

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

**La réunion du 16 mars portait sur « Le trafic et les conditions de sécurité » (dans les tubes).**

. La Présidente de l'Association fit une intervention comportant 3 observations (lire ci-après).

. Nos 4 questions (lire ci-après) ont porté sur :

1. La circulation de surface après l'enfouissement ?
2. Question sur une citation de la DDE sur une citation de la DDE figurant sur un document de dernière minute distribué au public et affirmant que « la circulation augmentera si on ne fait rien pour l'avenue Charles de Gaulle »... ( Pourquoi proposer la couverture ?) ?
3. L'incendie de référence ?
4. La construction des 2 tubes du tunnel à proximité immédiate de la façade des immeubles ?

NB. Les réponses ont été plus gênées que satisfaisantes mais nous avons eu l'impression que nos questions –et leur développement- avaient été écoutés...

**1) Question sur la circulation de surface après l'enfouissement - réunion du 16 mars 2006 :**

S'appuyant sur un ensemble de simulations qui nous paraissent aussi approximatives que hâtives, le maître d'ouvrage pense pouvoir ne conserver en surface que les 2 contre-allées, soit 2 voies dans chaque sens (en supposant que le stationnement sauvage habituel sera éliminé...).

Nous ne sommes pas compétents pour juger des techniques de simulation et des logiciels utilisés. Mais nous essayons d'exercer notre bon sens. En effet, d'après les éléments mêmes puisés au dossier, la circulation résiduelle de surface devrait comprendre :

- au moins 20% du trafic actuel de la RN13 (ce qui, a observé le représentant de la DDE92, représente celui d'une belle route nationale) ;
- le trafic actuel des contre-allées (trafic local) ;
- l'accroissement de ce trafic que généreront précisément la suppression de la coupure et la « revitalisation » annoncée ;
- tous les véhicules qui ne voudront pas, ou ne pourront pas, emprunter les 2 tubes du tunnel (Neuilléens, transports en commun, autocars, certains poids lourds, engins de nettoyage, motards avisés et automobilistes claustrophobes ou simplement prudents) ;
- ... sans compter, aux heures de saturation des extrémités, les « *régulations* » destinées à « *éviter la saturation de l'ouvrage* » (cf légende de la carte du bas de la page 34 du dossier) ;
- ... sans compter non plus le surplus de circulation que ne manqueront pas de générer les grands projets urbanistiques et immobiliers de la Ville.

**Question : Comment pourra-t-on faire passer toute cette circulation sur 2 contre-allées à 2 voies normalement destinées à desservir le commerce local et les habitations riveraines augmentées très sensiblement de celles que la ville projette d'y amener ?**

**2) Question sur une citation de la DDE figurant sur un document de dernière minute distribué au public - réunion 16 mars 2006 :**

Selon le DDE92, « **Si on ne fait rien pour l'avenue Charles de Gaulle, la circulation augmentera...** » !

Une question a été posée le 7 mars à la DDE : « **Peut-on sérieusement prétendre que le projet de couverture va assurer la fluidité du trafic dans l'ouest francilien ?** ».

Sa réponse a été un NON catégorique compte tenu de la capacité limitée des deux extrémités de l'axe et des objectifs du PDU (Plan de Déplacement Urbain). Le projet devenait donc un projet strictement neuvilléen, réservant les nuisances et les dangers d'un tunnel aux automobilistes et aux motards.

Mais nous souhaiterions que l'on nous explique les tenants et les aboutissants d'une phrase tirée d'un document daté de mars 2006 et disponible à l'entrée de la salle de réunion le 7 mars :

**« Si on ne fait rien pour l'avenue Charles de Gaulle, la circulation augmentera d'environ 5 à 10% selon les moments de la journée d'ici 15 ans »...**

On peut parier, selon son tempérament, à échéance 15 ans, soit, sur une augmentation de la circulation automobile, soit sur sa diminution suite à une augmentation prévisible très sérieuse du prix de l'énergie, le pétrole se raréfiant... mais dire que la circulation augmentera si on ne fait rien nous laisse pour le moins perplexes !!!

Cet argument, s'il en est un, mérite d'être expliqué.

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

**3) Question sur l'incendie de référence - réunion du 16 mars 2006 :**

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 80m<sup>3</sup>/seconde ».*

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

1. 30MW cela correspond à peu près à l'incendie rapide d'un véhicule utilitaire léger (pour le CETU les PL rassemblent tous les véhicules de poids total roulant autorisé supérieur à 3,5T).
2. 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.
3. 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 pendant combustibles (cf le tunnel du Mont-Blanc). **Que se passera-t-il alors ?**

Rappelons que le 7 mars il a été précisé que les PL seraient autorisés dans les tubes, les PL à propos desquels les Directives Européennes préviennent « *Tout transfert de marchandises à travers des tunnels routiers est potentiellement dangereux* »... (Et leur nombre ne fera qu'augmenter...).

4. Aucune indication n'est donnée sur le mode de calcul du flux de fumée évacué vers l'atmosphère.
5. Aucune mention n'est faite de l'introduction d'un système de brouillard d'eau dit « *brumissage* » adopté dans plusieurs pays étrangers.

Nous souhaitons, évidemment, une réponse à ces 5 interrogations.

**4) Question –afin d’informer certains riverains- portant sur la construction des 2 tubes du tunnel à proximité immédiate des façades des immeubles – réunion du 16 mars 2006 :**

**LES 2 TUBES DU TUNNEL CONSTRUITS A PROXIMITE IMMEDIATE DES FACADES DES IMMEUBLES :**

Au cours de la réunion thématique du 7 mars sur « *La couverture et la dénivellation de l'avenue Charles de Gaulle* », certains participants ont fait part de leur inquiétude quant à la proximité des tunnels au pied de leurs immeubles dans le secteur central de l'ouvrage.

- tube nord - secteur Orléans/Louis Philippe
- tube Sud - sur une plus grande longueur :
  - 160m à hauteur de la rue d'Orléans
  - 60m à hauteur des rues Rigaud/Hôtel de Ville

Le représentant la ville de Neuilly a répondu que, grâce à la technique des parois moulées, les ouvrages pourraient sans danger approcher jusqu'à 2,50 mètres des immeubles.

Soit, mais cette distance serait-elle respectée sur l'ensemble du parcours ? NON !... En effet, la coupe 3.3 du document 1010 A des « *Coupes transversales* » -à l'aplomb de la rue d'Orléans- montre que :

- le tube Nord est certes à 4 mètres de l'alignement des façades, **mais** on ne dit nulle part, dans les documents écrits, que l'issue de secours « SABLONS » en est à 1,80 mètre seulement...
- le tube Sud est à 1,80/1,90 mètre de l'alignement des façades sur une grande longueur et les issues de secours **empièteraient** même sur les immeubles !

Or, ce qui est relativement facile à réaliser au pied des immeubles modernes comportant plusieurs sous-sols et semelles sur béton armé est beaucoup plus délicat au pied des immeubles anciens avec maçonnerie en pierre... Sans oublier les risques de tassement de ces derniers lors d'une opération toujours difficile à contrôler !

**Question : Compte-t-on informer les habitants des immeubles concernés des risques que encourus par leurs immeubles si ce projet se réalisait et quand : avant la fin du débat, juste avant le commencement des travaux ou jamais ?**