

ASSOCIATION de SAUVEGARDE de l'ENVIRONNEMENT

M A I L L O T C H A M P E R R E T

Siège Social : 9, Boulevard de Dixmude 75017 PARIS

Notre point de vue sur la couverture de la RN 13
dans son parcours à Neuilly sur Seine

UN PROJET DANGEREUX

D'UNE UTILITE CONTESTABLE

DES TRAVAUX JUSQU'EN 2020

UN COUT PHARAONIQUE :
650M€ à 850M€ (valeur 2002) selon la DDE

DES ALTERNATIVES CREDIBLES ET RAISONNABLES

LES « DESSOUS » DE LA COUVERTURE

UN PROJET DANGEREUX

Le trafic automobile ne s'enterre pas aussi facilement que le trafic ferroviaire, a fortiori sur une voie urbaine à fort trafic...

Si le percement de tunnels routiers pour franchir des obstacles naturels (montagnes, cours d'eau)... ou pour éviter les zones protégées (parcs naturels) est inévitable, leur existence sur un itinéraire routier crée toujours certains risques spécifiques, tandis que, avec l'accroissement des tonnages, tout poids lourd est en soi un danger, des « *bombes roulantes* » selon certains. Plusieurs accidents récents sont venus nous le rappeler tragiquement.

L'interposition d'un passage souterrain sur un itinéraire routier est toujours source de risques. Ceux-ci seront plus ou moins importants selon la longueur de l'ouvrage. Ils peuvent être réduits par des dispositifs de sécurité mais jamais annulés. Ce sont des « **amplificateurs de gravité** » des accidents inévitables de la circulation.

DONC, NE COUVRONS QUE LORSQU'ON NE PEUT PAS FAIRE AUTREMENT !

Ce principe de simple raison prend tout son sens dans le cas des **longs tunnels routiers à fort trafic, sur plusieurs files, en milieu urbain dense**.

Chacun a pu le constater : sur une grande voie urbaine à plusieurs files supportant un trafic dense, le moindre accrochage, un motard éjecté, la simple panne d'un camion, un véhicule qui prend feu (il y en a plus qu'on ne le croit), entraînent aussitôt un blocage de la circulation et un « *boufrage* » de la voie en amont, rendant souvent difficile l'arrivée des secours. Couvrez cette voie, mettez un « *couvercle* » dessus sur 500, 1000, 2000 mètres, voire plus (cela existe déjà dans les cartons) et imaginez ce qui peut se passer dans les mêmes circonstances, mais dans le noir, dans la fumée et les gaz d'échappement !... Quels que soient les dispositifs de sécurité, **la panique**, elle, sera au rendez-vous avant les secours. Cette panique est d'ailleurs la bête noire de la Sécurité civile.

A titre d'exemple, fin octobre 2005 vers 15H une voiture a pris feu sous le tunnel reliant le Périphérique intérieur à l'avenue Charles de Gaulle vers La Défense. Un de nos adhérents habitant tout près a pu constater l'arrivée tardive des pompiers gênés par les embouteillages. Cet « incident » a donné lieu à des heures de bouchons « *dans l'ouest parisien* » selon un quotidien. Et il ne s'agissait « que » d'un incident, dans un tunnel court et d'une circulation moyenne. **Qu'en eut-il été « dans un tunnel long à une heure de pointe » ?**

Ce risque est permanent. Au-delà de 300m, il augmente avec la longueur du souterrain et exige des dispositifs de sécurité de plus en plus contraignants. Il devient particulièrement préoccupant lorsqu'aucune barrière (péage ou autre) n'existe pour en interdire instantanément l'accès en cas de sinistre. C'est pourquoi aussi la Circulaire Interministérielle n°2000-63 du 25 août 2000 (directement inspirée par la tragédie du Mont-Blanc) édicte sagement :

«... Le 'projecteur' devra s'interroger sur la possibilité de remplacer un ouvrage long par plusieurs ouvrages plus courts, en particulier dans le cas de tranchées ouvertes qui peuvent souvent être interrompues à intervalles réguliers par des sections à l'air libre ou par des couvertures partielles laissant s'échapper les fumées en cas d'incendie (damiers acoustiques par exemple) ».

Cette recommandation de renoncer aux tunnels longs au profit de plusieurs tunnels courts, recommandation totalement inadaptée esthétiquement à la « Voie Royale », condamne l'ouvrage projeté sur la RN13 à Neuilly. Long d'environ 2 Km, il est dangereux, aussi demandons-nous :

- 1) que le caractère d'indispensabilité qu'on lui prête soit réexaminé **au regard de son intérêt social et économique réel et de sa dangerosité potentielle** (Principe de Précaution) ;
- 2) que des solutions alternatives soient étudiées et soumises au Débat public préalablement à toute décision, et notamment la recherche d'itinéraires alternatifs pour les poids lourds. Nous avons déjà demandé qu'UNE ETUDE SOIT FAITE **pour savoir d'où ils viennent et où ils vont...** Leur réduction supprimerait beaucoup de nuisances actuelles.

En mars 2005, l'émission télévisée « **C'est dans l'air** » sur France 5 - intitulée « **TUNNELS : 5 MINUTES POUR SURVIVRE** » (titre évocateur...) avait particulièrement retenu notre attention. Consacrée au procès, alors en cours, du drame du Mont-Blanc (39 morts), elle a permis aux participants d'émettre des considérations générales visant tous les tunnels. En particulier, le Président du Comité d'évaluation de la Sécurité des Tunnels routiers, lui-même préoccupé par la prolifération de ceux-ci en région parisienne (entre l'A86 et Paris) a tenu des propos inquiétants – mais plutôt confortants pour nous- sur la fâcheuse tendance actuelle des aménageurs et des élus à vouloir tout enterrer sans maîtriser pour autant tous les problèmes de sécurité.

NOUS NE DISONS PAS AUTRE CHOSE ET PENSONS DE NOTRE DEVOIR DE CITOYENS RESPONSABLES DE LE RAPPELER.

D'UNE UTILITE CONTESTABLE

Pour justifier l'enfouissement de l'avenue, ses zélateurs ont d'abord invoqué la nécessité d'améliorer la vie quotidienne des riverains (2400 recensés) soumis « à des tortures quotidiennes... » (sic !), puis, ils ont insisté sur la nécessité de fluidifier le trafic dans l'Ouest parisien, maintenant, dans le cadre du projet qui prévoit des tours de bureaux, ils nous parlent de la nécessité de « l'épanouissement » du Centre d'Affaires de La Défense, et plus même, de la « reconquête » du centre de Neuilly.

§ Le trafic

A l'intention des automobilistes et des motards franciliens qui croiraient que le tunnel –par la suppression des feux tricolores- leur ferait gagner du temps et supprimerait les bouchons, nous opposerons l'avertissement de la DDE des Hauts-de-Seine dans le dossier de saisine (page 21):

« Il ne s'agit pas de donner plus de capacité pour le transport routier ce qui serait contraire aux objectifs du PDU (Plan de Déplacement Urbain) mais aussi illusoire. La capacité aux 2 extrémités de l'axe est en effet limitée par celle du pont de Neuilly à l'Ouest, et par celle de la place de la Porte Maillot et du boulevard Périphérique parisien à l'Est largement saturés aux heures de pointe ».

ON CIRCULERAIT DONC PLUS VITE -EN TUNNEL- ENTRE 2 BOUCHONS !

Nous ajouterons que l'avenue Charles de Gaulle offre 2 x 4 voies de circulation alors que le tunnel ne prévoit que 2 fois 3 voies.

§ La circulation de surface (25% du trafic)

Le tunnel aboutirait à doubler la RN13 car il n'est pas question, dans le projet, de supprimer les voies en surface (les contre-allées et les transversales). Deux nouvelles transversales seraient même ajoutées ...

- pour un trafic local « régénéré » notamment dans le sens Nord/Sud
- pour tous ceux qui redouteraient de s'engouffrer « comme des taupes » dans ces tubes interminables dont on ne voit pas le bout (et ils sont nombreux)
- pour les camions trop volumineux –hors gabarit- ou transportant des matières dangereuses (TMD)
- pour tous ceux qui doivent rester en surface : autobus, livreurs, taxis
- lors des fermetures de ces tubes (ne serait-ce que pour leur entretien)

§ Le Bruit

En ce qui concerne les riverains immédiats, la circulation de surface rétablirait un niveau de nuisances phoniques important de nature à relativiser considérablement l'intérêt du projet maximaliste envisagé.

- En ce qui concerne le secteur situé entre la Place du Marché et la Porte Maillot (là où existe une bonne partie des logements) il est prévu 2 trémies d'entrée et de sortie des véhicules entre la RN13 et les voies de surface de la Porte Maillot. **Ces 2 trémies, seraient ouvertes (selon les plans) sur 141m jusqu'au niveau du n° 32 de l'avenue (tube Nord) et sur 180m jusqu'au n° 47 (tube Sud). Elles constitueraient une importante source de bruit encore accentué par « l'effet de bouche » !**

(NB. Une 2^{ème} cheminée –bruyante- est envisagée dans ce secteur).

- Page 41, à propos des habitations situées plus en retrait (rues adjacentes, place du Marché), on peut lire sur le dossier de saisine :

« Le bruit généré par la RN13 n'a qu'un impact limité dans ces rues adjacentes où la circulation est une nuisance sonore non négligeable ».

et plus loin, à propos de la section déjà enterrée place Madrid :

« Cette zone reste cependant assez bruyante (nombreux points noirs) du fait de l'influence conjuguée des trafics sur les contre-allées et le giratoire ».

- Quant à la partie située près du Pont de Neuilly, au niveau par exemple de la rue Blaise PASCAL qui « bénéficie » de l'effet de bouche de l'orifice du tunnel, nous conseillons une visite sur les lieux...

- L'entrée dans le tube Nord -en provenance de la contre-allée- entre la rue SAINT-PIERRE et l'allée FERRAND, la sortie du tube Nord sur la contre-allée, au niveau de la rue des HUISSIERS et l'entrée dans le tube Sud en provenance de la contre-allée, à égale distance de l'avenue de MADRID et de la rue des GRAVIERS, constitueraient également alentour **une source importante de bruit dû à l'effet de bouche...**

- Ajoutons enfin, pour la partie centrale de l'avenue, que la cheminée d'extraction (vers la Poste), outre son encombrement et son aspect inévitablement inesthétique, doit être équipée d'une ventilation d'extraction d'autant plus bruyante qu'on la voudra puissante pour « cracher » l'air vicié « concentré » provenant du tunnel.

§ La pollution

Page 20, le dossier de saisine nous prévient d'emblée :

« La pollution de l'air par le trafic automobile (oxyde de carbone, de soufre et d'azote ; particules) constitue également une importante source de nuisances environnementales. L'enfouissement n'aura cependant probablement que peu d'impact en la matière ; les polluants captés dans le tunnel seront en effet rejetés dans l'air (après un éventuel traitement partiel) ».

Nous ne partageons pas ce point de vue trop optimiste. Si la couverture d'une voie routière ne supprime pas la pollution, elle la « concentre » dangereusement là où elle sort.

AIRPARIF, dans une étude consacrée à la pollution engendrée par le Périphérique parisien, se montre d'ailleurs sans illusion sur les effets des tunnels et autres couvertures qui « canalisent certes les émissions de polluants mais à leurs sorties, en revanche, la pollution s'accumule ».

Autrement dit, en milieu urbain, les couvertures ne règlent pas le problème de la pollution de l'air, elles le déplacent voire l'aggravent... et dans un rayon assez large selon les vents.

Page 24, le dossier de saisine précise :

« Les études techniques sur les différentes solutions d'enfouissement possibles ont été récemment complétées par une étude spécifique détaillée sur les solutions de ventilation et de désenfumage du futur tunnel qui explore notamment la possibilité d'implanter une cheminée d'évacuation des rejets sur une parcelle (appartenant à France Télécom) qui jouxte l'avenue Charles de Gaulle ».

Selon le dossier de saisine, à ce jour, le choix des systèmes de ventilation, désenfumage, extraction d'air vicié et leurs emplacements n'est pas fait. Sur ces points éminemment importants, ne sont traités que les objectifs et les principes envisageables !

DES TRAVAUX JUSQU'EN 2020

...au moins!

La livraison des 2 tubes du tunnel est envisagée pour 2020, date qui ne tient pas compte des aménagements de surface... L'expérience prouvant que les délais de ce genre ne sont pratiquement jamais respectés, on peut aisément imaginer que ce serait même un peu plus tard

- § A l'issue du Débat Public, début juin 2006, la CNDP –qui n'est pas habilitée à prendre elle-même position sur le projet- doit, dans un délai de 2 mois, publier un compte-rendu du débat et en dresser le bilan.
- § Le Ministre de l'Equipement sera alors tenu, dans un délai de 3 mois, **de décider** du principe et des conditions de la poursuite ou non du projet envisagé et de préciser, le cas échéant, les principales modifications à lui apporter... Ceci suppose évidemment que le problème du financement ait été résolu.
- § Ensuite, les longues et importantes études permettant le démarrage des travaux devraient prendre entre 4 et 5 ans.
- § Les travaux dits « préparatoires » –souvent au ras des immeubles- prendraient plus d'un an (déplacement de tous les réseaux, eau, gaz, électricité, téléphone, assainissement, etc...). C'est un travail colossal, coûteux et source d'ennuis de tous genres pour les riverains ainsi que pour tous ceux qui empruntent l'avenue.
- § Le projet proprement dit prévoit un «phasage» des travaux : d'abord le tube Nord, ensuite le tube Sud. Si ce système permet -aux yeux du promoteur- de limiter l'impact des travaux sur la circulation existante, il a -à nos yeux- l'inconvénient majeur de faire de l'avenue un chantier pendant beaucoup plus qu'une décennie. Riantes perspectives pour les riverains de l'avenue, ceux des itinéraires de délestage, les commerçants, les personnes travaillant à Neuilly, les personnes obligées de traverser Neuilly, les automobilistes et les motards !...
- § Les usagers du métro eux-mêmes ne seraient pas épargnés. Il faudrait écrêter la voûte du métro sur 294 + 233+ 40M au total 567M et évidemment, la ligne N°1 du métro ne pourrait pas circuler pendant les travaux à moins... de les faire pendant la nuit !

En d'autres termes, le chantier condamnerait Neuilly -et ses alentours à des kilomètres à la ronde- à des années de galère... pour une utilité contestable et pour un coût pharaonique.

(Tout le monde se souvient encore de ce qui s'est passé pendant les 5 années de travaux de la partie couverte commencée en 1988).

UN COUT PHARAONIQUE :
650M€ à 850M€ (valeur 2002) selon la DDE

A ce stade, on en est aux estimations... mais quelles estimations !

- § 5 à 6Mds de Francs (= 760 à 910M€) selon une estimation de Monsieur SARKOZY dans une interview publiée par Neuilly Journal Indépendant de décembre 1999...
- § 461M€ sans écrêtage de la voûte du métro/ 504M€ avec l'écrêtage selon le Rapport d'Audit sur les Grands Projets d'Infrastructure de Transports publié à la demande du Gouvernement début 2003.

Ces chiffres ne comprenaient pas :

- l'extension de la couverture de la Place du Marché au Périphérique
- les frais de maîtrise d'ouvrage et de procédures administratives
- les dépenses annexes entraînées par les déviations et la gestion des trafics
- les études, les campagnes de reconnaissance (géologique, état des lieux)
- les acquisitions foncières
- les déviations des réseaux : eaux, gaz, électricité, air comprimé, France Telecom, fibres optiques, ovoïdes d'assainissement, éclairage et signalisation, ET l'aménagement de surface !...

Le Rapport ci-dessus s'interrogeait sur « l'intérêt socio-économique » d'une opération d'urbanisme destinée à réduire les nuisances pour quelques 2400 riverains recensés... Le taux de rentabilité lui apparaissait faible.

- § **650 à 850M€-valeur 2002-** (auxquels il faut ajouter 4 à 5% l'an en coût d'atterrissage) selon la plus récente estimation de la DDE des Hauts de Seine. Celle-ci ne comprend toujours pas les aménagements de surface ni les éventuelles indemnités à verser à la RAPT pour les périodes d'interruption d'exploitation pendant les travaux d'écrêtage de la voûte du métro sur 567 mètres.

A ajouter à ce coût un dégât collatéral non négligeable :

- la destruction partielle, voire totale, du parc de stationnement près de l'église St Jean Baptiste (dont la présence est appréciée).

A noter :

Cette opération d'envergure envisagée ne comporte aucun plan de financement comme l'a indiqué la CNDP dans sa décision n° 2005.04.RN13, qui réclamait des indications suffisamment précises sur « le mode et plan de financement de l'aménagement routier ».

Le dossier de synthèse distribué, se contente d'affirmer :

« Différents modes de financement sont envisageables (crédit budgétaire, concession avec péage ou partenariat public-privé « PPP »), mais aucun n'a encore été choisi ».

L'EMPRUNT sera-t-il finalement retenu dans un Pays surendetté ?

DES ALTERNATIVES CREDIBLES ET RAISONNABLES

A court terme et à peu de frais : rendre à l'avenue Charles de Gaulle son caractère de voie urbaine.

De toutes façons, la réalisation du projet d'enfouissement, par son ampleur et pour de multiples autres raisons, ne peut être qu'à échéance éloignée... 2020. Elle ne saurait donc constituer un motif pour exclure toute initiative de nature à se pencher immédiatement sur une situation dangereuse pour les piétons aussi bien que pour les automobilistes. Pratiquer la politique du pire comme le font certains, en refusant toute amélioration –« qui risquerait de compromettre ou de retarder »... certaines chimères nous paraît irresponsable !

Aussi nous a-t-il semblé qu'il devenait prioritaire et urgent de rendre à cette artère son caractère de « voie urbaine » soumise aux règles et limitation de vitesse du Code de la Route en agglomération, ce qui aura, entres autres, le mérite d'améliorer la sécurité des piétons, des automobilistes et des motards.

L'avenue Charles de Gaulle, dit-on, coupe en deux la ville de Neuilly. A-t-on cependant jamais entendu dire que l'avenue des Champs-Élysées (2 x 5 voies) coupait de la même manière en deux le 8^{ème} arrondissement de Paris ?

Si l'avenue Charles de Gaulle sépare effectivement le Nord et le Sud de Neuilly **c'est parce que son aménagement a été pensé, depuis trois décennies, uniquement en fonction de l'évacuation la plus rapide possible du flux des voitures sans se soucier des piétons et des riverains.**

*

Des mesures -réclamées depuis longtemps par beaucoup de Neuilléens- pourraient rapidement et aux moindres frais assurer plus de sécurité. **Elles manifesteraient en outre à tous que cette avenue n'est pas une « voie rapide » mais une « voie urbaine ordinaire ».** Pour cela, il conviendrait de revenir sur tous les aménagements qui favorisent sa perception de « voie rapide » - tels que les murets, les glissières et les barrières barreaudées- et incitent les automobilistes à rouler d'autant plus vite qu'ils se sentent là comme dans un couloir protégé et isolé de la ville.

Pour renverser la tendance, les 10 mesures que nous avons déjà proposées aux autorités responsables sont conformes à l'esprit du temps, aux orientations nouvelles de politique générale visant à lutter contre l'imprudence de certains automobilistes. Il s'agirait notamment :

1 - de rétablir des passages piétons droits, sans chicane. Place du Marché, il y a environ 7 mètres de chicane à parcourir + deux angles droits, ce qui augmente la durée de la traversée d'une seconde par mètre, norme utilisée par l'Équipement.

2 - de reprendre le réglage des feux tricolores sur la chaussée centrale afin de donner aux piétons le temps de traverser sans hâte excessive en un seul temps ; ceux des contre-allées devraient être également revus.

3 - d'élargir les refuges de l'ordre d'un mètre afin de renforcer la sécurité et de faciliter l'écoulement des piétons. Ces refuges sont essentiellement destinés aux personnes à mobilité réduite ou aux piétons qui s'élancent tardivement juste avant le changement de feux.

4 - de créer de nouveaux passages piétons, leur nombre réduit actuel accentuant encore le sentiment de coupure de Neuilly en deux (voir bd Bineau à Neuilly et les Champs-Élysées).

5 - d'installer les feux tricolores en amont des passages protégés afin de créer une sorte de « sas » donnant aux automobilistes –et surtout aux motards- tout le temps de freiner avant les passages.

6 - de se réintéresser aux 3 passages souterrains existants -mais méconnus- en les « relookant ».

7 - de permettre par tous moyens appropriés un contrôle strict de la circulation des voitures et de la discipline des piétons et, en particulier :

- . par l'installation de radars, d'abord sécuritaires, aux 2 extrémités de l'avenue (avec panneaux avertissant de leur présence) et de panneaux de rappels de vitesse à 50Km/H

- . par la pause de bandes rugueuses transversales -ralentisseurs qui rappellent à l'ordre « silencieusement »- (impératif pour les riverains) et sans dommage pour les amortisseurs !...) - (Voir dans le souterrain de l'Etoile et sur les bords des autoroutes).

8 - de supprimer les murets, barrières à barreaux et glissières qui donnent précisément aux automobilistes l'impression (fausse) qu'ils sont sur une « voie rapide », et qui sont en outre d'un effet environnemental désastreux dans le paysage urbain. D'autant plus que rien n'en justifierait plus la présence avec une vitesse respectée de 50Km/H. De les remplacer, comme c'est le cas dans certaines grandes artères de banlieue par d'étroits terre-pleins plantés (fleurs ou arbustes) hauts d'une soixantaine de cm évitant à la fois la traversée de piétons indisciplinés et le risque d'accident d'un sens à l'autre.

9 - d'une façon générale, d'assurer la cohérence de la signalisation.

10 - de respecter la « Voie Royale » TUILERIES/LA DEFENSE, dans l'esprit des Champs-Élysées **-en conservant bien entendu les contre-allées** et en les améliorant par suppression du stationnement gênant- en rétablissant une belle voirie urbaine d'apparence classique et en soignant son aspect :

- . terre-pleins restaurés
- . choix des coupes d'arbres harmonieuses et symétriques
- . éclairage élégant (reprendre par exemple le très joli modèle Napoléon III à globe guilloché qu'on voit au niveau du N°55

*

La solution économique et d'une application immédiate facile que nous préconisons devra être jugée à ses résultats. Si elle ne donnait pas satisfaction, il serait toujours temps d'apporter de nouvelles améliorations –inspirées par exemple de ce qui a été fait pour la RN10 dans la traversée de BOULOGNE- **sans pour autant recourir à une longue couverture de l'avenue au coût pharaonique et comportant les inévitables dangers spécifiques aux tunnels routiers, et plus particulièrement aux longs tunnels routiers urbains à forte circulation.**

LES « DESSOUS » DE LA COUVERTURE

Les Neuilléens ont été trompés ! Dès l'annonce de la volonté de couvrir l'avenue Charles de Gaulle, la première raison invoquée fut l'amélioration de la qualité de la vie des riverains. On les a fait rêver d'une AGORA de 10Ha emplies du gazouillis des oiseaux, de « Neuilly Paradise »... Mais les 2400 riverains recensés ne pesant pas lourds dans la balance socio-économique (2400/autour du milliard d'euros en coût d'atterrissage du projet) la fluidification du trafic dans l'Ouest parisien fût alors invoquée. Cet argument simpliste fut à son tour remplacé par l'épanouissement du Centre d'Affaires de La Défense, où, selon la CCI de Paris, 300 000M² de bureaux sont vacants sur un parc d'environ 3 millions de M² et où 850 000 M² sont en projet... Pour conforter cet « *épanouissement* » des milliers de M² de bureaux supplémentaires seraient construits sur l'avenue et notamment vers le pont de Neuilly.

Quelle est donc la vraie raison de la couverture ? Le dossier de saisine nous apporte la réponse page 38 :

« La mairie de Neuilly a engagé une réflexion sur l'intégration de l'avenue Charles de Gaulle dans l'espace urbain de la ville... » « Pour confirmer et développer le rôle d' « espace-centre » de l'avenue, en parallèle à la mise en valeur de la plaine des Sablons et de l'avenue du Roule : mise en valeur de la trame architecturale de l'avenue (édifices remarquables et ensembles architecturaux ; séquences « classiques » et « modernes » ; renforcement de la monumentalité de l'axe), de sa trame urbaine (constituer ou développer plusieurs « pôles urbains » sur l'axe-centre de la ville) et de sa trame paysagère (bâti, pieds d'immeubles, restauration d'un double alignement d'arbres) ».

Le dossier de « DIAGNOSTIC URBAIN » d'octobre 2005 le confirme :

« L'objectif du projet en termes d'aménagement serait de faire de la coupure actuelle un lieu de « couture » et de « centralité » attractif et convivial. Ce projet est au cœur du Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuellement en cours d'élaboration ».

L'idée qui couve dans les cartons depuis des années vient d'éclorre au grand jour... Selon le dossier de saisine « **La Municipalité veut réaliser un projet urbain communal dont la requalification de l'avenue Charles de Gaulle constitue un des grands enjeux** ».

Deux cabinets d'architectes viennent de s'y essayer :

L'un (projet Bressac) reprend peu ou prou le projet exposé au théâtre de Neuilly en avril 2005 :

constructions R+1 sur la couverture, un équipement commercial, des espaces de restauration, une salle de spectacles, un grand espace pour les expositions et les salons d'antiquaires, un hall d'exposition fermé.

L'autre (projet Vasconi), plus en phase avec l'objectif affiché, prévoit :

la construction de 2 tours de bureaux entre l'avenue de Madrid et le Pont de Neuilly ainsi que des logements sociaux. Cette zone pourrait prendre la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). Une passerelle pour piétons relierait La Défense à Neuilly, symbolisant le regroupement d'un pôle tertiaire NEUILLY-DEFENSE.

NB. L'élaboration actuelle du PLU prend tout son sens, une ZAC ne pouvant être créée par la suite que si elle est inscrite dans le PLU. D'où la nécessité de s'intéresser de très près à celui-ci.

En conclusion, le raccomodage de la « couture » mentionnée plus haut, (donc la couverture), servirait de « sol artificiel » au projet envisagé... Sans l'enfouissement de l'avenue Charles de Gaulle, le « Projet Urbain Communal » tomberait à l'eau. Ceci explique l'accent mis constamment sur la « coupure » de Neuilly !... CQFD.

Qu'un Maire veuille « embellir » (voire) sa ville n'a rien de répréhensible en soi, mais encore est-il impératif de se demander si des effets pervers en tous genres ne l'emporteraient pas sur des avantages illusoire.

Pour nous, les arguments que nous développons restent entiers :

. Un long tunnel routier urbain à fort trafic, sur plusieurs files comporte des risques évidents tant pour les usagers que pour les riverains. C'est un « amplificateur de gravité » des accidents inévitables de la circulation et le bruit et la pollution sont aggravés aux endroits où ils sortent.

. L'utilité réelle du projet d'enfouissement de la RN13 dans sa traversée de Neuilly (seule portion encore « *voie nationale* ») est contestable, le coût est pharaonique et la galère est assurée pour tout le monde jusque vers 2020.

. Et si les centaines de milliers de M² de bureaux projetés sont construits tant à La Défense qu'à Neuilly, trouveront-ils preneurs ?

En outre, dans le dossier de synthèse préparé à l'intention du public pour le Débat Public, on nous dit que la couverture créerait des espaces de circulations « douces » pour les Neuilléens, grands amateurs de marche à pied et de bicyclette... C'est cher payer... le Bois de Boulogne étant à quelques enjambées de l'avenue.

APRES LA « FOLIE MAILLOT » ALLONS-NOUS AVOIR LA « FOLIE NEUILLY » ?