

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

*Réunion du 11 mai 2006*

## **Monsieur Roland PEYLET, Président de la CPDP**

Je dis pour les nouveaux : le projet comprend entre la porte Maillot et le pont de Neuilly des entrées et des sorties intermédiaires. Un certain nombre de voix se sont élevées contre ces entrées et ces sorties intermédiaires. Le débat fut vif et nous nous étions engagés à y revenir.

La Direction de l'Équipement, à la demande de la commission a étudié ce que signifierait purement et simplement l'absence d'entrées et de sorties intermédiaires.

Elle va vous le dire et ensuite nous échangerons à ce sujet.

Nous essaierons de tenir dans un temps alloué, j'ajusterai en fonction. Nous avons ensuite sept intervenants, puisqu'il y a eu un septième cahier d'acteurs.

Après la parole, nous allons inverser les rôles. La commission reste puisque c'est le pivot. En revanche, les personnes qui jusqu'à présent occupaient cette partie de la tribune, je veux parler de la maîtrise d'ouvrage et de la mairie de Neuilly, voudront bien gagner la salle. Pas s'en aller, parce qu'ils auront à répondre éventuellement aux questions qui leur seront posées. Ils vont gagner la salle et laisseront leur place aux sept intervenants successifs qui sont les auteurs des sept cahiers d'acteurs. Car ce soir c'est, en termes – si j'adopte le vocabulaire de la commission nationale du débat public – c'est plus une audition publique qu'une séance publique dans ce sens que nous allons entendre ce qu'ont à dire ceux qui déjà se sont exprimés, ont eu la volonté de s'exprimer dans des cahiers d'acteurs qui vous sont distribués à l'entrée. J'espère que vous les avez tous.

Ce sont eux qui parleront. Comme il y en a un certain nombre, certains d'entre eux, et je les en remercie, se sont engagés à être un peu plus brefs que les vingt minutes accordées, ce qui nous permet de, je l'espère de tenir dans le l'horaire de cette soirée et de terminer comme nous l'avons fait jusqu'à présent, à peu près à l'heure. Donc vingt minutes chacun au maximum, questions comprises.

Je demanderais, je n'y reviendrai pas, lors des interventions, puisqu'il y a eu parfois aux propos de certains des réactions plus ou moins vives dans la salle. Je souhaite que le débat reste ce qu'il a été de façon dominante, et je vous en remercie tous, « courtois ». Ce qui veut dire, que, quelle que soit la parole, elle est libre, et quel que soit ce que les personnes diront à la tribune, je souhaite qu'il n'y ait pas dans la salle de réaction d'hostilité. On écoute courtoisement et le cas échéant, chacun fera les remarques qu'il a à faire, et je vous remercie par avance.

Et sans plus attendre, je donne la parole à Monsieur le Directeur départemental de l'Équipement qui va nous expliquer ce qu'il se passe si on supprime les entrées et les sorties.

**Monsieur Jean GUILLOT, Directeur Départemental de l'Équipement des Hauts de Seine**

Merci Monsieur le Président. Pour ceux qui ne me connaissent pas encore, je me présente, je suis Jean Guillot, Directeur départemental de l'Équipement des Hauts-de-Seine et je suis accompagné de Monsieur Jérôme Scoffoni qui est le responsable du service grands travaux à la DDE.

Avant de vous présenter notre analyse sur la question des entrées/sorties et leur impact, je voudrais faire juste deux remarques préliminaires.

La première, c'est qu'on pourrait s'attendre pour des choses de cette nature à ce qu'on utilise des modèles de circulation. On vous en a présentés plusieurs fois, et les résultats, mais pour des systèmes d'entrées/sorties comme ça qui sont très proches l'une de l'autre, pour lesquelles des perturbations sont très faciles, pour lesquelles des choix alternatifs peuvent dépendre de 30 secondes, ça suffit pour qu'on bascule d'une voie sur l'autre. Les modèles ne nous donnent pas des renseignements qui sont fiables. On ne peut pas s'appuyer sur des modèles pour des choses aussi fines. On peut par contre pour la circulation dans le tube lui-même. Mais pour les entrées/sorties : « est-ce qu'on entre à un endroit, est-ce qu'on sort à un autre », ça c'est trop fin en ville. Et je pense que ça donne des résultats qui donnent quand même de bons ordres de grandeur, de partir de ce que l'on constate aujourd'hui. Quels sont les gens qui aujourd'hui sortent de la RN13, et quels sont les gens qui aujourd'hui rentrent sur la RN13, pour lesquels on a des comptages. Et à partir de là, on s'est dit : « si on supprimait des entrées et des sorties, qu'est-ce qu'il se passerait ? ». Voilà ce que l'on va vous présenter.

Je voudrais faire une deuxième remarque : vous allez peut-être ce soir constater dans cette première partie, le début du commencement de l'once d'une petite différence entre le maître d'ouvrage et la ville de Neuilly. Il ne faut pas s'en étonner. On n'a pas continué à travailler ensemble, parce que bien évidemment pour un projet comme ça en pleine ville, on ne peut pas travailler et même être d'accord avec la ville et les services de la ville que l'on traverse. C'est évident. Et c'est bien ce que nous avons fait sur ce sujet-là. Et nous sommes arrivés ensemble, entre techniciens, à des conclusions identiques sur ce que pourrait donner techniquement sur la circulation, la suppression des entrées ou des sorties. Mais par contre, vous comprendrez que chacun a son point de vue. Nous, Etat, on pense d'abord aux gens qui vous traversent de part en part – les gens qui vont de La Défense, à Paris – c'est normal. Et la ville de Neuilly, c'est parfaitement normal, pense d'abord aux gens – pensent aussi aux autres pour ne plus le voir, ne plus les entendre - qui rentrent, qui vont chez elle, ou aux gens qui sortent de chez elle. Je préférerais le dire avant plutôt qu'après. C'est normal que sur un sujet comme ça, on puisse avoir de très légères différences de point de vue, ce qui ne veut pas dire que sur la partie technique nous ne sommes pas d'accord.

Je passe maintenant la parole à Monsieur Jérôme Scoffoni pour vous dire quelles sont nos conclusions sur les effets sur le trafic.

## **.I Suppression des entrées et sorties – Effets sur le trafic**

### **Monsieur Jérôme SCOFFONI**

Bonsoir. La tâche n'est pas évidente. Forcément, dès qu'on parle trafic, il y a des chiffres, et aux heures tardives, ce n'est pas ce que l'on maîtrise le mieux. Je vais quand même essayer de simplifier au maximum pour que vous voyiez vraiment quels sont les impacts en termes de créations ou de suppressions d'entrées/sorties.

Je vous ai représenté – j’espère qu’on peut à peu près distinguer – l’ensemble du projet. En jaune, c’est la partie qui sera enterrée : deux fois trois voies, ce que l’on appelle « section courante », entre la couverture Madrid et la porte Maillot, et vous voyez une entrée Nord. Il y aura possibilité dans le sens de Paris vers la province, de rentrer dans la RN13 avant la couverture actuelle. Une sortie qui permet, lorsque l’on est dans la RN13 de s’en échapper, et puis une entrée côté Sud, lorsque vous allez depuis Neuilly vers le boulevard périphérique par exemple. On verra mieux l’entrée Nord sur cette carte zoomée. Vous voyez une entrée ; la partie grise c’est ce qu’on appelle une trémie, la pente qui va permettre de rentrer dans la RN13. La partie grise ça fait à peu près 50 mètres sur l’entrée Nord, elle se localise entre la rue Saint-Pierre et la rue de l’Hôtel de Ville. Je pense que vous l’avez déjà sous-entendu : les entrées ne sont pas positionnées au mètre près.

Certaines personnes avaient fait remarquer qu’il n’était pas forcément pertinent d’arriver avant ou après un carrefour en fonction de la charge de ce carrefour. Bien entendu, ce sont des choses à ajuster. Ce sont des grands principes de positionnement de ces entrées.

Autre chose à vous dire sur ces entrées/sorties, c’est que malheureusement nous sommes assez contraints dans leur localisation, tout en pouvant encore légèrement jouer. Parce qu’il y a des normes à respecter : lorsque vous rentrez dans un tunnel, que vous voulez en sortir, vous ne pouvez pas sortir ou entrer par un angle. On comprend bien que ceci nous impose des distances, des longueurs d’arrêt, des distances de visibilité, des rayons de courbures, c’est-à-dire des virages qui ne soient pas trop serrés.

Quand vous rajoutez à cela le fait que nous sommes sur une avenue qui est assez contrainte, un métro qui est au milieu, je peux vous assurer qu’il n’est pas facile de trouver plusieurs endroits pour caser l’entrée/sortie. C’est pour cela que vous verrez au final que nous avons une entrée Nord, une sortie Nord, une entrée Sud, et pas de sortie Sud. Pour ceux qui se souviennent, qui ont assisté aux réunions précédentes : le tube Sud, c’est-à-dire celui qui vous permet de faire province vers Paris, il est déjà assez proche des bâtiments. Si on fait une entrée Sud, on n’a pas la possibilité de caser une sortie Sud, et cela je vais vous le montrer sur les diapositives.

### **L’entrée Nord**

Là je reviens sur l’entrée Nord, c’est-à-dire celle qui vous permet depuis le centre de Neuilly de partir vers La Défense, de rejoindre la 14. Comme vous l’a dit Monsieur Guillot, les modèles de trafic ne permettaient pas d’avoir des chiffres véritablement pertinents sur les trafics que l’on observerait sur cette entrée Nord.

Nous sommes donc partis sur deux types de comptages : les comptages qui en 2001 avaient servis lors du lancement des études, qui avaient servi à estimer ces flux, et des comptages que nous avons fait assez récemment dès que la question a surgi en début de débat public, courant mars, pour voir ce qu’aujourd’hui on observait. Tous les chiffres que je vais vous présenter sont des chiffres qu’il faut considérer comme actuels – entre 2001 et 2006 – ils ne sont pas projetés à l’horizon de 2020 ; on peut avoir des variations de l’ordre de quelques pourcents, mais ce sont des volumes globaux pour comprendre les impacts globaux de ces entrées/sorties.

Donc là, les chiffres, je vous demande de ne pas prêter trop attention sur le chiffre à l’unité près. Je vous ai retranscrit le résultat exact, mais ça ne va pas être nécessaire pour bien comprendre le raisonnement.

La RN13 qui est représentée là, vous savez qu'en venant de Neuilly, vous avez plusieurs points d'entrée. Nous avons mesuré en 2001 à deux endroits les gens qui passaient entre 8 h et 9 h, et plus précisément, le 13 décembre 2001. Vous voyez qu'on peut rentrer au niveau de la rue de l'Hôtel-de-Ville, on avait 260 véhicules qui étaient rentrés. Depuis la contre-allée, au niveau de la rue d'Orléans, 300 véhicules étaient rentrés.

Deux autres manières de partir vers La Défense : soit depuis la rue d'Orléans, si vous venez de la zone du Bois-de-Boulogne ou du secteur périphérique Sud, en tournant à gauche, soit éventuellement un demi-tour, lorsque vous habitez au Sud de l'avenue et que vous voulez partir vers La Défense. Les chiffres sont ici, c'est inutile de les mémoriser. Là, je vous présente les chiffres qui ont été re-mesurés en mars 2006. La première chose, qui est assez rassurante, c'est qu'on retrouve les mêmes ordres de grandeur – on n'avait pas mesuré trop de bêtises en 2001 -. Je vous demande de me faire confiance, ne regardez pas trop les chiffres à l'unité près, ce sont les volumes globaux qu'il faut retenir.

Les volumes principaux, ce sont : le tourne-à-gauche depuis la rue d'Orléans, et les différents points d'entrée depuis la contre-allée, vers La Défense. Lorsqu'on fait une moyenne de ces chiffres-là, on va estimer que la vérité est entre 2001 et 2006, et on arrondit tout ça. C'est ce que je vous ai représenté sur cette vue simplifiée. On peut considérer que *grosso modo*, nous avons 400 véhicules qui depuis la contre-allée Nord se dirigent vers La Défense, et 300 véhicules par heure qui depuis la rue d'Orléans se dirigent vers La Défense. Cela fait à peu près 700 véhicules. La seule chose à retenir, c'est que nous avons 700 véhicules par heure, qui en heure de pointe sont intéressés pour éventuellement prendre une entrée.

Deuxième chose à comprendre, c'est que ces gens-ci, si on ne leur donne pas d'entrée, demain ils ont plusieurs possibilités. Soit, ils disent : tant pis, je vais continuer sur la contre-allée ; soit, en amont de leur trajet, ils vont essayer de prendre des itinéraires alternatifs. Que ce soit par l'avenue Achille Péretti, que ce soit par l'avenue Barrès, ou par d'autres petites rues. Si demain, ces 700 véhicules, on ne leur donne pas la possibilité de passer dans une entrée, on a logiquement du report. Les gens vont quand même devoir par exemple aller au travail le matin vers La Défense ; ce report, une fois de plus : soit sur la contre-allée (on ne peut pas descendre dans le tunnel, donc on continue sur la contre-allée), soit sur les axes parallèles.

Là encore, nous avons pris une hypothèse. Aujourd'hui, on n'est pas capables de dire combien de gens vont être écœurés par le fait de continuer sur la contre-allée, combien de gens vont trouver qu'il est plus pratique, depuis chez eux, de prendre des rues secondaires ou de prendre les avenues qui sont parallèles. On a pris une hypothèse qui est assez conservatrice, qui nous semble assez réaliste : on va dire que 75 %, les trois quarts de ces gens-là vont continuer sur la contre-allée, et le quart restant va se répartir sur les axes parallèles. C'est ce que j'ai essayé de vous représenter sur cette diapositive. On supprime l'entrée Nord. On va retrouver la moitié d'un quart, 175 véhicules, du côté Nord : je l'ai représenté sur l'avenue Achille Péretti, mais c'est *grosso modo* du côté Nord ; 175 du côté Sud, sur l'avenue Maurice Barrès, donc vous voyez que l'on a 300 véhicules ici. Et les 350, logiquement, ils vont continuer leur chemin sur la contre-allée.

L'impact – là je vous parle encore en termes grossiers, mais il faut avoir en tête qu'une contre-allée, c'est à peu près 1 000 véhicules par heure – on a *grosso modo*, si on ne fait pas d'entrée/sortie, par rapport au projet initial, 30 % d'augmentation sur la contre-allée en aval de l'entrée potentielle, si on ne réalisait pas d'entrée Nord. Alors, 30 %, on peut débattre sur le fait que ce soit beaucoup ou pas beaucoup, ça a un impact. Et forcément, ça a un impact aussi sur les allées. Dès que vous empêchez les gens, ils vont ailleurs. Voilà le tableau sur l'entrée Nord.

Si vous n'avez pas de questions de raisonnement sur ce point-là, je vous propose de dérouler la même chose en étant un peu plus rapide sur les points suivants, pour vous montrer quels sont les impacts.

### **La sortie Nord**

La sortie Nord, c'est la possibilité pour les gens qui par exemple viennent du périphérique, d'aller au centre de Neuilly directement. C'est vous lorsque vous revenez de congé ou le soir lorsque vous avez pris le périphérique, que vous voulez rentrer chez vous. La sortie Nord, elle vous fait sortir un peu avant la rue des Huissiers, on a la trémie, la pente qui apparaît 50 mètres avant la rue des Huissiers, entre la rue de l'Hôtel-de-Ville et la rue des Huissiers. Là encore, contrainte géométrique habituelle, on ne peut pas sortir du tunnel trop rapidement, il faut s'écarter doucement. Il faut avoir une distance de visibilité pour voir les gens qui sont au niveau de la sortie, pour ne pas leur rentrer dedans. On est encore assez contraints, on ne peut pas la mettre n'importe où, et on souhaite que – c'est important – les gens sortent avant que l'entrée survienne. On ne veut pas qu'il y ait d'entrecroisement au sein du tunnel. Donc on fait d'abord sortir les gens, et ensuite, on fait rentrer. C'est pour cela que vous avez la sortie qui est positionnée comme ceci. Ça avait été une question lors d'une réunion précédente : savoir s'il n'y avait pas de risque de ce point de vue-là. On n'en a pas puisque l'on veille à ce que les gens sortent avant de potentiellement rentrer.

Cette sortie : mêmes mesures : des mesures qui ont été faites en 2001 et des mesures qui ont été faites en 2006. On a moyenné tout ça. Je vais peut-être passer plus rapidement sur ces transparents et vous faire remarquer que l'on a 150 véhicules au niveau de la rue de Huissiers, une cinquantaine au niveau de la rue de l'Hôtel-de-Ville, et à peu près 150 au niveau de la rue d'Orléans. Ces trois sorties que vous connaissez bien, qui vous permettent depuis l'avenue Charles-de-Gaulle d'aller sur la contre-allée.

2006 : même chose, des chiffres assez proches. Là encore, inutile de mesurer à une unité près. Si on remesure aujourd'hui, ce sera encore autre chose. Les ordres de grandeurs : 150 véhicules par heure, plus 150 véhicules par heure, à peu près 300 véhicules qui aujourd'hui font ce trajet-là, et qui demain voudraient sortir du tunnel pour accéder au centre de Neuilly. Donc un peu moins que ce que l'on a vu tout à l'heure.

Même hypothèse simplificatrice mais assez réaliste : on dit que trois quarts de ces gens-là, si on ne leur fait pas d'entrées/sorties, seront sortis avant, c'est-à-dire au niveau de la porte Maillot. Imaginons que les gens habitant plutôt à l'Est de l'avenue choisissent de sortir plus tôt : soit au niveau du Bois-de-Boulogne à la porte Dauphine, soit à la porte de Champerret, soit à la porte Maillot ; ils ont ensuite trois grandes solutions : la solution contre-allée, c'est-à-dire, ils prennent la contre-allée entre la sortie et la porte Maillot en amont, ou ils prennent les axes parallèles : l'avenue du Roule ou l'avenue Maurice Barrès. Une fois de plus, on fait le ratio trois quarts, un quart, on supprime la sortie, donc un quart de 300, si je ne me trompe pas ça doit faire 75. Donc 75 côté Nord, 75 côté Sud, et puis les gens qui sont bloqués, qui sont obligés de sortir avant, sinon ils sont dans le tunnel, ils partent vers La Défense, c'est ce qu'il se passe ; ça fait 150. Donc une augmentation de 10 ou 15 % sur le trafic de la contre-allée. Là encore, on peut le soumettre à débat, mais c'est une augmentation.

Donc au final, c'est ce que je veux préciser puisque Monsieur le Maire pose la question, si on supprime l'entrée Nord d'une part et la sortie Nord d'autre part, on va avoir côté Ouest, plus 350, côté Est, plus 150. Donc on a quand même une augmentation généralisée. Ça c'est évident. Voici pour la sortie Nord.

## **L'entrée Sud**

L'entrée Sud : je vous rappelle que notre projet présentait une entrée Nord, une sortie Nord, et une entrée Sud.

Vous voyez qu'on n'a pas beaucoup de distance pour rentrer, parce que très rapidement le tunnel commence à s'infléchir pour laisser la place au métro, donc s'il faut rentrer, c'est assez rapidement. On aurait pu se dire : « mettons-là au milieu, comme ça le maximum de gens en profitent. » Malheureusement on est quand même contraints. On est obligés de la mettre à l'Ouest de l'avenue cette entrée. Vous voyez que la pente d'accès se termine avant la rue de Graviers, à quelques mètres près, mais c'est encore la partie grise. Partie jaune : souterrain ; partie grise : extérieur. Vous descendez par la partie grise et puis vous êtes en souterrain au-delà. Donc la rue des Graviers, vous voyez qu'elle est bien traversée sans être gênée par l'entrée, si c'était une inquiétude.

La les mesures malheureusement je ne les ai qu'en 2001. On n'avait pas pu refaire les comptages en 2006, ça permet de voir une fois de plus les ordres de grandeur. Nous avons un demi-tour éventuel pour les gens qui sont côté Nord, qui voudraient repartir vers Paris. Je n'ai pas pu distinguer d'une manière précise les chiffres. Je sais qu'ils sont parmi ces 231 personnes. Je sais qu'il y en a une partie, peut-être 50 véhicules qui ont fait un demi-tour, ce n'est pas bien grave. Toujours est-il que nous avons près de 200 personnes qui rentrent à l'Ouest de l'avenue, ensuite une centaine qui rentre au milieu. Vous voyez quand même, finalement l'entrée Sud, il nous semble qu'elle attire moins de monde. Pour une raison qui est simple, c'est que vous pouvez rentrer avant sans trop de difficulté. Si on vous la supprime demain, vous pouvez faire un petit demi-tour et aller chercher l'entrée au niveau du pond de Neuilly par exemple. Donc là encore, même contrainte, on prend toujours le ratio trois quarts, un quart. Si on supprime 250 véhicules, on va retrouver une cinquantaine – quand on commence à parler de 50 véhicules par heure, à l'échéance de 2020... – plus 150, c'est-à-dire une augmentation d'une dizaine de pourcents en aval de cette sortie, parce que les gens n'auront pas pu descendre, ils seront obligés de continuer. Toujours les mêmes impacts. Ce qu'il faut retenir c'est que lorsque vous supprimez une entrée, logiquement les gens continuent sur la contre-allée. Lorsque vous supprimez une sortie, les gens sont sortis plus tôt, donc ils surchargent *a fortiori* en amont.

La première chose qu'on se dit lorsqu'on voit ça, c'est que finalement cette entrée Sud, c'est peut-être celle-ci qui nous fait le plus nous reposer la question de la pertinence.

## **La sortie Sud**

Logiquement, on s'est dit qu'il faut peut-être regarder le dernier accès que nous n'avons pas dessiné, faute de place, qui est la sortie Sud. Ça c'est un peu une nouveauté, je n'ai pas de dessin à vous montrer. La chose qu'il faut visualiser, c'est que l'on a peu de place. C'est-à-dire que de toute façon, ça ne pourra pas être une entrée Sud et une sortie Sud. Ce sera l'une ou l'autre, faute de place, ou aucune. Mais si on veut faire une sortie Sud, on est obligés de faire sauter l'entrée Sud. Une fois de plus, contrainte : il faut que l'on sorte selon un biseau, que l'on aille en ligne droite, distance de visibilité, distance de freinage. Et rapidement vous voyez que, une fois de plus, le tube Sud s'infléchit du fait du métro qui est en position centrale. On n'a quand même pas beaucoup de place pour sortir. Vous avez la contre-allée sur le côté. On a fait l'exercice très rapidement sur un coin de table : il faut un peu réduire les trottoirs, le stationnement. Ce n'est pas trivial. On a quand même regardé l'impact. J'ai donc repris les chiffres de 2001, et on voit qu'en 2001 on avait de l'ordre de 550 véhicules qui sortaient, qui quittaient la voie express pour venir sur la contre-allée Sud. Là encore, on prend toujours la même hypothèse trois quarts, un quart : si ces 550 on ne leur

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
donne pas la possibilité de sortir, - d'ailleurs notre projet ne le donne pas – ça veut dire qu'ils se retrouvent en partie sur les voies parallèles et sur la contre-allée Sud.

Nous, ce que nous remarquons, lorsque l'on regarde ces quatre entrées/sorties, ce qui finalement présenterait peut-être plus d'intérêt : entrée Nord, sortie Nord, nous trouvons que ça a quand même un impact sur les contre-allées, donc il est légitime que les Neuilléens se soucient de les conserver pour accéder au tunnel et pour éviter que l'on ait trop de surcharge sur les contre-allées. Du côté Sud, on s'est dit que la sortie Sud présentait peut-être plus d'intérêt en termes de trafic. Donc notre préférence pourrait aller éventuellement vers une sortie Sud.

### **Monsieur le Président**

On a vu en termes de trafic, mais en termes d'effet sur le bruit et la pollution. Est-ce qu'on peut dire quelque chose ? Est-ce qu'il y a un impact. Parce que, on le voit bien, plus de trafic sur les contre-allées, c'est aussi le bruit qui va peut-être augmenter. Est-ce que ça compense, ce n'est pas ponctuel. Qu'est-ce qu'on peut dire là-dessus.

### **Jérôme SCOFFONI**

C'était donc les nuisances aux entrées/sorties, je pense que c'est ce qui avait fait poser la question au début, puisque peu de gens ont envie d'avoir l'accès devant chez eux.

Les choses sur lesquelles j'aimerais rassurer les gens, c'est qu'en termes de diminution du bruit, on avait essayé de le dire mais sans pouvoir le démontrer de manière purement formelle, vous n'allez pas entendre les bruits du tunnel. Ce que vous allez entendre, c'est effectivement les gens qui viennent prendre ces entrées/sorties, et on a simulé ça. Lorsque l'expert avait fait sa simulation de bruit, il avait bien dit qu'on prenait en compte éventuellement les accélérations, les freinages, et donc on a bien dans notre étude de bruit et nos projections de bruits, la prise en compte de ces entrées/sorties.

D'un point de vue nuisances, vous allez avoir des nuisances équivalentes à celle de 50 mètres de voies avec les véhicules dessus qui descendent, les chiffres de trafic que vous voyez, c'est-à-dire des nuisances équivalentes à une demi-voie de contre-allée. En se rendant bien compte que nous sommes dans une voie qui descend. Nous ne sommes pas au niveau du trottoir. Sur les images de synthèses que je pourrais vous remontrer, on voit bien que ça a pour but d'être aménagé.

Comme dit Monsieur le Président, si nous avons en contrepartie la suppression de ces entrées/sorties et du trafic qui se reporte sur les contre-allées : là vous avez les nuisances qui vont avec. Nuisances proportionnelles au trafic en termes d'environnement, en termes de bruit.

### **Monsieur le Président**

Monsieur le Maire de Neuilly.

### **Monsieur Louis-Charles BARY, Maire de Neuilly**

D'abord je voudrais m'excuser auprès de vous, Président et des membres de la commission et de tous ceux qui nous ont fait le plaisir de venir ce soir de mon retard, mais nous avons une réunion

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
pas très commode non plus sur un projet de construction à Neuilly, dans le quartier de Bagatelle, et la réunion était plus longue que prévu. Donc, acceptez mes excuses.

En ce qui concerne les entrées et sorties, puisque c'est ça la première partie de notre réunion, nous connaissons les chiffres et la présentation qui en a été faite. Je rejoins tout à fait la phrase qui a été reprise par Monsieur Guillot, « Il y a une très légère différence d'analyse en ce qui concerne le maître d'ouvrage et la ville de Neuilly ». Cette légère différence vient que le maître d'ouvrage est plus proche à regarder à nouveau s'il faut faire ou pas ces entrées, comment les faire et toute une série de chiffres vous ont été donnée. Moi en arrivant j'ai quand même été frappé, j'ai entendu « 30 % de circulation de plus sur le bas-côté », puis trois minutes après « 10 % qui venaient s'ajouter, soit 40 % de plus », ce qui est exactement le contraire de ce que recherche la ville de Neuilly. C'est-à-dire la disparition ou du moins la forte diminution de la circulation en surface. Alors, j'agis quand même avec une prudence, et je vais demander à Monsieur (inaudible) de vous donner les chiffres. C'est un problème à la ville de Neuilly extrêmement important, et nous avons un conseil municipal hier soir, ce qui m'a amené à poser la question puisque à la dernière réunion, j'ai bien dit qu'à titre personnel j'étais absolument pour les sorties (une ou deux) d'un côté comme de l'autre sur la ville de Neuilly pour des raisons que je rappellerai : le Neuilléen doit pouvoir bénéficier de ce tunnel pour aller du pont de Neuilly à la porte de Maillot. Les commerçants de l'avenue Charles-de-Gaulle doivent pouvoir bénéficier du fait que les gens sortent de ce tunnel pour aller y faire leurs courses. Nous aurons une montée en puissance contre le tunnel de tout le commerce qui n'est pas accessible pour les commerçants et pour leur clientèle. Troisièmement, nous recherchons à ce qu'il y ait moins de circulation en surface, on vient de nous démontrer qu'il y en aurait beaucoup plus. Par conséquent, il y a peut-être une augmentation du bruit à l'endroit des sorties, mais ce n'est rien par rapport à l'augmentation du bruit de la circulation de 30 à 40 % de plus.

Nous y avons également ajouté le fait, si j'ai bonne mémoire, de la sécurité sur une longueur qui est quand même très importante, et sur laquelle on peut se demander s'il y avait – je pense qu'il n'y en aura jamais – un quelconque inconvénient – parlons d'un pneu crevé pour être tranquille – et à des moments il est quand même utile de sortir d'un tunnel qui commence au pont de Neuilly et qui se termine sur le périphérique de la porte Maillot. Ça me paraît moi indispensable. Je donne là quatre raisons et je confirme que nous avons évoqué. Je sais que ce n'est pas le rôle de la mairie pour l'instant, tant que le projet n'est pas retenu, ce serait aller à l'encontre de l'idée même que nous nous faisons tous du débat que nous avons ce soir, mais à titre de curiosité j'ai interrogé les conseillers municipaux sensés représenter la ville. A une ou deux hésitations près, qui se posent des questions, la quasi-unanimité du conseil municipal demande absolument l'entrée et la sortie du tunnel à l'intérieur de la ville de Neuilly. Ce que je tenais à dire ce soir, c'est que ce que j'avais dit il y a quinze jours à la réunion en réaction aux questions qui avaient été posées : « supprimons les entrées et les sorties du tunnel sur la ville de Neuilly ». J'ai vérifié hier soir que 98 % de votre conseil municipal demande avec son Maire qu'il y ait une entrée et une sortie Nord et Sud naturellement, pour le tunnel et que nous n'ayons pas de tube de grande qualité qui disperserait la circulation en sous-sol, que nous ne puissions pas en profiter en matière de circulation, ce qui paraît tout de même tout à fait surprenant. Et deuxièmement – et surtout – ça va à l'encontre de ce que nous recherchons, c'est-à-dire de recentrer la circulation dans le sous-sol plutôt que de l'éclater sur les deux bas-côtés, c'est-à-dire rendre plus facile la traversée de l'avenue en tant que telle au centre, mais beaucoup plus difficiles les traversées sur les bas-côtés. Dans mon esprit, ça va totalement à l'encontre de ce que recherche la ville de Neuilly. Maintenant je comprends très bien que c'est un projet – on l'a dit et répété – auquel nous reconnaissons tous un caractère national. C'est un projet dont la priorité est le lien entre l'Ouest et la ville de Paris, mais je dois rappeler qu'il traverse sur deux mille et quelques mètres la ville de Neuilly et que par conséquent il est



Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
quand même utile qu'elle réaffirme par ma voix sa propre position, et que ce soit très nettement sur une entrée et une sortie pour gagner le souterrain s'il est, comme nous l'espérons tous, décidé. Et je pense que tous les habitants de Neuilly, si on les interrogeait individuellement peuvent poser les problèmes de sécurité et cætera, mais une énorme majorité demande cet accès au tunnel.

### **Monsieur le Président**

Merci Monsieur le Maire. Vous pouvez rappeler peut-être le chiffre qui a été donné lors d'une précédente réunion, l'économie qui proviendrait de la suppression des entrées/sorties, c'est de quel ordre de grandeur ?

### **Monsieur Jérôme SCOFFONI**

Il faut retenir 15 millions d'euros par entrée ou par sortie. C'est très grossier. *Grosso modo*, si on supprimait les trois entrées/sorties que nous présentons aujourd'hui, on pourrait espérer gagner à peu près 50 millions d'euros.

### **Monsieur le Président**

Il y a une question de Madame Moscadelli qui est la présidente du marché de des sablons. Elle n'était pas présente au cours des réunions antérieures et j'ai oublié de préciser qu'à chaque fois on avait un thème. Ici, nous sommes sur les entrées/sorties ; sa question porte sur le sort qui serait réservé aux contre-allées pendant les travaux. C'est une question qui a été longuement explicitée au cours d'une réunion antérieure, je propose qu'on prenne sa question. Elle a laissé ses coordonnées, donc nous lui ferons une réponse particulière sur la question.

Une question qui porte bien sur le sujet, de Monsieur Pierre Strack qui est membre de l'association MSM, mais qui ne s'exprime pas, je suppose, au nom de cette association. Il le précisera le cas échéant. Sa question à propos des entrées/sorties : « MSM a toujours préconisé une séparation totale entre le trafic de transit et le trafic local. Nous craignons que l'existence d'accès intermédiaires au tunnel incite les automobilistes de transit à se déporter vers la voirie locale en cas de charge important du tunnel. » C'est quelque chose qui n'est pas apparu, ou peu dans ce qui nous a été exposé. « Nous craignons aussi que les trémies d'accès intermédiaires apportent une gêne notable aux riverains par le bruit, effet de bouche, la pollution de cet endroit, et la concentration de trafic. Par contre, nous mesurons aussi l'accroissement notable du trafic dans la zone Madrid, qui résulterait du fait que les échanges importants entre Neuilly Est et La Défense se feraient en surface, alors qu'ils se font actuellement par le tunnel. Les allées parallèles au tunnel actuel subiraient en gros un doublement de leur trafic aux heures de pointe. Nous demandons à la ville de Neuilly si elle est prête à créer dans la zone Madrid une voirie capable d'absorber l'augmentation de trafic qui en résulterait, par exemple en supprimant tout stationnement en surface. Sinon, il faudra peut-être accepter de créer une entrée Nord-Eglise et une sortie Sud-Gravier pour minimiser l'impact local, ces accès pourraient être de gabarit réduit et à forte pente, étant donné que le trafic poids lourds concerné est très faible » (cette deuxième question concerne plutôt le maître d'ouvrage).

Monsieur le Maire.

**Monsieur Louis-Charles BARY**

Pour la première question, c'est-à-dire « Est-ce qu'on peut absorber... », j'aimerais que Monsieur Claude qui a fait les études techniques réponde. Moi ma réponse est « non », mais il vaut mieux l'argumenter.

**Monsieur CLAUDE**

Absorber avec deux voies de circulation, ce sera très difficile, excepté si en effet on accepte de supprimer tout stationnement latéral. Mais il faut savoir que ce stationnement est très réclamé, notamment par les commerçants parce que la desserte locale est très importante pour eux.

Deuxième point que je voulais quand même soulever sur les chiffres qui ont été donnés de report de trafic sur les contre-allées par Monsieur Scoffoni tout à l'heure. Tout en acceptant ces chiffres, c'est-à-dire 350 en entrée Nord, et 150 en entrée Sud, ça fait 500 véhicules qui viendraient s'ajouter aux 900 véhicules qui ont été comptabilisés en trafic normal sur la contre-allée Nord avec les entrées et sorties. C'est-à-dire qu'on arrive à un chiffre de 1 400 véhicules qui pour ma part, je l'estime, est vraiment un chiffre minimal, et avec 1 400 véhicules, cela représente – il faut quand même que vous l'avez en tête – 85 % du trafic du boulevard Bineau. Donc ce n'est pas négligeable, et en termes de pollution et de bruits, cela accroît assez sensiblement les chiffres qui vous ont été donnés. Peut-être qu'on arrivera à retrouver des points noirs en bruits sur la contre-allée sur la partie concernée. C'est-à-dire *grosso modo* entre la rue de l'Hôtel-de-Ville, voire la rue Louis-Philippe, et le carrefour Madrid-Château. Je voudrais en plus rajouter quelque chose : dans la dilution du trafic qui a été envisagée, on a dit qu'on pourrait avoir 175 véhicules qui viendraient se rajouter sur l'avenue du Roule (175 de ce qui étaient les entrées sur les chaussées principales) et 75 supplémentaires, ça fait au total encore 250. Pour qui empreinte le carrefour Gouraud assez régulièrement, est-ce que vous croyez qu'en heure de pointe on peut rajouter 250 véhicules à ce carrefour pour les gens qui veulent accéder au carrefour Madrid et aller vers La Défense. Quand je vois que déjà vous attendez parfois dix à quinze minutes pour traverser le carrefour Madrid que je connais parce que je le traverse pratiquement tous les jours pour aller à la Mairie. Il faut savoir qu'aux heures de pointe on ne peut pas prendre le boulevard d'Argenson à cause des entrées d'écoles. Donc, vous êtes là dans une saturation au niveau du carrefour, et je ne pense pas que ce soit une bonne solution que d'envisager une diffusion du trafic dans l'avenue du Roule. Ça veut dire que vraisemblablement la solution la plus pertinente pour les automobilistes est bien de revenir sur la contre-allée Nord. Ce qui fait que, au lieu de 500 véhicules que l'on aurait en supplément, on obtiendrait peut-être 600 ou 650, voire davantage. Ce qui veut dire qu'on arriverait au trafic du boulevard Bineau. Quand on sait, pour ceux qui le supporte, que ce n'est pas agréable ce trafic, je pose la question : faut-il envisager raisonnablement de supprimer les entrées et sorties ?

**Monsieur Louis-Charles BARY**

Je crois que Monsieur Claude vient d'augmenter et a parfaitement raison, les chiffres qui ont déjà été donnés, c'est-à-dire que nous sommes persuadés, à propos de l'avenue du Roule, tous les Neuilléens savent que l'avenue du Roule sera bientôt un vrai problème pire que les contre-allées actuelles de l'avenue Charles-de-Gaulle. Par conséquent la suppression de la possibilité pour les Neuilléens d'emprunter le sous-sol va se reporter automatiquement sur les contre-allées ou sur l'avenue du Roule, c'est-à-dire sur deux espaces qui sont déjà totalement surchargés. Et d'autre part ceci pour dire qu'on diminuera le bruit qu'auraient les sorties ou les entrées que nous programmons, mais les répartir (quand je dis « les répartir » ce serait encore une très bonne

solution, ça prouverait qu'ils ne seraient pas augmentés) premièrement les augmenter considérablement en tant que nuisances, et deuxièmement les éclater sur les bas-côtés et sur l'avenue du Roule. Alors franchement, en ce qui concerne Neuilly, nous n'avons jamais envisagé que l'on puisse construire ce souterrain sans avoir l'entrée et la sortie, et pas simplement pour les yeux des Neuilléens de pouvoir y entrer. C'est important, et j'insiste beaucoup sur le côté commerce. Il ne faut pas oublier qu'il y en a probablement dans cette salle, et les Neuilléens connaissent bien leurs commerçants. Les commerçants déjà auront à supporter pendant une période extrêmement longue le problème des travaux ; si en plus on leur annonce qu'il n'y aura plus de stationnement sur les bas-côtés de façon à pouvoir permettre de ne pas faire d'entrées et de sorties, c'est une révolution dans le commerce de Neuilly. Il faut le dire aussi.

### **Monsieur le Président**

Cela étant, faut-il toutes les faire ? Tout à l'heure dans l'exposé, des questions ont été esquissées par le maître d'ouvrage en ce qui concerne au moins les entrées/sorties Sud, si chacun a bien suivi et dans la question qui est posée, il y a aussi : « faut-il tout faire ? ».

### **Monsieur Jean GUILLOT**

Si on avait des ordres de priorité à faire, nous sommes intéressés par la circulation de transit, mais il y a aussi autre chose qui est important pour le bon fonctionnement de ce réseau, c'est qu'on puisse avoir une importance de trafic forte sur le pont de Neuilly. Pour cela, il faut pouvoir y arriver. Aujourd'hui quand on y arrive, il y a quand même 700 véhicules qui viennent du centre de Neuilly qui prennent la RN13 et qui prennent le tunnel Madrid. Si on supprimait cette entrée, on aurait 700 véhicules de plus sur la contre-allée Nord, le rond-point de Madrid, et qui auraient bien du mal à entrer sur le pont de Neuilly. Parce que l'entrée du pont de Neuilly, elle est déjà bien pleine. Si on doit faire des priorités, c'est cette entrée Nord qui nous paraît la plus importante.

Deuxième chose, est-ce qu'elle pourrait être envisagée à gabarit réduit ? D'un point de vue fonctionnement, c'est plus facile d'avoir une entrée à gabarit réduit qu'une sortie à gabarit réduit. Parce qu'une sortie à gabarit réduit il faut dans un tunnel séparer les poids lourds des véhicules légers ; ça c'est compliqué. Par contre, en entrée comme vous le suggérez, effectivement, il y a des entrées de parking par exemple, on pourrait plus facilement avoir une entrée réduite uniquement aux véhicules légers, donc ayant des caractéristiques plus sévères.

### **Monsieur le Président**

Merci. Donc il y a des possibilités d'évolution éventuelles qui sont esquissées. Je vais demander à chacun, parce que je voudrais qu'on tienne l'horaire. Il y a un certain nombre de questions écrites que je vais reprendre, mais Monsieur avait demandé la parole.

### **Monsieur Vincent PRAT**

Bonjour, je vais être très concis parce que les arguments que je voulais développer ont déjà été très bien développés de façon synthétique. Je m'appelle Vincent Prat, je suis à Neuilly depuis dix ans, j'habite au 15 avenue Charles-de-Gaulle, c'est-à-dire juste à l'entrée/sortie du tunnel pont de Neuilly.

Pour discuter avec tous les habitants que je connais depuis dix ans et les commerçants, je peux vous dire que la démonstration qui vient d'être faite est claire et limpide et qu'aucun des habitants que je connais de ce côté de l'avenue n'est effrayé, bien au contraire, par des entrées/sorties. Les entrées/sorties permettent une fluidité, permettent une sécurité. Les Neuilléens qui ont subi cette autoroute pourront en profiter, mais ce n'est pas l'argument le plus important. Le plus important c'est aussi de libérer les contre-allées. Quand vous parlez de + 10 ou de + 30 à 40 % dans les contre-allées pour arriver à un exemple Bineau, je pense qu'il n'y a pas de débat. Votre démonstration est suffisamment éloquente.

### **Monsieur le Président**

Merci Monsieur. Ce n'est pas vraiment une question, c'est une expression d'une position.

Monsieur Philippe Pasquali nous pose la question suivante : « Est-il envisagé ou envisageable de faire la sortie Nord plus proche de la rue de l'Eglise, voire même du rond-point du Château. Cette étude me semble nécessaire, étant donné qu'aucune alternative de circulation n'est possible pour l'automobiliste entre la sortie Nord et la rue de l'Eglise. »

### **Monsieur Jérôme SCOFFONI**

Est-ce que vous pouvez me répéter à quel niveau on aimerait faire la sortie Nord ?

### **Monsieur Philippe PASQUALI**

Bonsoir, je parle de la sortie Nord qui se trouve près de la rue de l'Hôtel-de-Ville et la rue des Huissiers. La première sortie qui a été présentée.

### **Monsieur le Président**

D'accord. Donc : est-il possible de la faire plus proche de la rue de l'église.

### **Monsieur Philippe PASQUALI**

L'automobiliste qui emprunte ce tunnel ne se voit proposer aucune alternative de circulation. Lorsqu'on arrive sur cette sortie, on est à proximité de la rue des Huissiers qui est en sens unique jusqu'à la rue de l'Eglise qui elle, nous permet de prendre à droite, voire de continuer tout droit jusqu'au rond-point, et là on a des alternatives convenables. Je considère que le circuit entre la rue des Huissiers et la rue de l'Eglise est une nuisance pour les Neuilléens qui est inutile.

### **Monsieur Jérôme SCOFFONI**

La première contrainte que je vois c'est que vous avez déjà l'insertion de l'entrée Nord, et ça nécessite une voie d'insertion. Et de fait le tunnel Nord fait quatre voies lorsqu'on est dans cette partie, c'est-à-dire qu'il se rapproche encore plus des bâtiments. Vous avez l'entrée Nord ici, elle passe sous la sortie Nord, et on a ensuite une certaine longueur qui est nécessaire pour que les gens puissent rentrer sans que ce soit trop brusque. Si on veut éloigner vers l'Ouest la sortie Nord, on

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
pourrait rester un peu plus longtemps, mais assez rapidement quand on va vouloir sortir, notre  
pente d'accès va être gênée par la paroi Nord du tunnel et il serait nécessaire de réduire le  
stationnement ou le trottoir. Ça me semble assez contraint.

**Monsieur Philippe PASQUALI**

Est-ce qu'on est obligés de faire l'entrée dans le tunnel. Si l'automobiliste qui veut rentrer dans le  
tunnel peut rentrer entre la rue Ferrand et la rue de l'Hôtel-de-Ville, ça ne suffirait pas, il y aurait  
*grosso modo* 400 à 500 mètres entre l'entrée et la sortie.

**Monsieur Jérôme SCOFFONI**

Est-ce que vous voyez sur cette diapositive l'entrée ici. Ici on s'écarte à cause de la station Sablons.  
Le tube Nord se rapproche des bâtiments à cause de la station Sablons. On n'a pas la place.

**Monsieur Jérôme SCOFFONI**

Si on fait l'entrée Nord plus courte.

**Monsieur Jérôme SCOFFONI**

Plus courte ? Le problème c'est que du point de vue des distances, là encore on va se heurter à des  
pentes trop fortes. On ne veut pas descendre trop vite dans le tunnel, on a des distances de visibilité  
et des distances de freinage qui font que malheureusement on est très contraints. Et comme j'essaie  
de vous montrer, on ne peut pas démarrer plus tôt.

**Monsieur Jérôme SCOFFONI**

Là vous voulez croiser l'entrée et la sortie, mais est-ce que cette contrainte est obligatoire ?

**Monsieur Jérôme SCOFFONI**

La sortie, si on veut la décaler. Imaginons, si on voulait la mettre plus à l'Ouest, première chose qui  
va se passer : on va avoir des gens qui voudront rentrer dans le tunnel quand d'autres voudront en  
sortir, on aura le problème d'entrecroisement que l'on souhaite éviter.

Si on décale suffisamment pour ne pas avoir d'interaction, on va se retrouver quasiment au pont de  
Neuilly. Sans parler du fait qu'on est très serrés côté Nord.

**Monsieur CLAUDE**

Je voudrais rajouter autre chose, c'est qu'en réalité le voile Nord de la rampe de sortie est un voile  
définitif qui a été payé par la ville et donc si on repoussait vers l'Ouest la sortie, on serait obligé de  
démolir ce mur, ce qui est à mon avis inutile compte tenu déjà des coûts que l'on rencontre.

**Monsieur le Président**

Il faut être très bref.

**Monsieur Philippe SOULET**

Je suis à Neuilly depuis vingt ans et je voudrais rejoindre l'intervention de Monsieur Prat en allant très vite. A Neuilly, on a beaucoup de voitures, il se trouve qu'on a besoin aussi de bouger très vite, soit pour travailler, soit pour d'autres raisons. C'est ma première réunion, alors c'est peut-être une remarque de béotien, mais je suis surpris qu'on se pose encore la question des entrées et des sorties.

**Monsieur le Président**

Elle était posée, il y a eu un débat, nous nous sommes engagés à y revenir après un complément d'étude, donc nous la reposons.

**Monsieur Philippe SOULET**

J'entends bien, mais ça me semble surprenant. Je pense à tous les Neuilléens qui ont besoin de se déplacer, je les vois mal accepter un tunnel qui n'aurait ni entrée ni sortie.

**Monsieur le Président**

Allez-y Monsieur Hubert.

**Monsieur Thierry HUBERT**

Merci. Je vais faire court. Je suis Thierry Hubert, conseiller municipal. J'ai pu participer au débat d'hier soir sur le choix des entrées/sorties, et en effet il semble qu'une majorité se dégage, mais cette majorité ne s'est pas réellement exprimée. Ici j'en profite pour dire que, en effet de notre point de vue, et je pense qu'avec mes collègues Lucienne Buton et Etienne Kling, nous sommes très réservés sur ces entrées/sorties pour différentes raisons.

La première c'est que ça représente d'abord 60 millions d'euros, ce sont des chiffres qui ont été évoqués dans les réunions que nous avons eues. Ces 60 millions d'euros ne sont pas trouvés et on ne sait pas qui va les payer.

La deuxième c'est que, je veux bien comprendre les différents calculs par rapport aux Neuilléens, c'est-à-dire qu'en effet on regarde le cheminement de Neuilléens. Mais imaginons qu'on ait d'autres personnes, étrangères à Neuilly, qui voient ces parcours et ces entrées et sorties. Ne vont-elles pas être tentées d'utiliser ces entrées et ces sorties et venir gonfler le trafic sur les allées et contre-allées.

De plus, vous nous avez montré les trafics diffus aux entrées. Mais en même temps à la sortie, les 300, il faut bien les compter, ils viennent augmenter le trafic sur les contre-allées.

Autre raison qui fait qu'on demande une étude de variante qui aille un peu plus loin et qu'on écoute un peu tous les gens qui sont plutôt réservés et demandent des explications : c'est vrai que ça va faire aussi des coupures dans l'aménagement. On sait très bien que là on a l'occasion d'avoir un espace libre. Ce sera aussi des lieux où il y aura du bruit et des pollutions. Tout ceci et notamment le coût nous amène à dire qu'on peut peut-être faire cette économie dans le cadre du projet et si le trafic de transit est déjà réglé et rentre dans le tuyau et en sort à l'autre bout sans aspérité, sachant que ce serait des aspérités les entrées et sorties, on aura déjà réglé un gros problème sur Neuilly.

### **Monsieur le Président**

Je vais maintenant évoquer les deux questions qui ne sont pas directement liées.

Monsieur Pommier demande si on ne pourrait pas « supprimer la sortie porte Maillot. Il ne restera que deux voies utiles dans chaque sens, la troisième étant réservée à la circulation et au stationnement des véhicules de sécurité ».

Alors, Monsieur le Directeur, est-ce qu'on peut supprimer la sortie porte Maillot.

### **Monsieur Jean GUILLOT**

D'un point de vue technique c'est tout à fait simple. Il suffit de remettre deux voies de circulation au lieu d'avoir un espace vert au milieu. Oui, c'est possible.

La circulation qui sort à la porte Maillot, elle est très importante. Il y a une légère majorité de gens sur cette avenue qui vont prendre le périphérique. C'est presque 50/50, c'est autour de 45/55. Les gens qui sortent sur la porte Maillot sont très nombreux. Donc bien sûr, on peut supprimer cette sortie. Mais à ce moment-là, ça veut dire que le trafic correspondant suppose pour passer en surface, deux voies de circulation dans chaque sens. C'est possible techniquement, mais ce n'est pas du tout le même projet.

### **Monsieur le Président**

Il reste une dernière question qui n'est pas directement sur les entrées/sorties, mais puisqu'on a parlé de circulation et de comptage ; c'est le fondement des comptages qui est en cause : « est-ce qu'on a mesuré le surcroît de trafic qu'a généré l'ouverture de l'A14 ? »

Est-ce qu'on le sait ?

### **Monsieur Jérôme SCOFFONI**

Je vais regarder et je vais essayer de vous le dire.

### **Monsieur le Président**

C'est Monsieur Christophe Rimbaud, on lui répondra.

### **Un intervenant dans la salle**

Je profite de la présence de Monsieur le Maire pour signaler que depuis trois ou quatre ans les conduites anarchiques que vous avez déjà signalées dans le journal de Neuilly, les livraisons sauvages sur les contre-allées se multiplient, et d'autre part, les axes un peu stratégiques que l'on a évoqués, dès le week-end, malgré les panneaux « interdiction de stationner », ou dès le soir, sont occupés par des véhicules. Apparemment la police municipale n'a pas de consignes pour sanctionner.

### **Monsieur Louis-Charles BARY**

Je crois avoir déjà eu l'occasion de dire que personne n'est satisfait des méthodes de stationnement sur la ville de Neuilly, et en particulier des problèmes de livraison. Vous recevrez avant la fin du mois de juin une brochure du conseil municipal proposant un nouveau plan de stationnement qui sera très largement transformé par rapport au plan actuel. Ce qui est exact, c'est que nous ne traitons pas dans ce plan, le stationnement sur l'avenue Charles-de-Gaulle puisqu'on ne peut pas traiter ce problème avant de savoir ce que nous allons faire. Mais que le stationnement soit anarchique sur les bas-côtés de l'avenue Charles-de-Gaulle, je suis totalement d'accord.

J'ai été frappé, j'en profite une seconde : j'ai regardé les 160 questions qui avaient été posées par écrit, eh bien nous manquons un peu d'ampleur. J'ai vu avec grand intérêt les deux questions qui nous disaient : vous êtes tout à fait en-dessous du problème. Le tunnel, ce n'est pas comme ça qu'il faut faire, il faut qu'il débouche place du Carrousel. Je ne suis pas contre, pourquoi pas.

On ne peut pas avoir la prétention, par l'enfouissement de l'avenue Charles-de-Gaulle, de résoudre la totalité du problème de la circulation de l'Ouest parisien et de la ville de Paris.

### **Monsieur le Président**

Nous allons laisser les discussions entre les habitants de Neuilly et leur Maire se dérouler maintenant ailleurs, et nous allons poursuivre le débat sur la RN13.

Nous allons donner la parole maintenant aux associations. L'ordre du tirage au sort est le suivant :

- Voirie locale RN13 ;
- NPSE (Neuilly Puteaux Seine Ecologie) ;
- Maillot-Champerret ;
- les Verts ;
- l'ADRIJ ;
- Maillot-Sablons-Madrid ;
- Bineau-Villiers-Champerret.

Ce sera l'ordre de passage.

Je vais demander maintenant aux personnes de prendre place.



## **.II Cahier d'acteurs – Voirie locale RN13**

### **Monsieur Etienne de BONY**

Bonsoir à tous. Je suis Etienne de Bony, je suis content d'être avec vous ce soir.

Tout d'abord je vais commencer, un peu comme on fait aux Oscars ou aux Césars, je vais remercier les personnes sans qui je ne serais pas là ce soir : la CPDP pour tout le soutien qu'elle a pu m'apporter et à mon association « Voirie locale RN13 » dans la rédaction du cahier d'acteurs que voici. Il est très bien fait, il y a même ma photo.

Je suis Neuilléen depuis 17 ans. Vous vous demandez peut-être pourquoi je suis là ce soir. En fait c'est un peu un concours de circonstance. Le 22 février, le soir de la soirée inaugurale, je dînais avec des amis dans un établissement à côté du théâtre assez connu, et en sortant on sait dit : « on va aller voir au théâtre de Neuilly si il y a quelque chose ». Et il y avait la soirée inaugurale. Donc on s'est invités au débat, et en sortant j'ai pris le dossier et je me suis dit que ce serait intéressant d'y jeter un œil, connaissant un peu Neuilly depuis 17 ans que j'y habite. J'habitais d'abord au 75 avenue Charles-de-Gaulle, j'ai habité à la rue Paul Déroulède, j'habite maintenant rue Garnier, qui est un peu parallèle à l'avenue Charles-de-Gaulle. Donc je connais un peu la circulation de l'avenue Charles-de-Gaulle et ce serait intéressant que je jette un œil sur le dossier.

J'ai donc participé à différentes réunions, et ce qui m'a frappé, c'est que pour certains le débat venait trop tôt parce qu'on n'avait pas tous les éléments ; pour d'autres le débat venait trop tard, parce que tout était décidé. Moi mon impression c'est qu'il n'est jamais trop tard pour revenir sur une erreur, et à mon avis il y a différentes erreurs sur ce dossier, et c'est ce que je vais vous montrer ce soir.

On peut commencer par la base, c'est-à-dire, les ambitions du projet. C'est un projet très ambitieux puisque c'est marqué dans le dossier qui vous est remis page 9, les ambitions du dossier : « Améliorer le fonctionnement du réseau routier national et de l'Ouest francilien ». Vaste projet. Qu'est-ce qu'on voit si on va à la page 58 : « Baisse des temps de parcours entre 30 secondes et une minute ». C'est très ambitieux, et quand on voit le résultat pour 8 ans de travaux et 750 millions d'euros, ce n'est pas forcément très probant.

Deuxième ambition du projet, toujours à partir de la page 9 : « Participer aux politiques de lutte contre les nuisances environnementales ». Super, plus de pollution. En fait, page 58 : « Réduction marginale des émissions de polluants et gaz à effet de serre ». On comprend, il n'y a aucun traitement. Il y a juste une cheminée qui envoie de la fumée à dix mètres de haut. Ce n'est pas avec ça que l'on va réduire les nuisances environnementales.

Je ne sais pas si la personne est là, mais il y avait une personne qui avait fort justement fait remarquer qu'en fait, envoyer de la fumée à dix mètres de haut, neuf jours sur dix, c'était parfait, mais les jours où il y avait de la canicule et pas d'air, et les jours où il y avait de la brume, tout restait sur la ville. Donc un jour sur dix on va bien ressentir l'impact du tunnel sur les nuisances environnementales.

Troisième ambition : libérer un potentiel d'aménagement urbain unique. Effectivement, c'est un potentiel unique. Si vous prenez le mensuel du conseil général du 92 que vous avez dû recevoir chez vous : 10 hectares aménagés en espaces verts. C'est merveilleux ! Si on fait le calcul concrètement : 1 400 mètres, que multiplie 40 mètres, il y a une petite erreur de calcul, parce que c'est même par 5,8 hectares, c'est 5,6 hectares, coupés par quatre transversales. Deux transversales

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine existantes et deux transversales supplémentaires. Donc en fait, comme aménagement d'espaces verts, il y a peut-être d'autres aménagements qui seraient plus prioritaires.

Ensuite, les oublis et contradictions du dossier. Si vous relisez ce dossier, tout est dedans. Il y a un oubli qui vient d'être confirmé tout à l'heure, je ne pensais pas que j'allais avoir autant de supporters, c'est le trafic Neuilly-Paris et Neuilly-La Défense. C'est-à-dire qu'en fait, si vous mettez un tunnel, comment est-ce que vous allez ensuite de Neuilly à Paris ou de Neuilly à La Défense ? Si vous ne pouvez plus utiliser les deux fois quatre voies existantes, comment est-ce que vous accédez ? Uniquement par les contre-allées ou par la voirie locale. Donc ça va saturer les contre-allées et la voirie locale. C'est dans le cahier d'acteurs. J'ai fait un joli dessin à la main. Vous le verrez dans mon cahier d'acteurs, c'est le dessin central.

La desserte de Neuilly. Les gens qui habitent Neuilly ne vont pas forcément à La Défense, ne vont pas forcément à Paris. Ça se peut qu'ils veulent circuler à l'intérieur de Neuilly, et d'ailleurs si vous connaissez les chiffres : 30 % de la circulation est fait pour des trajets de moins de trois kilomètres. Donc il y a une utilisation importante de leur voiture dans la ville. Le dossier juge que c'est une fonction importante, mais locale et secondaire. Bien sûr, à Neuilly, on ne se sert pas de sa voiture.

Le calcul de la circulation Nord-Sud, c'est-à-dire par exemple d'aller de la Mairie au bois de Boulogne, ça n'a pas été fait. Par contre, il y a deux transversales de prévues. J'ai demandé à Monsieur Claude où est-ce qu'elles seraient, on verra, on ne sait pas. Sur quelle base est-ce qu'on les calcule ?

Les huit ans de travaux, alors c'est à que ça commence à peser. Je suis locataire et pendant huit ans je vais devoir supporter les travaux, et j'aimerais bien savoir à quoi ça correspond. Il n'y a aucun calcul des externalités. C'est un terme d'environnement. Ce sont des choses qu'on a vu apparaître par exemple au moment du protocole de Kyoto, c'est de savoir : vous lancez de la pollution, on ne peut pas vous facturer la pollution que vous émettez, vous ne le mettez pas dans votre prix de vente, mais il y a quand même des gens qui en pâtissent. Huit ans de travaux, peut-être que ce n'est pas calculable, mais il y a des gens qui en pâtissent. Ce n'est pas parce qu'on ne peut pas calculer combien ça coûte qu'on ne va pas souffrir de la pollution que vont générer les huit ans de travaux, qu'on ne va pas subir les stress que vont emmener les embouteillages pendant huit ans minimum et les conséquences sociales que ça peut avoir pour le commerce ou les habitants qui au bout de deux ou trois ans en auront marre des travaux et iront vivre ailleurs. Dans les huit ans de travaux il y a donc les externalités, il y a l'impact sur les 160 000 utilisateurs. Pendant huit ans ils ne pourront pas utiliser cette avenue, il y aura des retards. Il faut y penser aussi.

L'option sans travaux : ce qu'il manque dans le dossier, c'est de laisser les choses en état. Pourquoi est-ce qu'il faut toujours construire, engager des superbes dépenses, faire des grands projets dont certaines personnes en profitent, dont d'autres sont toujours lésées. Pourquoi ne pas étudier le maintien en état du tunnel et d'agir sur les points qui dérangent, c'est-à-dire essayer de fluidifier le trafic et aussi considérer que dans vingt ans, peut-être qu'on se déplacera différemment que maintenant. Est-ce que dans vingt ans ça vaudra le coup de prendre sa bagnole tous les matins pour aller bosser à La Défense. Si vous avez un litre de pétrole à cinq ou six euros, vous verrez si ce ne sera pas plus avantageux de prendre le métro et peut-être de dire à son employeur : je viens à 8 heures et je pars à 20 heures. C'est vraiment de la science-fiction, comme je l'avais dit à Monsieur Guillot, c'est vraiment de la science-fiction que d'imaginer que dans cinquante ans le trafic sera le même, il y aura les mêmes déplacements. Ce n'est pas vrai. En cinq ans tout peut changer.

J'en reviens à l'impact du tunnel sur les contre-allées et la voirie locale. Sur le tunnel, il y a six entrées/sorties d'un côté, six entrées/sorties de l'autre, c'est la situation actuelle. Donc d'après le dossier vous avez 22 % du trafic qui va de La Défense à Neuilly, 14 % du trafic qui va de Paris à Neuilly. Avec tunnel, ce trafic ne peut plus passer par les voies centrales. Donc il vient encombrer la voirie locale et les contre-allées. Je peux vous en parler, la place Gouraud est saturée tous les matins et tous les soirs parce que les gens ne peuvent plus accéder aux quatre voies.

Quand à l'option sans entrées ni sorties, ça me rappelle le débat sur les 35 heures où quelqu'un fort justement disait : si les 35 heures ça marche, on a qu'à essayer les 32 heures, on bosse un jour de moins. Comme ça, il y aura de supers résultats. Moi je vous le dis, si le tunnel, ça marche, essayons sans entrées ni sorties, on verra le résultat sur la voirie locale.

La jeunesse du projet. A la base, il y a le manifeste de l'association MSM que je remercie d'avoir mis à jour ce problème. Le manifeste reprend le bruit, la pollution, la ville coupée en deux, le danger, la saturation du trafic. C'est le cas dans la plupart des grandes villes où il y a une avenue principale qui est dangereuse et qui coupe la ville en deux. Donc si il fallait faire des tunnels dans les 36 000 villes de France ça ferait de grands travaux.

EPAD a envoyé une lettre à la CPDP. Que pense l'EPAD de notre projet ? C'est un projet global, respectueux du développement durable. Ça renforce l'image de La Défense. Ça assure une continuité urbaine de part et d'autre de la Seine.

L'APASA, ça va de l'arche de La Défense à la Seine. La ce n'est pas du tout le même son de cloche. Il y a deux tours de prévues : une pour AXA et une pour la Société Générale, il y a 472 logements. Si l'EPAD veut s'étendre elle n'ira pas vers la Seine, elle ira vers chez nous.

Il y a 2 sortes de financement : le financement public, c'est nous avec nos impôts. Le financement privé c'est conditionnel. Vous n'allez pas demander à une société de financer. Je pense qu'il y aura des compensations si on compte sur des financeurs privés.

C'est un peu le cheval de Troyes de La Défense qu'on nous propose. Ce qui a été dit en réunion par Monsieur le Maire, c'est que bien évidemment il n'était pas question de faire du R40 sur toute l'avenue Charles-de-Gaulle, mais on pouvait peut-être en mettre vers le pont de Neuilly un ou deux.

Nous avons un projet qui pour 10 % du coût réduit de 90 % les nuisances. En ce qui concerne la ville coupée en deux, on ne peut rien faire. Sur le bruit, nous ce qu'on propose, c'est le double vitrage de tous les appartements. Le remplacement du bitume par un traitement béton sur 1,40 kilomètre. En ce qui concerne la pollution, ce qu'on propose c'est le passage à l'électricité des véhicules municipaux, puis à l'hydrogène, et une promotion des véhicules propres. En ce qui concerne le trafic, on propose la promotion des transports en commun. Je rappelle que dans l'enquête de circulation, il y a 31 % de la circulation qui va sur La Défense. Si vous leur donnez une incitation tarifaire en leur remboursant par exemple leurs frais de carte orange, il y a bon pourcentage qui le fera.

## **Monsieur le Président**

La parole est libre, chacun s'exprime.

**Monsieur Etienne de BONY**

En ce qui concerne le trafic, je propose l'application locale des mesures de sécurité routière qui ont été prises au niveau national, c'est-à-dire une intensification des radars, une intensification des contrôles.

J'ai trois questions, plus les vôtres, j'espère qu'il y aura assez de temps.

La première c'est : « Pourquoi utiliser l'environnement et le développement durable pour après huit ans de travaux et 750 millions d'euros, ne pas répondre aux objectifs et construire des immeubles R40 ? »

Je peux vous dire, de par mon activité en dehors du débat : il n'y a jamais un rond pour l'environnement. Par contre il y a toujours de l'argent pour des buralistes ou des restaurateurs ou pour des riverains qui disent, nous avons un appartement, on a des nuisances : par miracle on trouve 750 millions d'euros.

Juste un détail : pour mettre aux normes les incinérateurs dans toute la France, des incinérateurs qui produisent de la Dioxine qui est cancérigène, la communauté européenne nous a demandé de le mettre aux normes. On n'avait pas un rond pour faire ça, on a eu une amende et ça coûtait moins de 750 millions d'euros. Il y a des gens qui souffrent de la dégradation de l'environnement et ce ne sont pas des petites nuisances environnementales dues à une circulation qui doivent avoir une priorité sur des enjeux nationaux.

Ma deuxième question, c'est concernant l'utilité du tunnel, de savoir si ce n'est pas une solution d'hier aux problèmes d'aujourd'hui, et qui seront différents demain. Si dans dix ans l'utilisation de la voiture coûte le double, le trafic sera fluidifié. Mettre autant d'argent et de temps dans un projet pour un résultat hypothétique me paraît un peu hasardeux.

La troisième question, je voulais remercier l'association MSM d'avoir mis à jour 750 millions d'euros et je voulais savoir si c'était possible d'utiliser cette somme, si on ne l'utilise pas pour le tunnel, pour avoir un impact sur l'environnement et le développement durable dans le 92 et éventuellement dans toute la France.

**Madame Annie BAYOL**

Est-ce que chaque association en se présentant pourrait indiquer combien d'adhérent elle a derrière elle.

**Monsieur Etienne de BONY**

Ce n'est pas parce qu'une erreur est partagée par des milliers de personnes que ça devient une vérité. Dans notre association on est trois. Mais si nous avons raison, ce n'est pas parce que nous sommes trois qu'on se trompe.

**Monsieur le Président**

Merci Monsieur de Bony.

### **.III Cahier d'acteurs – Neuilly-Puteaux-Seine-Ecologie**

#### **Monsieur Yves BOUTRY**

Je remercie la commission. Je m'appelle Yves Boutry et je suis représentant de la Fédération nationale des usagers des transports. Fédération nationale représentée dans un certain nombre d'instances, notamment au conseil d'administration de la RATP et de RFF, qui a environ 6 000 adhérents en France et 600 en région parisienne.

Nous allons nous répartir à trois pour vous présenter une solution alternative au tunnel de la RN13.

Actuellement le projet de la DDE c'est de résoudre le problème de 4 000 véhicules à l'heure de pointe ou 5 200 suivant le sens. On nous propose un tunnel surdimensionné pour un coût important de 750 millions d'euros au minimum puisqu'on ne sait pas à combien il reviendra réellement. C'est un projet difficilement finançable. Il existe pourtant des tas de possibilités pour aller de Paris à La Défense. J'ai relevé le T2 si on passe par le Sud, le RER A, le bus 73, le métro n°1. En blanc on a le bus 174, le bus 43, et plein d'autres lignes de bus, mais là j'ai indiqué les lignes principales. On va essayer d'améliorer les transports publics sur cet axe. On aura moins de voiture. Le métro n°1, les rames vont être automatisées, en 2010 vous aurez un métro tout neuf avec une fréquence augmentée de 6 %. 500 000 voyageurs prennent la ligne actuellement. Le bus Mobilien a été voté en 2000 par tous les élus d'Ile-de-France et doit avoir une meilleure accessibilité, une régularité accrue. Les Etats généraux ont donné un résultat de 80 % de favorable pour les transports en commun et 60 % des habitants sondés par le conseil général du 92 ont donné leur accord pour qu'on puisse remplacer une voie voiture par une voie bus. Ça prouve qu'ils ont bien compris les enjeux. On peut aussi améliorer le bus 73 parce actuellement il circule dans une fréquence un peu symbolique.

Les perspectives d'avenir pour 2020, nous aurons le projet orbital qui va avoir une influence. C'est un métro circulaire qui circulerait à 3 kilomètres de Paris, je ne sais pas si ce serait côté Neuilly ou La Défense. Le STIF a fait une étude : si le orbital étant en service on réduirait de 3 % la circulation sur la RN13.

Il y a un projet d'Eole qui rejoindrait La Défense, soit par la gare Saint-Lazare, soit par la porte Maillot. Ça déchargerait le RER A qui est surchargé et ça permettrait de desservir CDG Express, ce qui permettrait d'avoir une très bonne relation avec l'aéroport de Roissy.

Actuellement il y a sur Paris un projet d'extension du tramway dans la zone Sud, et on espère que le projet d'extension à l'Ouest pourra aller jusqu'à la porte Maillot. Il suffirait qu'il fasse un petit effort pour remonter jusqu'à La Défense vers Neuilly, et on aurait ainsi un magnifique réseau circulaire qui ferait le tour de Paris et du 92 par le T3 et le T2. Le T2 va de La Défense à Issy-les-Moulineaux et va bientôt aller à la porte de Versailles. Il raccordera le T3 qui fera le tour de Paris, donc T3 + T2 avec deux ruptures de charges, on aurait une nouvelle rocade de transport public. Une diminution du nombre de voitures possible.

Du coup on peut faire un tunnel à deux fois deux voies plus la voie de sécurité d'un seul côté du métro. Et ça laisserait la possibilité d'imaginer un système de parking et de bureaux au-dessus. On pourrait obtenir une baisse de 15 à 20 % donc 3 800 véhicules par heure. Or un tunnel à deux fois deux voies, on a des exemples à Lyon où la deux fois deux voies de l'A13 à Saint-Cloud, ça débite

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
4 000 véhicules par heure. En gros on arriverait à amener tout le trafic de transit, il ne resterait plus que le trafic local. Pour un coût qui serait de la moitié de celui d'origine parce qu'on fait un seul tunnel et on n'a pas attaqué le métro. Des travaux plus simples, plus rapides, et finalement un projet qui serait plus facilement finançable. Il faudrait que Neuilly participe. Le 92 aussi. Les revenus des parkings aussi.

Merci.

### **Monsieur Bruno LELIEVRE**

Bonjour, je vais vous présenter une solution à la fois alternative et complémentaire à l'enfouissement de la RN13 que sont les parkings de rabattement ou parcs relais.

Cette solution a pour but de réduire la nuisance due aux véhicules circulants sur l'axe La Défense – porte Maillot. La méthode est un peu différente, c'est réduire le nombre de véhicules par jour sur l'axe. Le moyen est assez simple, c'est créer une solution de parking de rabattement à La Défense et à l'Ouest de La Défense pour rabattre avant le pont de Neuilly tout le flux de voitures des gens qui habitent à l'Ouest de La Défense et qui viennent travailler à Paris sur les modes des transports en commun.

Maintenant je vais vous présenter les avantages d'une telle solution.

On peut réduire le coût et la durée des travaux par deux. Parce qu'avec moins de flux, un tunnel de deux fois deux voies est suffisant. Ensuite, bénéfique en flux et en pollution pour Paris et la Première Couronne. Et on peut aussi déduire un financement élargi plus facile parce qu'il y a plus de bénéficiaires. Et enfin, un bénéfice pour la planète, moins de pollution donc moins d'effet de serre.

Troisième avantage : il y a des programmes européens qui favorisent les parkings de rabattement, notamment le programme CIVITAS qui donne un peu d'argent et surtout des distinctions. Il y a des villes de France qui en ont, notamment Nantes, et c'est quelque chose qui peut être bon pour l'image et la notoriété de Paris et son agglomération. Enfin, le gain que l'on peut obtenir par une telle solution est pour moi non négligeable parce que la marge de manœuvre est très importante. Il y a 800 000 résidents hors Paris qui viennent travailler chaque jour à Paris. Il faudrait lancer une étude par enregistrement vidéo des plaques d'immatriculation sur les véhicules et ensuite faire un sondage sur ces propriétaires pour savoir quel est leur parcours, ce qui est tout à fait faisable.

Est-ce que c'est efficace les parkings de rabattement ? Oui, par exemple Bordeaux, c'est actuellement 50 000 véhicules par mois de fréquentation dans les parcs relais et 2 500 places qui sont quasiment toutes remplies chaque jour travaillé, 950 000 voyageurs par ans qui prennent ces parcs relais : plus 100 % par rapport à 2004. Et pourquoi le succès ? C'est que c'est attractif. Il y a une politique marketing. Pour vendre les parcs relais : les abonnés aux transports en commun, pour eux c'est gratuit, pour les non abonnés, ils paient 2,60 euros, et ce qui est très intéressant, c'est qu'il y a dans ce prix la place de parking, plus les allers et retours en transport en commun pour le conducteur et les passagers. Ils ont fait d'une pierre deux coups, comme ça, ça incite au covoiturage. C'est vraiment je trouve, très bien pensé. Et en plus, les budgets recettes/charges d'exploitation sont presque équilibrés, ce qui n'est pas forcément le but initial mais c'est un point positif supplémentaire.

Je passe très vite sur les transparents...

Le rabattement, ce n'est pas seulement voiture vers transports en commun, c'est aussi deux-roues vers transport en commun, donc il faut y penser lorsqu'on fait un parking de rabattement.

En région parisienne, il y a 110 000 places sur les parkings de rabattement, données du STIF. Ça paraît énorme. Par contre l'indicateur du taux de remplissage n'est pas excellent, on peut le voir sur l'histogramme ici : le taux de remplissage n'est pas très bon. Pourquoi ? Déjà une réponse est apportée par ce même histogramme, c'est qu'on voit en jaune les parkings relais qui sont payants et en bleu les gratuits. Et les parkings gratuits ont beaucoup plus de fréquentation que les payants. Deuxième explication : j'étais la 583<sup>ème</sup> personne à visiter le site du STIF sur les parcs relais, donc vu la population qu'on doit toucher, je pense qu'il y a un vrai problème de publicité sur ce principe des parcs relais, ils sont mal connus. Parfois il y a des choses plus subtiles. A Bordeaux, malgré ce grand succès, il y a un parking qui a un taux de remplissage de un tiers, et une enquête est en cours pour savoir pourquoi. Donc il faut vraiment faire des études et c'est comme ça que nous arriverons à faire fonctionner cette solution des parcs relais de manière très efficace.

Je vous cite un exemple très simple : porte de Bagnolet qui est un parc relais payant, c'est 7,40 euros pour une durée de 10 à 12 heures, soit pour une journée de travail ; je crois que c'est prohibitif pour que ce soit une offre attractive. Et à La Défense, là où il serait très intéressant d'avoir des parcs relais pour mener à bien notre projet Charles de Gaulle, c'est 20 euros pour dix heures, mais ce n'est pas considéré comme un parc relais mais un parking simple.

Si je devais choisir l'endroit où placer des parcs relais pour résoudre nos problèmes sur l'avenue Charles de Gaulle et réduire le flux sur cet axe, ce serait là où apparaissent des carrés bleus sur les diapositives projetées. Le problème, c'est qu'il n'y en a pas là où c'est le plus important, c'est-à-dire à la Défense.

Pour conclure, pour qu'une formule soit vraiment attractive – car le principe des parcs relais existe mais n'est pas attractif sur la région parisienne – et je ne suis pas le seul à le penser puisque le Conseil d'Hygiène départementale de Paris a dit que le STIF, lors d'un amendement qu'il a proposé au plan de protection de l'atmosphère régionale, le STIF doit s'engager, au-delà des études déjà réalisées à mettre en place et financer une véritable interface de l'automobile et des transports publics : modernisation, sécurisation, signalétique et tarification attractive couplée aux Cartes Orange, ce qui n'est pas le cas actuellement, contrairement à Bordeaux où se couplage existe.

Je proposerais également un parking relais gratuit, après vérification automatique par la machine de paiement de l'utilisation réelle du titre de transport dans la journée, ce afin d'éviter une déviation de l'utilisation de ces parcs relais.

Et enfin – j'en reviens toujours à mon idée de marketing qui est très très importante –, il faut une incitation de type publicité comparative (il ne faut pas avoir peur des moyens, je pense), par des affichages informatisés en temps réel quelques centaines de mètres avant les parkings ; par exemple – et les données que je vous communique ne me semblent pas fantaisistes : voitures RN 13, lorsque ça ne circule pas très bien, il faut 45 minutes, 6 euros et un stress important pour arriver au centre de Paris alors qu'il ne faut que 20 minutes, 2 euros et un stress assez faible pour réaliser le même parcours en transports en commun.

En conclusion, je dirais que les parcs relais sont une solution excellente pour notre problème de l'avenue Charles de Gaulle, à condition qu'on veuille bien y mettre les moyens, comme l'ont fait des villes comme Bordeaux.

**Monsieur Lionel FAVIER**

Je fais partie de l'association NPSE. Je voudrais dire quelques mots sur les principes d'aménagement de surface.

Là, la photo que l'on voit est l'une des vues les plus séduisantes, on y voit l'Arche de La Défense. Le concepteur ne s'est pas soucié de la perception que l'on peut avoir sur le site de cet aménagement. Juste à côté il y a aujourd'hui un traiteur libanais qui s'est installé, qui a une terrasse bien agréable, et on pourrait imaginer que ça aurait été agréable s'il avait pu mettre ses tables et ses chaises à l'emplacement où se trouve la personne sur la photo.

Un autre principe de base : lorsque l'on voit la couverture de l'avenue du Président Wilson, l'équivalent de l'avenue Charles-de-Gaulle pour le nord de Paris, cette couverture sur laquelle avaient été prévus des aménagements cyclables pour la coupe du monde de foot en 1998, ces aménagements ont été réalisés à la va-vite. Ils ont été réalisés n'importe comment ; ce sont simplement deux allées qui ont été rendues cyclables, mais aucun aménagement dans les carrefours ; le cycliste se retrouvait à contresens des voitures, par conséquent cet aménagement aujourd'hui est abandonné. Ça montre qu'il faut faire les choses sérieusement et véritablement ne pas se contenter de faire un aménagement cyclable pour dire qu'on a obéi aux injonctions de la loi sur l'air.

**Monsieur le Président**

Le temps est écoulé.

**Monsieur Lionel FAVIER**

Juste une phrase : on voit le tramway sur l'avenue de Neuilly ; tramway qui à l'époque était complètement en site propre, le long des contre-allées, totalement protégé de la circulation. Et les deux photos suivantes que j'aurais voulu montrer, c'est le cours de 50 otages à Nantes, donc un cours qui ressemblait à l'avenue de Neuilly telle qu'elle est actuellement, et à l'occasion de la création de la deuxième ligne de tramway, on a décidé en achevant en même temps le périphérique nantais par la création du pont de Cheviré sur la Loire, de supprimer cette fonction de pénétrante et uniquement de faire du cours des 50 otages, une voie dédiée aux piétons.

**Monsieur le Président**

Merci. Excusez nous de vous rappeler le partage mesuré du temps. J'indique que les personnes qui auraient des réactions pourront le faire, mais je rappelle qu'il y a un site Internet à la commission sur lequel chacun pourra dans les jours à venir présenter ses remarques.

Je passe la parole à l'association Maillot-Champerret.



#### **.IV Cahier d'acteurs – Association Maillot-Champerret**

##### **Madame Janine REGNAUD**

J'avoue qu'on n'est pas très à l'aise sur cette tribune, mais c'est plus convivial d'avoir la salle en face, mais ce sera plus facile pour vous commenter les projections que nous allons faire.

Je voudrais d'abord dire que nous remercions le sort qui nous a placés en troisième position. On dit que le hasard ne fait rien au hasard. Nous le remercions, et d'ailleurs la Chine impériale aimait bien le chiffre 3 comme nous.

Notre association est très opposée à ce projet, notamment, vous l'avez compris à travers notre cahier d'acteurs, qui nous a permis de développer nos arguments. Je ne reviendrai sur notre position et nos arguments que très brièvement. Auparavant permettez-moi de faire un retour en arrière.

Si l'avenue Charles-de-Gaulle connaît une telle affluence c'est parce que celle-ci a été voulue depuis des décennies. Plus récemment au moment de l'ouverture de l'A14, nous nous sommes beaucoup inquiétés de l'apport de trafic qu'elle générerait sur l'avenue. Il nous fut répondu d'abord que l'avenue ne pourrait prendre que la capacité pour laquelle elle a été faite et qu'elle n'accepterait pas davantage de véhicules. Et ce qui nous a beaucoup surpris, on nous a répondu que la régulation se ferait par la saturation. Ce qui veut dire que les autorités se sont peu préoccupées des nuisances subies par les riverains. Et le là à se demander si les tenants de la couverture n'ont pas fait la politique du pire depuis longtemps, il n'y a qu'un pas. Ceci dit, comme nous l'avons écrit dans notre cahier d'acteurs, le projet est potentiellement dangereux à cause du tunnel, d'une efficacité en grande partie illusoire, d'un coût disproportionné aux avantages allégués, et des travaux, c'est-à-dire la galère pour tous jusqu'en 2020. On nous a aussi beaucoup parlé de ce projet au futur, sans pour autant nous dire ce que ce futur serait ou sera. Qu'il s'agisse par exemple de la cheminée d'extraction de l'air vicié concentré qui sera rejeté dans l'atmosphère ou, peut-être mieux ou pire ou pareil, des modes de financement. On ne nous a présenté que les contours de ce projet, et à chaque question embarrassante, on nous a répondu qu'il ne s'agissait que d'hypothèses. Quand à l'opportunité on n'en a même pas parlé, c'était acquis.

Il reste qu'à l'issue de ce débat notre association se pose encore deux questions : la première : nous nous interrogeons sur un argument souvent avancé, à savoir que le projet est de caractère national, voire international, car il favoriserait l'épanouissement de La Défense. Alors, nous nous demandons d'une part en quoi la couverture de l'avenue favoriserait l'épanouissement de ce centre d'affaires, l'avenue Charles-de-Gaulle n'a jamais été un obstacle vraiment infranchissable. D'autre part, est-ce tellement l'intérêt de Neuilly et des Neuilléens que de favoriser l'épanouissement de ce centre d'affaires dont on dit qu'il aurait pas mal de problèmes. Ou bien cet argument est-il seulement pour tenter de justifier le caractère national, voire international qu'on attribue que projet.

La deuxième question c'est qu'à l'issue de ce débat nous nous demandons aussi comment le ministre va pouvoir prendre une décision objective et responsable.

En ce qui concerne le débat lui-même, le 25 avril dernier, à l'occasion d'un tournage vidéo, la CPDP a demandé aux associations ce qu'elles pensaient de ce débat. Il m'a été demandé comment, en un mot notre association pourrait le qualifier. J'ai répondu : il est décevant. Nous l'avons demandé ce débat, nous en sommes déçus. Pour nous, ce débat a été faussé dès le départ par la forte pression politique en faveur de l'unique et maximaliste solution présentée. Il a été précipité donc prématuré et bâclé. En particulier sur des points majeurs comme la cheminée. Ceci peut-être

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine dans le but d'arracher une décision favorable avant 2007, et avant le déclenchement des processus électoraux. Déséquilibré et tronqué au profit de l'aspect surface et aménagement de Neuilly. Une seule séance a été consacrée au tunnel lui-même. Et disons le clairement, et nous le regrettons, ce débat a été trop souvent orienté en faveur du projet. Nous venons d'adresser un bulletin à nos adhérents dans lequel nous présentons nos principales critiques. Si certaines personnes sont intéressées à le connaître, nous serons ravis de le leur remettre.

Nous regrettons entre autre que dans le calendrier établi par la CPDP, aucune date de réunion n'ait été prévue officiellement pour parler des alternatives crédibles et responsables pour l'avenir de l'avenue Charles-de-Gaulle comme si ce thème n'avait qu'une importance accessoire. On ne nous a présenté qu'un seul projet de réaménagement pour cette avenue. Avenue qui est avant tout, je tiens à le répéter, une avenue urbaine, et sur laquelle la voie royale doit être respectée.

En ce qui concerne notre association, depuis plusieurs années nous sommes conscients qu'il faut faire quelque chose sur cette avenue. Tant pour ceux qui y résident que pour ceux qui la pratiquent à pied ou en voiture. C'est ainsi qu'avec des adhérents qui vivent sur l'avenue, et d'autres qui la pratiquent au quotidien, nous avons élaboré deux autres possibilités d'aménagement tout à fait faisables.

Le temps qui nous est imparti étant tellement court, 20 minutes, nous nous en tiendrons ce soir à un exposé succinct de ces propositions.

### **Monsieur Jean BESANCON**

Ainsi que nous l'avons rappelé en introduction de notre cahier d'acteurs, nous n'avons pas attendu le présent débat pour nous préoccuper d'une humanisation et réhabilitation de l'avenue Charles-de-Gaulle et faire des propositions tant à la DDE qu'à la ville de Neuilly. Malheureusement cette dernière les a toujours repoussées au prétexte que cela, je cite, retarderait encore la solution d'enfouissement préconisée. Autrement dit, cela risquait de faire capoter le projet tant réclamé alors que la réalisation hypothétique de celui-ci ne pouvait être qu'à long terme. Les connaissances acquises lors d'affaires antérieures nous ayant amené à exclure une solution enterrée de bout à bout, notamment en raison des risques sous estimés que cela représentait pour les usagers, nous avons envisagé la mise en tranchée ouverte de tout ou partie de la chaussée centrale avec seulement une deuxième section couverte de 300 à 400 mètres. Cette solution avait le mérite de séparer le trafic de transit du trafic local et de permettre de réduire un peu les nuisances sonores avec des dispositifs adaptés. Mais elle avait le double inconvénient : premièrement de maintenir l'effet de coupure de la ville et d'être peu esthétique pour une voie royale. D'autre part, de se heurter aux problèmes techniques difficiles de l'écrêtement qui aurait été nécessaire sur la voûte du métro.

L'examen approfondi du dossier du débat public et notamment des évaluations sur l'évolution du trafic d'ici à 2020 nous a conduit à proposer de rechercher des solutions alternatives dans deux directions comme esquissées dans notre cahier d'acteurs.

D'abord l'alternative principale : refaire de l'avenue un grand boulevard urbain mais en conservant bien entendu les contre-allées pour tenir compte d'un trafic de transit destiné à rester relativement important. Humaniser ce trafic par différentes dispositions matérielles et réglementaires. Nos hypothèses de base, nous en avons besoin nous aussi et elles découlent de notre propre étude du dossier. D'abord sous l'effet conjugué d'une cherté durable des carburants et d'une politique volontariste qui est annoncée de tous côtés, le trafic général devrait baisser de 5 à 10 % d'ici 2020.

Deuxièmement, outre l'amélioration prioritaire des transports en commun desservant La Défense, l'achèvement des infrastructures routières en cours de réalisation et en projet, la 86, la 104, devrait entraîner un allègement du trafic sur la N13 dans la traversée de Neuilly, allègement qui aurait du faire l'objet d'une évaluation dans le dossier. A ce sujet la réalisation de la branche Ouest de la 86 accessible au poids lourds devrait recevoir la priorité la plus élevée au niveau de la région. Sur la carte qui vous est présentée, il apparaît qu'il y a un gros manque à l'Ouest. Troisièmement, la traversée de Neuilly par les poids lourds de plus de 7,5 tonnes serait interdite. On constate que même si la couverture était réalisée, on serait amené tôt ou tard, à les interdire dans les tunnels pour des raisons de sécurité. Par ailleurs, il faut observer toujours sur cette même carte qu'autour de Paris les cinq autoroutes sont branchées sur le périphérique, dont quatre sont déjà connectées avec la 86. La cinquième le sera bientôt.

Les poids lourds en transit n'auraient donc aucune difficulté sérieuse à planifier leurs itinéraires en conséquence sans faire de l'avenue Charles-de-Gaulle une sixième autoroute.

Enfin nous osons présupposer que les autorités responsables seraient en mesure de faire respecter les limitations de vitesses et interdictions de stationnement qui sont inséparables des solutions que nous proposons.

Réalisation : redessiner l'avenue au boulevard urbain comprenant d'abord une chaussée centrale à deux fois trois voies, où la vitesse serait limitée à 50 kilomètres/heure. De part et d'autre une contre-allée à deux files de circulation plus une ligne de stationnement limitée et discontinue en tant que de besoin. La vitesse pourrait être limitée à 30 kilomètres/heure. Entre les contre-allées et la chaussée centrale, des terre-pleins élargis pourraient l'être de 1,50 à 2 mètres, et réaménagés en promenades comme autrefois. C'est-à-dire avec une double rangée d'arbres dont la présence c'est bien connu, contribue beaucoup à atténuer la pollution sonore et chimique. Notre solution permettrait d'ailleurs de conserver la plus grande partie des arbres actuels qui sont déjà grands. Il y aurait place sur ces terre-pleins pour une piste cyclable. Deuxièmement limiter les liaisons entre contre-allées et chaussées centrales aux seules croisements des transversales et concevoir la géographie et la signalisation de manière à dissuader le plus possible le trafic local d'emprunter la chaussée centrale.

Troisièmement, réaménager les passages pour piétons et en particulier celui de la place du marché en reconstituant des passages droits avec un refuge central d'une largeur suffisante pour assurer la sécurité des passants. Donner le temps de signalisation suffisant pour que la majorité puisse passer en une seule fois.

Dernier point, construire des parcs de stationnement souterrains supplémentaires, un ou deux de plus au Nord et au moins un au Sud afin de permettre d'interdire tout stationnement sur les terre-pleins et de désencombrer les contre-allées. Il y a de la place puisqu'il y en aurait pour les tunnels. Nous savons que tout cela est faisable pour un coût très inférieur et une durée de chantier bien moindre que le projet de couverture présenté.

Nous sommes convaincus qu'en dépit d'une réduction de l'offre de passage, d'ailleurs équivalente à celle du projet de couverture, et en partie compensée par les effets évoqués plus haut, les usagers automobilistes s'adapteront comme toujours, trouveront d'autres itinéraires, ou prendront enfin le RER ou le métro.

Nous avons une proposition secondaire, mais qui vient se greffer sur la proposition principale. Ce que nous avons appelé les « minis souterrains ». L'idée nous a paru intéressante, elle devrait faire

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
l'objet d'étude complémentaire par la DDE 92 avec laquelle nous sommes toujours heureux de coopérer.

Sur la base de la solution qui vient d'être décrite, elle consisterait à réaliser aux endroits de passage les plus fréquentés, une dénivellation partielle courte et peu profonde, par exemple 2,40 mètres comme à l'Etoile, pour ne pas toucher à la voûte du métro. Cette dénivellation affecterait les quatre voies centrales, deux dans chaque sens qui seraient réservées aux véhicules légers en transit. De manière à pouvoir faire enjamber ces quatre voies par une large passerelle pour piétons et cyclistes, légèrement bombée et qui éviterait ainsi à ces véhicules en transit la servitude d'un feu rouge. Ce qui n'est pas rien. La traversée à niveau des piétons serait ainsi réduite aux contre-allées et à une seule voie principale dans chaque sens, accessible aux véhicules hors gabarit et aux transports en commun qui dégageraient les contre-allées, puisque dans le cas du tunnel les transports en commun passeraient par les contre-allées.

Voilà l'essentiel de ce que nous proposons. (J'espère que les vues sont assez visibles).

Nous avons étudié cette dénivellation en montrant bien qu'on pourrait ne pas toucher à la voûte du métro, à condition de prendre des assises suffisamment profondes des deux côtés.

A défaut de tout cela, à court terme, et au moins pour les quatre ou cinq ans à venir, même si la couverture était décidée et entreprise, nous ne pouvons que renouveler nos demandes d'aménagement de l'avenue et de passages piétons qu'illustre ce croquis qui a été remis depuis presque deux ans au service technique concerné. Cette demande demeure pleinement justifiée et plus urgente chaque jour qui passe. Il nous paraît inutile de se lamenter au sujet des accidents mortels survenus si l'on continue à ne rien faire pour les limiter.

Nous sommes prêts à répondre à toute question qui pourrait nous être posée sur notre site, les coordonnées du site figurent sur notre cahier d'acteurs. Merci.

### **Madame Janine REGNAUD**

Ce n'est pas fini. Ce ne sont que des bases d'aménagement, nous souhaitons débattre sereinement et objectivement avec tous ceux qui seraient à nos côtés et plus particulièrement la DDE. Mais notre association se doit de conclure avec une ultime remarque qui découle de celles qui nous sont couramment faites. Nous l'avons rédigée afin d'éviter toute mauvaise interprétation : « bien que notre association répugne, depuis sa création il y a trente ans à mélanger la politique et l'environnement, encore que ces deux entités sont parfois trop intimement liées, il nous est apparu que ce projet pour Neuilly, qui *in fine* approchera le milliard, voire le dépassera, que ce projet est politiquement et humainement incorrect. Favoriser à ce point Neuilly, et je le répète, pour des résultats bien médiocres, en escomptant bien que la France toute entière y participera sous prétexte d'intérêt général, nous paraît bien mal venu alors que des communes proches d'ici demanderaient à ce qu'on s'y intéresse de près. La presse, toutes tendances confondues, nous informe régulièrement qu'il ne faudrait qu'une étincelle pour que nous connaissions les événements graves survenus à l'automne dernier dans d'autres banlieues. Alors sans détour, permettez-nous de dire haut et fort : s'il vous plaît, ne jetons pas de l'huile sur le feu. »

Voilà ce que notre association avait à dire sans langue de bois.

Merci de nous avoir écoutés.

**Monsieur le Président**

Le temps est écoulé.

**Monsieur Louis-Charles BARY**

Je ne voudrais pas ouvrir un débat, je voudrais simplement dire une chose à Madame Regnaud, je ne voudrais pas qu'elle dise, et que la salle croit que nous refusons de recevoir son association. Je voudrais lui rappeler que notre débat a commencé avec le premier tunnel de l'avenue Charles-de-Gaulle, où nous l'avons reçue avec Monsieur Sarkozy, et que depuis ce temps je n'ose calculer le nombre d'heures, avec beaucoup de plaisir, que nous avons passées ensemble.

**Madame Janine REGNAUD**

Pardonnez-moi Monsieur le Maire, nous n'avons jamais dit que vous refusiez de nous recevoir. Nous avons parlé depuis dix ans avec Monsieur Sarkozy. Je ne veux pas vous laisser dire des choses que nous n'avons jamais dites.

**Monsieur Louis-Charles BARY**

Monsieur a dit que la ville de Neuilly avait refusé de répondre et avait refusé de le recevoir. Je l'ai entendu.

**Madame Janine REGNAUD**

Monsieur le Maire, pardonnez-moi, nous n'avons jamais dit ça et c'est écrit, vous pourrez le lire, nous avons dit que vous n'avez jamais voulu tenir compte de nos propositions concernant la petite modification du passage piétons de la place du Marché. Quant à Monsieur Sarkozy, effectivement nous l'avons rencontré pendant longtemps depuis dix ans, et vous-même vous nous avez toujours reçus. Merci.

**Monsieur le Président**

Il est donné acte que la ville de Neuilly n'a jamais refusé de recevoir l'association ; il est donné acte à l'association que ce n'est pas le reproche qu'elle faisait à la ville de Neuilly.

Monsieur Hubert représente les Verts, il est accompagné de Monsieur Blanchard.

**.V Cahier d'acteurs – Les Verts**

**Monsieur Thierry HUBERT**

On ne va pas perdre de temps à faire des remerciements mais on les pense bien forts.

On s'aperçoit qu'en ouvrant le débat et en permettant à chacun de s'exprimer, il y a quand même beaucoup d'idées qui arrivent et c'est une bonne chose. Tout de suite on embraye sur nos propositions. Luc Blanchard représente les Verts de Hauts-de-Seine, et moi-même, Thierry Hubert,

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
je représente les Verts de Neuilly et Puteaux, et je suis le conseiller municipal Vert à Neuilly-sur-Seine.

### **Monsieur Luc BLANCHARD**

Un aménagement tel que celui qui est en débat aujourd'hui nous conduit à anticiper sur ce que seront nos besoins futurs, mais aussi à décider de la société que nous voulons. Les Verts se prêtent volontiers à cet exercice, nous avons été les premiers à tirer le signal d'alarme en pointant le réchauffement climatique engendré par nos modes de vie. Les dangers sanitaires que représentent le bruit, la pollution.

Aujourd'hui, une prise de conscience s'esquisse et a des incidences réglementaires. La loi de finances 2006 prévoit une taxation en fonction des émissions de gaz carbonique. La loi sur l'air prévoit une réduction de 5 % de la circulation automobile, c'est encore beaucoup trop faible. Nous savons que si la France continue à consommer à son rythme actuel, il faudra trois planètes pour subvenir à nos besoins. Nous n'avons qu'une seule terre et ses ressources sont surévaluées. Nous nous en rendons compte avec le pétrole. Les pays producteurs et les compagnies pétrolières nous ont menti en ce qui concerne les ressources dont nous disposons. Nous avons atteint le *peak-oil*, ce moment où la production se met physiquement à décroître. Ce n'est pas la fin du pétrole, mais c'est la fin du pétrole bon marché. L'or noir n'a jamais aussi bien mérité son nom. Les prix à la pompe ont triplé depuis 2003 et nous avons passé la semaine dernière la barre symbolique des 70 dollars le baril.

Les Verts vont être taxés une fois de plus de catastrophistes, car nous affirmons que ce n'est qu'un début. Nous passerons demain à 80, puis à 100 dollars le baril. Qui à ce moment-là aura les moyens de prendre sa voiture ? C'est ce qu'il nous faut anticiper et c'est la raison pour laquelle les Verts militent avec ardeur pour les transports en commun. Il nous faut également sans plus attendre mettre en place des moyens puissants pour économiser l'énergie en favorisant le transport fluvial, en organisant partout le covoiturage et les plans de déplacement de l'entreprise. Il nous faut réduire le trafic et programmer des réductions voirie. Il nous faut aussi bien sûr préserver la santé de nos concitoyens. Tous les riverains de la RN13 aspirent à respirer un air non pollué et à retrouver des seuils de bruits normaux. Ils ne sont pas les seuls, et il importe d'envisager en même temps la situation des communes moins favorisées. Nous sommes aux côtés des habitants de Neuilly qui se battent pour leur qualité de vie. Nous sommes également engagés dans le Val-de-Seine contre le passage à 4 voies de la RD7 pour l'aménagement de la RN10 à Trappes. On pourrait multiplier les exemples, et les budgets n'étant pas extensibles à l'infini, il convient de faire des choix.

Les Verts défendent systématiquement les solutions les plus écologistes parce que ce sont les seules solutions d'avenir. Nous sommes ici comme ailleurs pour les aménagements les plus simples et les moins coûteux. Pour les solutions qui permettent de remettre la voiture à sa place, derrière les transports en commun et les modes de déplacement respectueux de l'environnement.

### **Monsieur Thierry HUBERT**

Je vais vous développer la proposition que l'on a pu faire, que vous avez pu retrouver dans le cahier d'acteurs et que j'ai essayé de formuler aux différentes réunions préalables auxquelles le conseil municipal a été associé. C'est vrai qu'il y a un certain nombre de principes qui reprennent des principes qui ont déjà été dits, mais on voudrait insister dessus. La priorité c'est le projet urbain

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine pour renouveler la ville, pour supprimer cette coupure. Un projet qui doit être Vert et ouvert, et il y a beaucoup de propositions qui vont dans ce sens-là.

Nous sommes aussi pour le traitement du trafic de transit. C'est celui qui crée la pollution, c'est celui qui nuit à la ville. Il faut le traiter en priorité. Et que l'on traite vraiment les bruits et les pollutions, et comme je vais le redire « il y a un certain nombre de choses qui en découlent ».

Les conditions de la couverture :

- La première c'est d'essayer de réduire le nombre de voies pour que ce soit réaliste. Il faut étudier la variante à deux fois deux voies qui sera plus abordable et qui techniquement passera beaucoup mieux. On a bien vu que les variantes ambitieuses posent un certain nombre de problèmes en termes techniques d'arasement de la voûte et du métro.
- La deuxième c'est vraiment de réserver la surface aux piétons et aux vélos.
- Le troisième c'est de profiter de cet espace pour faire un espace d'animation dans le respect de la perspective historique de Neuilly et de ne pas obstruer ce passage.
- Enfin, il faut absolument et comme cela a été dit : à Neuilly il y en a beaucoup qui sont très attachés à leur voiture, mais malheureusement tout le monde ne peut pas mettre sa voiture sur tous les trottoirs et sur toutes les places de stationnement. Il faut trouver un plan de déplacement associé au plan de stationnement actuel pour bien raisonner où passe la voiture et où on peut enfin laisser les piétons et donner de la place aux autres modes de transport, aux modes comme le vélo.

On voudrait insister aussi sur le chantier. Pendant le chantier on pense à des reports sur la circulation, c'est ce qui nous a été présenté systématiquement. Les reports sur les transports en commun sont des solutions qui doivent absolument être étudiées. Il ne saurait s'agir de reporter la circulation sur une voie comme le boulevard Bineau et de refuser le couloir de bus pendant le chantier.

Pendant ce chantier, il faut vraiment empêcher l'impact sur d'autres voies, qui soient parallèles ou qui soient même transversales, puisqu'il y a vraiment un certain nombre de carrefours à respecter.

Enfin on doit s'orienter vers des solutions alternatives à la voiture, je n'y reviens pas, et vraiment développer l'offre de déplacement en transport en commun qui est nécessaire. Il y a saturation sur les différents réseaux, on a les moyens là pour les développer.

Le projet que l'on propose, que vous retrouverez dans notre cahier, c'est un mail planté, large et dégagé avec des platanes. On est contre les entrées et sorties dans Neuilly parce qu'il s'avère comme on a vu dans le débat que ça va être un coût supplémentaire, que ça va être une obstruction sur le passage, que ces entrées et sorties vont créer des pollutions et qu'en fait les effets ne sont pas encore totalement mesurés puisqu'on ne connaît pas les effets d'attraction par rapport à des circulations qui ne sont encore pas bien connues.

Enfin on souhaite qu'il n'y ait pas de constructions sur l'esplanade, je pense qu'il y a un certain nombre de gens qui souhaitent que cette perspective soit bien lisse, et si cette perspective est justement libérée, elle pourra permettre des manifestations festives et culturelles variables dans le temps. Je rappelle qu'à Neuilly il y avait la fête hier, maintenant il y a des voitures, peut-être que demain on pourrait retrouver enfin un lieu libre et dégagé tout au long de l'avenue. Cette

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
perspective n'est pas complètement trafiquée, elle existe, elle peut se prolonger d'un bout à l'autre de l'avenue, et c'est peut-être le début qui permettra d'aller jusqu'au bout.

Dernier point sur lequel je voudrais intervenir, c'est le financement. Ça passe par deux choses : d'abord la recherche de financeurs, mais aussi de diminuer le coût. Il nous semble très important de rechercher la diminution de ce coût. 750 millions d'euros, on l'a bien vu, ce sera très difficile à trouver. On dérapera très vite vers le milliard. Les investissements publics sont limités, les partenaires privés, comme on l'a vu dans le débat, ne sont pas prêts à s'engager. Il faut absolument chercher des réductions. On a des possibilités en supprimant les entrées/sorties, de 60 millions d'euros au moins, en supprimant la voûte du métro, je crois avoir retenu 40 millions d'euros, c'est déjà une bonne part d'économie. Il y a certainement des secteurs économiques qu'il faut relancer vraiment comme les secteurs de l'automobile et les entreprises qui ont tout intérêt à fluidifier le trafic. On doit pouvoir aussi regarder comment mobiliser les plus values. Je pense que de Neuilléens qui trouveraient de la tranquillité sont prêts à mettre un peu de leur poche, que ce soit d'une manière contribuable ou autre.

Ensuite, il y a les communes riveraines et le département.

Enfin, on a vu que les établissements publics pouvaient être aussi intéressés. Je crois qu'il est important de voir que ce projet ne pourra être entendu, reconnu et ne pourra faire appel à des crédits publics nationaux, voire régionaux, voire départementaux, que si on préserve les crédits pour les transports en commun. Il ne faut pas venir épuiser les lignes de crédit pour les transports par cet investissement.

Voilà ce que je voulais dire et je repasse la parole à mon collègue pour conclure.

### **Monsieur Luc BLANCHARD**

Pour conclure ce bref exposé, nous souhaitons réaffirmer qu'un autre monde est possible, que nous ne sommes pas condamnés à vivre dans une société de gaspillage. Que c'est aujourd'hui qu'il faut poser les bases d'une société de sobriété qui est le seul modèle de société durable et démocratique. Cette société de sobriété doit nous permettre de vivre mieux en réduisant les pollutions et les nuisances. Elle doit nous permettre de développer les solidarités à tous les échelons ainsi que de prévenir l'exclusion. L'exclusion des plus pauvres, mais aussi des classes moyennes qui sont déjà fragilisées.

Enfin, elle doit nous permettre de réconcilier la ville et la nature et de lui rendre une taille humaine.

Pour les Verts, l'aménagement de la RN13 à Neuilly est, vous l'aurez compris, l'occasion de changer de cap, de sortir du « tout voiture » avant qu'il ne soit trop tard.

Nous vous remercions de votre attention.

### **Monsieur le Président**

Merci d'avoir tenu l'horaire et d'avoir été concis, puisque vous n'avez pas pris toutes les vingt minutes.

Est-ce qu'il y a des questions ?



**Madame Béatrice BOISSEGUR**

Bonjour, j'habite Neuilly sur l'avenue Charles-de-Gaulle. Je pense qu'on oublie un peu, et les Verts en sont particulièrement responsables, par exemple, quand on prend la rue de Huissiers qui a été mise comme piétonne, on n'a jamais pensé aux mères de famille qui se tapent les courses avec les enfants, les rollers, les vélos, les rendez-vous chez le médecin, le boulot, le bureau, le cartable et l'ordinateur. Nous avons besoin de voitures. Il y a aussi les personnes handicapées ; je suis handicapée, j'ai besoin de ma voiture. Il y a des personnes âgées qui ne peuvent pas faire du vélo, qui ne peuvent pas monter dans les bus. Le bus 73 passe une fois toutes les demi-heures, voire tous les trois quart d'heure, donc il faut penser à autre chose qu'aux messieurs qui ont leur carrière, leur cartable, et les pieds sous la table quand ils rentrent à la maison.

**Monsieur Luc BLANCHARD**

Merci. Voilà qui est énergique. Juste pour dire que les messieurs ne sont pas forcément toujours avec leur petit cartable et les pieds sous la table quand ils rentrent à la maison. Je comprends bien qu'il y a des cas de force majeure et que les personnes handicapées ont besoin pour se déplacer...

*(Intervention inaudible)*

... vous parliez des personnes handicapées il y a une seconde. Je pense qu'on a des solutions qui existent, qui permettent de limiter les déplacements en voiture. Et on a bien vu tout à l'heure que la plupart des déplacements à Neuilly sont faits par des gens qui vont acheter leur pain.

**Monsieur Thierry HUBERT**

Je suis un adepte du vélo sur Neuilly, et mes enfants je les emmenais en vélo. J'ai trois enfants. Je les accompagnais à pied aussi, et quand ils étaient grands, ils savaient aussi aller à l'école tout seul. C'est vrai que si vous voulez réfléchir aux autres solutions. Peut-être qu'il y a des personnes qui ont vraiment besoin de la voiture, mais justement l'espace voitures doit être réservé à ces personnes. Pour cela il faut que les personnes qui n'en ont pas forcément besoin acceptent de laisser la place. La deuxième, en matière de déplacements d'enfants, vous savez qu'il y a des expériences qui sont tout à fait probantes dans d'autres villes, le pédibus, ça donne de très bons résultats. Les mères de famille s'organisent entre elles pour amener les enfants ensemble.

**Monsieur le Président**

Une autre question. Monsieur.

**Monsieur Jean-Pierre ZURIK**

Je ne suis pas neuilléen mais j'emprunte très régulièrement la nationale 13 pour aller à Paris en voiture, et je trouve que votre projet qui a le gros inconvénient de réduire à deux fois deux voies la circulation, on ne voit pas comment vous allez améliorer la circulation, sauf à obliger les gens à prendre leur voiture. Vous allez accroître les difficultés de circulation sans aucune amélioration concrète.

**Monsieur Luc BLANCHARD**

Si j'ai bien compris la question, on propose quand même qu'il y ait une première étape qui est celle de mettre la circulation en souterrain sur un tunnel réduit et on demande que cette variante soit réellement étudiée alors qu'à l'heure actuelle ce n'est pas le cas. D'autre part, sur les entrées et sorties, on a dit qu'on pouvait faire des économies, on n'a pas vu réellement le gain. Nous sommes inquiets au cas où il y aurait ces entrées/sorties sur les effets de flux de sortie lorsque le tunnel sera plein. Il y aura des affluences. Forcément les gens prendront les sorties, et les gens se répandront dans Neuilly. Donc il y aura du trafic dans Neuilly. On demande de réétudier.

**Monsieur le Président**

Une autre question.

*(Intervention inaudible.)*

Je crois que c'est plus une proposition qu'une question. Il serait possible de l'exposer.

Monsieur, dernière question.

**Monsieur Claude POMMIER**

Je voulais faire remarquer aux deux groupes d'écologistes que je suis d'accord avec un deux fois deux voies, mais vous dites que ce deux fois deux voies plus les voies de sécurité peuvent être placées d'un même côté de la voûte du métro. Et ça ce n'est pas possible.

**Monsieur Thierry HUBERT**

Nous n'avons pas les moyens de faire toutes les études techniques, je pense qu'il y a des spécialistes pour ça. Cette alternative doit être étudiée. On ne peut pas s'engager sur le projet gigantesque et très ambitieux qui semble résoudre tous les problèmes sans avoir regardé cette alternative qui apparemment permettrait de passer. Il est fort possible qu'on puisse se passer de l'arasement de la voûte du métro, ce qui permettrait de réduire le coût.

**Monsieur le Président**

Nous arrivons aux vingt minutes.

On a oublié la question générique de Madame sur le nombre d'adhérents. Vous en avez combien ?

**Monsieur Thierry HUBERT**

Nous en avons 300.

**Madame Janine REGNAUD**

Je dirais que ce n'est pas le nombre qui fait la sagesse. Ensuite je vous répondrai, nous les avons depuis trente ans, nous avons beaucoup de cotisations familiales et nous distribuons 650 bulletins. Nous avons des copropriétés entières qui nous font payer par l'intermédiaire de leur syndic.

**Monsieur le Président**

Je donne la parole à Monsieur Michel Morel, Vice-président de l'ADRIJ, il nous dira la signification du sigle, pour une intervention courte.

**.VI Cahier d'acteurs – ADRIJ**

**Monsieur Michel MOREL**

Nous sommes plus de 300 adhérents à l'ADRIJ : Association des Résidents de l'Ile de la Jatte, et je remplace ce soir Monsieur Souplet qui est responsable de la commission cadre de vie. Comme j'ai participé à pas mal de réunions, je connais. Je vais lire son texte.

«L'ADRIJ n'émet aucun avis négatif concernant le projet d'enfouissement de la RN13. Ces propositions se veulent une contribution positive pour les travaux de cet important chantier qui va générer beaucoup de nuisances insupportables pour une majorité d'habitants. Les participants se sont donnés comme objectifs d'identifier les mesures permettant d'atténuer les risques de toute sorte : pollution, accident de circulation, bruit, encombrement, généré par les flux supplémentaires qui vont se reporter sur le boulevard Bineau, ce qui nous intéresse tout particulièrement. Il faut prendre tout d'abord en compte les éléments suivants : cette partie est très souvent en bouchons du fait du stationnement en double file des répercussions des encombrements du boulevard de Verdun et des rétrécissements au couloir d'autobus. Il faut savoir que la zone comprend trois établissements de soin, la clinique de Montaigne à Courbevoie, la fondation Parquet à Neuilly, et l'hôpital de Neuilly. Les ambulances sont souvent bloquées dans les bouchons. Les propositions et demandes suivantes ont été émises :

- Etudier plus précisément l'usage du pont Levallois comme itinéraire de délestage avec un balisage.
- Étudier la possibilité d'utiliser un parking dans la partie centrale Charles-de-Gaulle non en travaux afin de libérer plus largement la circulation des véhicules.
- Qualifier le boulevard Bineau axe rouge pendant la durée des travaux.
- Synchroniser les feux Champerret-Courbevoie dans les deux sens, matin et soir.
- Raccourcir les séparateurs de voies bus pour fluidifier le trafic.
- Étudier la mise en place favorisant le covoiturage pour les entreprises, et la mairie de Neuilly pourrait faire beaucoup de messages radio, télévision et prévenir les automobilistes des problèmes qu'ils vont rencontrer sur la voirie. La mairie de Neuilly doit être le moteur de cette campagne volontariste.

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

- Construire un autopont au-dessus de la départementale 7 pendant les travaux, c'est la descente du boulevard de Verdun, et c'est là où 23 voies se croisent dans tous les sens.
- Signalisation en amont informant les travaux en cours. Il faut informer les gens à partir de Pontoise des travaux.
- Parc à vélos gardés. Moi quand je prends le métro, je le prends tous les jours, je laisse ma voiture à Neuilly à la station de métro. Si j'avais un parc à vélo gardé, je laisserai peut-être mon vélo. J'ai vu beaucoup de vélos, d'ailleurs des fois une roue, un cadre ou un guidon, mais ils ne vont pas tous ensemble, donc je préfère prendre ma voiture.
- Réaliser un comptage précis des véhicules circulant boulevard Bineau afin d'identifier des zones points de départ d'automobilistes les plus fréquentées et d'y organiser des navettes, boulevard, bus, métro, afin que l'automobiliste ait un vrai choix entre le transport en commun et la circulation.
- Réorganiser les transports en commun, je le disais tout à l'heure, j'ai pris le métro pendant une dizaine d'années pour aller à Pontoise, c'est une horreur, parce que la RATP et la SNCF ne travaillent pas ensemble, et ensuite, je prenais le métro de Pontoise où on était tassés comme du bétail, et Saint-Germain-en-Laye passait vide parce qu'ils ont trois rames et nous une. Saint-Germain-en-Laye refusant de les passer à Pontoise. Ce serait simple si tout le monde s'entendait.
- Ensuite, le chantier de l'avenue Charles-de-Gaulle servirait de prototype comme conception raisonnée et multimodale des flux de transport. Il faut savoir que le projet Arche de La Défense/Seine prévoit 200 000 logements, 300 000 mètres carrés de bureaux, et va transformer de manière considérable et à l'heure actuelle très imprévisible, les flux de transport sur toute cette zone des Hauts-de-Seine.

Je vous remercie.

### **Monsieur le Président**

Merci Monsieur Morel. Nous approchons maintenant des deux derniers mais non les moindres. Nous accueillons Messieurs Francey et Schindler. J'espère que je n'écorche pas votre nom.

## **.VIICahier d'acteurs – Association Maillot-Sablons-Madrid**

### **Roger FRANCEY**

Vous allez voir maintenant une présentation d'un tout autre ton. Nous réfutons les présentations catastrophiques qui cherchent à affoler inutilement. Nous réfutons les présentations timorées qui veulent laisser pratiquement les choses en l'état. Comme d'autres, nous pouvons rêver à un monde sans voitures, nous n'en sommes pas là.

Par contre, nous comprenons des points de vue environnementalistes exprimés en autres par les associations Vertes et en particulier par une association qui est « Environnement 92 », à laquelle nous sommes affiliés et qui soutien notre projet dont le manifeste a été mis sur le site.

Nous sommes en faveur du projet d'enfouissement, nous l'abordons d'un point de vue volontariste, nous savons qu'il y a encore de nombreux pas à franchir, études comprises, et avons donc à ce stade encore quelques interrogations bien compréhensibles.

Nous rappelons que l'association MSM a été fondée en 1998, et le fondateur à ma gauche, Eric Schindler, n'est pas résident de l'avenue, je tiens à le dire. C'est surtout à partir de la manifestation que nous avons fait le 21 janvier 2001 qui on peut dire a été l'acte fondateur et qui a à partir de là mobilisé le monde politique que je ne nommerai pas mais qui est connu, pour avoir en particulier le déclenchement des crédits d'études qui permet entre autre d'être à ce stade actuellement.

Nous avons 800 foyers adhérents dont 30 % seulement ont une adresse sur l'avenue. Ce n'est pas toujours d'ailleurs forcément une fenêtre sur l'avenue.

Le projet concerne toute la ville, mais tout l'ouest parisien, c'est évident, et quoi qu'on en dise, ça valorise La Défense, c'est une affaire vitale pour l'économie en Ile-de-France et la région : que serait Paris s'il n'y avait pas La Défense.

Nous ne voulons plus le bruit qui concerne les 20 000 riverains passants, employés du secteur. Un chiffre qu'on trouve dans les études, mais qui n'a pas été redit lors du débat. Il a été estimé la possibilité qu'il y ait 27 000 traversées de piétons par jour. Nous sommes loin de 1 400 riverains.

Le danger permanent lié à ces traversées, la ville qui est coupée en deux, qui n'a pas de centre, et la pollution atmosphérique au niveau du sol due au passage de 160 000 véhicules par jour.

La saturation du trafic n'est pas seulement sur la voie centrale mais elle concerne également toutes les voies transversales et les difficultés de traverser l'avenue Louis-Philippe par exemple. L'aménagement de l'avenue doit réduire de façon significative toutes ces nuisances, et en particulier en ce qui concerne par exemple la circulation, il n'est pas question de faire une avenue morte et une ville morte.

Ce que nous demandons :

- l'enfouissement de la RN13 ;
- une ville réunifiée.

Quelles sont les alternatives ? Elles ont été étudiées par la DDE bien entendu.

- Un tunnel foré entre La Défense et la porte Dauphine, ça a été cité, d'abord ce serait deux tunnels pour des questions de capacité de creusement des tunneliers. Impossibilité pratique de raccorder côté La Défense à moins de simplement prendre les flux de la 14, mais qui ne sont quand même pas les plus gros flux de la RN13, et en plus de ça, je n'imagine pas le nombre d'arbres qu'il faudrait abattre porte Dauphine pour faire le raccordement.
- Un aménagement de boulevard urbain, pourquoi pas, mais les études ont prouvé que si on fait un aménagement boulevard urbain, ça réduit considérablement la circulation mais toutes les simulations montrent que de Clichy à Boulogne, tout l'Ouest parisien est encombré. Ce n'est pas une solution valable.
- Une dérivation en surface. Pour ceux qui ont vu récemment sur une télé câblée une intervention de quelqu'un qui dit : je suis contre, mais ce qu'il faudrait faire, c'est une dérivation en surface, c'est gentil, mais la dérivation en surface, on ne voit pas où elle va passer.

- Effectivement, une autre solution qui consiste à ne rien faire et continuer à subir, c'est une solution si l'on veut.

Les études de la DDE nous apprennent que ces solutions ne répondent pas au problème. Elles sont irréalisables ou coûteuses, aucune amélioration significative, et l'engorgement de tout l'Ouest parisien. Donc ce serait vraiment dans certains cas des solutions pour rien du tout.

Nous estimons que l'enfouissement de l'avenue est la seule solution valable.

Ce que nous demandons :

- l'enfouissement total depuis la partie réalisée et jusqu'à la porte Maillot, et je dois dire que de ce point de vue-là, c'est quelque chose qui a été acquis en particulier grâce à l'association, mais que maintenant le projet comporte l'enfouissement jusqu'à la porte Maillot ;
- une séparation entre les flux de transit et les circulations locales : piétons, véhicules, transports en commun et cycles doivent avoir leur espace réservé ;
- des parkings publics souterrains en cohérence avec la nouvelle politique de stationnement de la ville, des stationnements minute et des aires de livraisons pour l'activité commerciale qui doit continuer.

Bien entendu, à ce stade du projet, nous avons des questions complémentaires, et on le comprend.

- **Un examen plus approfondi de la nécessité et du sens des entrées/sorties intermédiaires**

Donc même malgré le débat de ce soir, nous sommes restés sur notre faim. En particulier nous pensons que certains chiffres n'ont pas été pris en considération et en particulier côté Sud par exemple, il semblerait que, au cas où il faille des entrées/sorties, une sortie serait plus nécessaire qu'une entrée. En effet, le chiffre ne prend pas en considération le fait qu'il y a 700 voitures qui doivent sortir de l'avenue centrale pour aller sur les contre-allées dans les sens La Défense – Paris, mais c'est oublier que ces 700 voitures vont se retrouver dans le secteur qui est le plus encombré actuellement entre le pont et le carrefour Madrid. Ça n'est pas pris en compte. Donc, *a priori*, nous sommes très réservés – il y a des opinions mitigées en ce qui concerne les entrées/sorties – mais, en tout état de cause, s'il fallait en avoir, les seules que nous concevons créer, ce sont celles qui consisteraient à considérer le souterrain existant comme le souterrain dans les deux sens. Ainsi, pour aller à la Défense, on entrerait dans le souterrain à la hauteur du souterrain existant et pour sortir, on emprunterait une sortie de manière à ne pas encombrer ce carrefour Madrid qui est déjà complètement encombré actuellement.

- **Le traitement de l'air vicié et le nombre d'usines d'extraction**

Je suis intervenu personnellement plusieurs fois en disant qu'une usine d'extraction me semble assez dangereuse. Quand on lit le rapport CETEC, à la fin, il est dit que l'étude a été faite sans traitement d'air vicié, et au cas où il faudrait un traitement de l'air vicié, une seule usine serait quand même sans doute pas suffisante. Cette conclusion du rapport CETEC n'est pas prise en compte. Or, je pense que c'est très important : la législation peut très bien évoluer sur la durée du chantier de sorte que nous pourrions nous voir imposer un jour un traitement de l'air. Dans ce cas là, il faudrait deux usines. Donc, il faudrait déjà au départ partir avec deux usines, ça me semble évident. Et en ce qui concerne le traitement de l'air vicié, on a donné les informations comme quoi Tokyo est en train de construire un périphérique avec une dépollution de l'air, on ne voit pas pourquoi on ne pourrait pas l'envisager ici.

- **L'assurance d'une sécurité maximale**

On espère que ce sera pris en compte, compte tenu notamment des accidents qui ont eu lieu et des normes les plus sévères. Je crois d'ailleurs qu'en la matière, la France est en avance sur les règlements européens. On espère donc que cela sera pris en compte.

- **La protection sonore des riverains près des trémies de la Porte Maillot**

Dans les projets, on les a vues très larges Et pour protéger les trémies de la porte Maillot, j'avais suggéré des murs végétaux ou de verre éventuellement. Bien entendu, au cas où il y aurait des trémies intermédiaires, les riverains ont droit à la protection de ces trémies.

Je vais passer maintenant la parole à Eric Schindler pour voir les autres questions.

## **Monsieur Eric SCHINDLER**

Je vais continuer la présentation sur le financement. C'est pour nous une question essentielle puisque notre objectif c'est d'avoir une réalisation concrète et non pas des études.

A ce stade de la présentation, je voudrais rappeler que si nous sommes là ce soir, c'est grâce au contrat de plan 2000/2006 pour lequel il y a eu 12 millions d'euros qui ont été dégagés, 75 % par l'Etat et la région, et 25 % par le département des Hauts-de-Seine. On arrive en gros à la fin de la période, et donc maintenant on vise la construction, notamment le prochain contrat de plan qui s'appelle contrat de projet qui couvre la période 2007/2013. Nous pensons qu'il est très important de commencer à se préoccuper dès maintenant du financement. En effet, il ne faut pas rater le coche du contrat de plan actuel qui est en négociation pour 2007-2013.

Un autre point nous est paru important, c'est que les travaux vont durer sur une longue période, et il faut s'assurer du financement de bout en bout du projet pour éviter les effets de rupture de budget, de changement de majorité politique au cours du projet.

### **Des pistes pour le financement du projet**

- **La voie budgétaire**

Je citerai clairement l'Etat, la Région, le Département et l'EPAD. En effet, même si le territoire de Neuilly ne fait pas partie de l'EPAD aujourd'hui, on a vu que l'EPAD a un intérêt sur ce projet. Bien évidemment, nous ne sommes pas capables de dire ce soir quelle pourra être sa contribution mais on peut espérer qu'elle amène sa contribution. Nous avons discuté récemment dans cette même salle de la création de l'Agence de financement des infrastructures de France qui est globalement financée par la privatisation des autoroutes. Il a été annoncé un budget de 7,5 milliards d'euros pour la période 2005/2012. Bien sûr, c'est un budget au niveau national et il y a beaucoup de projets en compétition mais je fais simplement une règle de calcul : 7,5 milliards d'euros, cela représente dix avenues Charles de Gaulle.

- **Le partenariat public/privé**

On pense que ça peut être une bonne solution, notamment pour diminuer les coûts. Soyons clairs, si quelqu'un amène de l'argent dans le projet, il faut qu'il ait un retour. Or je ne crois pas qu'un partenaire privé sera intéressé sans retour. Au bout du compte, qu'il s'agisse de la formule par voie budgétaire ou par le partenariat public/privé, je pense que les fonds publics seront mis à contribution. D'ailleurs, cela est lié au quatrième point.

- **L'acquittement d'un droit de péage**

Nous pensons qu'un péage sur cette avenue – PPP ou non – n'est pas adapté. On peut discuter d'un projet régional, comme ça a été fait à Londres, pour faire payer l'accès au cœur des agglomérations au niveau de la région Ile-de-France. Mais, ça, c'est un autre projet, c'est un autre débat. Pourquoi pas ? Mais ce n'est pas notre objet aujourd'hui. Mais clairement faire payer la traversée de Neuilly *via* l'avenue Charles de Gaulle, nous semble complètement irréaliste.

- **Des droits à construire près du Pont de Neuilly**

C'est la dernière piste de financement évoquée, piste que nous ne voulons pas écarter d'un revers de main.

### **Coût du projet**

A propos du coût, c'est vrai que 750 millions d'euros c'est une somme, mais je voudrais mettre en perspective cette somme par rapport à d'autres projets. Je cite deux projets sur mes transparents.

- Quand on fait un comparatif, on se rend compte que ce projet d'infrastructures routières à Neuilly est à peu près dans les coûts habituels des projets d'infrastructures. Donc là je cite deux projets sur mon transparent : le projet Seine/Arche, qui va coûter 900 millions d'euros. C'est vrai que là, les droits construits à l'hectare permettent de récupérer un tas de recettes mais au bout du compte, 400 millions d'euros vont rester à la charge des financements publics pour le projet Seine/Arche.
- J'ai, dans cette même salle, mentionné il n'y a pas longtemps le projet de l'A86 à Nanterre en délestage de la RN186, qui a coûté 500 millions d'euros, dont vous avez la répartition sur le transparent.
- Je peux citer également un troisième projet qui ne figure pas sur ce transparent et qui – je crois – est en cours de finalisation : c'est la couverture de l'A86 à Antony. D'après les informations parues dans la presse où l'on cite Monsieur le Directeur de la DDE, ce projet coûte 332 millions d'euros et traite 90 000 véhicules par jour. En me basant sur la couverture de l'A86 à Nanterre – mais j'aurais pu le faire avec la couverture de l'A86 à Antony – j'ai fait un calcul de règle de trois : le coût total du projet sur 30 ans (car c'est une durée que j'ai entendu citée plusieurs fois par la DDE), divisé par le nombre de véhicules traités. Je raisonne en effet en termes de traitement d'un problème. Vous avez les chiffres sous les yeux.... Certes, 750 millions d'euros, c'est plus que 500 millions d'euros mais ramenés au bénéfice ou au traitement du véhicule, ce projet entre dans la norme.

J'ai mis pour finir, avec un trait d'humour : « devons-nous expliciter les conclusions ? »

### **Evaluation socio-économique**

On a parlé aussi, dans cette salle, de l'évaluation socio-économique. Et les chiffres qui nous ont été présentés montreraient que ce projet n'est pas rentable. Ce que nous pensons sincèrement, ce n'est pas que la mesure a été mal prise, mais que le thermomètre n'est pas le bon outil. Nous avons trouvé d'autres exemples et nous nous sommes interrogés sur l'évaluation socio-économique de ces projets. On peut par exemple se poser la question pour la couverture de l'A1 au Blanc-Mesnil, projet qui vient de se terminer. A ma connaissance ce projet a été initié pour l'exposition universelle qui était prévue. Monsieur Raffarin est arrivé et l'exposition universelle a été annulée mais on a continué la couverture de l'A1 au Blanc-Mesnil. Et pourtant, nous ne sommes pas en



Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine pleine ville. Nous remettons donc en cause l'appareil de mesure dit « évaluation socio-économique ».

### **L'aménagement de surface**

J'aborde un autre sujet qui est les axes de réflexion pour l'aménagement de surface.

Nous sommes près de la porte Maillot et du palais de Congrès ; il nous vient donc l'idée très naturelle que cet aménagement permettrait d'organiser des événements culturels.

D'autre part, l'avenue Charles de Gaulle est pour nous le point de jonction entre Paris et La Défense, donc c'est aussi une piste à exploiter.

Et nous ne nions pas que l'avenue Charles de Gaulle est également le cœur économique de la ville. Il faut donc que cet aménagement soit aussi propice à l'activité économique, qu'il s'agisse des Sièges d'entreprise, du petit commerce ou des services. Et nous serons tous gagnants dans cette histoire.

Si je dois résumer notre pensée : indépendamment de la couleur ou de l'emplacement du trait ce projet est une opportunité incroyable et unique de bâtir un nouveau centre ville à Neuilly.

L'heure tournant, je vais passer très vite sur les points suivants puisque vous pouvez les lire à l'écran.

Ce qui est très important, je voudrais montrer que ce n'est plus une utopie. Au départ, nous avons démarré ce projet un peu sous forme d'utopie. La DDE et les services techniques de la ville nous ont démontré – me semble-t-il – que ce projet est faisable. Il y a toutefois besoin d'une volonté politique : c'est très important. Monsieur Sarkozy, Président du Conseil général, l'a clairement exprimé au début de ce débat public.

Autre point que je voudrais mentionner : nous sommes un système de démocratie, il y a des élections ; l'enfouissement de l'avenue Charles de Gaulle faisait clairement partie du programme de la majorité municipale et d'ailleurs je dois le dire, de la plupart des listes qui étaient en compétition lors de cette élection. D'autre part, nous votons régulièrement au conseil municipal sur ce projet car la ville engage des dépenses. Il a fallu payer notamment les deux cabinets d'architectes dont le maire nous a présenté les travaux. Ca a coûté 260 000 euros. Le conseil municipal – si je ne me trompe pas – a voté à l'unanimité ces dépenses. Et j'ai montré que les financements étaient possibles.

En conclusion, pour nous, ce projet n'est pas un cas unique, isolé. Beaucoup d'autres villes font des projets similaires : Bâle, Tokyo, Boston. Plus près de nous, il y a énormément de projets ou de réussites actuels ; nous devons nous en inspirer. Je pense que Neuilly et l'axe historique le méritent également.

Nous avons eu une soirée très sérieuse. Beaucoup d'amis dans cette salle m'ont souvent gentiment raillé en me disant : « tu n'es pas venu avec ton seau et ta pioche ce soir ». Or voilà, je suis venu avec mon seau et ma pioche ce soir !

**Monsieur le Président**

J'ai bien conscience que le temps imparti à chacun peut paraître court. Cela étant, comme vous le savez, ce ne sont pas les messages les plus longs qui sont nécessairement les plus efficaces. Et un temps relativement ramassé obligé à aller directement aux bonnes questions. Il ne nous reste plus qu'à entendre l'association Bineau-Villiers-Champerret.

**.VIII Cahier d'acteurs – Association Bineau-Villiers-Champerret**

**Monsieur POIRSON**

Nous n'irons pas à la tribune car nous n'avons pas de transparents.

**Monsieur le Président**

Mais venez tout de même !

**Monsieur POIRSON**

Non, cela a été convenu comme ça avec notre association. Nous respectons donc ce choix.

Notre association représente cinq copropriétés plus des adhérents individuels. Il est évident qu'on ne peut pas, dans les copropriétés, compter exactement le nombre d'adhérents puisqu'il y a des familles, ce qui fait qu'on ne peut pas connaître exactement le nombre d'adhérents ni vous souhaitez un chiffre précis.

Nous allons faire deux interventions.

Notre première intervention portera sur les itinéraires de délestage du projet. C'est une conséquence très importante d'un chantier d'une telle dimension, par la durée des travaux (huit à dix ans au plus), par les nombreuses populations concernées dans les quartiers alentours. Mais cette importance de la gestion de la circulation des travaux ne s'est pas retrouvée dans le projet 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.

- Premièrement, 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.
- Deuxièmement, 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'Isère, le boulevard de Dixmude, la rue du Dogropole qui perdure depuis 1989. Les riverains concernés en supportent les nuisances depuis 17 ans – je dis bien 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, voire plus encore. Ce sont 1 600 à 1 800 véhicules aux heures de pointe sous nos fenêtres.
- Troisièmement 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

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine enfin les riverains de leurs 17 ans de nuisances et alors qu'il assurerait le bon écoulement du trafic des trois lignes de bus 163, 164 et 93 avec ses aménagements sites propres dont on aura besoin pendant les travaux de la RN13.

- Quatrièmement 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-t-elle l'accepter ? On ne semble pas avoir pris conscience de ce problème.

Car si vraiment, il n'y a pas de solutions, 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 étudiant toutes les solutions de substitution des déplacements pendant les travaux, en privilégiant les transports en commun avec la mise en place des contrats d'axe 164. Merci.

### **Madame PAGE**

Comme je passe en septième position, je suis amenée à redire des choses que j'ai déjà entendues et à fournir quelques réponses à certains intervenants. 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 – qui est sensiblement du même ordre que le budget annuel du ministère de l'environnement –, il était possible que le projet s'étende sur deux contrats de plan Etat/Région, avec entre les deux l'intermède d'un plan. Cette précision place le projet en plein cœur du futur schéma directeur de la région Ile-de-France SDRIF, et nous avons donc regardé le SDRIF.

Dans le cadre du SDRIF, les transports ont fait l'objet d'ateliers thématiques spéciaux auxquels nous avons participé. Les données de base en matière de transport 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/école, qui dimensionnaient les infrastructures de transport. 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 et qui représentent 70 % du total des déplacements motorisés.
- 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 et que la répartition modale en Ile-de-France est de plus en plus remise en cause pour des questions environnementales. On le voit en ce moment à Issy-les-Moulineaux avec les gravats des travaux qui sont irrigués par la Seine, et que le mouvement de délocalisation des productions industrielles dans les pays à faible coût de main d'œuvre engendre une demande de transports internationaux et une diminution des flux internes.
- Le *peak-oil*, j'en parle moi aussi, est prévu entre dix et trente ans, le *peak-gas* 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 comme l'enfouissement de la RN13. La dernière émission télé 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 vidéoconférences et du travail à domicile.

Au vu de ces données de base en matière de transport, 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 les utilisations de l'automobile ;
- améliorer les réseaux et les équipements de transports collectifs.

Que penser dans ce contexte 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 deux tunnels de trois voies de Neuilly seront surdimensionnés quand ils entreront en service. A moins que Neuilly ne soit une exception en Ile-de-France en matière de comportement.

S'agissant de l'environnement, le projet d'enfouissement de la RN13 présente pour Neuilly 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 deux 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 remontent à plus de trente ans, mais l'acte fondateur des politiques globales de lutte contre le bruit est la directive 2002-49 qui vient seulement d'être intégrée dans le droit français. La commission européenne a initié un projet SMILE – ça veut dire Initiative 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'énergie qui y a participé. Un questionnaire a été envoyé dans les 25 pays de l'Union, il y a eu 1 000 villes sollicitées et il y a 170 réponses qui ont été considérées comme utilisables car 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

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
questionnaire adressé à 86 villes dans 12 pays européens. Ces deux 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 de grandes villes de France montre que c'est la principale attente des habitants des villes en même temps que la sécurité.

Les mesures classiques de lutte contre le bruit sont appliquées partout : écrans anti-bruits, isolation de façades, changement dans les couches de roulement, renouvellement du parc de véhicules, zones 30, 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 réduction des capacités de circulation et de stationnement, les parkings relais, les rocades de contournement. 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 des comportements. Il s'agit des plans de déplacement d'écoles, de personnels et d'entreprises. Londres paraît très en pointe dans ces trois domaines. S'agissant des plans de déplacement 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 au plan de déplacement et indique que chaque livre dépensée dans la mise en place des plans de déplacement d'entreprise se traduit par un gain pour la collectivité de 10 livres 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 % leurs voitures pour venir travailler, a engagé depuis quelques mois le plus important plan de déplacement d'entreprise jamais conçu en France. Nantes a également des plans ambitieux. Pourquoi La Défense 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 *Stratégies des petits pas*. L'exemple de toutes les villes questionnées montre que ces petits pas mis bout à bout conduisent à des résultats non négligeables.

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 deux tunnels routiers dans la ville.

Où sont les petits pas dans le projet d'enfouissement de la RN13 ? Nulle part. 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 pourraient être respecté pour le quartier de Champerret, sacrifié depuis 17 ans, l'article 1<sup>er</sup> de la charte de l'environnement : « *Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* ».

Monsieur le Président, ai-je encore un petit peu de temps ?

**Monsieur le Président**

Bien sûr mais je pensais que vous aviez terminé...

**Madame PAGE**

C'est parce que l'association des parents d'élèves des écoles de l'avenue de la porte de Villiers m'ont remis une communication.

Je lis :

*« Nous souhaitons simplement faire part à la commission de notre inquiétude concernant l'itinéraire de délestage prévu. En effet, celui-ci prévoit le report d'une bonne partie de la circulation sur l'avenue de la porte de Villiers, à proximité immédiate de l'école maternelle, d'un square et du stade où se rendent les enfants de l'école élémentaire Champerret ainsi que ceux des collèges et lycées avoisinants. En dehors des problèmes de santé que cela peut occasionner, est-il vraiment judicieux de faire passer autant de voitures à proximité d'un stade ? Nous nous préoccupons surtout de la sécurité de nos enfants. Pour se rendre des écoles au stade ou au square, il faut obligatoirement traverser l'avenue de la porte de Villiers. Malgré des feux tricolores à l'intersection de la rue Cino del Duca et des panneaux qui signalent une école, il y a un passage piétons également, une limitation de vitesse à 30 km/heure sur la partie parisienne de la rue, mais il est toujours difficile de traverser car la plupart des automobilistes ne respectent aucune de ces signalisations. Comment fera-t-on avec l'itinéraire de délestage ? Il y a quelques années, nous nous étions battus et avons obtenu que la mairie de Paris intègre dans ses projets de couverture du périphérique la portion allant de l'avenue de la porte de Villiers à l'avenue de la porte Champerret, et ce pour des raisons sanitaires évidentes. Nous espérons que la mairie de Neuilly réfléchira, elle aussi, à d'autres solutions pour des raisons de sécurité et également sanitaires au lieu de se contenter, comme nous l'a dit Monsieur Claude lors de la réunion du 27/03/06, je cite : « on emprunte, on trouve de la capacité sur des voies qui existent, on ne modifie pas les aménagements au sol, on conserve ces même aménagements. La seule chose, c'est qu'on trouve une circulation supplémentaire que l'on essaiera de diriger de ce côté-là pour trouver une compensation à ce que l'on va perdre ailleurs, c'est tout ». Faudra-t-il un ou plusieurs accidents graves pour que l'on se rende enfin compte que les rues prévues pour le délestage dans la partie du 17<sup>ème</sup> ne sont en aucune façon conçues pour être de grands axes de circulation ? »*

**Monsieur le Président**

Je voudrais remercier chacun des intervenants parce que ces interventions m'ont parues être d'une excellente tenue et ont nécessité du travail, du travail qui a été consenti par les uns et par les autres au bénéfice de ce débat qui le mérite. Je souhaite également remercier l'assistance dans la mesure où, malgré quelques petits éclats ici ou là, la règle du jeu a été respectée : chacun a écouté chacun. C'est ainsi que le débat doit se dérouler.

Maintenant, c'est à la commission qu'il va revenir de travailler, de s'imprégner de tout ce qui a été dit et entendu, et à elle de vous dire – lors de la séance de clôture le 30 mai – les points saillants qu'elle retire de ce débat.

Dans l'intervalle, je renouvelle mon invitation aux uns et aux autres de continuer d'adresser sur le site Internet de la commission ou par d'autres moyens (écrits ou autres) vos questions,

Débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine  
observations, remarques, et notamment celles qui ont pu naître ce soir à l'écoute de ce qu'ont dit les uns et les autres, soit en harmonie avec les propositions, soit au contraire en désaccord. Ce sont tous ces éléments qui feront la richesse du débat.

Je vais donc clore cette séance. J'appréhendais un peu, je dois bien le reconnaître mais, il me paraît que cette séance a constitué un apport substantiel dans ce débat, et je vous donne rendez-vous le 30 mai, ce sera dans la grande salle du théâtre, avenue Charles de Gaulle.

Bonne soirée à tous.





## Index

*Nous vous signalons que nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms suivants :*

APASA.....	19	Philippe SOULET.....	14
Béatrice BOISEGUR.....	33	Pierre Strat.....	9
CETEC.....	38	R40.....	19, 20
Christophe Rimbaud.....	15	rue Delducas.....	42
Madame Moscadelli.....	9	rue du Dogropole.....	42
Monsieur POIRSON.....	42	SMILE.....	44
Monsieur Pommier.....	15	Vincent PRAT.....	11
Philippe Pasquali.....	12	Jean-Pierre ZURICH.....	33
Philippe PASQUALI.....	12, 13		