

Projet

de dénivellation et de couverture de la RNI 3 à Neuilly-sur-Seine



Dossier du débat public



Projet
de dénivellement
et de couverture
de la RNI 3 à Neuilly-sur-Seine

Le *Dossier du débat public* sur le projet de dénivellation et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine a été réalisé, pour le compte de l'État, par la direction départementale de l'Équipement des Hauts-de-Seine.

Conception/rédaction/réalisation : MM&A / Moser, Malt et Associés - Création graphique : Ideolys – Photos : Alexandre Lardeur – Dessins : Fersten
Cartes, plans et schémas : Brès/ Mariolle et associés ; CETE Nord-Picardie ; CETU ; DDE 92 ; EPASA/TGT/Artefacto; Ingerop ; Isis ; LREP ;
MM&A / Moser, Malt et Associés ; Setec ; Ville de Neuilly-sur-Seine – Impression : France Document - Février 2006.



Préface

Ce dossier présente le projet de dénivellement et de couverture de la RN13, avenue Charles-de-Gaulle, dans sa traversée de Neuilly-sur-Seine, projet soumis au débat public.

Bien que constituant une nécessaire synthèse, et donc un choix, parmi les très nombreux éléments d'information et d'analyse rassemblés au cours des études menées dans le cadre du contrat de plan État-Région 2000/2006, ce document s'efforce de présenter le projet sous ses multiples facettes et d'en rendre les enjeux compréhensibles par tous.

Pour éclairer le débat sur l'opportunité de réalisation d'un ouvrage majeur, il aborde à la fois les questions de circulation automobile, de sécurité, de nuisances, de réalisation

du chantier, et d'économie. Conformément à la demande de la Commission nationale du débat public, il présente également des premiers éléments, élaborés en concertation avec la ville de Neuilly, sur les perspectives d'aménagement ouvertes par le projet. Enfin, s'agissant d'un maillon de l'axe historique de développement de l'agglomération parisienne, qui mène aujourd'hui du Louvre à l'Arche de La Défense, il rappelle quelques aspects historiques permettant de mettre en perspective ce projet.

Puisse le débat qui s'ouvre amener à s'interroger sans tabous sur l'avenir du boulevard urbain le plus circulé de France, avec ses 160 000 véhicules par jour, au sein d'une ville dense de 16 000 habitants au km².

Le Préfet des Hauts-de-Seine

Michel Delpuech

Préface	5
PRÉAMBULE : LE PROJET DE DÉNIVELLATION ET DE COUVERTURE DE LA RN13 EST SOUMIS AU DÉBAT PUBLIC.	8
INTRODUCTION : LES ENJEUX DU PROJET.	9
1. Un meilleur fonctionnement du réseau routier national entre Paris et l'ouest francilien.	9
2. Une contribution aux politiques de lutte contre les nuisances environnementales dans un milieu urbain très dense.	10
3. Des perspectives d'aménagement pour un maillon délaissé de l'axe historique de l'agglomération francilienne.	10
I. LE PROJET DE DÉNIVELLATION ET DE COUVERTURE DE LA RN13.	11
1. Les différentes hypothèses évoquées.	11
• Quelle serait la situation de l'avenue Charles-de-Gaulle à l'horizon 2020 si aucun aménagement n'était réalisé ?	11
L'évolution du trafic	11
Conclusion	11
• La transformation de la RN 13 en boulevard urbain avec un développement de l'offre de transports en commun. ...	11
Les caractéristiques de cette hypothèse	11
Les conséquences sur le trafic	11
Conclusion	12
• Un tunnel foré entre La Défense et Paris (Porte Dauphine).	12
Les caractéristiques de cette hypothèse	12
Les conséquences sur le trafic	12
Conclusion	13
• La dénivellation et la couverture de la RN13.	14
Les caractéristiques de cette hypothèse	14
Les conséquences sur le trafic	14
Conclusion	14
2. Le scénario retenu par le maître d'ouvrage	15
• Les quatre scénarios de dénivellation et de couverture étudiés.	16
Deux scénarios de couvertures « courtes » ont été étudiés	16
Deux scénarios de couvertures « longues » ont été étudiés	16
• Les caractéristiques générales de la couverture longue avec écrêtement de la voûte du métro.	17
3. La sécurité dans le tunnel.	18
• Les dispositions qui seront prises en cas d'incident	18
• La sécurité routière	20
II. CONTRIBUER À LA POLITIQUE RÉGIONALE D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN ET DES DÉPLACEMENTS.	21
1. La réduction des nuisances sonores.	21
• Un environnement sonore fortement dégradé.	22
• Quelle réduction des nuisances sonores peut-on envisager ?	22
2. Le traitement des rejets dans l'atmosphère.	23
• L'étude de qualité de l'air.	23
• Le dioxyde d'azote (NO ₂)	25
• Les particules (PM10)*	26
• Le benzène (C ₆ H ₆)	27
• La pollution à l'intérieur du tunnel et la question du rejet de l'air pollué.	28
3. La gestion durable des eaux pluviales.	30
• La réutilisation des eaux de chaussées pour le lavage de la voirie.	30
• La réutilisation des eaux pluviales pour l'arrosage et l'irrigation des espaces verts et plantations aménagés sur la plate-forme centrale.	30
4. Une meilleure fluidité et une réorganisation des trafics et des réseaux après les travaux.	31
• La RN13, un axe majeur de la circulation locale et régionale.	31
• Les trafics attendus après la réalisation du projet.	33
• La dénivellation et la couverture de l'avenue Charles-de-Gaulle permettraient une réorganisation des circulations douces*.	35
• Le fonctionnement des différents réseaux souterrains existants (RATP, assainissement, gaz, électricité...).	37



III. UNE PERSPECTIVE D'AMÉNAGEMENT POUR UN MAILLON ESSENTIEL DU GRAND AXE* EST-OUEST DE L'AGGLOMÉRATION FRANCILIENNE.	38
1. Le cadre proposé à la réflexion : revaloriser l'image du grand axe* est-ouest et recréer un centre ville à Neuilly-sur-Seine.	38
• Intégrer les émergences à la réflexion architecturale.	38
• Les équipements susceptibles d'être réalisés sur la couverture de la RN13	38
• Une nouvelle approche des fronts bâtis*.	39
2. L'avenue Charles-de-Gaulle dans la commune de Neuilly-sur-Seine.	40
• Les fonctions de l'avenue Charles-de-Gaulle.	40
<i>L'avenue Charles-de-Gaulle dans le réseau de voirie de la commune</i>	40
<i>L'évolution des centralités de l'avenue Charles-de-Gaulle</i>	41
<i>Quelle vocation pour l'avenue Charles-de-Gaulle au sein du territoire communal ?</i>	43
• Un espace urbain aujourd'hui dégradé, marqué de façon dominante par la circulation automobile.	43
<i>Des fronts bâtis hétérogènes</i>	43
<i>Le partage de l'emprise entre les différents modes de transports a évolué</i>	45
<i>Les usages de l'espace public</i>	45
3. L'avenue Charles-de-Gaulle dans le grand axe* est-ouest	46
• Un grand axe* qui s'est constitué au fil du temps	46
• Plusieurs ouvrages et aménagements jalonnent l'histoire du grand axe*.	48
• Le pont de Neuilly aujourd'hui.	48
• La porte Maillot, un lieu symbolique du grand axe*.	48
• Le centre d'affaires de La Défense	49
IV. LA GESTION DU CHANTIER ET LA MAÎTRISE DES NUISANCES PENDANT LES TRAVAUX.	50
1. Les difficultés pour la circulation et les transports collectifs.	50
• L'organisation du chantier.	51
<i>Le phasage des travaux</i>	51
<i>Le réaménagement de la voirie de surface pendant les travaux</i>	51
<i>Les travaux et le raccordement au réseau existant</i>	51
• La gêne occasionnée pour l'usage des transports collectifs.	51
2. Les impacts sur la vie du quartier.	52
3. Les solutions envisagées pour minimiser les problèmes posés.	52
• L'organisation de la circulation automobile pendant les travaux.	52
• Des itinéraires de délestage	53
• Les mesures de réaménagement	55
• Les mesures prises pour limiter la gêne subie par les commerces et les entreprises.	55
V. COÛTS, FINANCEMENT ET BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET.	56
1. Le coût estimatif du projet.	56
2. Les modes de financement possibles.	56
• La prise en charge par l'Etat et les collectivités publiques territoriales.	56
• La concession de travaux et de service public.	57
• Le partenariat public-privé (PPP).	57
• Le péage.	57
3. Le bilan socio-économique du projet	58
• Les résultats.	58
VI. L'ÉLABORATION DU PROJET.	59
1. Une concertation a été engagée au cours de l'année 2000.	59
2. La conduite du projet.	59
• Le comité de pilotage* et le comité technique* de suivi du projet.	59
• Le contrat de plan État-Région*.	59
3. Les différentes parties associées au projet : la Ville de Paris et la RATP.	59
4. Un projet attendu, en particulier par les riverains.	59
ANNEXES.	60