

Ø **Votre Association a le plaisir de vous informer qu'elle ouvrira très prochainement son site internet : www.neullyperif.com**

BULLETIN D'INFORMATION N° 1 - JANVIER 2006

LE DEBAT PUBLIC A NEUILLY –DU 22 FEVRIER AU 30 MAI 2006- SUR LE « PROJET D'ENFOUISSEMENT » DE LA RN13.

Ce BULLETIN ne traite que du Débat Public à venir sur le « **projet d'enfouissement** » de la RN13 dans sa traversée de Neuilly (avenue CHARLES DE GAULLE) : il concerne tous nos adhérents - quel que soit leur lieu de résidence- par son coût et ses conséquences.

Faisant suite à notre courrier de Novembre 2005, le présent BULLETIN a pour objet de vous informer que l'ouverture dudit débat est légèrement retardée, de vous rappeler l'importance des enjeux qu'il implique et nos principaux arguments largement développés dans nos différents bulletins d'information ainsi que de vous indiquer le calendrier des dates de réunions publiques retenu à ce jour –après plusieurs changements- avec les thèmes qui y seront abordés.

- § **Le coup d'envoi sera donné le 22 Février prochain à 20H au Théâtre de Neuilly 167, avenue Charles de Gaulle – métro Pont de Neuilly ou Sablons.**
- § **Une conférence de presse sera organisée au préalable le 6 Février.**
- § **L'information officielle sera diffusée sur internet (www.debatpublic-rn13.org ouvert vers le 6 Février), par affiches, et une synthèse du dossier mis au débat sera distribuée dans les boîtes à lettres à Neuilly et au péage de l'A14.**

Compte tenu de son sérieux et des arguments qu'elle avance depuis des années sur les «longs» tunnels « rouliers » « urbains » « à fort trafic », Votre Association a été officiellement admise comme partie prenante dans ce Débat Public, en tant qu'« acteur », pour y défendre sa position. Bien évidemment, dans la droite ligne du soutien que ses adhérents lui apportent depuis trois décennies, elle compte sur leur présence active ainsi que celle de leur famille et relations pendant tout le déroulement de la procédure. La date de clôture actuellement envisagée est le 30 Mai, avec possibilité de prolongation si l'activité du débat le justifie.

*

Un DEBAT PUBLIC est une nouvelle procédure de haute importance que Monsieur Yves MANSILLON, Président de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), décrit ainsi dans ses vœux 2006 : « *Le Débat Public apparaît incontestablement comme améliorant le fonctionnement de notre société, comme enrichissant notre vie démocratique* ».

Son grand mérite est de permettre enfin à toutes les parties intéressées de faire valoir leurs arguments « à égalité ». **CE N'EST PAS UN REFENDUM !**

- Ne laissez pas échapper cette opportunité pour une fois que la possibilité vous est donnée de développer vos arguments dans des conditions vous offrant les meilleures chances d'être écoutées.

- Ne laissez pas ceux qui vous sont chers (enfants, petits-enfants, etc...) vous « maudire » plus tard s'ils avaient à supporter les effets pervers en tous genres de la réalisation ruineuse d'un enfouissement qui a de fortes chances de s'avérer aussi inefficace que dangereux... Pensez à eux !

Ne serait-ce que par le coût de son organisation (1,2M€ au bas mot) ce Débat Public exige que l'on s'y intéresse.

PROJET CONTROVERSE : être POUR ou CONTRE ? Quelle est la vraie question ?

Il s'agit de s'opposer à la réalisation d'un tunnel de quelque 2 Km destiné à écouler un trafic automobile important qui viendrait faire de l'avenue Charles de Gaulle un lieu « *accidentogène* » selon le mot utilisé par les responsables de la Sécurité routière.

Or, nous ne le répéterons jamais assez, ***un accident n'est pas une fatalité; c'est le résultat d'un risque que l'on prend ou que l'on nous fait prendre. Et un long tunnel routier urbain à fort trafic est potentiellement dangereux***, quelles que soient les dispositions de sécurité prises (et d'ailleurs difficiles à réaliser de manière satisfaisante), et les risques de panique incontrôlable y sont multipliés (cette dernière étant la bête noire de la Sécurité civile)...

Ici, le « **Principe de Précaution** » -inscrit dans la Constitution- impose donc de se demander en toute objectivité, non pas si on est POUR ou CONTRE mais de se demander si l'ouvrage projeté est vraiment INDISPENSABLE, ce qu'il apporterait en avantages et en désavantages, et si d'autres solutions ne sont pas envisageables pour améliorer la situation environnementale de ce secteur, à moindres risques et à moindre coût.

Regardons les choses en face : ce projet est « au mieux » à échéance de 15 ans. Il n'est pas impossible que nombreux soient ceux qui, désinformés ou non informés, ont été poussés à demander cet ensevelissement de la circulation, réalisent peu à peu qu'ils risquent de ne pas le voir et qu'au demeurant ses résultats risquent d'être très décevants.

Parallèlement, il n'est pas impossible que l'importance de ces délais fasse fléchir l'intérêt de certains d'entre vous et leur hostilité réfléchie au projet présenté.

Vous démobiliser ferait le jeu des promoteurs -non désintéressés- d'un projet démentiel et ruineux, **et surtout pas indispensable**. Ce faisant, nous avons la ferme conviction de défendre « l'intérêt général », non seulement de l'ensemble des Neuilléens, mais celui des usagers, des communes environnantes et du pays tout entier. En effet :

- a) nous nous élevons contre les répercussions de ce projet tant sur le plan physique (des années de galère pour les riverains mais aussi pour l'ensemble de Neuilly, de ceux qui viennent y travailler et pour tous les automobilistes et les motards de l'ouest parisien) que financier (650 à 850M€base 2002 - hors indemnités pour perte d'exploitation à la RATP et aménagement de surface, etc...) alors que –on nous le dit tous les jours- les finances de notre pays sont exsangues. Il existe d'autres priorités.
- b) sur le plan de l'amélioration de la circulation et de la réduction des nuisances, les perspectives sont plus qu'incertaines. Les « *bénéfices* » -en tous genres (y compris pour les riverains immédiats l'augmentation de la valeur de leur appartement ou de leur confort)- **seraient bien inférieurs aux attentes** eu égard, d'une part, aux embouteillages chroniques et insurmontables qui persisteraient aux deux extrémités du souterrain, d'autre part, à la circulation de surface (avec bruit et pollution, ces nuisances se trouvant accrues tout autour de la –ou des- cheminée d'extraction de l'air vicié) qui persisterait obligatoirement et ne pourrait que proliférer du fait même de la suppression de la « coupure », sans parler de tous ceux qui ne voudraient pas prendre le tunnel (ou plus le prendre après avoir été bloqués longuement à l'intérieur).
- c) les objectifs invoqués pour justifier l'enfouissement ont curieusement évolué. Il a d'abord été question du confort des riverains (2400 recensés), puis de faciliter la circulation de l'ouest parisien. Nous avons largement exposé pourquoi ces objectifs nous paraissent illusoires. Maintenant, on parle de « *l'épanouissement* » du centre d'affaires de La Défense et... d'un « *projet urbain* » pour Neuilly ! Cette fois, nous sommes franchement inquiets car s'il s'agit de réaliser une « *Tête de Pont de Neuilly* » comme par exemple au Pont de Sèvres (pour aider au financement du tunnel avec la construction de milliers de M² de bureaux et celle de logements sociaux pour permettre à Neuilly de respecter la législation en vigueur), **nous vous laissons imaginer ce que cela pourrait représenter comme surdensification de population et de circulation en surface !**

Pour nous, il s'agit-là d'un projet LONG, RUINEUX, DANGEREUX et qui, au bout du « compte », NE RESOUDRAIT RIEN !

Ø Mais il existe des alternatives pour améliorer la situation actuelle :

§ à court terme d'abord et à peu de frais, pour humaniser autant que faire se peut cette avenue et en faciliter la traversée par les piétons, en particulier au niveau de la place du Marché, sans attendre encore 15 ans... Nous avons déjà fait des propositions précises : réorganisation des passages piétons et utilisation –en les relookant - des 3 passages souterrains pour piétons existants –mais méconnus- dont 2 encadrant la station de métro « SABLONS » (si utiles pour les nombreux clients du Monoprix) et le 3ème à la hauteur des rues des GRAVIERS et des HUISSIERS.

§ à plus long terme, et à titre d'alternative au projet maximaliste présenté, l'étude par la DDE d'une solution consistant à réaliser : soit un « mini tunnel », court et peu profond dans le secteur de la Place du Marché, soit un autre passage piétons souterrain. Ceci est techniquement possible et le coût des ouvrages, comme les risques, en seraient considérablement réduits.

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

Sur l'ensemble de l'avenue, dans les 2 solutions proposées, un revêtement de chaussée acoustique réduisant le bruit devrait être utilisé. Des parkings souterrains -bien éclairés- pourraient être aménagés partout où ce serait possible, évitant ainsi la « stagnation » si gênante des voitures... Un stationnement, court et gratuit, comme celui si intelligemment organisé rue Madeleine MICHELIS permettrait un arrêt de courte durée souvent suffisant.

Par ailleurs, nous avons demandé que soit étudié « **d'où viennent et où vont les poids lourds** ». Beaucoup semblent ne rien avoir à faire avenue Charles de Gaulle. Leur réduction -voire leur interdiction de passage- supprimerait bien des nuisances actuelles.

Ces deux solutions échelonnées aboutiraient à rendre à l'avenue CHARLES de GAULLE, à la fois, son rôle d' « **avenue urbaine** » et de « **belle entrée plantée dans Paris** » digne de la Capitale et de la «Voie royale» dans l'esprit des Champs-Élysées (2 x 5 voies), sans pour autant nuire à l'écoulement de la circulation.

Tels sont les arguments, telles sont les solutions que nous comptons développer et défendre au cours du Débat Public par tous les moyens en notre pouvoir. Votre aide, votre présence active, nous sont indispensables pour les faire prévaloir.

*

Calendrier des dates retenues à ce jour et thèmes qui y seront développés :

- . 22 Février : ouverture du Débat Public (le public pourra poser des questions)
- . 7 Mars : présentation et débat sur le « projet d'enfouissement » lui-même
- . 16 Mars : trafic (circulation et sécurité dans le tunnel)
- . 20 Mars : environnement (eau, bruit, air)
- . 27 Mars : circulation pendant les travaux (déviations)
- . 4 Avril : le « projet urbain » de la mairie de Neuilly – aménagement SUR la dalle et AUTOUR de celle-ci
- . 25 Avril : estimation des coûts et modes de financement (péage étudié)
- . 11 Mai : réunion affectée à un sujet qui émergerait pendant le débat
- . 30 Mai : clôture (en principe)

§ Toutes les réunions susmentionnées auront lieu à 20H. D'autres salles (Le Village ou la SACEM) sont envisagées.

§ D'autres réunions publiques, dites «d'audition», tenues dans l'après-midi, sont prévues. Elles permettront au public d'interroger les « acteurs » du projet sur les arguments qu'ils avancent.

- A partir de la semaine prochaine vous pourrez contacter la CPDP au 12, rue Blaise Pascal (vers le Pont de Neuilly) – Tél. 01 42 880 800 - www.debatpublic-rn13.org.

Ø Au cas où vous ne pourriez absolument pas vous déplacer pour participer au débat, vous pouvez adresser vos arguments par écrit : (NB. Pour une meilleure lecture, une lettre dactylographiée est fortement recommandée dans toute la mesure du possible).

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public
12, rue Blaise Pascal
92 200 NEUILLY/SEINE

Comme d'habitude, AIDEZ-VOUS... AIDEZ-NOUS !