

**ASSOCIATION POUR LA DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT
BINEAU-VILLIERS-CHAMPERRET**

**43 avenue de la Porte de Villiers
92200 NEUILLY-SUR-SEINE
Tel : 01 47 57 09 11**

**DEBAT PUBLIC
PROJET DE DENIVELLATION ET DE COUVERTURE DE LA RN13
A NEUILLY-SUR-SEINE**

REUNION DU JEUDI 11 MAI 2006

Notre première intervention portera sur les itinéraires de délestage. du projet.

Ils sont une conséquence TRES IMPORTANTE d'un chantier d'une telle dimension :

-par la durée des travaux, 8 à 10 ans ou plus

-par les nombreuses populations concernées dans les quartiers alentours

Mais cette importance de la gestion de la circulation pendant les travaux, ne s'est pas retrouvée dans le dossier d'étude et de présentation du projet.

Au contraire, il y est apparu qu'aucune étude sérieuse des itinéraires de délestage n'a été faite, pire, nous avons fait révéler, lors du débat public du 27 mars, des lacunes substantielles, trompeuses, et faisant fi de la loi sur l'Air :

1° / - On a simplement repris les mêmes itinéraires que ceux mis en place en 1989, pour un chantier sans commune mesure, et d'une autre époque

2° / - On a dissimulé, dans le dossier, le maintien de l'itinéraire Nord par l'avenue de la Porte de Villiers, la rue Cino del Duca vers Levallois, le Boulevard de l'Yser, le boulevard de Dixmude, la rue du Dobropol, voies de desserte locale, itinéraire qui perdure depuis 1989.

Les riverains concernés en supportent les nuisances depuis 17 ans (1.600 à 1.800 véhicules/heure de pointe), ils ont déjà payé un lourd tribut à l'avenue Charles De Gaulle, ils ne peuvent pas en reprendre pour 10 ou 15 ans, ou plus, encore !

3° / - Le maintien de l'itinéraire Nord par l'avenue de la Porte de Villiers, n'est pas anodin, car il implique la non mise en place du contrat d'axe 164, pourtant approuvé sans réserve, pourtant régi par la loi sur l'Air du 30 décembre 1996, alors que ce contrat libérerait enfin les riverains de leurs 17 ans de nuisances, alors qu'il assurerait le bon écoulement du trafic de 3 lignes de Bus, avec ses aménagements en sites propres, dont on aura besoin pendant les travaux de la RN13

../..

4°/ – Et surtout, 30% du trafic à délester sont laissés SANS solution.

Où vont passer ces 30% de trafic ? A cette question, pas de réponse, pas de solution !

Les quartiers alentours sont ainsi livrés, pour de longues années, aux pires encombrements

Quelle autorité prendra la responsabilité de créer une telle situation ?
Comment la RATP pourra l'accepter ?

- On ne semble pas avoir pris conscience de ce problème -

Car si, vraiment, il n'y a pas de solution, alors c'est la possibilité même de réaliser un projet d'une telle ampleur qui est en cause !

La fin ne justifie pas n'importe quel moyen !

Un réexamen complet des itinéraires de délestage s'impose donc, comme une condition de faisabilité du projet, en concertation avec les Communes et avec toutes les parties concernées :

EN SUPPRIMANT toute impasse sur les capacités des itinéraires

EN ETUDIANT toutes les solutions de substitution des déplacements pendant les travaux

EN PRIVILEGIANT les transports en commun avec la mise en place du contrat d'axe 164

Le 11 mai 2006

Mr POIRSON Association Bineau-Villiers-Champerret

Notre Association est préoccupée par les itinéraires de délestage.

C'est une conséquence TRES IMPORTANTE d'un chantier d'une telle dimension

-par la durée des travaux, 8 à 10 ans ou plus

-par les nombreuses populations concernées dans les quartiers alentours

Mais cette importance de la gestion de la circulation pendant les travaux, ne s'est PAS retrouvée dans le dossier d'étude et de présentation du projet.

Au contraire, il y est apparu qu'aucune étude sérieuse des itinéraires de délestage n'a été faite, Pire, nous avons fait révéler, lors du débat public du 27 mars, des lacunes substantielles, trompeuses, et faisant fi de la loi sur l'Air :

1° / - On a simplement repris les mêmes itinéraires que ceux mis en place en 1989, pour un chantier sans commune mesure, et d'une autre époque

2° / - On a dissimulé, dans le dossier, le maintien de l'itinéraire Nord par l'avenue de la Porte de Villiers, la rue Cino del Duca vers Levallois, le Boulevard de l'Yser, le boulevard de Dixmude, la rue du Dobropol, qui perdure depuis 1989.

Les riverains concernés en supportent les nuisances depuis 17 ans, ils ont déjà payé un lourd tribut à l'avenue Charles De Gaulle, ils ne peuvent pas en reprendre pour 10 ou 15 ans, ou plus, encore !

3° / - La dissimulation dans le dossier, du maintien de l'itinéraire Nord par l'avenue de la Porte de Villiers, n'est pas anodine, car elle implique la NON MISE EN PLACE du contrat d'axe 164, pourtant approuvé sans réserve, pourtant régi par la loi sur l'Air du 30 décembre 1996, Alors que ce contrat libérerait enfin les riverains de leurs 17 ans de nuisances, Alors qu'il assurerait le bon écoulement du trafic de 3 lignes de Bus, avec ses aménagements en sites propres, dont on aura besoin pendant les travaux de la RN13

4° / - Et surtout, 30% du trafic à délester sont laissés SANS solution.

Où vont passer ces 30% de trafic ? A cette question, pas de réponse, pas de solution ! Les quartiers alentours sont ainsi livrés, pour de longues années, aux pires encombrements

Quelle autorité prendra la responsabilité de créer une telle situation ?

Comment la RATP pourra l'accepter ?

- On ne semble pas avoir pris conscience de ce problème -

Car si, vraiment, il n'y a pas de solution, alors c'est la possibilité même de réaliser un projet d'une telle ampleur qui est en cause !

La fin ne justifie pas n'importe quel moyen !

Un réexamen complet des itinéraires de délestage s'impose donc, comme condition de faisabilité du projet, en concertation avec les Communes et avec toutes les parties concernées :

EN SUPPRIMANT toute impasse sur les capacités des itinéraires

EN ETUDIANT toutes les solutions de substitution des déplacements pendant les travaux

EN PRIVILEGIANT les transports en commun avec la mise en place du contrat d'axe 164

Enfin, plus généralement, le calcul socio-économique du projet n'est pas apparu convaincant, au regard du coût gigantesque de l'opération, alors que d'autres priorités existent ailleurs. Le débat public nous a conduit à remettre en question CE projet, dans SA conception, dans SES conditions de réalisation.

Les enjeux et les impacts considérables qu'il implique, justifiaient un véritable débat D'IDEES, en lieu et place de ce projet UNIQUE, tout voitures, qui nous est imposé comme une pensée UNIQUE dépassée.

Le 11 mai 2006