

LA GAZETTE DU débatPublic

Débat public sur le projet d'enfouissement et
dénivellation de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine

N° 2 AVRIL 2006

LA GAZETTE
DU DÉBAT PUBLIC

Interview du maître d'ouvrage...



Jean Guillot :
directeur départemental
de l'Équipement
des Hauts-de-Seine.

3 questions à Jean Guillot

Sécurité, nuisances, trafic

Depuis l'ouverture du débat public, plus de 150 questions ont été posées au maître d'ouvrage, que ce soit en réunion publique, par carte T, ou sur le site web de la CPDP. Toutes ont reçu une réponse personnalisée. Au-delà d'interrogations très spécifiques (par exemple sur l'emplacement des entrées et sorties du tunnel), trois sujets - sécurité, réduction des nuisances et amélioration de la circulation - sont fréquemment abordés, qui témoignent du souci du public d'être informé sur les objectifs et conséquences du projet.

Le projet de mise en souterrain de l'avenue Charles-de-Gaulle améliorera-t-il la sécurité ?

Jean Guillot - Les usagers les plus vulnérables, les piétons, sont les premières victimes des accidents graves sur l'avenue Charles-de-Gaulle. Le projet de mise en souterrain réduira très fortement ce risque, puisque automobiles et poids lourds, dans leur très grande majorité, emprunteront le tunnel. Les piétons seront plus en sécurité : pour se rendre d'un côté à l'autre de l'avenue, il n'y aura que les contre-allées à traverser au lieu des dix voies actuelles (2 x 4 de chaque côté plus les contre-allées).

Pour ce qui concerne le risque d'accident et d'incendie dans le tunnel, lors de la conception et de la construction de l'ouvrage et, ensuite, durant son exploitation, tout sera mis en œuvre pour assurer la sécurité des usagers. Les études menées à ce jour tendent d'ailleurs à montrer qu'un tunnel n'est pas plus dangereux qu'une route en surface.

Les nuisances causées par la RN13 à Neuilly-sur-Seine seront-elles réduites ?

Jean Guillot - La réduction du bruit et l'amélioration de la qualité de l'air sont des enjeux essentiels du projet de mise en souterrain de la RN13. Le bruit est un vrai problème pour les riverains et les usagers de l'avenue Charles-de-Gaulle. Celle-ci n'est aujourd'hui qu'un long "point noir" de bruit, c'est-à-dire une zone où l'intensité sonore dépasse ce qui est acceptable. La première couverture a déjà résolu ce problème entre

le pont de Neuilly et la rue de l'Église. La mise en souterrain de l'ensemble de l'avenue jusqu'à la porte Maillot apporterait à l'ensemble des riverains un meilleur confort sonore.

Les 160 000 véhicules qui empruntent quotidiennement l'avenue Charles-de-Gaulle génèrent aussi une forte pollution de l'air. Les mesures réalisées sur l'avenue mettent en évidence la présence, en grandes quantités, de polluants dangereux pour la santé : dioxyde d'azote, benzène, particules...

Les progrès technologiques attendus sur les moteurs auront pour conséquence, une nette diminution de cette pollution d'ici 2020. La mise en souterrain de la plus grande partie de la circulation apportera une amélioration supplémentaire de la qualité de l'air sur l'avenue et dans ses environs. Une fois le trafic enfoui, la concentration des polluants sur l'avenue sera bien inférieure à ce qu'elle est aujourd'hui et à ce qu'elle serait en 2020 si nous ne faisons rien.

Quels seront les effets du projet sur la circulation ?

Jean Guillot - Le projet contribuera à rendre plus fluide le trafic sur la RN13, trait d'union entre Paris, le centre d'affaires de La Défense et l'ouest de la région Ile-de-France, grâce à la suppression des feux tricolores et des carrefours. Je tiens à préciser que le projet ne vise pas à faire circuler plus de véhicules sur la RN13. Nous voulons rendre la circulation plus fluide et réduire les temps de parcours ; il n'y aura pas d'augmentation de trafic.



Le débat public sur le projet d'enfouissement

Les premiers éléments du bilan...



Le vendredi 7 avril, la CPDP a rencontré la presse et les associations actives pour faire le point sur la conduite du débat, à mi-parcours. Depuis la séance inaugurale du 22 février, 5 réunions thématiques ont été organisées et chacune d'entre elle a réuni plus de 100 participants et fait l'objet de discussions intenses.

La Commission est revenue sur le bilan chiffré et a aussi souhaité évoquer, et ce notamment avec les associations, la façon dont était perçu le débat ainsi que les prochaines étapes.

M. Peylet, président de la CPDP a d'abord indiqué comment sa mission, ainsi que celle de la CPDP, avait pu évoluer au fil des rencontres et des échanges avec les acteurs du projet, que cela soit la maîtrise de l'ouvrage ou les associations.

« La CPDP ne prend pas parti dans le cadre du débat et personnellement cela me demande parfois un effort. Notre rôle c'est de ne pas passer à côté des questions essentielles, mais de les identifier et de les faire apparaître. La Commission remettra ensuite au maître d'ouvrage, un rapport qui exprimera de la façon la plus complète ce que la population revendique ».

M. Peylet a ensuite dressé un premier bilan du débat en listant les chiffres clés déjà disponibles à mi-parcours.



Les chiffres à retenir (à la date du 7 avril)

5 réunions thématiques

Participation : 100 personnes par réunion

Visites sur le site internet : 7000

Nombres de questions reçues (en dehors des réunions publiques) : 150

Nombre de documents envoyés : 150 000

Il a insisté sur la difficulté de communiquer sur le débat public, procédure nouvelle, peu connue du grand public, et parfois confondue avec l'enquête publique.

L'autre priorité de la Commission était de mobiliser non seulement les riverains de l'avenue mais également les usagers de cet axe allant de la Porte Maillot à La Défense.

Dans ces actions de communications, la CPDP a choisi de cibler les publics suivants ; les habitants de Neuilly et des communes environnantes (Paris 16^{ème}, Paris 17^{ème}, Courbevoie, Levallois-Perret, Puteaux, Rueil-Malmaison) ainsi que les usagers de la RN 13 (via notamment l'ensemble des abonnés de l'A 14).

Enfin, il a rappelé les prochaines étapes du débat et a précisé le déroulement de la soirée du jeudi 11 mai qui laissera, dans une large mesure, la parole aux associations.

« Le jeudi 11 mai, pendant la première heure nous reviendrons sur les « questions qui fâchent » à savoir les entrées et sorties latérales du tunnel et le traitement de l'air vicié. Ensuite, les deux dernières heures de la réunion seront réservées aux associations qui ont produit un cahier d'acteur. Chacun pourra organiser le temps imparti comme il le souhaite ».



Etienne de Bony
Association Voirielocale RN 13



Paul Souplet
Association de défense
de l'île de la Jatte



Bruno Lelièvre
Neuilly Puteaux Seine Ecologie

Enfouissement de la RN 13 à mi-parcours

Les propos des associations - Florilèges



Mme Régnaud
Association de
sauvegarde de l'environnement
Maillot Champerret



Pierre Strack et M. Francey
Association Maillot Sablons
Madrid



Mme Page
Association pour la défense de
l'environnement Bineau-
Villiers-Champerret



Thierry Hubert
Les Verts Neuilly Puteaux

Lors de la rencontre du 7 avril, les associations mobilisées autour du projet ont soulevé plusieurs questions : l'espace qui leur est laissé pendant les réunions, la difficulté de discuter de certains points qui sont, à ce stade de la concertation, encore des hypothèses, l'absence de solutions alternatives au projet d'enfouissement, le coût du projet, le suivi du projet par les citoyens après le débat.

« Ce débat nous laisse sur notre faim. Il est trop court. Dans ce débat la ville de Neuilly a tenu une large place sur un projet qui n'est pas le sien ».

Mme Régnaud, association de sauvegarde de l'environnement Maillot Champerret

« Que le débat soit trop tôt ou trop tard, ce qu'il faut c'est parler du projet ».

Etienne de Bony, association Voirielocale RN 13

« Le débat public permet de rapprocher des personnes qui ne se connaissent pas. Ce projet est un beau projet mais nous souhaiterions être tenus au courant des études qui vont être réalisées dans les trois années à venir ».

Paul Souplet, association de défense de l'Île de la Jatte

« Il est important qu'à l'issue du débat une synthèse soit faite pour effectuer un suivi ».

Pierre Strack, association Maillot Sablons Madrid

« Si on a des solutions alternatives à avancer, peut-on obtenir le lancement d'études susceptibles d'éclairer sur la capacité de ces solutions à résoudre le problème » ?

Bruno Lelièvre, Neuilly Puteaux Seine Ecologie

« J'ai assisté dernièrement à un colloque sur le bruit organisé par le Conseil Régional. Toutes les mesures de protection abordaient le bruit de façons différentes, mais aucune ne proposait d'enterrer la circulation ».

Mme Page, association pour la défense de l'environnement Bineau-Villiers-Champerret

« En matière de financement, il y a-t-il d'autres priorités qui pourraient se dégager, comme les transports en commun » ?

Thierry Hubert, Les Verts Neuilly Puteaux



Actualité du débat...

Les quatre dernières réunions ont permis d'identifier les inquiétudes des riverains et les points sensibles du projet tel qu'il est présenté au cours du débat public.

Voici ce qu'il faut retenir de ces réunions

Jeudi 16 mars 2006 – Thème : le trafic et les conditions de sécurité

En matière de circulation, la crainte la plus partagée porte sur les contre-allées et leur éventuelle saturation après la construction des tunnels. Faut-il prévoir des entrées et sorties latérales? La maîtrise d'ouvrage a précisé que l'existence des entrées et sorties favoriserait la circulation sur les contre-allées. Ce point sera évoqué plus en détail lors de la réunion du jeudi 11 mai.

Concernant la sécurité, les discussions se sont orientées autour de la question suivante : les risques d'accidents sont-ils plus importants dans des tunnels? La DDE a assuré que le tunnel devra respecter les normes de sécurité prévues par la réglementation française, qui est bien plus stricte que la réglementation européenne.

Lundi 20 mars 2006 – Thème : la qualité de l'environnement

Les débats se sont focalisés sur deux aspects environnementaux : le bruit et l'air.

Le projet de mise en souterrain de la partie centrale de l'avenue Charles de Gaulle doit permettre la disparition du point noir « *bruit* ». Les contre-allées seront rendues plus urbaines et moins routières.

Dans le cadre de la pollution atmosphérique, le polluant le plus problématique est le NO₂. Le projet a un impact favorable en matière d'exposition à la pollution. La maîtrise d'ouvrage a annoncé qu'aucun traitement de l'air vicié au sortir de la cheminée ne sera réalisé car la réglementation ne l'impose pas.

Un éclairage supplémentaire sera apporté sur cette question lors de la réunion du 11 mai.

Lundi 27 mars 2006 – Thème : la circulation pendant les travaux

Cette rencontre a été l'occasion pour les habitants du boulevard Bineau à Neuilly de dire haut et fort que la mise en place des itinéraires de délestage ne doit pas se faire au détriment du contrat d'axe 164 et de la circulation sur le boulevard Bineau.

Mardi 4 avril 2006 – Thème : les perspectives d'aménagement urbain

La mairie de Neuilly a dévoilé les deux projets d'urbanisme en sa possession aujourd'hui. L'un de ces projets (celui du cabinet Vasconi-Natale) prévoit des tours au niveau du Pont de Neuilly (bureaux et logements).



Projet Vasconi

Extrait de la présentation de la ville de Neuilly du 4 avril 2006

Prochaines Réunions

Jeudi 11 mai 2006 – 20h00 - Théâtre le Village – Neuilly-sur-Seine

Cette réunion reviendra sur les points sensibles qui ont émergé au cours des réunions thématiques, à savoir les entrées et sorties des tunnels, le traitement de l'air vicié au sortir de la cheminée.

La parole sera ensuite donnée aux associations qui se sont mobilisées tout au long du débat.

Mardi 30 mai 2006 : Séance de clôture – Théâtre de Neuilly

Cette réunion publique permettra d'établir les premières conclusions et de voir vers quel calendrier on s'avance.

Directeur de la Publication

Roland Peylet

Rédaction

Michel Lacôte

Madeleine Lafon

Conception, réalisation

Etat d'Esprit

Crédits photos

CPDP - DDE 92