

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

Neuilly, le 12 mars 2006

Commentaires de l'Association suite aux réunions des 22 Février et 7 Mars 2006 ainsi qu'à la lettre de réponse du Président de la CPDP du 24 mars 2006.

1. Les textes organisant le Débat public précisent que celui-ci porte « **sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet** ». Or, dans le cas de la RN13, les 2 premières réunions ont montré que la **couverture est présentée comme acquise**. En outre, la règle édictée par la CPDP consistant en des questions courtes d'une ou 2 minutes risque de « *dénaturer* » l'esprit et la lettre du Débat Public qui doit être « **contradictoire** ». Questionner n'est pas débattre !
2. Nous souhaitons revenir sur les débordements inciviles et « organisés » de la réunion inaugurale du 22 février. Le mot « *contestations* » utilisé dans le compte-rendu de la CPDP est impropre. Huées et sifflets étaient le fait d'une partie de l'assistance venue expressément pour empêcher toute opposition à la couverture de l'avenue, fut-elle pour des raisons de sécurité. Pour ceux-là, ce projet doit aboutir... Vouloir y apporter « **un autre éclairage** » était insupportable pour un projet dont seuls les mérites avaient été vantés et la vérité cachée.
3. La réunion du 7 mars s'est toutefois déroulée dans un climat plus civilisé que celle du 22 février.
4. Une association représente des personnes qui se sont regroupées pour agir. Elle ne peut pas se contenter de questionner, encore moins dans un temps très court. Le processus des « *Cahiers d'acteurs* » -à supposer qu'ils soient lus par la population- **n'est pas contradictoire**. Même s'il est exact que « *les écrits restent* » dans un Débat public, l'information doit aussi être faite PUBLIQUEMENT.
5. Notre Association s'est toujours fait un devoir d'INFORMER et non de « *faire rêver* » (comme nous l'avons entendu dire le 22 février par un promoteur du projet). Malgré les difficultés, elle s'efforcera de le faire pour combler les lacunes et alerter le public pour que celui-ci puisse se déterminer en connaissance de cause.
6. Ce Débat Public a été lancé prématurément sans que les éléments indispensables à une bonne connaissance du projet soient donnés, notamment en matière de ventilation, de désenfumage, de dilution, de qualité de l'air. Aussi allons-nous demander que des études complémentaires sur ces points d'importance majeure soient réalisées avant la fin du débat.
7. Notre Association compte bien démontrer que ce projet dangereux, d'une utilité contestable, qui prévoit des travaux et la galère jusqu'en 2020 est d'un coût pharaonique pour un résultat bien inférieur à celui espéré, et que les « dessous » de la couverture font apparaître que les Neuilléens ont été trompés...

.../2

8. Le 7 mars, une de nos questions a porté sur l' «**Utilité même du Projet** » dans les termes ci-dessous :

- Le document du « PROJET » indique page 9 «*qu'il s'agit d'améliorer le fonctionnement du réseau routier national de l'ouest francilien par une meilleure fluidité du trafic* ». Vaste ambition !
- Il précise même page 10 : «*A l'horizon 2020, après la mise en service des deux tubes, les gains de temps pour le trafic de transit seraient de l'ordre de 17% à l'heure de pointe du matin dans le sens Paris-La Défense et, à l'heure de pointe du soir, de 12% dans le sens La Défense-Paris et de 14% dans le sens Paris-La Défense* ».

Ces deux arguments ne nous paraissent pas résister à l'examen.

- a) Nous lisons dans le dossier de saisine de la Commission, page 21 : «*Il ne s'agit pas de donner plus de capacité pour le transport routier, ce qui serait contraire aux objectifs du PDU, mais aussi illusoire. La capacité aux deux 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 de Paris à l'est, largement saturés aux heures de pointe* ».

(Nous y ajouterons, à l'ouest, les tunnels de La Défense déjà fortement saturés aux heures de pointe).

Ce qui, en clair, revient à dire qu'on roulera plus vite vers le bouchon du point de Neuilly et/ou plus vite vers celui du Périphérique ou de la porte Maillot !

- b) Le gain de temps apparaît relativement élevé en pourcentage, 17%... Appliqué à la durée de trajet estimé page 31, soit 5 minutes, il est de 51 secondes !

Question : Dans ces conditions, peut-on sérieusement prétendre que le projet de couverture va assurer la fluidité du trafic dans l'ouest francilien ?

La DDE des Hauts-de-Seine a reconnu que **l'objectif d'améliorer le fonctionnement du réseau routier national de l'ouest francilien par une meilleure fluidité du trafic ne pouvait pas être atteint !**

Au cours de cette réunion, dont l'essentiel a porté sur la présence des entrées et des sorties intermédiaires (3 ou 4 personnes ayant même demandé leur suppression pour des raisons apparemment personnelles), nous avons eu la confirmation que ce projet cesse de revêtir un « caractère national » ou même régional. Il devient un projet « neuilléen » au bénéfice de 2400 personnes recensées, et des projets grandioses de la ville selon le « panachage » des projets Bressac et Vasconi, à savoir : création près du pont de Neuilly d'immeubles de grandes hauteurs (tours) représentant 100 000 à 150 000m² ; création près du pont de Neuilly ET en 2 endroits de l'avenue d'un total de 1050 à 1200 logements sociaux, soit 100 000m² ; au 167 de l'avenue, 1500m² de commerces ; SUR et SOUS la dalle de couverture, une galerie commerciale de 4000 à 8000m², **soit quelque 250 000m² de constructions qui apporteront un accroissement considérable de la circulation de surface contrairement aux promesses..** Et les Neuilléens n'en sont pas conscients !

PS. La liste complète des questions posées aux réunions publiques des 7 et 16 mars, sera donnée ultérieurement.