique neuilléenne – l'enfouissement de la circulation sur l'avenue Charles de Gaulle –, et puis le problème du trafic autour de la Porte Maillot qui restera entier de toute façon.

Les problèmes de pollution - on vient d'en parler -, ils sont croissants. Donc, il y a des enjeux de santé publique. Nous sommes tous ici des parents avec des enfants. Moi, je constate que j'ai deux enfants qui sont asthmatiques, et c'est en partie lié au problème de qualité de l'air respiré à Neuilly, donc cette question est dans le sens de cette préoccupation.

Monsieur le Président

Merci Monsieur. Qui souhaite apporter des éléments ? La DDE ? C'est votre voisin, très bien.

Un intervenant

D'abord, je voulais répondre sur la cheminée, juste un petit détail. Il est évident qu'on répondra plus en avant dans la réunion thématique. Il faut bien voir aussi que de temps en temps, on nous fait le reproche d'avoir poussé très loin nos études en disant : « Finalement, il n'y a que ce projet-là ; vous l'avez tellement étudié qu'il n'y a plus de choix. » Donc on est bien obligé de faire des compromis dans la finesse des études qu'on réalise, entre quelque chose de totalement étudié, et puis un débat.

La deuxième chose sur la santé, sur la pollution, il me semble que - Airparif serait mieux placé que moi pour le dire, des experts pourraient le dire aussi, mais -, on a essayé de bien vous montrer la différence des polluants. Il y a 20 ans, on avait tous du plomb dans le sang et on pouvait savoir qu'on était des urbains et pas des ruraux. Aujourd'hui, ce problème-là, il est réglé. Je vous assure, Monsieur, que vos enfants n'ont pas de plomb dans le sang, alors qu'il y a 20 ans, nos enfants avaient du plomb dans le sang. Ce problème-là est réglé. Le soufre est en très grande mesure réglé. Le benzène est en voie d'être réglé. C'est spectaculaire, les diminutions de benzène.

Alors c'est vrai – on vous l'a dit – il y a encore un problème et le plus important, c'est celui du dioxyde d'azote. On n'a rien essayé de cacher. Il y a des progrès à certains endroits, il y en a d'autres où il y en a moins, et le projet de toute façon ne prétend pas tout régler sur la pollution. Ce que l'on peut dire quand même, c'est qu'un véhicule qui s'arrête moins est quand même, un peu, un véhicule qui pollue moins.

Monsieur le Président

Monsieur Didier Duplan demande : « Où circuleront les autobus, on ne parle jamais des contre-allées dans le projet, qu'en sera-t-il de leurs aménagements ? Seront-elles élargies comme le laissent supposer certaines illustrations ? Pour les entrées et sorties, c'est clair, mais comment un Neuilléen du Nord ira-t-il au Sud, et inversement ? »

Il y a aussi une autre question sur les entrées et sorties de Monsieur Jean-Paul Cazogon Thomas, mais je me demande si on n'a pas déjà un peu répondu. Non, pas du tout ? Alors je la pose : « Serait-il possible de revenir un instant sur la justification des entrées et sorties – trois, si j'ai bien

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
compris – latérales sur le territoire de Neuilly ? » Je pose ces questions ensemble parce qu'on est
sur la partie surface qui concerne la ville de Neuilly.

Monsieur Jean-Paul CAZOGON THOMAS

Je voudrais reposer ma question.

Monsieur le Président

Bien entendu, allez-y !

Monsieur Jean-Paul CAZOGON THOMAS

Justement, non. Je n'ai pas le sentiment qu'on ait réellement abordé et traité ce problème. Je précise immédiatement que je suis Neuilléen, et totalement favorable au principe de l'enfouissement de l'avenue Charles de Gaulle. Je précise même que j'habite avenue Charles de Gaulle.

Je demande juste à ce que l'on m'éclaire sur la cohérence de deux choses que j'ai entendues ce soir. Sauf erreur, 10 % des utilisateurs de l'avenue Charles de Gaulle sont seulement utilisateurs de cette avenue Charles de Gaulle. Autrement dit, 90 % vont de la Défense à Maillot, ou de Maillot à la Défense. A ce moment-là, les Neuilléens que nous sommes se sont dit : « Ouf, 100 % des utilisateurs de l'avenue Charles de Gaulle, on ne les verra plus, on ne les entendra plus, on ne les sentira plus. »

Puis un peu plus tard dans la soirée, j'entends et je vois : « trois, si je ne me trompe, entrées et sorties. » Ma remarque et la suivante : j'ai l'impression désagréable que cela créerait une sorte de ségrégation entre, d'une part, les riverains Nord de l'avenue Charles de Gaulle qui s'en tapent deux, sauf erreur, et les riverains Sud qui ne s'en tapent qu'une ; je ne nie pas le bien-fondé des entrées et des sorties. Deuxièmement, j'y vois également une ségrégation entre ceux qui seront à la verticale d'une entrée ou d'une sortie, et ceux qui n'y seront pas ; et cela fait peut-être, en longueur de centaines de mètres, une forte proportion.

Dernier point enfin, sur un des tout derniers schémas que j'ai vus concernant la pollution : on constate que la zone rouge concerne principalement l'entrée du tunnel, dans la situation actuelle, dans le sens Maillot-Défense. Autrement dit, certains riverains qui supportent cette situation inacceptable depuis des années, pour ne pas dire des dizaines d'années, se retrouveraient obligatoirement – cela a été avoué ou en tous les cas concédé dans certaines interventions ce soir –, à nouveau à l'entrée ou la sortie, même si c'est partiel, de ces bretelles latérales.

Est-ce que par hasard, il n'existerait pas une solution à ce qu'il n'y ait pas ni entrée ni sortie, qui aurait l'avantage de l'égalité, probablement de l'économie ? Je vous assure que nous autres, Neuilléens, nous savons parfaitement comment aller, soit par les deux latérales de l'avenue Charles de Gaulle, soit par l'avenue Peretti, soit par l'avenue Maurice Barres, nous savons très bien comment aller Porte Maillot, et nous savons très bien comment aller sur le Pont de Neuilly dans l'autre sens.

Applaudissements de l'assemblée

Monsieur le Président

La question concerne surtout la ville ; donc c'est la ville qui va répondre.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

C'est une question extrêmement intéressante ; on la débattrait au cours des réunions thématiques. Mais je crois quand même que si on n'avait ni entrée ni sortie sur le tunnel à Neuilly, vous surchargez la circulation sur les bas-côtés ; c'est-à-dire que tous les Neuilléens arrivant de la Défense et tous les Neuilléens arrivant de la Porte Maillot, prendront automatiquement les bas-côtés.

Deuxièmement, ils se trouvent en même temps privés de la circulation rapide – j'espère – qui sera celle du tunnel. Je pense personnellement que ce serait une grave erreur que les Neuilléens n'aient pas accès au tunnel et que, par conséquent, nous surchargeons la circulation des bas-côtés, nous privons les Neuilléens d'utiliser le tunnel qui est nécessaire.

Par contre, je reconnais tout à fait nettement, que le problème de l'aménagement de ces entrées et de ces sorties pose des questions, au point même que nous en avons prévues un plus grand nombre au début, que nous les avons réduites, Monsieur Claude pourra vous donner quelques détails techniques. Cela fait partie des projets qui sont parfaitement discutables au cours de nos réunions thématiques. Mais je crois vraiment que ce tunnel partant de l'avenue de la Grande Armée – ou à peu près –, et de l'autre côté, de l'A14, sans que Neuilly puisse en bénéficier, me paraîtrait quand même tout à fait contraire à l'intérêt de la ville de Neuilly, mais il faut en discuter.

Monsieur Jean-Paul CAZOGON THOMAS

Si je peux me permettre, Monsieur le Maire, il me semble que ce que vous venez d'affirmer reste à prouver, parce que nous nous battons, nous, depuis des années pour ne plus les voir ni en accès ni en sortie.

Je rappelle, sauf à ce les chiffres que j'ai entendus ce soir soient inexacts, que nous ne sommes que 10 % à utiliser cette avenue Charles de Gaulle. Il resterait dans l'hypothèse où il n'y aurait ni entrée ni sortie, des accès que j'ai imaginés il y a un instant et de façon non approfondie.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Monsieur, je comprends très bien votre position parce que vous habitez sur l'avenue Charles de Gaulle.

Monsieur Jean-Paul CAZOGON THOMAS

Absolument.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Neuilly n'est pas que l'avenue Charles de Gaulle, et je dois particulièrement penser aux autres Neuilléens qui ont envie et la volonté d'utiliser ce tunnel pour leur propre circulation.

Monsieur Jean-Paul CAZOGON THOMAS

Mais ils auraient leurs propres possibilités.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Cela étant dit, je promets que la discussion aura lieu autour de ces entrées et sorties ; voilà pourquoi nous les avons prévues actuellement. Je crois que ceux qui étaient contre, avec qui nous avons déjà eu des discussions, ont pas mal évolué sur ce point. Cela dit, la discussion aura lieu et sur l'aménagement technique de ces entrées et sorties, je propose que Monsieur Claude essaye de vous rappeler.

Un intervenant

Sur les contre-allées aussi ? Il ne faut pas oublier la question précédente.

Un intervenant

Je voudrais indiquer quand même que vous estimez que 10 %, c'est quand même 10 % de 160 000 véhicules, cela 16 000 véhicules. 16 000 véhicules/jour, c'est déjà un trafic important d'une route nationale en France. Donc, ce n'est pas négligeable.

Deuxièmement, ces entrées et ces sorties s'imposent aussi pour des raisons de sécurité, pour évacuer des véhicules de secours s'il y a un incident en milieu de tunnel.

Troisièmement, ces entrées et ces sorties sont positionnées où elles le sont, du fait de la configuration du projet. Pourquoi cette configuration du projet impose ces sorties et ces entrées où elles sont ? C'est parce qu'on est obligé de diverger autour de la station de métro Sablon, et que l'on ne peut pas les positionner n'importe où. Elles sont conditionnées par l'espace qui reste entre le tunnel et les fronts bâtis pour pouvoir avoir ces entrées et ces sorties. Si bien que pour le tunnel sud, comme vous l'avez remarqué, il n'y a qu'une seule entrée en position intermédiaire et il n'y a pas de sortie possible ; parce que nous nous rapprochons trop près des fronts bâtis, et il est impossible de trouver une autre sortie.

Un intervenant

Sur les contre-allées ?

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Vous me permettez, Monsieur le Président, d'ajouter un argument que j'avais oublié. Je crois qu'on ne va pas aller plus loin ce soir, mais c'est quand même 1,4 kilomètres et par conséquent, ne

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
pas prévoir la possibilité d'une évacuation des voitures sur 1,4 kilomètres, pose un très grave problème de sécurité.

Un intervenant

Je viens d'entendre que dans la partie sud du tunnel, il n'y aura pas d'évacuation possible.

Monsieur le Président

Écoutez, la question des entrées et sorties, on a bien noté qu'elle importait aux yeux d'un certain nombre de personnes.

Un intervenant

C'est cohérent. A l'impossible nul n'est tenu, Monsieur.

Monsieur le Président

Le débat n'est pas clos. Il est engagé.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

J'en conclus que Monsieur que je connais bien, a déjà considéré que le tunnel était réalisé.

Monsieur le Président

Donc la question des entrées/sorties, on a noté et cela va faire partie des sujets sur la réunion sur l'ouvrage. Il me reste deux questions. Je ne suis pas sûr, il y avait la question de l'emploi des contre-allées aussi.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Pour l'emploi des contre-allées, bien entendu, les autobus continueront à circuler sur l'avenue Charles de Gaulle, puisqu'il n'était pas question des autobus sur les contre-allées. Comme actuellement, il n'y a pas de modifications profondes par rapport à l'itinéraire qu'ils suivent actuellement.

Une intervenante

Il y a les petites motos.

Monsieur le Président

Les petites motos.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

On ne peut pas interdire la circulation de n'importe quel véhicule. La loi nous empêche de faire de l'ostracisme.

Monsieur le Président

A condition qu'ils répondent aux spécifications du code de la route.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Bien entendu.

Monsieur le Président

Encore une question « sortie », c'est pour cela que je la pose maintenant. J'aurais dû la grouper avec les autres, mais je ne l'avais pas vue encore : « Pourquoi ne pas avoir prévu la sortie du tunnel Nord plus proche de la Place de Madrid ? La sortie prévue présente des désavantages : entrée dans le tunnel et sortie trop proches l'une de l'autre ; pollution et bruits concentrés, arrivée des véhicules directement sur un feu rouge, arrivée des véhicules sur la rue 30 de la rue des Huissiers, arrivée sur un sens interdit, etc. ; interruption du passage actuel des habitants vers la rue des Gravieres, le Bois de Boulogne. » C'est une question de Monsieur Philippe Pasquali. Je crois qu'on va grouper avec les questions entrées/sorties.

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

Ce sont des questions extrêmement intéressantes, mais on ne peut pas les régler ce soir et à l'heure où nous sommes. Je rappelle une nouvelle fois que le problème sur ce point, sera traité en détail à la réunion du 7 mars. Par conséquent, venez très nombreux, et là, nous répondrons à l'ensemble des questions. Nous écouterons vos suggestions et naturellement, nous essayerons d'en tenir compte.

Monsieur le Président

Il y a une dernière question, mais je crois qu'elle rejoint certaines déjà posées, de Monsieur Gabriel Barda : « Les stations de surface sont très importantes pour l'agrément de la vie locale ainsi que pour l'économie, commerces, marchés, arrêts-minute. Des exemples de villes ayant supprimé tout ou partie des parkings en surface, montrent une mise à mort des rues concernées avec des commerces abandonnés, à l'affichage sauvage. Reléguer ces stations, même partiellement, en souterrain, ne règle pas le problème. Pourquoi ne pas maintenir un stationnement bilatéral et non côté immeubles, seulement, en surface ? »

Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly

J'ai déjà répondu tout à l'heure que le problème de stationnement sur la ville de Neuilly est un problème extrêmement difficile. Nous devenons le garage complet de l'Ouest parisien, dans la mesure où les communes qui nous entourent et les communes parisiennes ont fait un stationnement

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine
payant total et complet et que, par conséquent, leurs habitants viennent stationner sur la ville de Neuilly. Par conséquent, c'est un problème différent de celui de l'avenue Charles de Gaulle ; nous allons le traiter au cours des prochaines semaines.

Monsieur le Président

Mesdames, Messieurs, il est 23 heures. Nous sommes ponctuels ; quelques minutes seulement de retard. Cette première séance a déjà permis de dégager quelques tendances. Nous pouvons constater que le projet est attendu par un certain nombre de Neuilléens, mais il y a aussi des opposants ; quelques uns en tout cas. Mais il y a beaucoup de contraintes et sans solution simple.

Je vous propose de nous retrouver à la première rencontre thématique, qui se déroulera le mardi 7 mars à l'Auditorium de la SACEM.

Index

Nous vous signalons que nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms suivants :

Bruno Lelièvre.....	25
Claude Pommier.....	4
Didier Bloch.....	22
Didier Duplan.....	29
Elisabeth Guchelet.....	12
François Berleur.....	10
Gabriel Barda.....	34
Gilles Cadar.....	13, 14
Gilles Costa.....	26
jardins Jaccard.....	14
Jean-Jacques Montgeont.....	28
Jean-Paul Cazogon Thomas.....	29
Madame Annick Agnant.....	26
Monsieur Lamy.....	3
Monsieur Rosset.....	22, 25
Monsieur Ruelle.....	1
Monsieur Sandoz.....	14
Philippe Luyfert.....	2
Philippe Pasquali.....	34