

ANNEXES

- La décision de la CNDP.
- Bibliographie des études qui ont accompagné le projet.
- Les sites Internet qui traitent du projet.
- Les sites Internet où l'on trouve les textes réglementaires relatifs au projet.
- Glossaire.

• La décision de la CNDP.

Commission Nationale du Débat Public
SEANCE DU 2 FEVRIER 2005
DÉCISION N° 2005 /04/ RN13 / 1
PROJET D'ENFOUSSEMENT DE LA RN13
A NEUILLY-SUR-SEINE.

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- vu la lettre de saisine du Ministre de l'Équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer datée du 23 Décembre 2004 reçue le 30 Décembre 2004 et le dossier joint concernant le projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents,
- considérant que la RN13 tient une place essentielle dans le réseau routier de l'Ouest et notamment du Nord-ouest parisien,
- considérant que les objectifs assignés au projet : réduire les nuisances sonores et reconquérir l'espace urbain d'abord, améliorer la fluidité et la sécurité du trafic sur l'axe réaménagé, favoriser le développement des transports collectifs méritent d'être soumis à la discussion du public,
- considérant que le choix de réaliser cet aménagement constitue un enjeu de portée régionale,
- considérant l'importance des enjeux tant économiques et sociaux qu'environnementaux,
- considérant que la concertation engagée depuis 2000 a associé les collectivités locales et deux associations, qu'en revanche elle ne s'est pas élargie en direction du public,
- considérant que, si le dossier de saisine décrit le volet routier du projet de façon assez précise, il n'indique pas les mesures envisagées pour l'organisation de la circulation pendant la phase des travaux, il ne comporte aucune indication sur son plan de financement, que d'autre part il ne fait qu'esquisser le volet « aménagements de surface » qui est le complément indissociable de l'opération envisagée,
- considérant que le dossier de saisine de la Commission nationale du débat public, prévu à l'article L121-8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les six mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L121-11 du même code,

DÉCIDE :

Article 1 :

Un débat public sera organisé sur le projet de dénivellation et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine.

Article 2 :

La Commission nationale du débat public organisera elle-même ce débat public dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 3 :

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 7-III du décret du 22 Octobre 2002) que s'il comporte des indications suffisamment précises sur :

- les mode et plan de financement de l'aménagement routier,
- les mesures envisagés pour l'organisation de la circulation pendant la phase des travaux,
- les orientations retenues pour les futurs aménagements de surface,

Il devra donc être élaboré en concertation avec la Ville de Neuilly pour le second point, avec les différentes collectivités contributrices pour le troisième.

Le Président
Yves MANSILLON

SEANCE DU 7 DECEMBRE 2005
DÉCISION N° 2005 /69/ RN13 / 1
PROJET D'ENFOUSSEMENT DE LA RN13
A NEUILLY-SUR-SEINE.

La Commission nationale du débat public,

- Vu l'erreur matérielle contenue à l'article 3 dernier alinéa de la décision n° 2005 /04 / RN13/ 1 du 2 Février 2005,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents,

DÉCIDE :

Article unique :

Le dernier alinéa de l'article 3 de la décision du 2 Février 2005 n° 2005 /04 / RN13/ 1 est ainsi modifié :

« Il devra donc être élaboré en concertation avec les différentes collectivités contributrices pour le premier et avec la Ville de Neuilly pour les deuxième et troisième ».

Le Président
Yves MANSILLON



• Bibliographie des études.

Études techniques

- Aménagement de la RN13 entre le Pont de Neuilly et Paris Porte Maillot – Boulevard Périphérique / Faisabilité d'une mise en souterrain, études préliminaires, Setec TPI, novembre 1991.
- Études techniques spécifiques de l'ouvrage souterrain : étude préalable, Setec TPI et INGEROP, octobre 2002.
- Études complémentaires de ventilation-désenfumage et de traitement de l'air vicié, Setec TPI, 2004.
- Études complémentaires section place du marché / Porte Maillot et boulevard périphérique, Setec TPI et Ingerop, mars 2004.
- Étude d'impact acoustique de l'aménagement de la RN13 sur la commune de Neuilly/Seine, Laboratoire Régional de l'Est Parisien, 2004.
- Projet de dénivellation et de couverture à Neuilly-sur-Seine : études préalables sur la qualité de l'air, CETE Nord-Picardie, 2005.

Études de trafics et de déplacements

- Enquête de circulation RN13, réalisée le 13 décembre 2001, Agence Lyonnaise de Comptages et d'enquêtes de circulation et ISIS.
- Éléments de synthèse de l'étude du trafic et des déplacements sur la RN 13, Isis, août 2002.
- Comptage trafic RN13, réalisé du 23/01/2004 au 11/02/2004, DDE 92.
- Étude Circulation sous travaux, Ville de Neuilly-sur-Seine, novembre 2005.
- Analyse des différents scénarios et simulations de trafic, aux horizons 2012 et 2020 ; octobre 2005, SETEC International.
- Enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine : Etude de trafic sur le réseau de transport collectifs, octobre 2005, STIF.

Étude socio-économique

- Bilan socio-économique de la dénivellation et de la couverture de la RN13, Setec, novembre 2005.

Étude d'urbanisme et d'aménagement

- Diagnostic urbain autour de la RN13 à Neuilly-sur-Seine, Brès/Mariolle et Associés, octobre 2005.

Étude et analyse financière

- Analyse comparative des modes de financement possibles du projet de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine, Infraplan, 2005.

• Les sites Internet d'information sur le débat public et le projet.

- CNDP : www.debatpublic.fr
- CPDP : www.debatpublic-rn13.org
- DDE 92 : www.hauts-de-seine.equipement.gouv.fr
- Ville de Neuilly-sur-Seine : www.ville-neuillysurseine.fr

• Les sites Internet où l'on trouve les textes réglementaires relatifs au projet.

- Débat public : Code de l'environnement, Article L.121-8 à L.121-15 (la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et décret d'application n°2002-1275 du 22 octobre 2002).
www.lexinter.net/Environnement/organisation_du_debat_public.htm
- Sécurité dans les tunnels en cas d'incendie, principes applicables pour la ventilation et le désenfumage : circulaire interministérielle n°2000-63 du 25 août 2000.
www2.equipement.gouv.fr/bulletinofficiel/fiches/Bo200023/A0230087.htm
- Valeurs limites des rejets dans l'atmosphère et objectifs de qualité pour la protection de la santé humaine : décret du 15 février 2002.
www.legifrance.gouv.fr
- Les lois relatives à la protection des monuments historiques : loi du 31 décembre 1913, loi du 2 mai 1930, loi du 4 août 1962.
www.legifrance.gouv.fr
- Difficultés occasionnées par le trafic et les nuisances sonores : circulaire n°97-110 du 12 décembre 1997.
www.aida.ineris.fr/textes/circulaires/text4058.htm
- Modalité de financement des infrastructures de transport : ordonnance du 17 juin 2004.
www.legifrance.gouv.fr

• Glossaire

Attique. Vocabulaire de l'architecture. L'attique est l'étage placé au sommet d'une construction, dont les proportions sont moindres que celles de l'étage inférieur.

Autoroute concédée. Autoroute dont la construction, la gestion et l'exploitation sont confiées à une société privée.

Axe historique. Voir grand axe*.

Axe de transit. Voie de circulation accueillant des flux dont l'origine et la destination se situent à l'extérieur de l'agglomération.

Benzène. Composé organique volatil (COV). Il est issu des hydrocarbures pétroliers. Les émissions de benzène dans l'air extérieur proviennent de l'évaporation des carburants, des hydrocarbures imbrûlés à l'échappement et de l'industrie chimique, où il entre comme matière première de synthèse. Certaines études tendent à prouver que le benzène est cancérigène.

Boucle de retournement. Voie permettant à un véhicule de faire demi-tour.

CETU. Centre d'Études des Tunnels. Service technique central, organisme du réseau technique et scientifique du ministère de l'Équipement créé par décision du 31 décembre 1970. Il a pour champ de compétence l'ensemble des techniques et méthodes relatives à la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la sécurité des tunnels routiers. Il réalise des études et des recherches en relation avec de nombreux organismes français et étrangers et, en particulier, avec les organismes du réseau scientifique et technique du ministère.

Circulations douces. Voir modes doux*.

Circulation de transit. Circulation dont l'origine et la destination sont à l'extérieur du territoire concerné.

CNDP. Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante créée par la loi de février 1995 (loi Barnier) et réformée par la loi de février 2002 (relative à la démocratie de proximité). Elle décide et organise le débat public*. Voir débat public et www.debatpublic.fr.

CO, CO₂ (Monoxyde de carbone, dioxyde de carbone). Gaz toxiques dont la source principale est la combustion incomplète

(CO) ou complète (CO₂) (transports, installations de chauffage).

Coefficient d'occupation des sols (COS). Ce coefficient, fixé par le plan d'occupation des sols (POS)*, détermine la surface de plancher constructible sur un terrain (on parle de surface hors œuvre nette).

Contrat de Plan État-Région (CPER). Le contrat de plan État-Région est le document contractuel définissant les actions que l'État et la Région s'engagent à mener conjointement en faveur du développement économique et social. Le CPER actuellement en vigueur porte sur la période de 2000-2006.

Coupure urbaine. Emprise (ferroviaire, routière...) qui rompt l'homogénéité du tissu urbain. Par extension, les phénomènes qu'elle engendre dans le fonctionnement de la ville.

COVNM (Composés organiques volatils non méthaniques). Regroupent une multitude de substances. Il est fréquent de distinguer séparément le méthane (CH₄) qui est un COV particulier, naturellement présent dans l'air, des autres COV pour lesquels on emploie la notation COVNM. Les Hydrocarbures aromatiques monocycliques (HAM*) constituent une famille importante au sein des COV, avec notamment le benzène, un liquide toxique et fortement cancérigène. Les COV interviennent dans les réactions photochimiques à l'origine de la formation de l'ozone dans la couche troposphérique.

Débat public. Introduite par la loi du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi Barnier, et son décret d'application du 10 mai 1996, la procédure de débat public a été renforcée et élargie par la loi du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité, et son décret d'application du 23 octobre 2002. Dispositif de participation du public au processus de décision, le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et caractéristiques principales des grandes opérations d'aménagement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées. La Commission nationale du débat public (CNDP)*, autorité administrative indépendante, décide de l'organisation des débats et veille aux modalités de leur organisation en confiant l'animation à une commission particulière. Mené sur la base d'un dossier fourni par le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet,

le débat public dure au maximum 4 mois, avec la possibilité d'être prolongé de 2 mois.

Décibels ou dB(A). Unité de mesure de l'intensité du son. L'échelle est logarithmique : une augmentation d'une unité correspond au doublement de l'énergie acoustique. Une conversation animée correspond approximativement à un niveau de bruit de 60 dB(A), une avenue à fort trafic à 90 dB(A), un décollage d'avion à 140 dB(A) à proximité immédiate. En 2000, l'Union européenne a recommandé de ne pas dépasser le seuil de 85 dB(A) dans la journée.

Dénivellation. Différence de niveaux.

Écrêtement. Action de supprimer la partie la plus haute d'un équipement, d'une construction. L'écrêtement consiste ici à aplanir le haut de la voûte du métro en insérant une dalle, afin de diminuer l'emprise en hauteur de la voûte.

Édicules. Petites constructions placées sur la voie publique (abribus, petits locaux techniques, toilettes publiques, etc.).

Effet de pistonement. Effet de poussée de l'air généré par un véhicule dans le sens de son mouvement (comme un piston).

Enquête publique/Enquête d'utilité publique. Procédure préalable à la prise de décision par une autorité publique, qui a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions. Cette phase se situe bien en aval de celle du débat public. L'enquête est ouverte par un arrêté pris par le préfet, le maire ou d'autres autorités (conseils généraux par exemple) ; elle est dirigée par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête publique. Sa durée est d'au moins un mois.

Pendant la durée de l'enquête publique, tous ceux qui le souhaitent peuvent prendre connaissance du dossier des travaux envisagés et formuler des observations, qui sont consignées dans un registre d'enquête. Le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) rédige un rapport d'enquête, après avoir examiné toutes les observations consignées dans le registre d'enquête. En conclusion, il (elle) formule un avis : favorable, avec réserves ou défavorable.

Espace centre. Espace central d'une commune (centre ville), souvent porteur de l'image d'une ville.



Établissement public d'aménagement Seine-Arche (EPASA). Créé en décembre 2000, par décret ministériel, l'EPASA est un EPIC (Établissement public à caractère industriel et commercial) placé sous tutelle du ministère de l'Équipement. Il a reçu mission de valoriser 124 hectares de la commune de Nanterre, à l'intérieur d'un périmètre d'opération d'intérêt national de 320 hectares. L'EPASA assure la conception générale du projet et sa planification, acquiert les terrains et en assure la gestion, réalise les ouvrages nécessaires à la valorisation du site et à sa constructibilité (espaces publics, parkings, voiries et réseaux divers...). Il coordonne la réalisation de l'ensemble du projet, assure la vente des terrains aménagés à des opérateurs qui y réaliseront bureaux, logements et commerces prévus dans le programme. Son conseil d'administration comprend à parité des représentants de l'État (huit de différents ministères) et des collectivités (six élus de Nanterre, un du conseil général des Hauts-de-Seine, un du conseil régional Île-de-France).

Établissement public pour l'aménagement de La Défense (EPAD). Créé en 1958 pour une durée de trente ans, puis prolongé dans ses fonctions à différentes reprises, l'EPAD a pour vocation d'aménager, pour le compte de l'État et des collectivités locales concernées, 160 hectares à l'ouest de la capitale sur le site de La Défense, devenu aujourd'hui le premier quartier d'affaires européen. Établissement public à caractère industriel et commercial, l'EPAD effectue les études préliminaires d'urbanisme, réalise au fur et à mesure de l'évolution du site les travaux d'infrastructure indispensables, puis vend aux investisseurs un droit de construire qui constitue sa seule ressource financière. Si la mission qui lui a été assignée se résume à l'aménagement de cet espace, l'EPAD assure *de facto* d'autres fonctions vitales parmi lesquelles la gestion quotidienne du site et son animation. L'EPAD poursuit en sus de ces activités premières, une collaboration étroite avec les collectivités locales, essentiellement le conseil général des Hauts-de-Seine, les municipalités de Courbevoie et de Puteaux, afin de gérer au mieux les intérêts quotidiens des 150 000 personnes travaillant à La Défense et de ses 20 000 résidents.

Flux de transit. Voir circulation de transit.

Flux de desserte. Trafic local.

Fronts bâtis. Façades des immeubles, leur architecture, leur modénature*.

Grand axe. Voie construite à la demande du roi Henri IV, menant du Louvre au château de Saint-Germain-en-Laye. Cette route sera progressivement modifiée au cours des siècles pour devenir l'axe historique de Paris, du Louvre à la grande arche de La Défense.

Heure de pointe du matin (HPM). Dans les études de trafic, ce terme désigne un créneau horaire entre 7 et 9 heures, pendant lequel a été effectué un comptage du trafic. Lorsqu'on évoque un nombre de véhicules en HPM, ce chiffre est issu d'une moyenne des deux heures (par exemple : de 7 à 8 heures, on dénombre 2 000 véhicules, de 8 à 9 heures, 3 000 véhicules, on obtient donc une HPM de 2 500 véhicules).

Heure de pointe du soir (HPS). Dans les études de trafic, ce terme désigne un créneau horaire entre 17 et 19 heures, pendant lequel a été effectué un comptage du trafic.

Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP). Les HAP sont considérés comme des polluants prioritaires car certains d'entre eux sont présumés cancérigènes. Les HAP résultent de combustions incomplètes de substances organiques comme le charbon, le pétrole et le gaz.

Infrastructure de transport. Ensemble des installations fixes nécessaires au fonctionnement d'un service de transport. Par extension, la voie (routière, ferrée) elle-même.

Itinéraire de délestage. Un itinéraire de délestage est constitué par la (les) voie(s) prévue(s) afin d'éviter les sections en chantier d'une infrastructure*, ou la (les) voies prévue(s) pour permettre un meilleur écoulement du trafic lorsque des travaux (un "bouchon" routier ou par exemple un accident) diminuent la capacité d'un axe.

Jalon. Qui sert de point de repère, de marque.

Laboratoire régional de l'est parisien (LREP). Il réalise régulièrement des études pour le compte du ministère de l'Équipement.

Maître d'ouvrage. Personne physique ou morale qui décide de la construction d'un projet et en assure le financement, et pour le compte de laquelle sont conduits des études et des travaux. Il peut s'agir d'une commune, d'un groupement de communes, d'un département, d'une région, de l'État,

d'une entreprise ou d'un particulier. Le maître d'ouvrage se distingue du maître d'oeuvre, personne physique ou morale choisie par le maître d'ouvrage, qui est responsable de la conception, du cahier des charges, de la coordination des travaux et éventuellement du contrôle, lors d'une construction.

Modénatures. Terme du vocabulaire architectural désignant la proportion et le galbe des moulures d'une corniche (profil des moulures).

Modes doux. Modes de déplacement non polluants et peu bruyants : marche à pied, deux-roues non motorisés, rollers, etc.

Mouvement filant ou "onde verte". Coordination des feux de circulation destinée à optimiser l'écoulement de la circulation en permettant à un véhicule de franchir plusieurs feux successifs au vert.

NO, NO₂, NO_x (monoxyde d'azote, dioxyde d'azote, oxyde d'azote en général). Corps gazeux, dont la source principale est la combustion (transports, installations thermiques).

Objectif de qualité. Seuil de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement, à atteindre dans une période donnée. L'objectif de qualité est généralement établi à l'échelle régionale.

Orbitale. Projet de métro souterrain desservant en rocade la zone dense proche de Paris, notamment à l'ouest et au nord de Paris, le centre d'affaires de La Défense et La Plaine-Saint-Denis.

Ouvrage d'art. Dans le domaine du génie civil, un ouvrage spécial, qui permet notamment à une voie de communication, route, ligne de chemin de fer, canal, etc de franchir un obstacle. Il peut alors s'agir d'un pont, d'un viaduc, d'un tunnel, d'un aqueduc, d'un ascenseur à bateaux. Il peut aussi permettre de modifier le cours des éléments, d'apporter un renfort. C'est le cas d'un barrage, d'une digue, d'une écluse, d'un mur de soutènement, d'une estacade.

Ovoïdes. En forme d'oeuf. Désigne ici des conduites d'assainissement dont la section est en forme d'oeuf.

SOx (Oxydes de soufre). Les oxydes de soufre sont créés par combustion d'un gaz contenant du soufre. Les principales sources sont les combustibles fossiles provenant des raffineries, des industries papetières, des centrales hydroélectriques et du processus de la fusion des métaux dans les affineries de métaux. Les volcans sont un exemple de sources naturelles d'oxyde de soufre.

Ozone. Gaz présent naturellement dans l'air. Il se trouve en plus grande concentration dans la stratosphère. En haute altitude, il est créé par la réaction entre les rayons solaires et l'oxygène et permet de filtrer, en partie, les rayons ultraviolets, de maintenir la vie à la surface des continents. Cette couche, en haute altitude pose un problème si elle n'est plus suffisamment dense. L'ozone en altitude protège, mais l'ozone au sol pollue. Il s'agit pourtant de la même molécule. La pollution par l'ozone au niveau du sol résulte elle aussi d'un mécanisme relativement compliqué puisque l'homme n'émet pas directement de l'ozone, mais qu'il se forme à partir des autres polluants comme le dioxyde d'azote émis par les véhicules. En grande quantité, il devient nocif pour la santé et l'environnement.

Panneaux à message variable. Situés en surplomb du périphérique parisien ou des voies autoroutières en général, ils permettent d'informer les usagers sur les conditions de circulation, les bouchons, et autres difficultés détectées dans l'écoulement du trafic. Ils utilisent un système de LED (diodes électro-luminescentes : points de lumières composants des lettres) et sont actualisables à distance en temps réel.

Panneaux d'information dynamique. Ces panneaux sont destinés à renseigner et informer l'utilisateur sur les conditions de circulation afin qu'il puisse organiser son itinéraire en conséquence. Ils utilisent un système de diodes électroluminescentes. Ces panneaux se trouvent situés sur les axes actuellement raccordés au système SITER.

Particules (PM10). Ce sont des éléments solides inférieurs dont la taille est inférieure à 10 µm*. Les particules dues au trafic automobile sont constituées des résidus de combustion, des poussières de bitumes, des particules de gommes des pneumatiques...

Part modale. Poids, importance (généralement établie en pourcentage) d'un mode de transport (route, rail, voie d'eau, mer, air...) dans l'ensemble des déplacements sur un territoire donné.

Phasage. Désigne un sectionnement dans le

temps et dans l'espace des travaux. Ce dispositif permet de diminuer les contraintes engendrées par l'organisation d'un chantier en le traitant tronçon par tronçon.

Piédroits. Chacune des parties latérales verticales qui supportent la naissance d'un arc, d'une voûte.

PDU. Plan de Déplacements Urbains. Le PDU vise à développer les transports collectifs et les modes de transport propres, à organiser le stationnement et à aménager la voirie. En France, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 31 décembre 1996 impose l'élaboration d'un plan de déplacements urbains dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Les orientations générales du PDU, définies dans l'article 14 de la loi sur l'air, portent sur la diminution du trafic routier, le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économiques et les moins polluants (notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied), l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie de l'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, l'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et en souterrain, le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement, l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel (notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage), en réalisant un plan de déplacement d'entreprise.

Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF). Le PDUIF a pour ambition d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des Franciliens et la protection de leur environnement et de leur santé. Pour atteindre ses objectifs, le PDUIF définit une politique globale, qui est articulée à chaque échelon de la Région : métropole, ville agglomérée dense, villes nouvelles et centres anciens, quartiers. Après quatre ans d'études et de concertation entre les partenaires (1997-2000), après une enquête publique qui a permis aux Franciliens qui le souhaitaient de s'exprimer (juin-juillet 2000), cinq ans ont été prévus pour conduire les réalisations et appliquer les mesures prévues dans le PDUIF (2001-2005).

Plate-forme. Espace relativement plat, destiné à recevoir certains matériels et équipements.

Plate-forme centrale. La plate-forme centrale est ici l'ensemble de la partie couverte de la RN13, c'est-à-dire la dalle et les aménagements urbains qu'elle accueille.

Plan local d'urbanisme (PLU). Le PLU est amené, à terme, à remplacer le Plan d'occupation des sols (POS)*. Il fixe les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols ; il présente le diagnostic territorial établi au regard des prévisions économiques et démographiques. Son contenu varie selon les communes. Les dispositions locales qu'il contient doivent être compatibles avec les prescriptions nationales et locales et ont pour objectif de fixer les orientations fondamentales de l'aménagement des communes comprises dans un ensemble présentant une communauté d'intérêts économiques et sociaux. Le PLU de la ville de Neuilly-sur-Seine est actuellement en cours de révision.

Points noirs (de bruit). Zone critique de bruit engendré par au moins une infrastructure de transport terrestre des réseaux routier ou ferroviaire nationaux, dans laquelle se trouvent des locaux sensibles, généralement à usage d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale. Au-delà des valeurs limites de jour, de 70 dB(A)* et de nuit, de 65 dB(A)*, on considère que l'espace où l'on peut faire de telles mesures est un point noir.

Plan d'occupation des sols (POS). Le Plan d'occupation des sols (POS) est un document d'urbanisme qui détermine l'affectation des sols selon l'usage principal qui doit en être fait (habitat, loisirs, activités, espaces naturels à protéger). Il fixe, dans le cadre des schémas directeurs (s'ils existent), les règles générales et les servitudes d'utilisation du sol. Il organise et planifie le développement urbain. Il permet, d'une part, de limiter l'utilisation de l'espace, de maîtriser les besoins de déplacements, de préserver les activités agricoles, de protéger les espaces forestiers, les sites et paysages naturels ou urbains, de prévenir les risques naturels prévisibles et les risques technologiques ainsi que les pollutions et nuisances de toute nature et, d'autre part, de prévoir suffisamment d'espaces constructibles pour les activités économiques et d'intérêt général, ainsi que pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'habitat.

Route express. L'article L151-1 de la loi du 22 juin 1989 établit qu'une route express est réservée à la circulation automobile, qu'elle est accessible uniquement par des échangeurs ou des carrefours réglementés (les propriétés riveraines n'ont pas d'accès direct) et peut être interdite à certaines catégories de véhicules (qui ne seraient pas capables d'atteindre une vitesse de 40 Km/heure). Le statut de route express d'une voirie est conféré par décret, après avis du Conseil d'État.



SDRIF. Schéma directeur de la Région Île-de-France. Défini par des dispositions particulières à l'Île-de-France (article L141-1 du code de l'urbanisme), le SDRIF répond à la nécessité de doter la région-capitale d'un document stratégique adapté à une agglomération de 11 millions d'habitants. Le SDRIF, actuellement en révision, est un document d'aménagement à moyen et long terme du territoire régional francilien. Appuyé sur une vision prospective du développement de la région, il définit des orientations cohérentes pour l'action publique, que cette dernière soit menée par l'État, la Région, les collectivités locales ou d'autres acteurs. L'amélioration du fonctionnement métropolitain et l'importance nationale de nombreux équipements et secteurs économiques sont au cœur de cette recherche de cohérence.

C'est aussi un document d'urbanisme de portée régionale, opposable aux documents locaux d'urbanisme, que sont les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU*). En raison de l'échelle du document régional et de la nécessaire autonomie des collectivités locales pour définir leur propre projet d'aménagement et de développement durable, les documents d'urbanisme locaux doivent être « compatibles » (et non pas « conformes ») avec les orientations et les dispositions prescriptives du SDRIF en matière d'organisation spatiale, de règles d'utilisation des sols et autres dispositions d'urbanisme.

Le SDRIF n'est pas un document de programmation. Pour ce qui les concerne, l'État et la Région assurent la mise en œuvre du schéma directeur par leurs choix financiers notamment traduits par les contrats de plan État-Région*.

Section transversale courante. Coupe transversale d'un projet d'infrastructure dans sa partie courante, c'est-à-dire hors carrefour, bretelle de raccordement, ouvrage d'art, etc...

Seine-Arche. Projet d'aménagement urbain qui s'étend sur un territoire de 300 hectares à l'ouest de la grande arche de La Défense. Il représentera à terme un nouveau quartier de quelque 10 000 habitants à Nanterre. Le projet Seine-Arche a pour objectif « d'affirmer le rayonnement régional de Nanterre, recoudre le territoire par un nouveau réseau de rues, le franchissement des infrastructures, le rétablissement des déplacements de proximité, d'intégrer les cités environnantes pour que le projet d'aménagement participe à l'amélioration

de leur cadre de vie, favoriser la mixité sociale et fonctionnelle par une programmation diversifiée de logements – sociaux, intermédiaires et libres – de bureaux, équipements, services et commerces, faire émerger des lieux forts d'animation autour des gares RER et des grands équipements, prendre en compte toutes les dimensions du développement durable – sociales, économiques et environnementales – aux différentes échelles de la ville ».

À l'issue du marché de définition lancé en décembre 2001 par l'EPASA*, le jury a retenu, en novembre 2002, le projet élaboré par l'équipe d'urbanistes Treuttel-Garcias-Treuttel : « Les Terrasses de Nanterre ». Il repose sur la création de 17 terrasses de verdure. Au total, le projet Seine-Arche, comprend de 640 000 m² de construction dont 200 000 m² bureaux, 300 000 m² d'habitations, 100 000 m² d'équipements publics ou privés et 40 000 m² d'équipements de proximité qui seront construits sur 15 ans dans la perspective de l'axe historique.

Site inscrit. Site de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, soumis à des règles de conservation de l'état actuel et de surveillance. Les travaux y sont réglementés et certaines activités interdites, mais de façon moins stricte que pour les sites classés.

Sonomètre. Outil mesurant l'intensité acoustique en décibels*.

Surface hors œuvre nette (SHON). Totalité des surfaces de plancher, déduction faite de ce qui n'est pas aménageable.

SO₂ (Dioxyde de soufre). Gaz dont la source principale sont les combustibles fossiles contenant du soufre (installations thermiques, raffineries, etc.).

Teneur horaire. Quantité de gaz mesurée en une heure, à un moment et dans un volume donné.

Teneur moyenne horaire. Quantité moyenne de gaz mesurée en une heure, à un moment et un volume donné.

Top and down (« en taupe »). Technique qui consiste à réaliser dans un premier temps les murs latéraux et la dalle de couverture, puis à terrasser en dessous, sous couvert de la dalle de couverture qui peut, pendant ce temps, supporter la circulation de surface.

Trémie. Rampe ou bretelle d'accès à un tunnel.

Tunnel foré. Tunnel construit en creusant dans le sol à une certaine profondeur, à l'aide d'un tunnelier.

Urbanisation. Transformation progressive d'un espace rural ou périurbain en espace urbain. Elle peut être volontaire (planifiée) ou spontanée (sans plan d'ensemble).

Voie express. Infrastructure routière permettant une circulation rapide (absence de feux tricolores, de carrefours à niveau, etc).

ZAC. Zone d'aménagement concerté. Le terme de ZAC définit une procédure d'urbanisme opérationnel instituée en 1967.

Projet

de dénivellation
et de couverture
de la RNI3 à Neuilly-sur-Seine



Dossier du débat public