

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

A l'attention de Monsieur le Maire

FAX 01 40 88 89 98

Le 6 Mars 2009

Monsieur le Maire,

Notre Association a apprécié le 26 janvier dernier votre initiative d'organiser une réunion d'information/questions, avec projection de slides, à l'intention des neuilléens et « **en amont** » sur les projets concernant le devenir de l'avenue Charles de Gaulle, et plus particulièrement sur votre contre-projet AXE13. Si selon la presse, le préfet de région se soucie du consensus, cette réunion devenait encore plus nécessaire.

Au cours de celle-ci, vous avez fait observer que certains aspects de la solution qui semble avoir la faveur du président du Comité de Pilotage, le préfet de région, vous choquaient. Aussi avons-nous jugé utile de compléter notre mail envoyé en toute hâte le jour-même de votre réunion.

Ayant participé activement aux 9 séances du Débat Public en **2006** (et non en 2008 comme indiqué à tort dans une des slides), après avoir pris connaissance d'une volumineuse documentation, il nous a paru indispensable de mettre en évidence les dangereuses insuffisances et les côtés extrêmement négatifs de la solution dite « *de référence* » que nous avons relevés.

1. La fluidité du trafic :

Le 7 mars 2006, le directeur de la DDE a déclaré :

« Eh bien, non, ce tunnel ne va pas assurer la fluidité dans l'ouest francilien. Il faut dire les choses comme elles sont. Evidemment, ce n'est pas ça, ce n'est pas un projet routier... Et donc je réponds à la question, non ça n'améliorera pas, ça ne réglera pas le problème de circulation de tout l'ouest parisien, non, mais ça réglera avec le projet qui est présent là, ça réglera la qualité de vie des habitants de Neuilly et ça peut être un élément qui peut être pris en considération, je pense, même quand on habite Paris ».

2. Les 186 commerçants inventoriés :

Le document du Débat Public « ENJEUX et PRECAUTIONS » posait la question : « *Quel est l'avenir de la vocation commerciale de l'avenue avec une circulation de transit reportée en souterrain ? Et quelle est la pérennité du commerce existant compte tenu de l'ampleur et de la durée du chantier de réalisation de la couverture* » ? Il n'y a pas eu de réponse.

3. Le tertiaire :

Le document du Débat Public DIAGNOSTIC constate que l'avenue constitue la vitrine où se concentrent de nombreuses sociétés de service (banques et institutions de crédits), des sociétés liées à la communication (UGC GAUMONT). Précisant que c'est le seul territoire de la commune où sont autorisées les activités tertiaires, il se demande quel serait l'impact de l'enfouissement pour la visibilité des entreprises tertiaires implantées sur ses rives. Pas de réponse non plus.

4. Les émergences :

Elles sont inévitables, qu'il s'agisse des stations de métro, des trémies de ventilation, des issues de secours. Le Rapport de synthèse de juillet 2004 en cite au moins deux, sans prévoir comment elles seraient traitées :

- l'une, de 1,50m de haut environ sur le tube sud, à la hauteur de la rue Jacques Dulud,
- l'autre, de 2,50m de haut sur une longueur de 60m sur le tube nord, à la hauteur de la pharmacie située près de l'angle de la place du Marché.

5. Les trémies :

Les connexions entre les voies en tunnel et les contre-allées nécessitent la réalisation de trémies d'accès latérales ouvertes sur approximativement 80m de long et 8m de large :

- a. sortie rive nord : située entre la rue de l'Hôtel-de-Ville et la rue des Huissiers
- b. entrée rive nord : entre la rue Saint-Pierre et la rue de l'Hôtel-de-Ville
- c. entrée rive sud : entre l'avenue de Madrid et la rue des Gravieres

Les accès depuis ou vers la porte Maillot se feront à partir de trémies centrales qui devraient être ouvertes sur 23m de large chacune et leur longueur s'établirait :

- d. sur 140m pour le tube nord, jusqu'au n° 32 de l'avenue Charles de Gaulle
- e. sur 180m pour le tube sud, jusqu'au n° 47 de l'avenue

En conclusion, que les riverains de ces trémies **indispensables** ne croient pas qu'ils seraient débarrassés de toute circulation, donc de pollution et de bruit !

6. Les arbres :

Le document du Débat Public DIAGNOSTIC regrette page 19 :

« La section déjà couverte de l'avenue offre une séquence très végétale mais ne restitue pas le double alignement planté par Le Nôtre. Les jeunes arbres peinent à rendre sa grandeur à la perspective de Colbert ».

Comment s'y prendre pour la restitution des alignements d'arbres souhaitable en termes de continuité ?

7. Les entrées et la sortie :

Les partisans du projet se déchirent : certains les exigent, d'autres n'en veulent à aucun prix. La sortie rue des Huissiers est particulièrement contestée bien que les plans ne permettent pas de savoir si elle se situera avant ou après le feu rouge situé à l'angle de la rue et de la contre-allée.

8. Ventilation/Désenfumage :

Le document PROJET en traite pages 19 – 28 et 29. Les informations fournies au public à l'occasion de ce débat sont notoirement insuffisantes pour porter un jugement objectif et serein.

On lit page 19 :

« Le choix de ce système [de ventilation] dépend d'une part des dispositions géométriques du tunnel permettant ou non l'installation d'accélérateurs en plafond, d'autre part de l'efficacité de ce système pour le désenfumage. Le choix n'a pas encore été opéré. Les deux systèmes (ventilation longitudinale et semi transversale) ont été reconnus validés par le CETU mais devront faire l'objet d'études plus approfondies au cours des phases ultérieures d'études de l'ouvrage ».

Par ailleurs, il n'existe nulle part d'estimation du flux de polluants à rejeter dans l'atmosphère en kg/seconde par exemple, compte tenu du flux de véhicules qui est connu par ailleurs. Seule cette information permettrait de discuter de la faisabilité et du coût d'un dispositif d'abattement de polluants avant rejet dans l'atmosphère.

9. L'incendie :

Le Rapport de Synthèse, page 17, nous informe que « l'incendie de référence » servant de base au calcul du dimensionnement du système de désenfumage est :

« de puissance thermique maximale égale à 30MW associée à une production de fumées de 80m3/seconde »

On retrouve certes ces chiffres dans la Circulaire d'août 2000. Mais nos consultants en incendie nous font remarquer que :

- a) 30MW cela correspond à peu près à l'incendie rapide d'un véhicule utilitaire léger (pour le CETU les poids-lourds rassemblent tous les véhicules de poids total roulant autorisé supérieur à 3,5t ;
- b) Le CETU lui-même précise que le dimensionnement doit considérer le nombre de véhicules susceptibles d'être présents dans le tunnel. Si la circulation journalière est de 160 000 véhicules, il est vraisemblable que chaque tube en accueillera sur 3 voies approximativement la moitié, soit 80 000, ce qui est très important ;
- c) En cas d'incendie dans un tunnel à 3 voies connaissant une telle circulation, tous les experts s'attendent à se trouver en situation de « sur-accident »... L'incendie peut s'étendre à plusieurs véhicules dont un poids-lourd transportant des produits autorisés mais cependant combustibles (cf le tunnel du Mont-Blanc). **Que se passerait-il alors?**

Rappelons que le 7 mars, il a été précisé que les poids-lourds seraient admis dans les tubes ; les poids-lourds à propos desquels les Directives Européennes préviennent « *Tout transfert de marchandises à travers des tunnels routiers est potentiellement dangereux* »...

10. Le bruit :

L'Etude d'impact acoustique reconnaît, page 13, qu'entre la porte Maillot et la place du Marché (là où sont situés une bonne partie des logements) :

- la majorité des nuisances est engendrée par le trafic sur les contre-allées et les voies d'échange avec la RN13 sous couverture ;
- le Dossier de saisine de la Commission affirme, page 41, à propos de la section 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* ».
 - Ajoutons que le redoutable « *effet de bouche* » se ferait sentir aux alentours des entrées et sorties intermédiaires indispensables prévues dans le projet, c'est-à-dire dans les secteurs des rues Saint-Pierre, des Huissiers, des Graviers.

11. L'air et la cheminée :

a) L'évaluation socio-économique réalisée par le Bureau d'études SETEC pour le Débat Public précise page 12 :

« *la couverture de la RN13 ne permet pas de réduire le volume des émissions de polluants et des gaz à effet de serre. Néanmoins, ces émissions sont davantage concentrées* » !...

b) Au cours de la réunion thématique du 7 mars, un représentant de la DDE a indiqué qu'« *on ne savait pas bien traiter l'air vicié et qu'on se placerait dans une logique de dilution* » !...

Dans l'Etude sur la qualité de l'air réalisée par le Laboratoire Régional des Ponts-et- Chaussées de Lille, à la page 3 de la partie III, nous relevons :

« *la DDE nous a demandé de travailler sur l'hypothèse suivante* :

- *80% des polluants émis au niveau de la RN13 couverte sont rejetés au niveau de la cheminée ;*
- *Les 20% de polluants restants sont répartis au niveau des 2 têtes de tunnel (10% chacune) » ;*

(NDLR : cette répartition n'est qu'une hypothèse de travail, le schéma de ventilation n'étant pas encore défini).

« *Toutefois, il est important de signaler les éléments suivants* :

- *La dispersion de la cheminée n'a pas été prise en compte en raison du manque d'éléments à ce stade de l'étude : cependant, celle-ci ne devrait pas modifier les résultats sur la bande d'étude à une hauteur de 2 mètres (sauf particules), si des études concernant les paramètres de la cheminée sont réalisées pour garantir une dispersion satisfaisante des polluants* ».

Un complément d'études publié en février 2006 a certes été consacré à modélisation des rejets de la cheminée d'extraction. Mais cette étude reconnaît que :

- *« En raison du manque d'information sur la cheminée à ce stade de l'étude les résultats de la modélisation des rejets de la cheminée constituent une première approche qui comporte des incertitudes relativement importantes non quantifiables ».*

c) Au cours de la séance du 20 mars, la DDE a précisé :

« 30 mètres représentent l'altitude de la cheminée que nous envisageons... Nous envisageons un minimum de 5 mètres au-dessus des façades... Il se trouve que nous avons une opportunité avec la réorganisation de la parcelle du bâtiment de France Télécom et nous l'avons saisie pour envisager l'implantation d'une cheminée. Nous n'avons pour l'instant pas d'autre alternative ».

12. Les impacts du projet sur les polluants :

Les documents mis à la disposition du public précisait que le renouvellement du parc automobile caractérisé par l'arrivée de véhicules plus propres (avec la généralisation du pot catalytique) et de nouvelles formules de carburants permettront une forte baisse des émissions de polluants.

Entre 2003 et 2020 :

- pour le CO, elle est de - 69,7%
- pour le NOx, elle est de - 45,6%
- pour le Benzène, elle est de - 85,4%
- pour les Particules, elle est de - 53,5%

La couverture totale permettrait une amélioration supplémentaire de - 6,4% pour le CO ;
de - 2,8% pour le NOx
de - 3,2% pour le Benzène
de - 6% pour les Particules

Compte tenu des très forts gains technologiques annoncés comparés aux gains minimes qu'apporterait la couverture, et du coût exorbitant de celle-ci, peut-on vraiment considérer ce facteur comme un élément de justification de l'opération ?

13. La proximité des tunnels au pied des immeubles dans le secteur central de l'ouvrage :

Le tube sud serait à 1,80/1,90m de l'alignement des façades sur une grande longueur et les issues de secours risqueraient d'empiéter sur les immeubles si elles ne sont pas reportées dans les rues perpendiculaires. Beaucoup d'immeubles concernés sont des immeubles anciens avec maçonnerie en pierre. Les opérations projetées seraient donc très délicates sans oublier les risques de tassement.

14. Les projets VASCONI-NATALE et BRESSAC-HUET :

Au début de la réunion de présentation de ces projets le 4 avril 2006, le Président de la Commission Particulière (CPDP), Monsieur PEYLET, a fait une déclaration pour le moins surprenante :

« Il n'est pas possible de conduire un Débat Public sur une opération de cette ampleur sans éclairer le débat par les conséquences de cette opération, par surtout les potentialités qu'elle offre. J'irai même jusqu'à dire qu'il est possible que dans une certaine mesure -mais çà le débat le dira- ce sont peut-être les opérations d'aménagement rendues possibles par la dénivellation de la RN13 qui peuvent contribuer à justifier l'opération elle-même éventuellement ».

15. Le coût de la solution de référence :

Le préfet de région retient **€860 millions TTC**. Le Conseil Général des Ponts-et-Chaussées (sûrement plus compétent et plus crédible) retient lui, en mars 2008, **€1 milliard !**

16. La décision du 9 octobre 2006 :

La lecture des considérants et des recommandations qu'elle contient donne à penser que le ministre d'alors avait pris conscience des insuffisances du projet et se montrait moins enthousiaste que l'actuel préfet de région.

Enfin, il nous paraît nécessaire de signaler que l'article 8 du décret n'est pas respecté dans la mesure où il prescrit :

« Un dispositif permanent d'information et d'échanges sera mis en place afin d'assurer la participation du public à toutes les phases d'élaboration du projet ; il sera renforcé dans la période précédant la réalisation chantier ».

A l'évidence, il appartient au Comité de Pilotage lui-même de mettre rapidement en place ce dispositif.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de nos salutations très distinguées.

Pour l'Association,
La Présidente

NB. Quant aux effets pervers et négatifs de la solution « avec tunnel » ils sont peu ou prou les mêmes qu'il s'agisse de tunnels à 2 x 3 voies ou 2 x 2 voies !