

Association de Sauvegarde de l'Environnement
MAILLOT CHAMPERET
Siège social : 9, boulevard de Dixmude 75017 Paris

Site : www.neuillyperif.com
e.mail : neuillyperif@yahoo.fr

Monsieur Jean-Christophe FROMANTIN

Le 19 Mars 2009

Monsieur le Maire,

Votre appel à s'INFORMER et REAGIR sur www.RN13.fr a retenu toute l'attention de notre Association qui salue votre initiative.

Nous vous avons écrit dernièrement sur les dangereuses insuffisances et les côtés extrêmement négatifs de la solution dite « *de référence* ». Nous nous attacherons donc à indiquer ci-dessous nos commentaires sur votre contre-projet AXE 13.

Ce contre-projet a un double mérite :

1. Il a le mérite d'émaner du premier magistrat de la ville et d'exister face à une solution **unique** présentée à l'occasion du Débat Public de 2006. A cette époque, 2 pseudos solutions avaient été mentionnées pour la forme, et de manière caricaturale, et écartées sans avoir été véritablement étudiées au motif que la DDE ne pouvait pas consacrer du temps et de l'argent à ces études...

Par ailleurs, aucune réunion n'avait été prévue dans le calendrier établi par la Commission Particulière du Débat Public pour la discussion de solutions alternatives. Les « *acteurs* » qui, à défaut du maître d'ouvrage en avaient étudiées, n'ont eu qu'une fois, le 11 mai, l'occasion de les exposer, 20 minutes leur ayant été chichement accordées à cet effet.

2. Il a le mérite de se prononcer pour un retour à un « **boulevard urbain** » (ou avenue (!)), idée que nous avons été les premiers à lancer, avant même 2006, avec également le souci d'une plus grande valorisation économique de l'avenue, ce dont le prestigieux projet « *officiel* » ne se préoccupait guère.

Ceci étant, sur la base des slides projetées au cours de la réunion du 26 janvier, nous souhaitons revenir sur certains points déjà abordés et, comme vous nous y avez invités, sur d'autres que nous n'avons pas eu le temps de traiter au cours de l'entretien auquel vous nous avez conviés récemment et que nous avons apprécié.

LA VOIRIE

Nous avons retenu qu'il y aurait 2 x 2 voies en tunnel et 2 x 2 voies de circulation en surface que côtoierait, de chaque côté, un passage en site propre pour les bus. Les contre-allées actuelles se

borneraient à une seule voie en zone à vitesse réduite (*zone 20* ?). Les poids-lourds seraient « rejetés » en tunnel à l'exception de ceux se rendant à Neuilly ou dans un secteur proche...

Plusieurs questions se posent :

- Le trafic de transit en tunnel déboucherait directement sur le Périphérique mais celui-ci est fréquemment saturé... d'où stockage important de véhicules dans le tunnel, et les embouteillages de la porte Maillot n'en seraient pas améliorés. Le même phénomène se produirait côté Pont de Neuilly.
- Comment serait assurée, au niveau de la rue des Huissiers, la transition entre le tunnel actuel -4 voies dans le sens Paris/Province et 3 voies dans le sens Province/Paris- et le tunnel préconisé à 2 x 2 voies ?
- Au même endroit, où passeraient les 2 x 2 voies de surface prévues en partie centrale de l'avenue ? Sur la dalle du tunnel existant ou s'échapperaient-elles sur les côtés rompant l'harmonie du boulevard au détriment des larges trottoirs envisagés et créant un véritable problème de mélange de flux avec les véhicules venant de la contre-allée ?
- La suppression des entrées et sorties dans la traversée de Neuilly **-sur 2km-** constituerait un risque majeur en cas d'accident ou pire d'incendie. Nous reviendrons sur ce point crucial.
- En surface, la circulation serait-elle rétablie entre les voies centrales et les rues transversales ?
- Où traverseraient les piétons ? Quel type de passage serait prévu pour leur sécurité ?
- Quid des passages souterrains actuels ?
- Où seraient aménagées les pistes cyclables ?

L' AMENAGEMENT DE SURFACE

Les arbres : sur les slides ceux-ci ont disparu entre la place du Marché et le Périphérique. Même s'il s'agit d'un effet de transparence voulue par l'artiste permettant de révéler les aménagements possibles, nous n'en restons pas moins méfiants... et continuons de préférer notre solution dans laquelle les terre-pleins sont élargis, débarrassés des voitures, arborés et engazonnés.

Lieux de vie, animations : l'idée est à la mode mais peut recouvrir toutes sortes de possibilités qui ne recueilleraient sûrement pas toutes l'assentiment des neuilléens et *a fortiori* des riverains.

Le « Pont habité » : celui-ci a été présenté dans la Lettre du Maire (Juillet 2008). Est-il toujours d'actualité ? Ne nuirait-il pas à l'équilibre du secteur ? Peut-il contribuer au financement du tunnel ?

LA SECURITE DES USAGERS DU TUNNEL ET DES RIVERAINS

Les très onéreux travaux (600M€ sur 4 ans), entrepris ou à entreprendre, dans 22 tunnels d'Ile-de-France (dont sous La Défense où les poids-lourds sont interdits pendant lesdits travaux par crainte d'incendie...) prouvent que la réglementation est toujours en retard d'une catastrophe.

Nous restons toujours opposés à la création d'un tunnel qu'il soit de 2 x 2 voies ou de 2 x 3 voies... Les conditions de circulation sur ces voies enterrées sur une grande longueur, à fort trafic en milieu urbain dense, sont extrêmement dangereuses eu égard au flux des véhicules qui les empruntent, au nombre de personnes qui seraient impliquées en cas d'accident grave et aux caractéristiques structurelles des souterrains créés.

En outre, aux risques inhérents à une circulation chaotique pour les usagers transformés en « taupes » s'ajoutent ceux auxquels peuvent être exposés les riverains du fait notamment de la concentration des évacuations d'air vicié.

- Le problème pour nous continue de s'énoncer ainsi : à partir de combien de décibels ou de secondes de temps gagnés est-il légitime de faire courir aux automobilistes le risque (peut-être statistiquement faible mais humainement démesuré) de transformer en catastrophes majeures des accidents aux conséquences limitées à l'air libre ?

Chaque cas est un cas particulier mais la seule évocation de ce qui pourrait se passer en cas d'incendie d'un poids-lourd, même moyen, à une heure de congestion devrait faire réfléchir le Comité de Pilotage et ses membres, dont le directeur de la DRE, sur ce « *risque accepté* ».

En cette zone urbaine dense, deux problèmes majeurs se posent qui n'ont pas été résolus dans la solution *de référence* qui a repoussé leur solution à plus tard, qu'il s'agisse de la ventilation ou de la (ou des) cheminée d'évacuation :

- la ventilation ne peut rien contre la pollution induite par la circulation tant que l'air vicié ne peut être traité (ce qui est extrêmement onéreux) ; or le traitement de l'air vicié n'a même pas été envisagé dans ladite solution,
- en ce qui concerne l'acheminement des secours, la décision de supprimer toute entrée ou sortie le long des 2km nous fait frémir... d'autant plus que la fluidité, la vitesse maximale, la distance minimum entre 2 véhicules préconisés dans les tunnels alpins seraient inapplicables dans le long tunnel urbain projeté.

LE RISQUE ACCEPTE

La question de la « Santé publique » et de la « dangérosité des tunnels » a-t-elle seulement été débattue lors des réunions * du Comité de Pilotage ? A travers les compte-rendus parus dans la presse, il apparaît que NON... alors que chacun sait que tout tunnel est aggravateur de risques, *a fortiori* les **longs tunnels routiers, en milieu urbain dense et à fort trafic** et ce, d'autant plus qu'ils sont ouverts aux poids-lourds. Le secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique BUSSEREAU, dans un récent entretien avec le Journal « *SUD-OUEST* », a confirmé que :

- « dans les tunnels, les accidents de la circulation peuvent avoir des conséquences plus dramatiques qu'ailleurs ».

Cette « omission », inacceptable sur un sujet pourtant incontournable et prioritaire, est le cas type du « *risque accepté* ».

D'une façon générale, dans la mesure où une solution envisagée n'est ni *unique*, ni *vitale*, ni *indispensable*, il faudrait une certaine dose de cynisme pour accepter – pour les autres – les risques plausibles qu'elle implique sous prétexte qu'ils sont faibles.

- Le PARISIEN du 17 mars parle d'une réunion le 4 février. Qu'en est-il réellement ?
LE CONSENSUS POUR LE MOIS DE JUIN

Nous lisons dans la presse que le préfet de région exige un « consensus » pour le mois de juin... Cet empressement, dans le climat économique – et plus particulièrement social – de la France, peut surprendre mais nous retiendrons, pour le moment, le « *désir* » du consensus qui ne peut être que celui de la population !

L'idée est excellente mais elle impose, de la part des pouvoirs publics, une information solide et circonstanciée sur la dangerosité des tunnels dont AIRPARIF nous apprend qu'un conducteur, dans son habitacle, respire 16 fois plus de pollution qu'à l'air libre en plein centre de Paris !

Par ailleurs, rappelons-le, un expert de notoriété internationale préoccupé par la prolifération des tunnels en Ile-de-France s'était élevé « *contre la fâcheuse tendance des élus à vouloir tout enterrer sans pour autant maîtriser les problèmes de santé et de sécurité* ».

Ainsi sensibilisée aux risques auxquels on l'expose et dont elle semble ne pas avoir conscience, la population, prise entre deux feux dans cette affaire politisée à l'extrême (et que certains se plaisent à envenimer au détriment de l'avenue), pourrait s'exprimer en connaissance de cause.

LA REDUCTION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE – LE COVOITURAGE

Le préfet de région a affirmé que la circulation automobile augmenterait de 38% d'ici à 2020... Peut-être pense-t-il à « *l'attractivité* » du tunnel, auquel cas, il pourrait se tromper lourdement vu les blocages certains en tunnel et les hypothétiques secondes gagnées.

Nous pensons, au contraire, avec tous les plans de déplacements existants, qu'elle continuera à diminuer. Plusieurs moyens permettent d'accentuer cette tendance sans s'acharner contre les automobilistes : le covoiturage, les taxis collectifs et naturellement les circulations douces et la marche à pied pour ceux qui en sont physiquement capables.

Le covoiturage, dont nous avons déjà parlé dans notre Contribution (juillet 2008), est pratiqué dans de nombreux pays. Ses avantages sont évidents :

- réduction non négligeable des coûts de transports
- réduction très sensible du trafic d'où réduction des accidents de la circulation
- soulagement des transports publics souvent au bord de l'explosion
- réduction considérable de la pollution chimique et sonore
- encouragement à la solidarité et à la convivialité

Nos concitoyens - toujours l'exception française ! - se sont longtemps montrés réticents. Si 70% utilisent leur véhicule personnel pour se rendre à leur travail seulement 2% partagent leur voiture. Mais les esprits évoluent comme en témoignent les exemples récents de BNP PARIBAS et du Conseil Général des YVELINES.

- En France, la banque propose à ses 60 000 salariés un site Internet dédié au covoiturage. Une simulation faite sur la base de 3 personnes faisant le trajet moyen des salariés (36Km par jour) aboutit à une réduction de CO² d'UNE tonne/personne et par an... et à une économie globale de 1000 euros par an pour une Renault Clio !

▪ Le Conseil Général des Yvelines -qui a étendu son service de covoiturage aux agents de la préfecture et des 3 sous-préfectures- a calculé que ce système peut faire économiser en moyenne 1760 euros par an !

Ces initiatives devraient être encouragées par les pouvoirs publics pour le soulagement très important apporté au problème aigu de la circulation et des transports publics souvent saturés (ligne 13 du métro, à La Défense, etc...).

LE FINANCEMENT

Le préfet de région baisse l'enveloppe à **860M€** pour le coût de la solution de référence ... alors que le Conseil Général des Ponts-et-Chaussées -qui nous paraît constituer l'autorité en la matière- a confirmé en mars 2008, à propos de cette solution, **le coût de UN milliard d'euros**. Et nous savons tous que le coût final est toujours plus élevé. Qu'est-ce qui lui permet de le faire ? Quelles impasses ont été acceptées par le Comité de Pilotage ?

Qu'il s'agisse de la solution de référence (projet 2006) ou du contre-projet AXE 13, en ce qui concerne le financement nous ne voyons rien venir... et les temps difficiles dans lesquels nous sommes entrés donnent à penser que RIEN ne se fera avant longtemps.

Certes, il y aura une vie après la crise, certes nous en sortirons de la crise, mais quand et dans quel état ?

La solution miracle n'existe pas... et le Débat Public a montré les limites du projet pris maintenant comme solution de référence. En outre, échafauder des projets ambitieux dont l'utilité est discutable mais à coup sûr de nature à exacerber des tensions politiques inopportunes... et les geler pendant des années au détriment d'améliorations indispensables pour l'avenue paraît irresponsable, nuisible pour la sécurité des piétons et stérilisant pour la valorisation économique recherchée.

Il nous paraît plus utile, moins prétentieux et plus conforme à l'intérêt général de se battre pour un projet réaliste, plus modeste à tous égards, à mettre en œuvre rapidement. L'avenue Charles de Gaulle est sous les feux de l'actualité locale et départementale. Le moment est venu d'en profiter pour donner le signal de sa « *régénération* » et « *humanisation* ».

Conscients des difficultés engendrées par ce problème, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de nos salutations très distinguées.

Pour l'Association,
La Présidente