

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

## *Réunion du 16 mars 2006 :* *le trafic et les conditions de sécurité*

### **Monsieur le Président PEYLET**

Je vois avec plaisir que nous avons un public assidu. Nous commençons la troisième séance du Débat Public sur la dénivellation et la couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine. C'est la deuxième réunion thématique, consacrée ce soir aux questions de trafic, de circulation, et de sécurité, notamment au regard des tunnels.

L'animation de cette soirée ne sera pas assurée par moi : il faut bien changer, faire travailler les membres de la Commission Particulière. C'est donc Monsieur Michel Gaillard et Monsieur Culdaut qui, à tour de rôle, assureront l'animation du débat de ce soir. Nous alternerons ensuite avec d'autres intervenants pour les réunions thématiques ultérieures.

Préalablement, nous avons une déclaration préalable à entendre, puisque la dernière séance thématique s'est terminée sans que Madame Regnaud n'ait pu faire la déclaration qu'elle souhaitait. Si elle veut donc bien la faire maintenant, avant que nous engagions le débat sur les deux thèmes de la soirée.

### **Madame REGNAUD**

Je vous remercie Monsieur le Président. Ma première observation concerne l'organisation du débat. Nous reconnaissons bien volontiers, la difficulté qu'il y a d'organiser une réunion de débat public permettant à toutes les opinions de s'exprimer. Mais nous pensons qu'une stricte application de la règle, consistant en des questions courtes, d'une ou deux minutes, risquerait de dénaturer l'esprit et la lettre du débat public, qui doit être contradictoire. Questionner n'est pas débattre. Une association, vous le savez Monsieur le Président, et tout le monde le sait ici, représente des personnes qui se sont regroupées pour agir. Une association ne peut pas se contenter de questionner, encore moins dans un temps très court. Le processus des cahiers d'acteurs, à supposer qu'ils soient lus par la population, n'est pas contradictoire. Même s'il est exact que les écrits restent, dans un débat public, l'information doit aussi être faite publiquement, au moins à l'attention des personnes qui ont pris la peine de se déplacer.

Notre association s'est toujours fait un devoir d'informer, et non de faire rêver, comme nous l'avons entendu dire le 22 février. Elle s'efforcera de le faire pour combler les lacunes et alerter le public, afin que celui-ci puisse se déterminer en connaissance de cause.

Tous les documents que nous avons lus laissent entendre qu'une gigantesque opération de construction - des projets grandioses de la ville de Neuilly, aux coûts exorbitants - est en préparation, qui ne se limite pas à l'agora de dix hectares promis. Le public doit savoir, le public doit

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
être informé, au nom d'une démarche citoyenne, dans la sérénité la plus complète, et dans la plus parfaite objectivité.

Ma deuxième observation porte sur le fait que la tenue de ce débat public est prématurée. Par la lecture attentive des documents, nous avons acquis la certitude que ce débat public a été lancé prématurément, sans que les éléments indispensables à une présentation complète du projet aient pu être réunis.

Par la presse, nous savons que trois débats publics ont actuellement lieu en Ile-de-France. Sans doute une telle précipitation est-elle due à l'approche des échéances électorales. Néanmoins, le caractère prématuré sur la RN 13 concerne en amont la DDE, qu'à aucun prix nous ne mettons en cause, mais qui n'a visiblement pas eu le temps de procéder à toutes les études nécessaires.

*(Commentaires de la salle)*

### **Monsieur le Président**

N'interrompez pas, laissez Madame Regnaud terminer.

### **Madame REGNAUD**

Nous avons lu attentivement une pile de documents émanant de la DDE, à la disposition du public au siège de la CPDP. Nous ne mettons à aucun prix en cause la DDE, qui n'a visiblement pas eu le temps de procéder à toutes les études nécessaires. Par exemple, le choix du système de ventilation et de désenfumage dans le tunnel n'est pas encore fait. Le laboratoire chargé de la modélisation des rejets de la cheminée précise que les résultats qu'il présente ne tiennent pas compte de la présence des bâtiments, et devront « ... être repris dès finalisation d'une étude technique permettant de cerner les paramètres et le fonctionnement de la cheminée ». Or les points évoqués ci-dessus, s'agissant de la construction d'un tunnel, sont d'une importance primordiale.

Plusieurs documents importants établis par la DDE nous sont parvenus très tardivement, certains après le 22 février, soit après le début du débat public.

Par ailleurs, la ville de Neuilly est en train d'élaborer son PLU (Plan Local d'Urbanisme). Dans ce document, sera obligatoirement inscrite la ZAC qu'elle projette de créer sur l'avenue. Cette ZAC, dite « ZAC multi sites », prévoit la construction, près du pont de Neuilly, de 100 000 à 150 000 mètres carrés de béton, dans deux immeubles de grande hauteur. Je pense qu'une grande partie de l'assistance ce soir est avide de savoir ce qui se prépare. On peut penser que dans ces deux tours, seront construits et aménagés des bureaux. Elle prévoit en plus la création sur l'avenue (au numéro 167 notamment, et ses abords), de 1 050 à 1 200 logements sociaux, soit 100 000 mètres carrés, plus 1 500 mètres carrés de commerces et, sur et sous la dalle, une galerie commerciale de 4 000 à 8 000 mètres carrés, soit au total, plus de 250 000 mètres carrés de constructions.

A cet ensemble, viendront s'ajouter des équipements et services : locaux d'expositions, équipements ludiques, cafés, restaurants. A l'évidence, toutes ces constructions nouvelles, ainsi que les visiteurs des différents établissements recevant du public, provoqueront un accroissement considérable de la circulation de surface, accroissement que la DDE ne semble pas eu avoir le temps de prendre en compte dans le projet tel qu'il nous est présenté.

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

On me dira que ce projet n'est pas arrêté ! Mais les slides présentées le 22 février, mises sur le site de la CPDP, portent la mention : (*inaudible*) « *Etat existant, Etat projeté* ».

Enfin, une dernière observation née d'un constat de ce jour : le compte rendu de la réunion du 7 mars mis sur le site de la CPDP dans sa totalité ce matin, sous les rubriques : « *Présentation de la DDE 92* », et « *Présentation de la ville de Neuilly* », ne comporte que des slides : celles projetées par la DDE et celles projetées par la ville le 7 mars dernier. Ces dernières portent sur les entrées et sorties des deux tunnels. Ce n'est pas vraiment ce que l'on peut appeler un compte-rendu de séance d'un débat public : aucune intervention dudit public n'y figure.

Voilà Monsieur le Président, ce que j'avais à dire de façon préliminaire.

## **Monsieur le Président**

Merci Madame, Nous allons pouvoir passer à la séance de ce soir proprement dite. Comme je vous l'ai indiqué, je vais laisser la parole à Monsieur Michel Gaillard

## **Introduction**

### **Michel GAILLARD**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. La soirée qui a pour thème le trafic et les questions de sécurité, va être organisée en deux parties. Nous allons d'abord évoquer et traiter la question du trafic, et ensuite, la question de la sécurité au sens large. C'est mon collègue Jean Culdaut, qui prendra le relais à ce moment là.

La question du trafic fait évidemment partie des enjeux de ce projet. Nous l'avons vu au moment de la présentation du projet en question. C'est un enjeu parmi d'autres. Il est important dans la mesure où un certain nombre d'hypothèses sont sous-jacentes au projet développé qui vous a été présenté. Il est important, je pense, qu'il puisse y avoir un débat, des questions et des réponses autour de ces hypothèses, qui concernent à la fois le trafic actuel et les perspectives également.

C'est l'objet de cette première partie. Si vous le voulez bien, nous allons essayer de la contenir dans une heure, étant donnée l'importance du second sujet également.

Avant d'aborder les questions relatives au trafic, si vous le voulez bien, nous allons d'une part donner la parole à un expert du sujet, Monsieur Christian Lamboley, ingénieur général de la ville de Paris, anciennement Directeur Général de la voirie à Paris, qui connaît donc bien les questions de trafic et déplacements sur l'Ouest parisien. Il va nous en parler environ 15 minutes maximum. Il fera état de la situation actuelle et des perspectives telle qu'on peut aujourd'hui en préjuger.

Ensuite, Monsieur Jean Guillot, Directeur Départemental de l'Equipement, nous présentera également en 10 ou 15 minutes, ce que sont les hypothèses de trafic sous-jacentes à ce projet, pour laisser ensuite le débat s'ouvrir sur ces questions. Monsieur Lamboley, si vous le voulez bien, je vous passe la parole.

## Les hypothèses de trafic

### **Monsieur LAMBOLEY**

Bonjour. Je vais essayer, très succinctement et très rapidement, de vous dire dans quel contexte général se situe le Nord-Ouest parisien en matière de déplacements. L'évidence, lorsque l'on parle de déplacements, c'est qu'on ne parle pas de territoires mais de réseaux (les réseaux traversant les territoires).

Un certain nombre de choses simples sont à savoir. A Paris, globalement, la motorisation des ménages (le nombre de voitures par ménage) est une des plus faibles de France : 0,5 voiture en moyenne par ménage à Paris. En France, il est de 0,8 ; dans l'ensemble de la région Ile-de-France, il est de 0,72. Il est vrai que cette motorisation n'est pas constante dans l'ensemble des arrondissements parisiens. Par exemple, elle est plus forte dans le 16<sup>ème</sup> que dans les arrondissements centraux.

Dans Paris, et c'est une spécificité parisienne, plus de 50 % des déplacements se font à pied (en nombre de déplacements). En moyenne, chaque Parisien fait un peu moins de deux déplacements à pied par jour. La distance moyenne des déplacements à pied est de l'ordre de 600 mètres. On entend par déplacement à pied, un déplacement total, c'est-à-dire le fait d'aller d'un point à un autre entièrement à pied. Bien entendu, lorsque vous sortez du métro ou quittez votre voiture pour aller chez vous ou faire les courses, il s'agit d'un complément. Ce n'est pas un déplacement à pied. C'est un déplacement complémentaire qui n'est pas comptabilisé.

Dans Paris intra muros, à l'heure actuelle, il y a trois millions de déplacements « mécanisés ». Ce sont les déplacements en transports en commun, en voitures, en motos et en vélos. A noter donc l'importance des déplacements piétons et du traitement des piétons.

Par contre, dès que l'on passe de la banlieue à Paris, le nombre de déplacements piétons devient ridiculement bas. Ceci provient en partie du fait, qu'il est assez difficile d'aller de Paris en banlieue. La coupure, notamment du périphérique, ne facilite pas les choses. Nous passons de plus de 50 % à moins de 2 %.

De banlieue à Paris, il y a, par jour, 3,9 millions de déplacements mécanisés (ou motorisés car la part des vélos représente à peu près 2 %).

Les déplacements mécanisés dans Paris (ayant leur origine et destination à Paris), se font pour 2/3 en transports en commun, et 1/3 en véhicules particuliers. Aux heures de pointe, la différence est encore plus marquée. Le transport en commun représente 80 % des déplacements et le véhicule particulier ne représente plus que 20 %.

Concernant les déplacements entre Paris et sa banlieue (et inversement), les déplacements se font aussi au 2/3 en transports en commun et 1/3 en véhicules particuliers. Par contre, en Ile-de-France, en dehors du banlieue/Paris et du Paris/Paris (c'est-à-dire des banlieues/banlieues), la tendance est complètement inversée : 80 % des déplacements sont effectués en véhicules particuliers.

Il y a très près de Neuilly, un ouvrage qui s'appelle le « Périphérique ». C'est historiquement la première rocade parisienne. Le périphérique a une importance considérable, pas seulement pour Paris, mais aussi pour l'ensemble de la région. Il représente plus du tiers de la circulation parisienne.

C'est une voie communale, on appelle cela un chemin vicinal, entièrement sur la commune de Paris. 1,1 million de véhicules rentrent par jour sur le périphérique (il en sort autant). Le trajet moyen est de 7 kilomètres.

Il est très intéressant de connaître la répartition du trafic. Seulement 5 % des personnes prenant le périphérique font du Paris/Paris (entrent et sortent par Paris), 35 % font du banlieue/banlieue (entrent en provenance de la banlieue et repartent vers la banlieue). Ceci ne veut pas dire qu'ils viennent de la proche ou lointaine banlieue. Ils peuvent venir de la province ou de l'étranger. Ils utilisent le boulevard périphérique pour faire du « transit ». 30 % font du Paris/Banlieue ou du Banlieue/Paris (Ils arrivent généralement par les autoroutes ou la RN 13 et prennent le périphérique pour re rentrer dans Paris ensuite). C'est un ouvrage qui permet de ne pas rentrer directement dans Paris. Il a un rôle de desserte.

Pourquoi y a-t-il un trafic important (plus du 1/3) de banlieue/banlieue, qui pourrait être du province/province ? C'est parce que, malheureusement pour l'instant, le périphérique est la seule rocade complète autour de Paris. Le périphérique a commencé en 1956 dans le Sud et a fini en avril 1973 aux abords de la Porte Maillot. L'A86 n'est pas terminée (le tronçon Poncelet à l'ouest est en cours). Si vous suivez l'activité dans la presse, à l'heure actuelle, il y a cinq tracés qui sont soumis au débat. Tant qu'il n'y aura pas des rocades complètes, le périphérique jouera encore un rôle de rocade unique et de banlieue à banlieue.

Que se passe t-il dans notre secteur ? Le secteur de la Porte Maillot, est à l'heure actuelle, le deuxième secteur en nombre de véhicules qui rentrent et qui en sortent. Il y a plus de 400 000 véhicules, si l'on compte les accès périphériques, le périphérique, la RN 13, la Grande Armée, Gouvion, etc. Le premier pôle est Bercy, mais le second n'est pas loin du premier. C'est le premier, parce qu'il y a l'autoroute A4 a cinq voies. Il y a une différence de 30 à 40 000 véhicules jour. 400 000 : c'est beaucoup plus que ce que représente la Porte d'Orléans ou de Bagnolet par exemple.

Lorsque l'on classe les voies en fonction du débit journalier (en bleu les autoroutes et en rouge les voies nationales), la RN 13 se ballade au milieu des autoroutes (elle est derrière A4, A1, mais devant A6, A13). C'est une voie, qui est bien au-delà d'une voie urbaine dans le domaine du trafic.

Le trafic dans Neuilly dépend aussi d'un certain nombre de problèmes spécifiques, tenu par la traversée de la Seine (Il y a le Pont de Neuilly, avec Courbevoie d'un côté et Puteaux de l'autre. Les uns et les autres sont à 1,2 kilomètre). Pour traverser la Seine actuellement, il n'y a que des ponts. Dans le sens sortant de Courbevoie, une fois La Jatte passée, vous êtes sur une file avec un couloir bus à droite. Ce n'est pas une grosse capacité. Lorsque vous passez par le pont de Puteaux, vous arrivez dans le bois ou en bordure. Il n'y a donc pas de grandes capacités.

Une partie importante de la circulation (peut-être pas la majorité) est liée à La Défense et à ses bureaux. Depuis quelques années, nous constatons le flux inverse : Le matin, les gens rentraient dans Paris et en sortaient le soir. Sur les voies de la RN 13, les autoroutes, ça allait dans l'autre sens. Aujourd'hui, l'autre sens a tendance à devenir presque aussi important que le sens rentrant. Pourquoi ? Il est vrai que Paris a perdu des habitants (stabilisation à 2,150 millions environ). Paris a beaucoup perdu d'emplois alors que la banlieue en a gagné. Il y a donc de plus en plus de gens qui habitent dans Paris et qui vont en banlieue. Il y a aussi des gens qui traversent Paris.

Quels sont les transports en commun qui permettent de traverser Neuilly ? Je ne parle pas des bus qui sont intéressants. Ils présentent une offre non négligeable et une clientèle spécifique. Je parle des transports puissants. Il y a le PC en bordure : 55 000 véhicules jour. Un peu plus loin (il faut y aller),

il y a le RER de la ligne C, la ligne 1 qui est la colonne vertébrale, avec 2 ou 3 stations. Il y a aussi le RER A, avec une caractéristique un peu spécifique : il passe mais ne s'arrête pas (entre Défense et Etoile, il n'y a pas d'arrêt). Les deux communes proches de Paris où le RER passe sans s'arrêter, c'est Neuilly et Charenton. C'est donc un problème.

Il y a aussi un vrai problème concernant le RER A : il ne dessert pas la Porte Maillot (on ne sait pas tellement pourquoi), et surtout, il n'y a pas d'interconnexion entre le RER A et C. Il y a donc un certain nombre de gens qui croient qu'à terme, il faudrait faire une station de RER à la Porte Maillot et faire une interconnexion avec le RER C. Ceci a quand même un certain intérêt puisque ce dernier descend à Saint Michel.

Je ne m'engage pas dans le débat sur les bureaux à Neuilly. Si vous suivez un peu l'actualité, vous avez peut-être entendu parler que certains envisagent de faire une tour importante de bureaux à La Défense. Il faut être conscient qu'à l'heure actuelle, les voiries n'ont plus vraiment de réserves de capacité. On peut améliorer la fluidité (je crois que la couverture le permettra), mais il n'y a pas de réserves de capacité, notamment pour ce qui se passe aux deux extrémités. Il faudra donc trouver des solutions de transports en commun.

La solution Ligne 1 est limitée parce qu'entre deux rames, il faut un minimum de deux minutes. C'est normal pour que les trains puissent ralentir, s'arrêter, que les gens puissent monter, repartir, etc. il y a des questions de sécurité. Il faut que les quais puissent se vider avant que les autres arrivent. La Ligne 1 sera donc limitée en capacité.

Le RER passe, mais ne s'arrête pas. Donc pour aller à La Défense, certains proposent de continuer le RER E (Eole). Ça vient de l'est, par la gare du Nord, et le barreau qui a été fait entre la gare du Nord et la gare Caumartin, c'est la gare Saint-Lazare. Certains disent qu'il faudrait prolonger Eole par un tunnel de 7 kilomètres jusqu'à La Défense. Pour des tas de raisons, je ne crois pas que ce soit la bonne solution. Ça ne desservirait que La Défense. Par ailleurs, créer un tunnel de sept kilomètres représente un coût phénoménal. Ça crée des contraintes. Même lorsque l'on travaille en tunnel, il faut sortir les terres, amener le matériel, les matériaux.

La bonne solution est de faire ce qui était prévu depuis longtemps, c'est-à-dire prolonger Eole jusque sur les voies Paris/Saint-Lazare, à hauteur de la gare Cardinet. Ceci permettrait de desservir La Défense (il y a une gare SNCF à La Défense).

Un certain nombre de solutions sont donc à trouver. Le trafic va-t-il beaucoup évoluer en région parisienne, et plus particulièrement sur l'Ouest ? Je ne crois pas. Le trafic automobile a diminué de près de 15 %. Ce sont des extrapolations un peu osées. Il diminue en moyenne de 1 % par an, pas depuis cinq ans, mais depuis dix ans. Pourquoi ? Il y a une baisse d'activité économique, le fait que les gens ne travaillent plus cinq jours tout le temps, etc. Il y aura donc encore une baisse de trafic, mais cela va se stabiliser (quelques pourcents).

Les objectifs du PDU (lorsque le PDU régional a été fait en 2000), étaient de 5 % pendant la durée du PDU qui devait terminer en 2007. Ces objectifs sont à mon avis largement atteints. Il ne faut pas espérer aller au-delà.

La solution passe donc évidemment par les transports en commun. Il faudra les améliorer, qu'ils soient plus sûrs, qu'il y ait plus de rames, etc. pour prendre en charge le surplus. Espérer un transfert modal, non. Le choix fait que font les gens est conscient. S'ils prennent leur voiture, c'est qu'ils en ont besoin, ils préfèrent être dans leur voiture. Même en faisant des contraintes, comme cela se fait dans Paris à l'heure actuelle, c'est-à-dire en diminuant de façon drastique la largeur des voies, les

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
gens mettront plus de temps mais resteront sur le véhicule individuel dans 90 % des cas. C'est donc une fausse bonne solution.

Voici donc ce que je voulais vous dire sur la situation telle qu'elle est dans l'Ouest parisien. Cela va peut-être s'améliorer quand les deux rocade intermédiaires seront faites. Cela devrait permettre de changer un certain nombre de choses, mais la circulation ne va pas fondamentalement bouger dans cette région, comme en région parisienne. Je vous remercie.

*(Applaudissements de la salle)*

## **Michel GAILLARD**

Merci Monsieur Lamboley, si vous voulez rester, vous le pouvez. Sans plus attendre, je passe la parole à Monsieur Guillot sur les hypothèses du projet.

## **Les hypothèses du projet**

### **Jean GUILLOT, Directeur Départemental des Hauts-de-Seine**

Bonsoir. Regardons d'abord les chiffres de circulation tels que nous les constatons. Depuis 5 ans, effectivement, nous ne constatons pas de diminution de la circulation sur cet axe-là, comme l'a dit Monsieur Lamboley. Nous sommes toujours autour de 160 000. Les barres bleues correspondent à la moyenne, samedis et dimanches inclus, où il y a moins de circulation. Les barres vertes correspondent aux jours ouvrables uniquement. Vous voyez donc que la moyenne sur 5 ans, voire 6 ans, est à peu près stable. Il y a toujours 160 000 véhicules.

Il n'y a pas beaucoup de baisse entre le matin et le soir. C'est une caractéristique des axes très chargés. Entre midi et deux heures, souvent en province, il n'y a presque pas de circulation, peu ou beaucoup moins. Ici, il n'y a pas beaucoup de baisse, et c'est presque étale entre 8 heures du matin et 20 heures le soir. Nous voyons par contre que sur cet axe, il y a peu de poids lourds (environ 5 %). Ce sont les chiffres constatés.

Pour en avoir le cœur plus net, nous avons regardé les poids lourds, certes sur une seule journée, mais cela donne quand même une indication. Nous avons notamment regardé ceux qui dépassaient 2 mètres de hauteur. Il y en a un peu plus de 4 000 en tout. Statistiquement, cela commence à avoir du sens. Sur cette base, 491 seulement ont plus de 2 mètres de hauteur. Nous retrouvons donc bien les 10 % avec les camionnettes et 4 % seulement pour les vrais poids lourds.

Concernant les questions d'origine/destination, il faut arrêter les véhicules, leur demander d'où ils viennent, où ils vont, etc. C'est une enquête extrêmement lourde. Nous avons donc pour l'instant fait quelque chose de tout simple : regarder les plaques minéralogiques, un matin de 8 à 9 heures, des poids lourds qui passaient sur l'avenue. Sur 144 poids lourds, sur une heure, plus des  $\frac{3}{4}$  (80 %) étaient immatriculés en Ile-de-France. Ces poids lourds sont nos poids lourds. Ce ne sont pas des Belges ou d'autres personnes venant de Dunkerque à Strasbourg. Ce sont des gens qui viennent en Ile-de-France ou qui font des trajets uniquement en Ile-de-France.

Pour répondre aux questions sur les entrées/sorties, sans entrer à nouveau dans le débat, nous avons regardé là aussi, un matin de cette semaine, le nombre de véhicules entrant ou sortant des contre-allées sur la RN 13. Si l'on cumule les trois sorties, nous avons observé en une heure, de l'ordre de

250 véhicules sortants de la RN 13 pour aller à Neuilly. Pour simplifier, nous n'avons choisi qu'un seul sens (ceux qui allaient vers La Défense). Le nombre de véhicules entrants sur la RN 13 pour aller vers La Défense s'élève à plus de 500 (il y a plusieurs entrées : Nord, Sud). On pourra revenir sur ces chiffres si cela correspond à des questions bien particulières. J'ai bien conscience que cela va assez vite. Je crois néanmoins qu'il est préférable de limiter nos exposés initiaux.

Nous avons donc des modèles. Je ne vais pas rentrer dans le détail des modèles mais en gros, ce n'est quand même pas très compliqué. Lorsque l'on fait un modèle, la première chose consiste à regarder les origines/destinations des véhicules souhaitant aller d'un point à un autre. On découpe toute l'Ile-de-France en un certain nombre de cellules (morceaux, bouts de territoire). Une fois ce travail effectué, on voit une demande de trafic, une demande de déplacements. On regarde également sur quel réseau cela passe, sur le réseau tel qu'il existe. On regarde quelle est la capacité de chaque grande voie à écouler des véhicules. C'est important, puisqu'une fois qu'elle est saturée, il faut que les véhicules passent ailleurs. On raffine ensuite le modèle. S'il n'y a pas beaucoup de véhicules, on les autorise à aller dans le modèle à 50 km/h, et au fur et à mesure que le modèle donne plus de véhicules sur un bout de voie, on diminue la vitesse, comme cela est dans la réalité (on descend à 30, 20, 10 km/h), en fonction des éléments constatés lorsque l'on est à 80 ou 90 % de la capacité d'une voie.

Une fois que l'on a tout cela, on arrive à un résultat. Une carte donne juste une idée. Les parties noires indiquent que la partie est embouteillée et les parties vertes, que l'on y circule bien.

En termes mathématiques, que peut écouler une rue ? Combien peut-il passer de véhicules sur une file ? C'est simple à retenir : une voiture passe toutes les deux secondes. Un petit peu plus en Ile-de-France parce que les gens se serrent « comme des sauvages », mais en gros, c'est cela. Comme il y a 3 600 secondes en une heure, cela signifie que par heure, il peut passer sur une file sans feux, 1 800 voitures. Ce n'est évidemment pas pareil lorsqu'il y a des feux, puisque l'on ne peut passer qu'au vert. Habituellement, nous avons moins de 50 % de temps de vert. Il y a moitié d'un côté et moitié de l'autre, et pour que ça ne coince pas, il faut une marge de sécurité. 70 % de temps vert est tout à fait exceptionnel.

Sur la RN 13, nous avons un peu moins de 70 % de temps de vert (selon les heures, entre 60 et 70 %). Ceci signifie, qu'au lieu de faire passer 1 800 véhicules on peut faire passer 1 200 voitures (1 800 x 70 %) en une heure sur la RN 13, sur une seule file. La RN 13 comportant quatre files, la capacité est donc de 4 800 véhicules à l'heure avec les feux. Si l'on supprime les feux (c'est l'idée du tunnel), on retrouve les 1 800 véhicules qui peuvent passer. Si l'on a deux files seulement dans le tunnel, 3 600 véhicules peuvent passer. C'est nettement moins que la capacité actuelle. Par contre, si l'on a trois voies dans le tunnel, cela fait 5 400 véhicules, et c'est légèrement plus que la capacité actuelle.

Concernant le résultat de nos modèles, je voudrais tout de suite dissiper une illusion sur nos modèles. Ceux-ci donnent d'assez bons ordres de grandeur, mais c'est évidemment sur de grandes mailles, de grands axes. Si l'on va sur des toutes petites rues, le modèle ne va pas donner des choses très précises. Il y a tellement de possibilités, de paramètres, que le modèle va devenir moins bon. Donc de grâce, ne retenons des résultats que des grands ordres de grandeur. C'est la raison pour laquelle les chiffres ont été arrondis à la centaine. Cela me semble mieux correspondre à la réalité de la sécurité de ce que veut dire ce modèle.

Nous avons regardé uniquement lorsque l'on va vers Paris, à l'heure de pointe du matin. Le modèle donne 6 200 véhicules sur le pont au-dessus de la Seine. Sur ceux-ci, de l'ordre de 4 800 passent



Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine sous le tunnel Madrid, et 1 400 sortent, dont 700 vont vers les quais de la Seine et 700 autres continuent sur la voie latérale. Au milieu de la section, il y a toujours les 4 800 véhicules. Le rouge signifie qu'ils sont en surface, et le vert qu'ils sont en souterrain. Enfin, au bout de l'avenue, il y a toujours les 4 800, toujours de l'ordre de 700 à 800 sur la voie latérale. Les 4 800 plus les 600 se décomposent en 3 000 allant vers le périphérique (le principal), 1 800 allant vers la Porte Maillot, plus les 800 qui étaient sur la voie latérale. A la Porte Maillot, il y en a donc au total 2 600, soit presque autant.

La mise à 2 x 3 voies en souterrain indique qu'il y aura une très légère augmentation du trafic, étant un peu plus fluide, cela attirera un peu plus de gens (6 300 au lieu de 6 200). Ensuite, ces véhicules passent sous l'avenue de Madrid. Il y en a un tout petit moins, car on ne peut plus sortir comme aujourd'hui. Il y en a un peu plus qui sortent sur la voie latérale, et c'est normal.

Dans la section centrale, les 4 900 véhicules sont maintenant en souterrain et 700 seulement sur la voie latérale. C'est un avantage pour le bruit : nous n'entendons plus maintenant que 700 véhicules, contre 4 800 précédemment et les 700 qui étaient sur la voie latérale.

Enfin, lorsque nous arrivons à la Porte Maillot, il y a toujours les 4 900 véhicules, dont de l'ordre de 3 100 vont vers le périphérique et 1 800 sortent vers la Porte Maillot. 1 800 + les 800 de la voie latérale, correspond au même trafic qu'aujourd'hui. Ceci explique que nous avons dessiné quatre voies dans notre projet. On pourrait sans doute se contenter de trois, au moins trois.

Nous avons enfin demandé au modèle, même si cela est moins précis, ce que donnerait un péage. Cela ne veut pas dire que l'on sait mettre un péage, mais dans un modèle on sait tout faire. Il faut être prudent avec ce que dit le modèle concernant le péage. Nous n'avons pas l'habitude, cela peut varier dans le temps, etc. Globalement, le modèle dit qu'avec le péage, certains évidemment ne passeraient pas, et que la diminution du trafic en fonction du coût du péage (de 0,05 à 0,08 euro ou un euro) est de l'ordre de 7 à 15 %. Ceci signifie qu'à contrario, nous aurions au moins de 80 à 90 % des personnes qui continueraient à prendre un tunnel à péage.

Dernière chose enfin, mais c'est Monsieur Claude qui l'a réalisée, je lui laisserai donc le soin de la commenter. Il s'agit d'étudier les autres façons de rentrer à Neuilly. Monsieur Claude a eu la curiosité d'aller voir, avec deux autres collaborateurs. Il nous l'a dit après l'avoir fait. C'est une expérience d'un jour, à un moment donné. Il ne faut pas lui faire dire plus que cela veut dire. Cela donne néanmoins une petite idée.

## **Monsieur CLAUDE**

Nous avons fait un test sur trois circuits différents, pour aller de la Porte Dauphine/périphérique, jusqu'au carrefour Madrid Château, devant l'enseigne de la BNP. Le premier trafic représenté reprend le périphérique, le souterrain, le raccordement du périphérique sud à la RN 13. Sur le deuxième trafic, les personnes sortent à la Porte Maillot, empruntent le giratoire et font le même circuit en empruntant la voie latérale nord pour accéder également au carrefour Madrid Château. Le troisième circuit traverse le bois, reprend le boulevard Mahatma Gandhi pour reprendre ensuite le boulevard Charcot, l'avenue de Madrid et accéder au même endroit.

Ceci a d'abord été testé le matin, en heure de pointe. Nous avons trouvé que pour les trois véhicules empruntant les itinéraires à la même heure, les trois se retrouvaient les uns derrière les autres, à l'arrivée, au carrefour Madrid Château. La même chose a été re-testée l'après-midi et nous avons observé une différence. Le circuit en heure plus fluide (sans être cependant d'une grande fluidité),

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

nous avons trouvé que l'itinéraire par le périphérique gagnait 1,5 minute environ. Le matin, le temps total passé était de 16 minutes et l'après-midi de 11 et 12,30 minutes. Il est intéressant d'étudier la décomposition du temps pour effectuer le circuit périphérique/raccordement par le souterrain routier à la RN 13. On passe en effet 3 minutes entre la Porte Dauphine et la Porte Maillot. Lorsqu'on arrive au souterrain, on reste pendant 9 minutes en place. Les 5 dernières minutes sont utilisées pour faire le circuit RN 13. L'après-midi, le même circuit, qui économise quand même 5 minutes de temps de circulation, se décompose, là encore, en 3 minutes, 5 minutes au raccordement du périphérique, et pour les 4 minutes restantes, la circulation est un peu plus fluide pour accéder au carrefour Madrid Château.

Ceci signifie que le temps le plus long passé dans le circuit est dans le souterrain routier (de liaison du périphérique à la RN 13). Or, ce souterrain est à l'heure actuel, rythmé par le feu au carrefour devant la place du marché. Si l'on prend dans l'autre sens, avec un trafic à peu près équivalent, on gagne 3 minutes l'après-midi et 4 minutes le matin en heures pleines. Ceci signifie, et on peut l'espérer, que si l'on améliore le trafic et la fluidité sur l'avenue Charles de Gaulle, en supprimant le feu à la place Madrid Château, on aurait un gain de temps final de l'ordre de 3 à 4 minutes (en utilisant le périphérique et le souterrain routier).

### **Un intervenant**

Vous avez parlé de volume de circulation, de trafic. La perspective est, si j'ai bien compris, une non-augmentation, voire une légère diminution. Vous n'avez pas évoqué la vitesse d'écoulement. Y a-t-il deux mots à en dire ?

### **Monsieur CLAUDE**

C'est un objectif secondaire. Ce qui est visé, c'est la fluidité. Vu la longueur (moins de deux kilomètres sur la totalité de l'axe), il est bien certain que ces gains ne sont pas déterminants, sauf lorsque l'on ne peut plus circuler.

### **Michel GAILLARD**

Y a-t-il des questions sur le sujet du trafic, des hypothèses ?

### **Un intervenant**

Vous n'avez pas fait la simulation dans l'autre sens, mais je présume que la circulation doit être à peu près du même ordre. Ma question s'adresse à Monsieur Guillot sur la signalisation des entrées de La Défense vers Paris. Je présume que grosso modo, les chiffres doivent être à peu près les mêmes dans l'autre sens.

Un point me frappe. Nous parlons grosso modo de 7 à 800 véhicules (peut-être 900), sur les contre-allées. C'est une bonne nouvelle. Ceci me paraît très loin des chiffres annoncés au cours des réunions précédentes, à moins d'avoir mal compris. Il était question de 1 400 à 1 500 véhicules. Il y a un risque de saturation des contre-allées, qui, au passage, était l'une des justifications des entrées et sorties intermédiaires.

**Monsieur CLAUDE**

Je crois pouvoir répondre à cette question, tout au moins pour les 1 400 véhicules. Il s'agit de 900 véhicules + 500 qui viendraient se rajouter si l'on n'a pas d'entrées ni de sorties. C'est la raison pour laquelle nous passons de 900 à 1 400. Les 900 intègrent les entrées et les sorties.

**Un intervenant**

Non, puisque, là, c'est mesuré aux deux extrémités.

**Monsieur CLAUDE**

Non. C'est y compris les entrées et sorties en secteur intermédiaire.

**Un intervenant**

Sur le nombre de véhicules qui circulent sur les contre-allées, si j'ai bien saisi les chiffres au vol, *grosso modo*, lorsque vous faites les mesures, vous avez depuis le pont de Neuilly, sur les contre-allées dans le sens Paris, 800 véhicules à l'heure. On part du principe que c'est à peu près symétrique (Porte Maillot/Défense, c'est de l'ordre de 800 véhicules à l'heure). Ce sont les mêmes ordres de grandeur. S'ajoutent à cela, les mesures que vous avez faites, et présentées au début, où les sorties de la RN 13 vers Neuilly, étaient de l'ordre de 150 véhicules à l'heure. Donc, y compris les sorties intermédiaires, on tourne aux alentours d'un millier de véhicules à l'heure sur une contre-allée à deux voies. Sur la base de vos chiffres, la conclusion que j'en tire est que sur les contre-allées, y compris les sorties intermédiaires, nous sommes loin, et heureusement, de la saturation des contre-allées. Nous n'allons peut-être pas en débattre ce soir, mais c'est un élément supplémentaire pour se reposer la question des entrées et sorties intermédiaires. L'argument selon lequel les sorties intermédiaires évitent la saturation des contre-allées ne se vérifie pas à partir de vos propres chiffres.

**Jean GUILLOT**

C'est bien ce soir de poser toutes les questions pour que l'on puisse les regarder en détail et vous apporter des réponses plus précises. J'ai voulu simplifier pour ne pas faire des présentations trop longues. Effectivement, 700 est plutôt une moyenne, à certains endroits, il y a d'ores et déjà plus de 1 000. Il est vrai que les contre-allées ont deux voies sur les plans mais dans la réalité, ce n'est pas toujours deux voies.

**Un intervenant**

Je vais quand même poser une question à la DDE si vous le permettez.

Les 900 véhicules correspondent bien à 900 véhicules avec entrées et sorties ?

**DDE**

C'est 900 véhicules + 150, sans entrées et sorties.

**Un intervenant**

Les entrées c'est 550. Le calcul des sorties s'élève à 250 véhicules.

**Un intervenant**

Je vous propose une séance particulière si vous le souhaitez, mais je ne fais qu'interpréter vos chiffres. Vous avez 150 véhicules qui sortent de la RN 13 vers les contre-allées et qui s'ajoutent, donc 1 150 à 1 200 au total. Il y a deux allées dans la contre-allée. Pardonnez-moi, mais l'argument selon lequel à l'heure actuelle les contre-allées ne sont pas à deux voies est spécieux, parce qu'effectivement, il y a un stationnement interdit relativement toléré. Il n'existe pas d'ailleurs dans la portion qui longe le tunnel. On peut penser que c'est la formule qui sera retenue. On ne peut donc pas baser une simulation de trafic sur une route, en prenant en compte le stationnement interdit. Ça ne paraît pas logique.

**Jean GUILLOT**

Le graphique correspond aux comptages faits pendant une journée, à situation d'aujourd'hui. Les simulations que j'avais passées correspondaient au projet tel que présenté, et comme nous étions au sud, il s'agissait de l'entrée dans le tunnel, devant le théâtre. Donc la voie latérale avait été délestée par les personnes qui étaient rentrées devant le théâtre, à l'intérieur du tunnel.

**Un intervenant**

Pardonnez-moi, je ne veux pas mobiliser la parole. La différence entre les flux annoncés paraît tellement grosse pour un projet de l'ordre d'un milliard d'euros, qui va quand même bouleverser, dans un sens ou un autre, la vie de milliers de personnes. De fait, cette question doit être reprise à tête tout à fait reposée et sans polémique, pour que l'on arrive à une conclusion claire et admise par tous.

**Un intervenant**

Nous allons effectivement peut-être interrompre ici. Il me semble que nous avons dit la dernière fois que la question des entrées et sorties ferait l'objet d'un thème de débat sur lequel on reviendra, probablement à la séance libre du mois de mai. Ce point, qui manifestement soulève des questions, pourrait y être inscrit. A cette occasion, nous pourrions reprendre la question du trafic qui vient d'être évoquée.

**Jean-Paul CAZOGON-THOMAS**

Je suppose que j'appartiens à la catégorie des « petits malins » à laquelle il a été fait allusion il y a un instant. Je voudrais juste revenir, avec votre autorisation, sur le schéma commenté par Monsieur Claude. Est-il possible de le voir ? Mon intervention lors de la réunion du 7 mars répondait à un argument qui nous a été affirmé, selon lequel, lorsque nous arrivons du périphérique sud pour aller dans Neuilly, il n'y a pas d'autres choix que de contourner la Porte Maillot ou de prendre le périphérique et la bretelle qui va sur La Défense.

Mon intervention avait pour but de dire qu'il existait, selon moi (cela a été approuvé par l'assistance), un itinéraire très simple : quitter le périphérique à la Porte Dauphine et pour entrer dans Neuilly, traverser le Bois de Boulogne, aboutir à la Porte des Sablons, et continuer tout droit. Monsieur Claude, c'est ce que j'ai dit, il y avait quelques témoins. Le schéma selon lequel la flèche verte continue de prendre Maurice Barrès pour aller au pont de Neuilly (à la fontaine), ne correspond pas absolument pas à mon intervention.

### **Monsieur CLAUDE**

Le circuit est plus long en temps, lorsque l'on prend la Porte des Sablons. En effet, à cet endroit, il y a un rétrécissement de la circulation au niveau de la rue d'Orléans à l'accès sur l'avenue Charles de Gaulle. J'ai testé les deux. Lorsque je vous ai dit que j'ai pris cet itinéraire, c'est qu'il s'est révélé plus rapide.

### **Jean-Paul CAZOGON-THOMAS**

Pour rentrer dans le centre de Neuilly ?

### **Monsieur CLAUDE**

Pour aller, je dis bien, d'un point à un autre, c'est-à-dire aller du périphérique Porte Dauphine jusqu'au carrefour Madrid Château. Si vous prenez le carrefour Madrid Château en empruntant la Porte des Sablons, vous arrivez sur l'avenue d'Orléans et vous avez un goulot d'étranglement. Aux heures de pointe, et même en dehors des heures de pointe, c'est plus long en trajet que de traverser par le bois, prendre le boulevard Maurice Barrès.

### **Jean-Paul CAZOGON-THOMAS**

Je ne parlais, pardonnez-moi, que d'entrer dans Neuilly, dans le centre de Neuilly. A qui ferez vous croire, lorsque l'on veut par exemple aller à La Poste de Neuilly aux Sablons ou au Monoprix des Sablons, qu'il y a intérêt, une fois arrivé à la Porte des Sablons, à prendre tout Maurice Barrès et d'aller à la fontaine pour ensuite aller à La Poste ou au Monoprix ?

Je me suis borné dans mon intervention au bon sens. Dans cette assemblée, c'est ma seule compétence. Au nom du bon sens, j'ai dit que dans le triangle à l'angle de la station de métro Sablons, à la Porte Maillot et à la Porte Dauphine, il me semble que dans un triangle, nous avons intérêt à prendre la diagonale plutôt que de prendre l'angle droit.

### **Monsieur CLAUDE**

Tout le monde n'habite pas boulevard Inkerman.

### **Jean-Paul CAZOGON-THOMAS**

Moi non plus.

**Monsieur CLAUDE**

Moi j'habite rue Soyer, et excusez-moi, j'ai intérêt à prendre cet itinéraire. C'est un point particulier. Lorsque j'ai parlé de ce dossier, et du trafic supplémentaire sur la contre-allée Nord, j'ai bien dit que le problème se posait à partir de l'entrée, sur la contre-allée Nord venant du souterrain, c'est-à-dire entre la rue des Huissiers et l'extrémité de Neuilly. Les gens de Neuilly Est ne sont bien entendu, pas concernés.

**Jean-Paul CAZOGON-THOMAS**

L'habitat de chacun n'est pas ... Je n'habite ni à La Poste, ni au Monoprix de Sablons. Ça n'intéresse personne. Je parlais simplement d'entrer dans le centre de Neuilly. Il me semble que la longue flèche verte ne nous mène pas au centre de Neuilly.

**Michel GAILLARD**

Il me semble que le propos de Monsieur Claude n'était pas de rentrer dans le centre de Neuilly mais de comparer trois itinéraires de point à point.

**Jean-Paul CAZOGON-THOMAS**

Là où il y a la station d'autobus (244) ...

**Monsieur CLAUDE**

C'est à peu près la même chose. Le boulevard Mahatma Gandhi a peu de circulation.

**Eric SCHINDLER**

Bonsoir. Pour revenir au trafic en général, j'ai retenu qu'à long terme, le trafic serait stable, voire déclinant. Vous n'avez pas parlé d'un projet très important qui est celui de l'EPAD. Je m'interroge donc sur l'impact de ce projet en termes de trafic sur l'avenue Charles de Gaulle.

Vous évoquez par ailleurs un trafic stable ou déclinant, dû à la décroissance économique, à la régression. Il se trouve que j'ai eu la chance de rencontrer hier soir Monsieur Dobias, ancien Directeur Général du STIF. Il m'a donné des chiffres très intéressants dont je n'avais même pas conscience. Il m'a dit que la majorité du trafic n'était pas dû au trafic imposé (travail ou scolaire) mais à celui des loisirs, famille, shopping, etc. Tout le reste. Il m'a indiqué que ce trafic représentait 65 %. Il m'a expliqué que globalement, le trafic augmentait. Effectivement, la proportion de travail est stable comme vous l'avez dit, parce qu'il n'y a pas de croissance économique formidable en Ile-de-France. Par contre, les 65 autres pourcents liés aux loisirs, aux déplacements familiaux, etc. sont en explosion.

Je ne suis pas un spécialiste, mais ces informations sont quelque peu en contradiction avec ce que vous avez exposé, et les conclusions que l'on peut en tirer. Je voulais donc revenir sur ce point.

**Michel GAILLARD**

J'ai une question écrite qui peut-être, peut compléter la votre. Elle est de Monsieur MAUVISSEAU : « *La circulation augmentera si l'on ne fait rien...* ». Monsieur MAUVISSEAU souhaite t-il préciser sa question ? Qui est Monsieur MAUVISSEAU ?

**Monsieur MAUVISSEAU**

Une question posée le 7 mars à la DDE : « *Peut-on sérieusement prétendre que le projet de couverture va assurer la fluidité du trafic dans l'Ouest francilien ?* ». La réponse a été non.

**Michel GAILLARD**

C'est une autre question. Nous sommes sur la question de la circulation, la question de Monsieur.

**Monsieur MAUVISSEAU**

La réponse a été un non catégorique compte tenu de la capacité limitée des deux extrémités de l'axe, et des objectifs du PDU.

Le projet devenait donc un projet strictement neuilléen, réservant les nuisances et les dangers d'un tunnel aux automobilistes et motards.

Nous souhaiterions que l'on nous explique les tenants et les aboutissants d'une phrase tirée d'un document daté de mars 2006, et disponible à l'entrée de la salle de réunion le 7 mars : « *Si l'on ne fait rien pour l'avenue Charles de Gaulle, la circulation augmentera d'environ 5 à 10 %, selon les moments de la journée, d'ici 15 ans* ». On peut parier, selon son tempérament, à échéance de 15 ans, sur une augmentation de la circulation automobile ou sur sa diminution, suite à une augmentation prévisible très sérieuse du prix de l'énergie, le pétrole se raréfiant, etc. Dire que la circulation augmentera si l'on ne fait rien, nous laisse pour le moins perplexe».

**Eric SCHLINDLER**

Je me suis sûrement très mal expliqué ou vous ne m'avez pas entendu. J'ai parlé de l'EPAD.

**Un intervenant**

Aujourd'hui, il n'y a pas de trafic.

**M. LAMBOLEY**

Que ce soit une augmentation des surfaces construites à l'EPAD ou juste à côté à l'EPAR, c'est exactement pareil sur le plan des déplacements. J'ai bien dit que les surplus des besoins de déplacements ne pourront être pris que par les transports en commun. C'est clair et net. Ce n'est pas possible puisque l'on est à des capacités maximales.

Concernant l'évolution globale des déplacements, tout le monde constate, que sur Paris petite couronne, il y a une légère diminution. Qu'il y ait une explosion des déplacements grande couronne, tout le monde est d'accord là-dessus. Le problème n'est pas du tout le même. En grande couronne, les gens habitent de plus en plus loin, et font de plus en plus de distance. Les déplacements en grande couronne, et notamment grande banlieue/grande banlieue sont en croissance. Je ne vais pas remettre en cause ce qu'a dit Georges Besse, qu'on a eu d'ailleurs comme prof à l'école, il y a 35 ans, et avec qui j'ai beaucoup travaillé. Il ne faut quand même pas confondre un certain nombre de choses.

A l'heure actuelle, dans Paris, et à Neuilly cela doit être à peu près pareil, les motifs de déplacements intéressants Paris (Paris/banlieue et banlieue/Paris) sont les suivants. Domicile/travail : 22 %, Affaires professionnelles : 20 %, Enseignement : 10 %, Achats : 13 %, Loisirs : 19 %, Divers : 16 %. Il est vrai qu'il y a une tendance à l'augmentation des déplacements pour les loisirs, les achats, et une diminution des déplacements professionnels et domicile/travail. C'est lié à l'économie et au fait que les gens travaillent moins de jours par an qu'il y a cinq ans. Pour ce qui intéresse Paris et la proche banlieue, on va vers une légère décroissance. La prise en compte d'une croissance ne pourrait se faire que par les transports en commun.

## **M. CLAUDE**

Tu veux dire que l'on a atteint un seuil de saturation.

## **Un intervenant**

On ne peut pas faire passer plus que possible dans un tuyau. Par contre, on peut en faire passer moins si on dégrade les conditions d'écoulement.

## **Michel GAILLARD**

Reste donc la question de Monsieur MAUVISSEAU : « *Si on ne fait rien, le trafic ne peut qu'augmenter* ». Qu'est-ce que cela signifie ?

## **Un intervenant**

Je voulais préciser tout d'abord que lorsque j'ai dit plus 100 véhicules liés à la mise en souterrain (c'est lié au fait qu'à l'intérieur du souterrain on circulera un petit peu mieux, et cela attirera un tout petit peu plus de personnes). C'est par rapport à la situation de référence que l'on avait en 2020. C'est une comparaison par rapport à une situation en 2020.

Par ailleurs, peut-être que dans le dossier ou dans la salle, il y a des choses comme ça. Mais moi je ne présente pas les choses comme cela parce que je pense que ça ne change pas le problème. Peut-être que l'on se trompe. C'est plus ou moins 10 % peut-être. C'est notre fourchette d'erreur. Est-ce que cela change le problème sur l'avenue Charles de Gaulle de Neuilly ? Il me semble que non. Ça ne change pas le problème fondamentalement. Si l'on s'est trompé de 10 % en plus ou en moins, il reste 150 000 véhicules sur une avenue en milieu urbain. Il me semble, et je l'avais peut-être dit de façon un peu vigoureuse dans la séance inaugurale, que cela reste un problème. Pour l'instant, il n'y a pas d'autres solutions proposées.



**M. MAUVISSEAU**

Je suis désolé, mais ce n'est pas une réponse. On nous affirme, dans un document distribué à l'entrée, que si l'on ne fait rien avenue Charles de Gaulle, la circulation augmentera. Je voudrais que l'on m'explique ce raisonnement. Pourquoi ? Comment ?

**M. GUILLOT**

Ce n'est pas l'aménagement de l'avenue Charles de Gaulle qui va augmenter ou réduire significativement la circulation.

**Un intervenant**

Alors il ne faut pas l'écrire !

**M. GUILLOT**

Il me semblait qu'il y avait un autre problème sur l'avenue Charles de Gaulle.

**Michel GAILLARD**

J'ai une question de Monsieur Besançon qui porte sur le trafic résiduel en surface.

**Monsieur BESANCON**

Je suis parfaitement conscient du caractère relatif de toutes les simulations et estimations que l'on peut faire à 15 ou 20 ans d'échéance. Sur l'avenue Charles de Gaulle, je voudrais plutôt m'occuper de ce qui resterait en surface, en supposant que le trafic reste comme aujourd'hui, pour passer dans deux contre-allées de deux voies chacune. Je pense qu'il restera quand même un trafic résiduel qui ne passera pas dans le tunnel, même si l'on nous dit que l'absence de feux rouges permettra de passer la même quantité qu'actuellement, avec une voie de moins dans chaque sens. Le trafic de l'ensemble a une raison d'augmenter d'ici 20 ans, parce si on réalise le tunnel, cela attirera encore plus de gens que maintenant.

Il y aura ensuite le trafic actuel des contre-allées, le trafic local. L'accroissement de ce trafic sera généré par la suppression de la coupure. Il y aura tous les véhicules qui ne veulent pas ou ne peuvent pas, prendre le tunnel. D'abord les transports en commun : l'autobus ne passera plus dans le tunnel mais dans les contre-allées. Il y aura peut-être même une augmentation du trafic d'autobus. Les Neuilléens qui n'auront pas de raisons de prendre le tunnel ou qui ne le prendront qu'après avoir fait un certain parcours dans les contre-allées. Il y aura certains poids lourds, les engins de nettoyage, et enfin tous les motards avisés ou les automobilistes claustrophobes ou qui sont simplement prudents et qui ne voudront pas prendre le tunnel. Sans compter tout le trafic qui sera généré par les projets grandioses de la ville de Neuilly.

Enfin, aux heures de pointe (d'après un document qui est dans le dossier), le trafic sera détourné du tunnel parce qu'il sera saturé (page 34 du dossier du Débat Public).

**Michel GAILLARD**

Il y a beaucoup d'hypothèses.

**Un intervenant**

Ce ne sont pas des hypothèses, ce sont tout simplement des choses de bon sens !

**Un intervenant**

Dans le document, le texte écrit accompagnant les études de trafic, il a été détecté, lorsque les comptages ont été faits en 2002, que beaucoup de voitures sur l'allée centrale louvoyaient un coup de contre-allée et un coup d'avenue centrale, etc., jouaient les petits malins. Il avait été même écrit noir sur blanc dans ce rapport que La Défense/Paris était une cinquième ou sixième voie de circulation. Ceci signifie donc au contraire, que ce trafic sera réduit sur les contre-allées. Il faut aussi en tenir compte, et ne pas retenir uniquement les hypothèses pessimistes de ces Messieurs.

*(Applaudissements de la salle)*

**Jean GUILLOT**

Sur la circulation des contre-allées, il ne faut pas attendre d'un modèle de nous donner des chiffres avec une grande précision. On ne peut pas. Nous avons quand même 2 x 2 voies. La circulation sur la RN 13 est essentiellement constituée de gens qui ne font que traverser Neuilly. Tout le monde est d'accord là-dessus. Tous ces gens là n'y sont plus. Il reste 10 % de gens qui vont à Neuilly ou qui sortent de Neuilly.

**Un intervenant**

*(Inaudible)*

**Jean GUILLOT**

Bien sûr. Deux voies et deux voies, c'est déjà une grande avenue. Si l'on regarde Paris, l'avenue Bineau. Ce sont des grandes avenues, mêmes commerçantes.

**Un intervenant**

Cela passera au ras des immeubles.

**Un intervenant**

Et les jours de marché, ce sera pire !

**Michel GAILLARD**

Notons qu'il y a un problème de stationnement sur les contre-allées.

(*Discussions inaudibles dans la salle*)

**Pierre SAND**

Pierre Sand de MSN. J'ai déjà fait la même observation l'avant dernière fois. Ce qui m'étonne toujours beaucoup, c'est que l'on raisonne comme si l'on allait supprimer 2 x 4 voies, en les enterrant, et qu'on laisse toutes choses par ailleurs égales. On continue à parler de contre-allée. Une contre-allée c'est quelque chose qui borde une voie. Une fois que le trafic de transit sera enfoui, la ville de Neuilly aura toute latitude pour dimensionner cette voie de surface comme nécessaire, pour assurer notre propre trafic. Il n'est pas absolument indispensable de réoccuper la totalité de la surface libérée par les voies actuelles pour en faire un terre-plein central, qui bien entendu apportera beaucoup d'agrément. Il faut quand même que cette voie importante continue à assurer son rôle : celui de permettre aux gens de se déplacer. Donc s'il faut plus que deux voies, il faudra plus que deux voies. On ne sera pas à dix voies comme à l'heure actuelle.

**M. CLAUDE**

J'attire votre attention, si c'est ce que vous voulez, sur le fait que vous aurez 2 x 3 voies. Mais la nature ayant horreur du vide, rapidement le trafic viendra en augmentation sur ces voies qui seront plus larges. Je pense donc que cela ira à l'encontre de votre intérêt de promulguer ou de décider d'élargir des contre-allées par rapport à ce qu'elles sont à l'heure actuelle.

(*Discussions inaudibles dans la salle*)

**Une intervenante**

D'après ce que vous dites, les personnes qui emprunteront le souterrain seront surtout des personnes qui traverseront Neuilly. Il faut quand même qu'à côté, il y ait la vie de Neuilly. Je ne pense pas que cela prendra plus de voitures dans les contre-allées puisque ceux qui ne sont pas intéressés par Neuilly fileront. Il n'y aura que les Neuilléens qui utiliseront les contre-allées.

**Michel GAILLARD**

C'est ce qui a été dit. Nous avons bien expliqué que le tunnel évacuait tout le transit, qui représente très largement la majorité du trafic.

J'ai le sentiment que l'on reviendra sur cette question lorsqu'on évoquera le thème des entrées/sorties et l'aménagement de surface également.

Une question : « *Les prévisions de trafic à l'horizon 2020 prennent-elles en compte l'augmentation envisagée du nombre de salariés à La Défense ?* » Monsieur Bourgoigne. Cela concerne donc les prévisions démographiques, l'emploi.

### **Un intervenant**

Je ne suis pas sûr que les dernières hypothèses de l'EPAD, qui ne sont pour l'instant que des propositions du Directeur général, aient été prises en compte.

### **Un intervenant**

Il y a un petit complément à la question : est-ce que, dans votre algorithme de prévision, vous avez pris en compte également, vu le changement de morphologie de la région Ile-de-France, le nombre d'augmentation de voyages entre Paris et la grande banlieue via l'A14, qui, à un moment ou un autre, va rentrer par le pont de Neuilly et le tunnel ?

La question subsidiaire derrière, est de savoir s'il ne faudrait pas d'office dimensionner le tunnel à quatre voies pour ne pas avoir de problèmes de capacités dans un horizon à 2030 ou 2035.

### **M. GUILLOT**

Je crois que ce n'est pas souhaitable, si on ne sait pas régler le problème de la sortie. Et je crois que l'on ne sait pas le régler, notamment la sortie vers Paris. Nous ne savons pas le régler parce que techniquement c'est sans doute très compliqué, mais aussi parce que la ville de Paris ne souhaite pas avoir un seul véhicule de plus sur son territoire. C'est son choix, mais c'est une donnée que l'on doit prendre en compte.

Nous avons vu tout à l'heure, qu'avec trois voies en souterrain, nous avons une petite marge de capacité, et j'ai même dit, avant, que nous ne souhaitions pas utiliser cette marge de capacité parce que de toutes façons, on générerait des embouteillages dans le tunnel, puisque la ville de Paris ne souhaite pas qu'il y ait plus de véhicules sur son territoire. Il faut le prendre comme une donnée qui s'impose à nous. C'est une voie communale. Elle a la maîtrise de sa politique sur son territoire, c'est son choix.

### **M. CLAUDE**

D'un autre côté, éviter la station de métro Sablons ne permet pas d'avoir deux fois quatre voies.

### **Michel GAILLARD**

C'est un aspect technique important.

Si vous le voulez bien, nous mettons un terme à cette première phase sur le trafic.

Qui dit trafic, surtout sur une voie avec autant de véhicules sur l'avenue Charles de Gaulle, dit problèmes de sécurité routière. Problèmes non seulement en situation actuelle, mais aussi pour le projet. Pour ce dernier, se pose le problème de la sécurité pour les deux tunnels, surtout suite aux

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
derniers évènements du Mont-Blanc. Vous n'êtes pas sans avoir que la réglementation a été assez fortement renforcée. De nombreux dispositifs existent. Je propose ce soir avec la DDE, de passer en revue tous ces dispositifs, pour que vous puissiez vous rendre compte de la façon dont cette sécurité est opérée sous les tunnels. Notamment pour tout ce qui concerne la sécurité incendie, importante bien sûr pour les tunnels, que ce soit au niveau ventilation et désenfumage.

Je vous propose de poser toutes vos questions sur le sujet et à la DDE de faire une présentation sur ce point.

## **M. SCOFFONI**

Ce n'est pas la DDE qui va commencer. C'est Monsieur Tesson du Centre d'Etudes des Tunnels. Nous avons souhaité le faire venir en tant qu'expert, certes rattaché au Ministère de l'Équipement mais indépendant du projet (N'ayant pas participé à son élaboration).

## **La sécurité des tunnels**

### **Marc TESSON, CETU**

Bonjour. Je m'occupe de sécurité au Centre d'Etudes des Tunnels. Je vais faire une présentation très rapide et éventuellement, on pourra prolonger par des questions.

Je suis là pour vous aider à appréhender ce problème des tunnels, et vous apporter un éclairage sur les questions spécifiques qui peuvent se poser. Je n'ai pas vocation, bien que travaillant dans un Centre Technique spécialisé dans ce domaine, à défendre la solution « tunnels ». Je viens essentiellement vous apporter un éclairage sur ce sujet.

Rapidement, je parlerai des facteurs généraux de la sécurité, les principaux risques. Je vous expliquerai en deux mots les fondements de la sécurité pris en compte dans le contexte réglementaire, renforcé ces dernières années. Nous donnerons quelques éclairages concrets et pratiques sur les principales dispositions en matière de sécurité dans les tunnels.

Tout d'abord, pour situer les composantes de la sécurité, il faut se rappeler que, dans un tunnel routier, on ne considère pas que l'utilisateur est seul. Au contraire, on traite le tunnel comme un système complexe, que l'on va essayer d'appréhender dans sa globalité. C'est effectivement relativement complexe. L'utilisateur fonctionne avec son véhicule, va circuler dans une infrastructure. Le maître d'ouvrage, ici présent, et impliqué dans ce débat, est là pour concevoir une infrastructure optimisée, adaptée aux besoins de l'utilisateur.

Il y a aussi et surtout un exploitant, responsable de la gestion de cet ouvrage, qui en coordination avec les services de secours, va se donner les moyens d'intervenir de manière adéquate pour faire face à d'éventuels évènements.

Quels sont les principaux risques en tunnels ? Ils sont tout d'abord liés à la simple présence de l'ouvrage. Le simple fait d'avoir un tunnel, génère des risques liés à l'instabilité de l'ouvrage, aux équipements accrochés à la voûte, à la présence même d'une dalle. Ce sont des problèmes gérés par des inspections régulières.

Le problème de la pollution de l'air sera abordé lors de la prochaine séance thématique.

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

Les problèmes de sur accidentologie due au tracé, sont appréhendés dans le cadre de la prise en compte des règles de conception et de l'application des règles de l'art. Nous sommes ici dans une géométrie relativement simple, puisque l'on est dans un ouvrage rectiligne.

Concernant l'exploitation, il est nécessaire de travailler en bonne coordination avec toutes les personnes et tous les services qui vont être amenés à travailler dans l'ouvrage en cas d'évènements. Ce point a été très largement renforcé dans la réglementation.

L'environnement est également important. On ne conçoit pas un ouvrage comme celui-là de la même manière, suivant qu'il se situe en milieu urbain, en rase campagne ou en milieu montagnoux. Il faut évidemment tenir compte des éléments de contexte.

Concernant les usagers et leurs véhicules, plusieurs points focalisent particulièrement l'attention du point de vue de la prise en compte et de l'adaptation de la réglementation. La question de l'accidentologie est particulièrement examinée. Les accidents en tunnels posent globalement des problématiques similaires à ceux rencontrés à l'air libre, avec éventuellement des problèmes d'aggravation, des problèmes spécifiques, liés à l'exiguïté et au confinement. Globalement, ce sont des questions que l'on connaît et que l'on a l'habitude de gérer.

La question des incendies focalise l'attention. Le plus fréquemment, on constate que les incendies sont liés à des problèmes d'inflammations spontanées. Les grands incendies, notamment ceux de 1999, font suite à un accident. Nous l'avons vu lors de l'évènement du Mont-blanc. Les fumées peuvent gêner la progression dans le tunnel. Il y a aussi les problèmes de visibilité, de toxicité et la chaleur.

Autres problèmes : ceux liés aux explosions, aux gaz toxiques. Ces problèmes sont pris en compte lorsque le tunnel est autorisé aux marchandises dangereuses, au titre des risques spécifiques liés au transport de ce type de marchandises.

Concrètement, l'attention est focalisée sur l'incendie, les explosions et les évènements graves.

Quelle est la stratégie ? Quels sont les fondements de la sécurité déclinés dans la réglementation et dans les dispositions techniques de conception des ouvrages ? On est conscient que tout peut aller très vite. Les évènements qui se sont produits ont malheureusement montré que ça peut très vite dégénérer en situation catastrophique. Tout est conçu pour permettre aux usagers de s'auto-évacuer très rapidement. C'est sur ce point que les fondements de la sécurité sont basés. Malheureusement, on constate que tout se passe avant l'arrivée des pompiers. De fait, toutes les dispositions sont conçues en conséquences, pour permettre aux usagers de s'auto-évacuer, par leurs propres moyens, avec l'aide de l'exploitant, avant même l'arrivée des pompiers.

La deuxième phase est celle où les pompiers et le service d'intervention arrivent sur les lieux. Ils vont éventuellement contribuer à sauver les personnes encore présentes dans le tunnel, leur porter assistance, les aider à s'auto-évacuer, les prendre en charge le cas échéant. Ensuite, en fonction de la stratégie décidée sur place, ils vont se consacrer à la lutte contre le feu, si cela peut aider à sauver les personnes encore présentes dans l'ouvrage.

Sur cette photo, qui est un simple schéma de principe, non représentatif de l'exacte configuration de l'ouvrage envisagé sur la RN 13, on voit tous les équipements prévus dans l'ouvrage. Il y a des équipements de ventilation, des systèmes d'éclairage, des capteurs pour compter à tous moments le trafic, des systèmes de vidéo surveillance pour permettre à l'exploitant de surveiller l'ouvrage en tous points, de détecter éventuellement des évènements anodins, précurseurs, qui peuvent dégénérer,

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
de réagir en temps utiles. Il y a aussi des ouvrages d'évacuations pour les usagers, des niches de sécurité, des panneaux à messages variables, pour permettre, le cas échéant, de diffuser des informations en cas d'évènements, des systèmes de radios diffusion pour alerter et informer les usagers.

Tous ces équipements sont bien évidemment prévus et conçus de manière adaptée à ce type d'ouvrage. Par ailleurs, et au-delà de ces équipements, on insiste beaucoup, et la réglementation focalise fortement l'attention dessus, sur la nécessité de concevoir un ouvrage permettant à tous les acteurs de réagir de manière adaptée sur un évènement. Cela signifie qu'en cas d'incident mineur, il faut être rapidement capable d'identifier ce qui se passe, de réagir avec un système de gestion adapté, d'agir en diffusant des informations, de manière à ce que les usagers puissent réagir de manière adéquate et adopter la réaction souhaitée.

C'est ce système de chaîne de la sécurité qu'il faut être capable de mettre en place de manière à ce que, dans un système complexe, tout le monde puisse réagir de manière adéquate au bon moment.

Voici concrètement quelques exemples de dispositions techniques. Pour permettre aux usagers de s'auto-évacuer, les éléments déterminants sont les issues de secours. Le désenfumage va également être déterminant pour gérer les fumées et permettre aux usagers de progresser dans de bonnes conditions. Il y a aussi les systèmes de surveillance, de gestion technique centralisée. Par exemple, des moyens de détections automatiques d'incidents, associés à la vidéo surveillance. Sur cet exemple réel, on voit un véhicule qui s'arrête sur la partie droite de la chaussée, en face d'une niche de sécurité, la caméra de vidéo surveillance est immédiatement focalisée sur l'évènement, l'opérateur peut immédiatement identifier ce qui se passe et réagir en temps utile.

C'est autant de moyens qui vont permettre de gérer les situations et les évènements, aussi mineurs soient-ils, de manière à pouvoir anticiper d'éventuelles situations qui se dégraderaient.

Sur les issues de secours la réglementation prévoit quatre configurations d'issues de secours :

- Une possibilité de communication directe avec l'extérieur, lorsque l'on est proche de la surface. C'est le cas qui nous intéresse ici.
- Lorsque l'on a deux tubes parallèles, il y a la possibilité de rejoindre le tube sain, en cas d'incendie dans l'autre tube.
- La galerie de sécurité parallèle au tunnel, spécialement dédiée aux usagers pour leur permettre de s'auto-évacuer en l'absence d'autres solutions.
- Les abris protégés

Dans cet ordre chronologique, on se trouve dans le cadre du projet de Neuilly, avec la première solution imposée et préconisée lorsque l'on peut la mettre en œuvre. C'est la solution la plus satisfaisante même si les autres répondent à des critères de sécurité tout à fait acceptables. Ceci permet bien évidemment de rejoindre très rapidement l'extérieur pour se mettre en sécurité.

Voici donc pour ce bref aperçu. Je peux répondre à quelques questions que vous pourriez poser.

**Monsieur SCOFFONI**

Nous avons demandé à Monsieur Tesson de vous poser les principes de la sécurité et des difficultés que peuvent créer les tunnels. Je vous propose de rentrer un peu plus dans le détail de ce que l'on trouve, à la vue de ces arguments et de cette observation, dans le projet que nous vous présentons.

Il y a une circulaire « Tunnel » qui a été élaborée après l'incendie du Mont-Blanc. Des gens se sont posés la question de savoir quoi faire pour éviter que les choses de la sorte se reproduisent. Les différents tunnels sont classés par longueur, par types (croisement ou non des deux voies de circulation). En fonction de ces caractéristiques, cela permet de définir un niveau d'équipement plus ou moins élevé en matière de sécurité.

Pour le tunnel de Neuilly, il est déjà bien que les deux sens soient séparés. De cette façon, on évite les risques de collisions entre des véhicules agissant en sens contraire. Le gabarit de 4,65 mètres autorise les poids lourds. Il a une longueur de 1,2 kilomètres de long. Ceci le place dans la catégorie des tunnels entre 1 000 et 3 000 mètres. La longueur est mesurée depuis la Porte Maillot jusqu'à la sortie du pont de Neuilly. C'est la distance séparant deux endroits où il y a de l'air libre.

Il est interdit au transport de matières dangereuses. C'est très important. Ceci va quand même être regardé puisque l'on ne peut jamais empêcher un véhicule de rentrer en infraction. Il y aura donc des simulations pour voir les conséquences en cas d'accidents liés aux transports de matières dangereuses. La police sera là pour vérifier ponctuellement, que cette interdiction est respectée.

La vitesse de 70 km/h maximum est classique.

Même si le choix en matière de ventilation n'est pas encore effectué, nous avons quand même une idée assez prononcée de ce que l'on souhaiterait faire. Il y a deux manières de désenfumer un tunnel.

Sur cette diapositive, on voit un véhicule prenant feu de manière spontanée, liée à une quelconque surchauffe. Les deux cylindres que l'on voit en partie haute sont des ventilateurs. C'est une disposition prévue. Si les véhicules arrivent à circuler assez bien dans l'ouvrage, tous ceux qui seront devant le véhicule prenant feu auront le temps de partir, l'on pourra pousser la fumée dans le sens aval. De fait, la fumée va partir à l'extrémité du tunnel et l'on protégera ceux derrière le véhicule en feu. C'est la solution longitudinale.

L'inconvénient de cette solution est qu'il faut la place nécessaire pour passer les ventilateurs et les accélérateurs. Avec un tunnel à 4,65 mètres, si l'on commence à mettre des ventilateurs, il faudra à un moment donné, avoir des surélévations de l'ordre de un ou deux mètres de haut au niveau de la dalle (des bosses). Nous souhaitons l'éviter pour l'aménagement de l'avenue.

Cette solution a donc été regardée, nous avons vu dans quelle mesure elle pouvait être mise en œuvre, ce n'est pas la solution conseillée par les experts tunnels vu la longueur (il n'est pas très bon de souffler de la fumée sur plusieurs centaines de mètres de long).

Nous nous tournons donc plutôt sur la ventilation transversale. Ceci signifie que la fumée est aspirée sur les côtés. Sur l'A14 en tunnel par exemple, il y a des trappes tous les cinq mètres (des plaques noires). Derrière le mur il y a une gaine. C'est un espace dans lequel on aspire la fumée. Il y a bien sûr des usines d'extraction, avec des gros ventilateurs pour aspirer.

Lorsqu'un incendie se déclenche, le principe veut que l'on soit capable, par le dispositif de détection automatique d'incidents évoqué par Monsieur Tesson, de repérer, par la vidéosurveillance et les



Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
dispositifs automatiques, l'endroit où se déclenche l'incendie. Ceci va permettre de définir une zone et le tunnel sera découpé en zones. Dans le cas présent, ce sera quatre zones. On choisit alors la zone dans laquelle on aspire. Le but est d'aspirer à l'endroit où il y a l'incendie. Il ne faut pas aspirer à un autre endroit pour ne pas faire un appel d'air et déplacer les fumées. On veut repérer l'endroit de l'incendie et aspirer au bon endroit. Des dispositions permettent d'y parvenir.

L'aspiration se fait par le côté, par les bouches évoquées précédemment. On a la possibilité de combiner cette action d'aspiration par l'envoi d'air frais. On le prend en surface (par des petites bouches), on l'aspire, et on l'envoie dans le tunnel pour maintenir une bonne qualité d'air et permettre aux gens de continuer à évoluer tranquillement.

Nous avons fait un essai incendie en essayant de mettre le feu dans un échangeur A14/A86 (de manière contrôlée). C'est un tunnel de l'ordre d'un kilomètre de long, avec une ventilation transversale. Pour voir ce que cela donnait, nous avons fait brûler des bacs d'essence, et nous avons rempli le tunnel de fumée. Nous avons déclenché ensuite la ventilation transversale. Il est impressionnant de constater, qu'avec ce dispositif, on arrive à aspirer les fumées de façon à ce qu'elles restent en plafond (Il faut bien sûr que ce soit déclenché au bon moment, suffisamment tôt, que l'endroit où le feu s'est déclenché soit repéré). C'est ce que l'on appelle la stratification des fumées. Tout est espace est libéré sous les fumées dans lequel on peut circuler, pour atteindre une issue e secours par exemple. C'est quelque chose que j'ai vu marcher et qui est assez satisfaisant dans son fonctionnement.

L'avantage aussi de cette ventilation transversale, est que l'on évite d'avoir les bosses (les accélérateurs).

Je vous ai récapitulé assez rapidement les dispositifs que l'on trouvera dans notre tunnel.

La vidéo surveillance 24/24 h signifie qu'au niveau du poste de contrôle, il y a un opérateur qui surveille 24/24 h les écrans du réseau autoroutier et du réseau tunnel. En l'occurrence, il se situe sous le viaduc de l'A14, lorsqu'elle franchit la Seine après La Défense. L'opérateur a de superbes écrans de contrôle, accompagné de détections automatiques d'incidents. C'est un logiciel qui est capable de faire du traitement d'image pour repérer un dépassement de ligne blanche, une voiture à l'arrêt, de la fumée qui se propage, etc. et d'attirer l'attention de l'opérateur sur la zone afin qu'il puisse prendre une décision (ventilation, fermeture du tunnel, avertissement des services de secours, etc.). Les CRS sont en permanence à côté des opérateurs exploitants.

Des issues de secours sont prévues tous les 200 mètres. Ceci signifie qu'il n'y a jamais plus de 100 mètres à faire pour atteindre une issue de secours. Ces issues de secours sont accompagnées de niches de sécurité. Ce sont des endroits où l'on peut se réfugier, si pour une raison d'invalidité partielle, un malaise, etc., l'on ne peut pas monter les marches de l'escalier conduisant à la surface. Ces niches ont une porte coupe-feu et protègent pendant deux heures. Elles sont équipées d'un poste d'appel d'urgence pour prévenir de la présence dans la niche. Il y a également des extincteurs.

Les niches incendies comprennent des bornes incendies et tous les équipements utiles pour les pompiers.

Comme sur l'A14, il y a des cheminements lumineux, c'est-à-dire des petits plots lumineux sur les côtés, qui permettent, si la fumée commence à se répandre, de suivre le mur du tunnel pour aller vers l'issue de secours. Il y en a tous les 10 mètres.

La radio communication est assurée. On est capable de mettre en place un dispositif pour permettre aux forces de secours de communiquer dans le tunnel et éventuellement de diffuser un message d'alerte sur les ondes radio (évacuation, etc.). Il y a un certain nombre de fréquences radio où il est possible d'envoyer un message depuis le poste de contrôle. Ce sont des radios relativement écoutées (France Inter, France Info, etc.).

Il y a aura des barrières de fermeture télécommandées. Un dispositif permettra de fermer le tunnel si le besoin survenait, pour prévenir ceux qui sont en amont, de quitter le tunnel. C'est un dispositif que l'on a mis en place pour la première fois sur le réseau non concédé. Sur l'A86 à Antony, ce dispositif a été mis en service il y a à peu près deux ans. En cas d'incident, on peut mettre sur les panneaux un message variable du type : « *Attention, tunnel fermé, prenez telle sortie, etc.* ». Les gens sont prévenus plusieurs centaines de mètres à l'avance, au fur et à mesure on oriente, on ferme des barrières progressivement, pour éviter qu'ils ne soient surpris, et faire en sorte qu'ils n'aillent pas s'engouffrer dans un tunnel où il y a un problème. Ceci va se généraliser dans l'ensemble de l'Ile-de-France et sera mis en place dans notre tunnel.

Concernant la résistance au feu, il est évident que lorsque l'on a des gens, des véhicules, des piétons qui passent au-dessus du tunnel, on fait en sorte qu'il ne s'effondre pas, ne s'écroule pas, ne présente pas de dommages en cas de feu à l'intérieur. Nous avons bien sûr un dispositif qui permet de protéger la structure.

On peut nous faire le reproche que certaines études ne sont pas suffisamment poussées. Il faut bien se rendre compte de tout ce qui nous attend derrière. Un tunnel, c'est un objet extrêmement sérieux, et vous le savez par l'actualité lorsqu'il y a un incident. C'est donc extrêmement cadré.

Sans parler des études techniques qui font que l'ouvrage est conforme aux normes, ventile correctement, etc., il y a un « Dossier de sécurité ». Il a pour but tout d'abord de dire aux forces de secours comment agir en cas de problèmes. Ce dossier est élaboré conjointement avec les forces de secours, l'exploitant, le SAMU, les pompiers, la police. Il définit un plan d'intervention et de sécurité.

Sur l'exemple du tunnel de l'A86 à Antony (un kilomètre de long), on se pose des questions en cas d'incidents et l'on examine, avec les forces de secours par où passer, dans quelles conditions, quelles issues de secours emprunter, pour établir de manière exhaustive, toutes les possibilités d'accidents et toutes les manières de réagir.

L'étude spécifique de danger est un peu plus « techno ». On fait une simulation informatique. On déclenche le feu et l'on imagine les conséquences en termes de température, de fumée. On place des personnes et on regarde comment elles réagissent, si elles arrivent suffisamment rapidement à atteindre les issues de secours et à évacuer. Ceci permet de tester les différents modes de ventilation, et d'adapter pour obtenir les solutions les plus efficaces et les plus sûres possibles.

Les consignes d'exploitation correspondent à l'élaboration de documents. Ce sont des fiches réflexes qui disent à l'opérateur sur quels boutons appuyer dans tel et tel cas. C'est un document opérationnel pour agir en cas d'incident. Tout ceci se traduit par des adaptations éventuelles au design du tunnel.

Suite à tout cela, on dédie un expert indépendant. Ce n'est pas une personne du Ministère de l'Équipement, mais quelqu'un qui regarde notre dossier de sécurité et juge de sa qualité. Ce peut même être un expert international. Celui-ci donne son avis face au Comité National d'Évaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers (CNESOR). C'est une instance qui a été mise en place après

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
l'incendie du Mont-Blanc. Ces personnes sont réputées dans le domaine technique en matière de tunnels, et jugent de la qualité du dossier sécurité. Ils regardent ce qui est prévu et jugent si cela est suffisant par rapport à la réglementation. Ils proposent des améliorations. Sur le tunnel d'Antony par exemple, ils ont demandé de renforcer la protection au feu sur certaines zones. Cela se traduit par des mesures concrètes d'amélioration de la sécurité.

Une fois le dossier jugé suffisant par le CNESOR, le Préfet nous donne une autorisation de mise en service. Ceci permet de terminer l'ensemble des études liées à la sécurité. Il y a encore donc encore du travail devant nous mais tout est focalisé autour de la sécurité et du maintien de la sécurité.

## **M. CULDAUT**

Merci Monsieur Scoffoni. Avez-vous déjà des questions sur les problèmes liés au dispositif de sécurité ?

### **Un intervenant**

J'aimerais comprendre comment on peut supprimer les entrées et sorties tout en étant compatible avec ce que nous venons d'entendre au niveau des interventions du service de sécurité ?

## **M. SCOFFONI**

Effectivement, on peut se dire que lorsque qu'il y a un tunnel, il vaut mieux avoir le maximum de communication avec l'extérieur. L'exemple que je cite systématiquement, parce que c'est celui que je connais le mieux, est sur l'A86 à Antony. Il y a un kilomètre de tunnel et il n'y a pas d'entrée/sortie. Les forces de secours interviennent soit par les entrées de tunnel, soit par l'autre tunnel lorsqu'une communication est possible entre les deux, soit par les issues de secours. L'idée, lorsqu'un feu se déclenche, est que les véhicules de secours rentrent par un côté ou l'autre du tunnel et interviennent aussi par les issues de secours pour aller chercher ceux qui seraient déjà à l'intérieur. On peut assez bien déconnecter les deux choses.

## **Lionel FAVIER**

Lionel Favier, je fais partie de Neuilly Seine Ecologie. Concernant les trappes de ventilation latérales, apparemment ce sont des mesures d'urgence qui ont un caractère exceptionnel. La dernière fois j'avais posé une question concernant le traitement de l'air vicié (Ce problème sera abordé aussi lundi 20 mars). Vous aviez un peu botté en touche en répondant que cela coûtait trop cher et que l'on ne savait pas faire. Cette trappe de ventilation latérale ne sert-elle qu'en cas d'urgence ? Quelle relation peut-il y avoir avec un système de ventilation que vous pourriez retenir de façon permanente pour assurer le traitement de l'air. Vous aviez utilisé le mot « dilué ». Il serait dommage que l'on dilue simplement l'air vicié. J'espère que l'on trouvera quelque chose de mieux à faire. Quelle mise en rapport il y a t-il entre ce dispositif d'urgence et un dispositif de traitement d'air vicié qui pourrait être retenu de façon permanente et régulière sur le tunnel ?

## **M. SCOFFONI**

Sans renvoyer la question à lundi, ce dispositif de ventilation va servir dans deux cas. Le premier, c'est en cas d'incendies, d'incidents. C'est donc quelque chose d'assez exceptionnel. Dans le tunnel,

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
on mesure en permanence l'opacité, c'est-à-dire que l'on regarde en permanence si le tunnel est pollué ou non. On veut avoir une qualité d'air suffisante pour que les automobilistes ne s'asphyxient pas en conduisant. Si jamais cette qualité se dégrade, nous allons utiliser ces trappes pour évacuer une partie de l'aire et permettre de le renouveler.

Le problème reste entier de savoir ce que l'on fait de cet air pollué. La réponse que je vous avais apportée demeure. Dans l'immédiat, nous n'avons pas de véritable mesure du traitement de dioxyde d'azote et les études que nous vous monterons vont dans le sens de la non nécessité du traitement de cette dioxyde d'azote.

## **M. CULDAUT**

J'ai quelques questions posées par l'Association Maillot-Champerret. Elle concerne la ventilation sanitaire des enfumages. Nous reviendrons plus tard sur le problème du traitement de l'air vicié dans notre soirée sur l'environnement.

Madame Regnaud pose aussi deux autres questions. Quelle est l'incendie pris comme référence pour le tunnel ?

## **M. REGNAUD**

Le rapport de synthèse dont nous disposons indique page 17, que l'incendie de référence servant de base au calcul du dimensionnement du système de désenfumage, est d'une puissance thermique maximale égale à 30 mégawatts, associée à une production de fumée de 80 m<sup>3</sup>/s. On retrouve certes ces chiffres, dans la circulaire d'août 2000. Mais nos consultants en incendies nous font remarquer que 30 mégawatts correspond à un incendie rapide d'un véhicule utilitaire léger. Pour le CETU, les poids lourds rassemblent tous les véhicules de Poids Total roulant Autorisé supérieurs à 3,5 tonnes.

Le CETU lui-même précise que le dimensionnement doit considérer le nombre de véhicules susceptibles d'être présents dans le tunnel. si la circulation journalière est de 160 000 véhicules, il est vraisemblable que chaque tube en accueillera sur trois voies approximativement la moitié, soit 80 000, ce qui est très important.

En cas d'incendie dans un tunnel à trois voies connaissant une telle circulation, tous les experts s'attendent à se trouver en situation de sur accidents. L'incendie peut s'étendre à plusieurs véhicules, dont un poids lourd transportant des produits autorisés mais cependant combustibles, cf. le tunnel du Mont-Blanc. Il transportait de la margarine. Que se passera t-il alors ?

Rappelons que le 7 mars, il a été précisé que les poids lourds seraient autorisés dans les tubes. Les poids lourds à propos desquels les directives européennes préviennent : « *Tous transferts de marchandises à travers des tunnels routiers est potentiellement dangereux* ». Le nombre de ces poids lourds va vraisemblablement augmenter dans les années à venir.

Aucune indication n'est donnée sur le mode de calcul du flux de fumée évacuée dans l'atmosphère.

Aucune mention n'est faite de l'introduction d'un système de brouillard d'eau (« brumisage »), adopté dans plusieurs pays étrangers.

Nous souhaitons évidemment une réponse à ces cinq interrogations. Merci.

**M. TESSON**

Je n'ai pas tous les éléments précisément en tête concernant l'incendie de référence. Eventuellement, ce pourra être précisé lundi. La puissance de référence est effectivement de 30 mégawatts. Elle sert essentiellement au dimensionnement du système de désenfumage. Il est vrai que cette puissance de référence n'est pas forcément représentative des événements majeurs. Nous avons pour habitude de considérer qu'un incendie de véhicule léger représente une puissance de 5 à 8 mégawatts, selon les caractéristiques du véhicule. L'incendie de 30 mégawatts correspond à celui d'un poids lourd standard, pas forcément chargé de matières très inflammables. Il est effectif que des incendies majeurs peuvent dégénérer vers des puissances supérieures, voire très supérieures à 30 mégawatts.

Pour autant, le système de désenfumage est conçu pour assurer la gestion des fumées pendant la première phase (la plus critique), de montée en puissance de l'incendie, de manière à pouvoir faire face aux fumées générées pendant les premières minutes et garantir des conditions d'évacuation des usagers satisfaisantes. Vis-à-vis des critères auto évacuation des usagers, montée en puissance de l'incendie, dégagement des fumées dans les premières minutes, cette hypothèse est satisfaisante.

Cela n'empêche pas de prendre en compte (ces études seront développées ultérieurement) des hypothèses de puissances beaucoup plus importantes, notamment en regard de la résistance du tunnel. La dalle devra éventuellement supporter des équipements publics, des places publiques, avec des usagers qui cheminent, etc. Un calcul va donc être fait pour s'assurer qu'en cas d'incendies plus importants la résistance de la structure soit garantie. Ceci, pour permettre au service des secours de prendre toutes les dispositions nécessaires pour demander aux gens d'évacuer la dalle, s'assurer que pendant toute la période d'évacuation, la dalle puisse tenir. Ce sont des hypothèses effectivement prises en compte.

Les inter-distances (sous circulation, mais aussi à l'arrêt), la possibilité de propagation du feu de véhicules à véhicules sont des points extrêmement importants, qui focalisent l'attention. Actuellement un certain nombre d'actions sont en préparation dans le domaine de la formation des usagers. Dans le Code de la Route, des questions spécifiques sur la conduite à tenir en tunnel vont être introduites, ajoutées dans les modules de formation des auto-écoles, introduites dans l'épreuve théorique de préparation du Code pour sensibiliser les jeunes conducteurs à la conduite à tenir en tunnel. Par exemple, la nécessité de respecter les inter-distances sous circulation, dans la mesure du possible, mais aussi et surtout à l'arrêt. Le simple fait de respecter l'inter-distance à 5 mètres (Ceci correspond à peu près à la conduite à l'air libre), s'assurer que l'on puisse voir les pneus du véhicule situé devant, sont des dispositions qui permettront, en cas d'évènements, d'assurer l'évacuation des usagers et d'assurer l'acheminement des secours.

**M. REGNAUD**

Je vous remercie de toutes ces explications, mais ça montre une fois de plus, que ce débat est prématuré. Un tunnel est quelque chose d'excessivement dangereux. Nous parlons seulement d'un tunnel à créer à Neuilly et après, on nous demande de faire confiance. Nous répétons que le débat public est prématuré. Nous aimerions en savoir un peu plus sur ce qui a été prévu pour ce tunnel.

Dans les documents que nous avons – peut-être avez-vous fait votre choix, mais il faudrait nous l'indiquer – on nous dit que le choix entre les systèmes de ventilation n'est pas encore décidé. Ce n'est pas rassurant pour les futurs utilisateurs.

**M. CULDAUT**

Le débat public arrive en amont. Nous ne sommes pas en enquête publique pour décider du projet. Comprenez bien que c'est l'opportunité du tunnel qui est actuellement débattue.

**M. REGNAUD**

L'opportunité n'a jamais été débattue.

Nous aimerions en savoir un peu plus sur la façon dont ce tunnel sera construit, et sur ce qui est prévu en matière de sécurité. Malheureusement, nous restons sur notre faim. Nous ne doutons pas de la compétence des gens du CETU, mais je me permettrais simplement de rappeler, que nous avons depuis longtemps des contacts – nous nous préoccupons depuis très longtemps de la dangerosité des tunnels – un mois avant l'incendie du Mont-blanc, nous avons reçu une longue lettre du CETU, signée de son directeur, qui nous donnait tout apaisement et assurance sur l'état de la législation et la réglementation de l'époque. Quinze jours après, il y a eu 40 morts dans le tunnel du Mont-blanc. Les progrès ne se font qu'après les accidents. C'est ce que nous regrettons.

**Un intervenant**

Peut-on demander à Monsieur Regnaud quelle intervention a été faite pour le tunnel de l'A86 à Rueil ou est-ce que c'est une focalisation sur le tunnel de l'avenue Charles de Gaulle ?

**M. CULDAUT**

Je ne sais pas si cela rentre dans le cadre de notre débat ce soir.

**Un intervenant**

... sauvegarde de l'environnement Maillot/Champerret.

**Un intervenant**

On se fiche de Maillot/Champerret. Ce débat ne m'intéresse pas. J'avais une question par rapport au projet. Certains dans cette salle ont l'impression que l'on va bâtir un tunnel pour la première fois. Nous sommes tous usagers, et quasiment tous les jours, de tunnels existants dans la région parisienne. Ce sont des tunnels où il y a beaucoup de trafic, et qui sont très importants. Je connais le tunnel de Saint-Cloud par exemple, qui existe depuis très longtemps, le tunnel sous La Défense, le tunnel sous l'A1, etc.

Par rapport au projet actuel, qu'est-ce qui va changer ? Qu'y aura-t-il en plus ? Nous connaissons ces trois tunnels. Heureusement il n'y a pas eu de drame. Je ne sais pas s'ils sont aux dernières normes, je ne suis pas un spécialiste de la technique. En tous cas, ils fonctionnent dans la région Ile-de-France, avec beaucoup de trafic.

Nous avons ce projet aujourd'hui, avec des normes qui ont évolué suite au drame du Mont-blanc. Il serait peut-être intéressant que vous expliquiez ce qu'il y aura en plus sur le tunnel de l'avenue Charles de Gaulle ?

### **M. SCOFFONI**

« La chance » que nous avons est de pouvoir faire un tunnel aujourd'hui, en prenant en compte les accidents que nous venons d'évoquer. Les tunnels de l'A14 et de Saint-Cloud ont été conçus avant ces accidents. Aujourd'hui, ils font l'objet d'un programme de réhabilitation, de remise à niveau. Notre but est de faire un ouvrage neuf prenant immédiatement en compte ces nouvelles dispositions. L'intérêt est que nous donnons un produit clé en mains, jusqu'à la prochaine amélioration. Notre tunnel sera immédiatement aux normes.

Ce qu'il aura en plus ? Je vous ai parlé de détection automatique d'incident, le dispositif de ventilation et l'inter-distance entre les tunnels, qui sera tous les 200 mètres. Aujourd'hui, mais à vérifier, nous n'avons peut-être pas exactement cette inter-distance. Nous avons peut-être un peu plus.

Nous avons bien des améliorations sensibles. Ne serait-ce que pour être conforme aux enseignements établis.

### **M. CULDAUT**

Sur une question de Madame Regnaud, pouvez-vous parler de dangerosité du tunnel par rapport à la route en général ?

### **M. TESSON**

Sur ce type d'ouvrage, lorsque nous avons une circulation unidirectionnelle (chaque tube est dédié à un seul sens de circulation), des études conduites dans les années 2000 n'ont pas permis de montrer que ce type de tunnel était plus accidentogène qu'une route similaire.

En tunnel, les gens sont effectivement plus vigilants, plus attentifs. Nous constatons que nous n'avons pas d'accidentologie plus importante en tunnels que par rapport aux infrastructures à l'air libre.

### **Un intervenant**

Vous n'avez pas abordé ce soir le problème de la sécurité des piétons. Lorsque l'on fait le bilan global du projet, il faut regarder la sécurité des piétons. C'est un plus. Dans le bilan de sécurité, il faut tenir compte du négatif, mais aussi du positif. Je ne voudrais pas qu'on l'occulte complètement.

### **M. CULDAUT**

Ce sont des éléments qui sont dans le dossier, mais il est vrai que nous n'en avons pas parlé ce soir.

**M. SCOFFONI**

Il n'y a pas grand-chose à rajouter par rapport à ce que vous dites. Effectivement, et on y avait fait allusion à la séance précédente, on évite la traversée de 2 x 4 voies, avec des temps de feux piétons verts assez courts. Si vous regardez la carte d'accidentologie, vous constaterez que l'on a moins d'accidents graves de piétons dans la partie couverte.

**Mme REGNAUD**

Il faut prendre des chiffres qui sont comparables. S'il y a un accident dans un tunnel, il sera beaucoup plus grave et beaucoup plus important. Je ne suis pas de cet avis de laisser les piétons comme ça. Nous avons proposé beaucoup de choses pour la protection des piétons, et personne ne veut en tenir compte jusqu'à présent. D'ici que ce tunnel soit terminé, nous allons laisser les piétons avec des difficultés pour traverser l'avenue. Nous demandons depuis deux ans, que l'on pense aux piétons. Lorsque j'en parle au Maire de Neuilly, il me répond qu'il ne veut pas de l'association. De quelle association s'agit-il ?

Je suis assez frappée. Depuis 30 ans, toutes les actions que nous avons menées étaient en faveur de l'intérêt général. Nous n'avons jamais pensé à notre intérêt particulier. Or le 7 mars, l'essentiel des interventions a reposé sur des interventions pour un intérêt particulier, de la même façon que ce soir, où une bonne partie de la réunion y a été consacrée.

Nous ne sommes pas sur la même longueur d'ondes.

**Un intervenant**

Excusez-moi de vous interrompre. Je confirme ce que vient de dire Madame. J'adresse ce message à Monsieur Claude. Avec l'accord du Maire de Neuilly, une barrière de 2,60 mètres de hauteur, pour un coût de 140 000 euros, est maintenant érigée sur l'Ile de Puteaux. Concernant la circulation des Neuilléens vers Puteaux, il n'y a plus possibilité maintenant d'aller à pied, de Neuilly à Puteaux. Ceci était juste un petit intermède.

Comment peut-on parler ce soir sérieusement de circulation des piétons ?

**M. CLAUDE**

C'est à notre grande désolation que la Mairie de Puteaux a en effet érigé ce mur à la limite territoriale. Nous avons essayé, le Maire a essayé, à multiples reprises, de faire décider la ville de Puteaux et la Mairesse, à changer d'avis. Malheureusement, il n'y est pas parvenu. Pour autant, ils sont sur leur territoire. Ce n'est pas une obligation pour eux. Dans le respect d'une certaine concertation entre villes, il faut admettre que c'est une décision très malheureuse. J'en conviens, mais nous n'y pouvons rien.

**Un intervenant**

Le Maire n'avait pas l'air en contradiction avec Madame Ceccaldi-Raynaud.



**M. CLAUDE**

Je ne suis pas d'accord. Il n'est pas du tout, du tout, du tout d'accord avec Madame Ceccaldi-Redon sur cette installation.

**M. CULDAUT**

J'ai une question précise de Madame Elisabeth Guchelet sur la sécurité des tunnels.

Elle pose le problème de l'évacuation des piétons dans le projet. Elle souhaiterait savoir si cela est prévu.

**M. TESSON**

Les études spécifiques de dangers liés aux tunnels seront développées dans les phases ultérieures du projet.

Pour vous donner un exemple très concret, il existe des procures d'approbation, de vérification et de contrôle, dans la conception des infrastructures à l'air libre. Elles sont sommaires.

Il faut avoir conscience que les tunnels sont gérés aujourd'hui, comme cette salle. Les établissements recevant du public, les écoles, tous les bâtiments qui représentent un danger pour les usagers, font l'objet d'études très spécifiques, d'inspections par des commissions spéciales, en liaison avec les services de secours. Ils sont instruits au même titre qu'un permis de construire. Les démarches introduites aujourd'hui dans la réglementation française font que les tunnels sont gérés bien au-delà de ce qui est prévu pour les infrastructures classiques, et de manière quasi similaire à ce type d'aménagement, on va s'intéresser aux problèmes des issues de secours (largeur, conception), de manière à permettre l'évacuation en cas d'évènements majeurs.

Effectivement, il peut paraître surprenant que les études ne soient pas finalisées à ce stade. Mais il y a tellement d'investigations encore à mener, tellement de précisions à apporter sur la prise en compte les différents scénarios d'incendie, des démarches qui vont nécessiter l'intervention d'experts, de commissions ad hoc, qui vont se prononcer sur la sécurité de cet ouvrage. Il est donc tout à fait normal - d'autant plus que nous sommes dans un débat d'opportunités - que l'on n'ait pas mené à terme toutes ces études.

Bien évidemment, les démarches seront menées en temps utile, lorsque que le dossier sera examiné par la Commission nationale d'évaluation de la sécurité.

**M. SCOFFONI**

Pour compléter, nous n'avons effectivement pas de galeries de sécurité. Mais nous avons quelque chose de mieux : on peut atteindre la surface immédiatement. Alors pourquoi rester dans une galerie enterrée puisque l'on peut atteindre l'issue de secours et rejoindre la surface 10 mètres plus haut ?

**Un intervenant**

Concernant les normes, vous avez évoqué la circulaire « Tunnels » comme étant la norme française. Mais il n'y a pas qu'en France où l'on bâtit des tunnels. A Tokyo par exemple, ils ont de grands projets également.

Savez-vous si les normes françaises actuelles sont à la pointe ? Y a-t-il une collaboration internationale pour tirer l'expertise des différents pays ? A-t-on notre norme franco-française ?

**Un intervenant**

Il y a un niveau européen entre les deux.

**M. TESSON**

Concernant l'historique de l'évolution réglementaire depuis les événements de 1999, la circulaire évoquée est celle du 25 août 2000. C'est celle que l'état a produit immédiatement après les événements, pour renforcer les dispositions de sécurité, pour ses propres ouvrages. Elle ne s'applique qu'aux seuls tunnels de l'état, de longueur supérieure à 300 mètres. Elle comprend un volet « procédures » et un volet « instructions techniques ». Elle décline tout le référentiel technique pour les équipements prévus.

Plus récemment, la loi du 3 janvier 2002 a introduit les notions d'infrastructures présentant des risques pour la sécurité. Le décret d'application de cette loi est intervenu en juin 2005. Il a eu pour effet de confirmer les dispositifs antérieurs pour les tunnels de l'état, et de l'élargir à tous les tunnels, y compris ceux des villes et des départements.

L'autre échelon réglementaire est l'Europe. Le 29 avril 2004, une directive européenne a été produite. Elle a été très largement inspirée du contexte réglementaire français, et des procédures de gestion de la sécurité, telles qu'elles ont été introduites dans la réglementation française.

Il est communément admis aujourd'hui, que cette directive est moins exigeante que la réglementation française, telle qu'elle s'applique au tunnel de Neuilly et à tous les tunnels français, neufs, en conception, mais aussi en exploitation.

Tous les ouvrages en exploitation font aussi l'objet d'un examen en regard de cette réglementation et sont mis en conformité.

**M. CULDAUT**

J'ai une question de Monsieur Philippe Delaunay.

**Un intervenant**

Aujourd'hui, le pont de Neuilly est à 2 x 4 voies, plus le métro.

Donc si vous ajoutez les passagers métro et les passagers circulants, ceci représente certainement la première voie de France. C'est très important.

Or, aujourd'hui personne n'est à l'abri d'un accident ou d'un attentat. Je pense qu'un seul pont desservant un seul passage obligé aussi névralgique, c'est une folie. Je pense qu'il faudrait sans doute prévoir un deuxième pont.

Jusqu'en 2020, nous allons vivre dans l'avenue Charles de Gaulle, que l'on pourrait associer à un taudis. Nous vivons au milieu des stationnements non aménagés, incontrôlés, avec des voies inertes. Venez le dimanche chercher un bistrot dans l'avenue Charles de Gaulle, il n'y en a pas.

Donc d'ici 2020, il faudrait mettre notre cadre de vie en corrélation avec ce que nous avons envie de faire et de vivre. Il n'est pas compliqué d'aménager les abords, de mettre des commerces de proximité, etc. Mes cheveux blancs vous le montrent, j'ai fait du patin à roulettes dans l'avenue Charles de Gaulle. Mes petits enfants ne peuvent plus le faire.

C'est un point très important qui touche la Mairie de Neuilly. Le cadre de vie de l'avenue est absolument soporifique.

### **M. CLAUDE**

Je n'ai pas grand-chose à dire. Je rappellerai simplement qu'il s'agit d'une route nationale et non d'une voie communale. Les limites d'intervention de la ville de Neuilly sont tout de suite atteintes par le statut même de la voie.

### **Un intervenant**

On peut quand même aménager les abords, les allées latérales. Sous prétextes qu'il y ait un projet, on se fiche du cadre de vie.

### **Un intervenant**

Le marché de Neuilly le dimanche matin aux Sablons est fort sympathique.

### **M. CULDAUT**

Monsieur Jacques Verrier pose le problème de la sécurité des rampes d'entrées et de sorties.

### **M. Jacques VERRIER**

J'ai eu le malheur (ou le privilège) d'habiter en face d'une entrée allant des contre-allées sur le tunnel. Je suis au niveau du 102/104. Il y a d'ailleurs dans la salle un certain nombre de personnes qui habitent dans le même immeuble. Nous avons tous plus ou moins le même problème.

### **M. CULDAUT**

Monsieur Thierry Hubert s'interroge sur l'augmentation des risques d'accidents sur les entrées et sorties du tunnel, du fait du changement de file des véhicules.

**M. Thierry HUBERT**

Est-ce que les entrées et sorties dans le tunnel ne vont pas augmenter les risques d'accidents dans le tunnel, puisqu'il va y avoir des changements de files ? Un tunnel qui fonctionne bien, c'est un tunnel qui est fluide.

**M. CLAUDE**

Il y a l'exemple du boulevard périphérique. Et c'est un mauvais exemple, parce que les entrées et sorties ne sont pas aux normes d'insertion pour les voies de décélération et accélération. C'est le plus mauvais exemple, et à priori, il n'y a quand même pas beaucoup d'accidents.

**Un intervenant**

Justement, c'est un bon exemple. Il y a en effet des accidents aux entrées et sorties sur le périphérique.

**Un intervenant**

Le boulevard périphérique ne répond pas aux normes à ce sujet. Compte tenu des inter-distances qui doivent être respectées et la sur largeur des voies, le maître d'ouvrage a prévu toute la sécurité possible.

**M. GUILLOT**

Nous voulons éviter, dans le problème des entrecroisements, qu'il y ait des gens qui veulent sortir, et croisent ceux qui viennent de rentrer. Nous ne sommes pas trop mécontents, car cela risque de marcher assez bien.

Imaginons, du côté Porte Maillot, que je viens de rentrer dans le tunnel. Si je viens d'y rentrer, à priori, ce n'est pas pour en sortir de suite. On peut penser que c'est pour aller jusqu'au pont de Neuilly (Il y aura sûrement une partie qui voudra sortir par la sortie intermédiaire et ils prendront peut-être la contre-allée). Si on se donne la peine d'y rentrer, c'est *a priori*, pour continuer un petit moment. En entrant, je suis donc sur la partie gauche du tunnel. Je vais ensuite rentrer dans la section 4 voies, notamment la voie permettant de sortir. Je serai peut-être tenté de dévier d'une ou deux voies, mais je reste quand même sur la partie gauche. Ceux qui veulent sortir du tunnel, viennent à priori de plus loin (du périphérique), ils sont sur la partie droite. Donc les personnes qui ont le plus de chances de s'entrecroiser, sont ceux qui viennent du périphérique et veulent sortir, avec ceux qui viennent de rentrer et qui voudraient sortir. C'est donc une proportion assez faible.

L'idée que nous avons eue est de se dire que la plus grosse partie de ceux qui veulent rester dans le tunnel, restent sur la gauche (on les fait rentrer à gauche), que ceux qui veulent sortir viennent de plus loin, et on les amène par la droite (et restent sur la droite pour sortir). On respecte bien sûr, les distances d'entrecroisements.

Nous pensons donc vraiment limiter le problème d'accidentologie lié aux entrecroisements.

Ceci représente un dessin d'artiste. Mais nous avons voulu vous donner une image de ce que le lieu pourrait être. C'est évidemment une vue artistique. Nous ne savons pas encore quelle sera la largeur des trottoirs, le devenir du stationnement, l'aménagement de surface, etc. Vous voyez donc à peu près ce que cela donne du point de vue espace public. Nous avons essayé de mettre des trottoirs relativement larges pour essayer de donner l'idée qu'il y a possibilités d'aménager. On pourrait imaginer rogner une partie et mettre un trottoir plus large ailleurs, voir si cela présente un intérêt. Le but n'est pas de faire traverser les gens à ce niveau. C'est donc en amont, avant l'entrée, que nous allons créer une traversée. Bien entendu, on évitera d'avoir des gens qui s'engouffrent dans le tunnel très rapidement. On pourrait imaginer – mais ce n'est pas encore officiel (comme rien dans ce projet d'ailleurs) – mettre un radar, comme celui présent avant de descendre dans la couverture actuelle. Nous sommes un peu dans la même configuration. Si l'on ne veut pas que les gens s'engouffrent à pleine vitesse à l'entrée Nord, il faut être capable de limiter leur vitesse. Il est évident que cette entrée Nord ne va pas être faite dans l'axe des contre-allées pour que les gens puissent prendre une pleine accélération. Nous allons les forcer à faire un détour, une chicane, pour permettre un passage piéton en toute sécurité.

### **Un intervenant**

Lorsque les entrées et sorties sont rapprochées, et dans le cas où une entrée précède une sortie, que se passe-t-il ?

### **M. GUILLOT**

Nous avons une entrée qui suit une sortie. Je peux vous le montrer si vous les souhaitez ici. Ce n'est peut-être pas facile à comprendre. Lorsqu'on est dans la partie jaune en souterrain, on sort sur la partie grise. On plonge dessous. Nous avons donc bien ceux qui arrivent, avant que les autres soient déjà sortis. Il n'y a donc pas d'entrecroisements pénalisants, entre les entrées et les sorties.

### **Un intervenant**

C'est exactement ce que j'allais dire. Excusez-moi. Ou je rêve, ou à la réunion précédente, sur l'intervention d'untel, peu importe, est-ce que, oui ou non, il n'a pas été décidé, que sous l'autorité de la commission, une étude approfondie allait être entreprise sur le bien ou le mal fondé, ou la nécessité impérieuse de ces entrées et sorties latérales ? Est-ce que je rêve ou non ?

Je ne demande pas à ce qu'elle ait été engagée dans le courant de la semaine. Les improvisations que nous avons vues tout à l'heure ne me paraissent pas satisfaisantes.

Je demande simplement que soit bien mentionné, chaque fois que l'on aborde le problème des entrées et sorties latérales, qu'il s'agit d'hypothèses.

### **M. le Président PEYLET**

Pardonnez-moi. Nous sommes à l'état d'hypothèses d'une façon générale, pas seulement sur les entrées et sorties, mais sur la totalité. Nous avons pointé de façon plus particulière la semaine dernière - à l'initiative d'un certain nombre d'intervenants, dont vous-même - la question qui revient comme un leitmotiv à l'occasion de chaque thème (ce n'est pas surprenant) ...

**Un intervenant**

Nous savons bien qu'il s'agit d'un problème majeur dans ce projet.

**M. PEYLET**

Je n'en disconviens pas, Monsieur. Je ne porte pas de jugement de valeur.

Il est tout à fait exact, je confirme ce que nous avons dit, que nous travaillons et discutons à partir des hypothèses telles qu'elles sont présentées actuellement.

**Un intervenant**

Sans vouloir jouer les professeurs en langue française, pour la clarté du débat, cela apporterait de la simplification, si au lieu de dire les choses au futur, on les mettait au conditionnel.

**Un intervenant**

Ceci signifie que le tunnel aussi est une hypothèse.

**M. PEYLET**

Oui, bien sûr.

**Un intervenant**

Sur le boulevard périphérique, la priorité est aux entrants. Est-ce que dans un tunnel comme celui-là, et dans la perspective de la modification du Code de la Route, la priorité sera aux entrants ou au tunnel ?

**M. SCOFFONI**

La priorité sera au tunnel.

**Etienne de BONY**

J'ai une question sur vos calculs relatifs à la sécurité des piétons sur l'avenue Charles de Gaulle. Dans le calcul des accidents, vous intégrez ceux sur la partie centrale mais également sur les voies latérales. Donc si vous couvrez la partie centrale, vous ôtez une partie des accidents, mais pas du tout ceux des voies latérales. Il convient par ailleurs, compte tenu de l'augmentation du trafic sur les voies latérales, d'y rajouter des accidents. En résultante, je ne vois pas en quoi le nombre d'accidents pour les piétons diminuera.

**M. GUILLOT**

Je suis un peu embêté pour vous répondre. Nous supprimons une voie de circulation et nous en laissons deux. Ce n'est quand même pas tout à fait la même chose. Traverser 2 x 2 voies, c'est ce que l'on fait tous les jours dans Paris.

**M. CLAUDE**

S'il y a des feux, que vous traversiez 2 ou 3 voies, les causes d'accidents sont les mêmes, si le feu est vert et que vous passez.

**Un intervenant**

Je fais remarquer que les piétons respectent les feux sur l'allée centrale, mais je n'en vois pas beaucoup qui les respectent sur les voies latérales.

**M. CLAUDE**

Il n'y aura donc pas moins d'accidents, s'ils ne respectent pas les feux.

**Un intervenant**

Avez-vous fait la distinction entre les voies latérales et la voie centrale ?

**M. CLAUDE**

Nous avons regardé l'ensemble des accidents, sur la voie centrale, ainsi que sur les voies latérales. Sur la partie couverte à l'heure actuelle, il n'y a plus d'accidents piétons. Les accidents piétons existent sur la partie actuelle. Les gens respectent les feux effectivement sur la partie centrale. Mais il n'en demeure pas moins qu'il faut se dépêcher pour la traverser. Lorsque l'on a le malheur de s'engager quand les feux commencent à devenir rouges et que les voitures se mettent à accélérer sur la quatrième voie, on ne se sent pas tout à fait en sécurité. Je pense qu'il y a une nette amélioration de la sécurité lorsque l'on supprime la voie centrale.

**Un intervenant**

Je pense que ce projet cherche à conserver la circulation actuelle. Or, lorsque l'on construit un ouvrage ou un itinéraire, les gens s'attardent. Regardez l'autoroute A13, la superbe autoroute de Normandie. Elle est au moins à 2 x 3 voies, parfois 2 x 4. En arrivant sur Paris, comme elle se termine à deux voies en arrivant sur le périphérique, les gens la quittent au niveau de Versailles (Ce ne sont pas que les Versaillais), au niveau de Saint-Cloud pour rentrer sur Paris. Chacun a son itinéraire. Celui qui continue arrive sur le périphérique, une voie en direction du sud et une en direction du Nord. Quand cela m'arrive, je prends la voie en direction du nord, et je sors Porte Dauphine ou Maillot, pas par l'avenue Charles de Gaulle. L'autoroute A 13 est ce qu'elle est. Elle est critiquable mais les gens se sont adaptés, se sont créés leurs itinéraires.

Ce devrait être la même chose pour l'avenue Charles de Gaulle. Ne soyez pas braqué par la circulation actuelle. Je pense qu'il faut diminuer cette circulation. Il faudrait faire un souterrain en 2 x 2 voies utiles (allant du pont de Neuilly au périphérique directement, sans entrées, ni sorties), plus une 3<sup>ème</sup> voie de stationnement ou de circulation partielle, pour la police, les pompiers ou la DDE.

### **M. GUILLOT**

Je rappelle que la circulation actuelle est de 4 500 à 4 800. La capacité de circulation sur 2 x 2 voies est de 3 600. L'écart est donc quand même assez important.

### **Un intervenant**

C'est cohérent ce que vous dites. Mais les gens face à un nouvel itinéraire, passeront par ailleurs. Vous n'êtes pas tenus de conserver la circulation actuelle.

### **M. GUILLOT**

Vous avez raison, il y a même des endroits où on la freine beaucoup. Je regrette qu'aux endroits où on ne la freine pas beaucoup, il n'y ait pas d'études sérieuses sur les effets que cela peut avoir, non pas sur le cadre de vie (C'est bien sûr plus agréable), mais aussi sur l'économie. C'est quand même important.

### **Un intervenant**

Je n'ai pas compris ce que vous voulez dire.

### **M. GUILLOT**

Même si l'on fait une politique très volontariste, avec moins 25, 30, 50 %, il y aura encore 50 %. Sur cette avenue, c'est encore beaucoup.

A l'endroit où l'on fait une politique volontariste de restriction de l'usage de la voiture (Nous avons l'exemple de la ville de Paris), la première chose serait de savoir quels en sont les effets, quelle est la vitesse résiduelle. Nous n'avons pas beaucoup de chiffres de cette nature là. Il serait aussi intéressant de voir si cela n'a pas des effets sur l'économie. Je pense que cela serait intéressant. Nous n'avons pas beaucoup d'éléments là-dessus.

### **Un intervenant**

Je voudrais simplement faire une remarque sur la vue d'artiste. Elle est très belle et cela ne préjuge pas de ce que sera l'aménagement futur. Nous voyons déjà très bien que le cycliste n'est pas pris vraiment au sérieux. Nous aurions pu au moins le mentionner, dès le prime abord. Ne pas considérer le cycle comme un simple moyen de promenades, mais comme quelque chose de sérieux. Je voudrais rendre hommage à la ville de Paris, à ce qu'elle fait pour les bus, les cycles et le tramway.



**M. CULDAUT**

Nous prenons note de votre remarque.

Sachez qu'au local de la CPDP, il y a pas mal d'études, librement consultables.

**Mme REGNAUD**

Une partie seulement des documents est sur Internet, et nous les avons seulement au moment où nous allons en parler. Donc nous n'avons pas beaucoup le temps pour les voir avant. Ce n'est qu'un débat sur un projet, qui n'est qu'un projet. C'est dommage que cela ne permette pas de donner tout de suite, toutes les informations sur les questions techniques, les questions de profondeur des tunnels, etc. Ceci peut intéresser les uns ou les autres pour avoir des idées. Nous sommes simplement là pour en parler.

**M. SCOFFONI**

Monsieur, je vous invite à prendre le CD Rom sur lequel vous aurez toutes les études. Il est disponible depuis le début de l'ouverture du débat. Allez le prendre et vous pourrez tout ouvrir avant que l'on en parle dans les séances prochaines. Vous avez tout le week-end pour travailler.

Vous pouvez vous le procurer dans les locaux de la CPDP de la commission.

**M. CULDAUT**

Monsieur le Président, je vous laisse conclure.

**Monsieur le Président**

Vous avez encore une question ?

**M. MAUVISSEAU**

Comme suite à mon intervention du 7 mars, au sujet des distances entre les ouvrages et les immeubles, je demande que ce problème puisse à nouveau être utilisé. En effet, Monsieur Claude n'ayant pas donné d'instructions au service de la ville, il ne m'a pas été possible de consulter les plans de construction du parking souterrain Place du Marché. Il a prétendu que l'on s'était tenu à 2,50 mètres des façades.

A titre d'information, sur la coupe transversale, non loin de la station Sablons, le plan 1010 A – Coupe 3.3, montre que le tube nord est à 4 mètres des façades mais que l'issue de secours est à 1,90 mètres. Le tube sud est à 1,90 mètre des façades et les issues de secours empiètent sur les immeubles.

**Monsieur CLAUDE**

Pour le parking, j'ai bien donné des instructions, mais malheureusement, j'étais absent cette semaine (déplacement pour le compte de la ville), et je ne sais où en sont mes collaborateurs dans leurs recherches. Les archives ne sont pas dans la Mairie, il faut aller dans des locaux annexes, et je ne sais s'ils ont ou non, retrouvé ces plans, car ils ne sont pas archivés au niveau des services techniques. Je pense que vous pourrez normalement les examiner la semaine prochaine.

**M. MAUVISSEAU**

J'ai constaté quand même que le parking était à plus de 2,50 mètres des façades.

**M. CLAUDE**

Non. Les sorties sont à plus de 2,50 mètres. Mais il y a une voie supplémentaire qui relie à l'intérieur du parking les niveaux. Il ne faut donc pas compter la sortie comme l'éloignement par rapport aux immeubles. Il y a encore 2,5 ou 3 mètres supplémentaires.

**M. MAUVISSEAU**

Nous le verrons sur pied.

**Un intervenant**

A quel moment ?

**Monsieur le Président**

Sur pièce. Je pense que la Mairie finira bien par sortir ses plans. Nous en parlerons le moment venu. C'est un élément parmi d'autres.

Pour ce qui concerne la séance de ce soir, nous avons fait un tour, peut-être pas complet, mais en tous cas, assez approfondi.

Notre prochaine séance est assez proche. C'est lundi soir. Ce sera au Théâtre Le Village. Nous parlerons de questions importantes, mais elles le sont toutes. Nous aborderons les problèmes d'environnement, et nous retrouverons le sujet de l'air vicié, qui a été évoqué ce soir.

Je vous souhaite une bonne soirée, et à lundi, pour ceux qui reviennent.

*(Applaudissements de la salle).*