

**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 RN 13
A NEUILLY-SUR-SEINE**

REUNION DU JEUDI 11 MAI 2006

Lors de la séance sur le financement du projet d'enfouissement de la RN13, qui a eu lieu le 25 avril, il a été indiqué que vu l'ampleur de l'investissement nécessaire –sensiblement du même ordre que le budget annuel du Ministère de l'Environnement- il était possible que le projet s'étende sur 2 Contrats de Plan Etat-Région avec entre les deux, l'intermède d'un Plan.

Cette précision place dans ce cas le projet en plein cœur du futur Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

Le projet d'enfouissement de la RN13 dans le cadre du SDRIF

Outil essentiel de la mise en œuvre des politiques d'aménagement du territoire, les transports ont fait l'objet d'ateliers thématiques spéciaux auxquels notre Association a assisté.

Les données de base en matière de transports sur lesquelles travaillent un nombre impressionnant de spécialistes sont les suivantes :

- Si l'automobile est toujours le mode de transport le plus utilisé par les Franciliens, on note dès à présent des mutations importantes. Son rythme de croissance qui était de 2,8% par an dans le précédent SDRIF, n'est plus que de 0,7% par an.
- Depuis 2001, les déplacements « privés » ont dépassé les déplacements « obligés » (domicile-travail-écoles) qui dimensionnaient les infrastructures de transports. Les fameuses « heures de pointe » ne sont plus ce qu'elles étaient...
- Les déplacements vers Paris s'orientent à la baisse. Ce sont les déplacements banlieue-banlieue qui se renforcent (70% du total des déplacements motorisés).

- 2 -

- Même s'il subsiste un intérêt persistant pour la voiture, pour l'usage des modes individuels, les spécialistes intègrent une utilisation moins intensive de la voiture qui pourrait résulter du prix élevé des carburants, des restrictions de la circulation instaurées par les PDU et de l'amélioration de la qualité des transports collectifs.

- En ce qui concerne les poids lourds, qui, dans le projet, persistent avenue Charles De Gaulle, on constate que les entrepôts s'éloignent de plus en plus du centre de l'agglomération, que la répartition modale en Ile-de-France est de plus en plus remise en cause pour des questions environnementales -on le constate actuellement à Issy-les-Moulineaux où les gravats des travaux d'ISSEANE sont expédiés par la Seine- et que le mouvement de délocalisation des productions industrielles dans les pays à faibles coûts de main d'œuvre engendre une demande de transports internationaux et une diminution des flux internes.
- Enfin, le peak oil, prévu entre 10 et 30 ans, le peak gaz et la prise en compte du changement climatique sont des évolutions à prendre en compte quand il s'agit d'infrastructures de transports qui ont de longues durées de vie. La dernière émission TV de « Mots Croisés » du 8 mai qui a traité du problème énergétique, a cité parmi les mesures qui s'imposeraient aux milieux d'affaires l'expansion des vidéo-conférences et du travail à domicile.

Au vu de ces données de base en matière de transports, les objectifs retenus par le SDRIF sont les suivants :

« privilégier le transport collectif et les modes doux dans le transport des personnes, préserver et aménager des sites logistiques desservis par le fer et la voie d'eau, limiter l'utilisation de l'automobile, améliorer les réseaux et les équipements de transports collectifs ».

Que penser, dans ce contexte nouveau, du projet d'enfouissement de la RN13 ?

Il y a un décalage et un déphasage important entre la vision de l'avenir qui a servi à l'élaboration du projet d'enfouissement de la RN13 qui donne la prédominance à la voiture, et les données de base qui sous-tendent la révision du SDRIF.

Un point paraît peu contestable : si les mutations relevées par le SDRIF se vérifient et se poursuivent sans inversion de tendance, les 2 tunnels de 3 voies de Neuilly seront surdimensionnés quand ils entreront en service... à moins que Neuilly ne soit une exception en Ile-de-France en matière de comportements !

- 3 -

Le projet d'enfouissement de la RN13 et l'intégration de l'environnement

Pour Neuilly, le projet d'enfouissement de la RN13 présente une dimension environnementale dans la mesure où les nuisances sonores et la pollution sont diminuées – sans doute moins que ne l'espèrent les riverains- et où les 160.000 véhicules qui dénaturent actuellement l'avenue Charles De Gaulle sont remplacés par des hectares d'espaces verts et des pistes cyclables.

C'est une vision superficielle qui n'a rien à voir avec une approche environnementale globale telle qu'elle ressort des 2 journées de colloque sur le bruit organisées au Conseil Régional d'Ile-de-France.

Au niveau de la Communauté Européenne, les premières actions de lutte contre le bruit remontaient à plus de 30 ans, mais l'acte fondateur des politiques globales de lutte contre le bruit est la Directive 2002/49/CE qui vient seulement d'être intégrée dans le Droit français.

La Commission Européenne a initié un projet SMILE « Initiatives en mobilité durable pour un contexte local » dont l'objectif était d'étudier la mobilité sous tous ses aspects.

En France, c'est l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) qui y a participé.

Un questionnaire a été envoyé dans les 25 pays de l'Union. Sur 1.000 villes sollicitées, il y a eu 170 réponses utilisables apportant des initiatives de réduction du bruit particulièrement intéressantes et innovantes.

Dix villes ont été considérées comme « pilotes » dont ANNECY. Le projet SMILE a comporté un volet spécifiquement bruit qui a été analysé par un questionnaire adressé à 86 villes de 12 pays Européens. Le taux de retour a été de 63%.

Ces 2 approches donnent beaucoup d'expériences de terrain.

On retrouve la même constante dans toutes les réponses : pour réduire les nuisances sonores, il faut réduire la circulation automobile, ce qui tombe bien car un récent sondage commandé par l'Association des Maires des grandes villes de France montre que c'est la principale attente des habitants des villes en même temps que la sécurité.

- 4 -

Les mesures « classiques » de lutte contre le bruit sont appliquées partout : écran anti-bruit en périurbaine, isolation des façades, changement dans la couche de roulement, renouvellement du parc des véhicules, zones 30, fluidification du trafic par des ondes vertes et des giratoires etc...

Pour réduire la circulation automobile en ville afin de diminuer les nuisances sonores, certaines options sont classiques, d'autres beaucoup plus imaginatives et innovantes.

Parmi les options classiques, on trouve partout l'aménagement de lignes de transports collectifs, la restriction des capacités de circulation et de stationnement, les parkings relais, les rocadés de contournement etc...

S'agissant du trafic de Normandie dont une partie –dit-on- se retrouve sur l'avenue Charles De Gaulle en direction du Sud ou de l'Ouest, pourquoi ne signale-t-on pas à l'embranchement d'ORGEVAL que la branche VERSAILLES offre un itinéraire de délestage vers LYON, NANTES et BORDEAUX ? Il suffirait d'un panneau indicateur !

D'autres mesures visent plus audacieusement à changer les comportements. Il s'agit des plans de déplacements d'écoles, des plans de déplacements de personnels et des plans de déplacements d'entreprises. LONDRES paraît très en pointe dans ces 3 domaines.

S'agissant des plans de déplacements des écoles, l'objectif de LONDRES est qu'à l'horizon 2009, chaque école soit dotée d'un plan de déplacement.

S'agissant des entreprises, LONDRES fait état d'une diminution de 14% du trafic automobile grâce aux plans de déplacement et indique que chaque £ dépensée dans la mise en place des plans de déplacement d'entreprises se traduit par un gain pour la collectivité de 10£ en termes de bruit, de qualité de l'air, et de sécurité.

Le pôle ORLY-RUNGIS qui emploie 27.000 salariés qui utilisent à 90% leur voiture pour venir travailler, a engagé depuis quelques mois le plus important plan de déplacement d'entreprise (PDE) jamais conçu en France. NANTES a également des plans ambitieux.

POURQUOI LA DEFENSE FERAIT-ELLE EXCEPTION ?

La panoplie des mesures à appliquer pour réduire les nuisances sonores et améliorer l'environnement est donc vaste. Cette panoplie a été baptisée « stratégie des petits pas ». L'exemple de toutes les villes questionnées montrent que ces « petits pas » mis bout à bout conduisent à des résultats non négligeables.

- 5 -

Il ne faut quand même pas en attendre l'impossible. Quand la « stratégie des petits pas » s'avère insuffisante, on fait appel en dernier recours à des stratégies lourdes du type « tunnel routier ».

Il n'en a été question à aucun moment lors du colloque bruit mais le dossier pilote d'ANNECY montre qu'il y a malgré tout 2 tunnels routiers dans la ville.

Où sont les « petits pas » dans le projet d'enfouissement de la RN13 ?

Nulle part !

Last but not least.

Peut-être que si tous les « petits pas » imaginables avaient été intégrés dans l'étude du dossier, il n'y aurait pas à se demander où vont passer les 30% du trafic automobile qui sont sans point de chute actuellement ?

Peut-être que le recours aux « vieux » itinéraires de délestage de 1989 apparaîtrait comme une vision du passé, contraire à l'objectif d'aménagement des transports collectifs du PDU et du futur SDRIF ?

Ainsi pourrait être respecté pour le quartier Bineau-Villiers-Champerret, sacrifié depuis 17 ans, l'article 1^{er} de la Charte de l'Environnement :

« Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ».

Le 11 mai 2006