

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

Nos 5 questions posées le 7 mars annoncées dans nos commentaires du 12 mars (lire) :

1. Utilité du projet en matière de fluidité du trafic sur l'ouest parisien ?
2. Les trémies et le bruit induit par « l'effet de bouche » ?
3. Les émergences sur la dalle ?
4. Les conséquences du projet pour les commerçants riverains ?
5. Les conséquences du projet sur le tertiaire ?

NB – Le 25 mars, dans le compte-rendu de cette réunion sur le site de la CPDP (debatpublic-rn13.org), les interventions du public et ce qui lui fut répondu ne figuraient toujours pas.

Utilité du projet en matière de fluidité du trafic sur l'ouest parisien ?

La question porte sur l'UTILITE même du projet en matière de fluidité du trafic dans l'ouest francilien – réunion du 7 mars 2006

- Le document du projet indique p. 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 !

- Le même document nous 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.

1. 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 ajoutons, à l'ouest, les tunnels de La Défense déjà fortement saturés aux heures de pointe.

Ce qui revient à dire qu'on roulera plus vite vers le bouchon du pont de Neuilly et/ou plus vite vers celui du périphérique ou de la porte Maillot.

2. Le gain de temps apparaît relativement élevé en pourcentage, 17%. Appliqué à la durée de trajet estimé p. 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 ?

Les trémies et le bruit induit par « l'effet de bouche » ?

Question : Portant sur les TREMIES et le bruit induit– réunion 7

Mars 06 :

Les documents que nous avons consultés montrent que :

- *« les connexions entre les voies en tunnel et les contre-allées nécessitent la réalisation de trémies d'accès latérales ouvertes sur approximativement 80 mètres de long et 8 mètres de large :*
 - *Sortie rive nord : située entre la rue des Huissiers et la rue de l'Hôtel de Ville*
 - *Entrée rive nord : entre la rue de l'Hôtel de Ville et la rue Saint-Pierre*
 - *Entrée rive sud : entre l'avenue de Madrid et la rue des Graviers*

- *Les accès depuis la porte Maillot et le pont de Neuilly se feront à partir de trémies centrales qui devraient être ouvertes sur 23m de large chacune, et leur longueur s'établirait :*

sur 140m pour le tube nord, jusqu'au n°32 de l'avenue Charles de Gaulle
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 !

Question : Comment ces trémies seraient-elles traitées pour empêcher le bruit induit par « l'effet de bouche », pour effacer l'effet de coupure et pour diminuer la pollution particulièrement sensible à la porte Maillot et entre la rue Saint-Pierre et la rue des Huissiers ?

Les émergences sur la dalle ?

Question sur les EMERGENCES sur la dalle - réunion 7 Mars 2006 :

L'existence d'émergences sur la dalle est inévitable, qu'il s'agisse des stations de métro, des trémies de ventilation, des issues de secours, des panneaux de signalisation dans les tubes.

Nous aimerions avoir plus d'informations sur celles-ci, et plus particulièrement sur les deux émergences dont il est question dans le « Rapport de Synthèse » de Juillet 2004 :

- 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

Autrement dit, un véritable « mur » s'élèverait à ces endroits le long des contre-allées !

Question : Comment seraient traitées ces émergences extrêmement disgracieuses et gênantes qu'on ne devrait pas trouver sur l'Axe Royal ?

Les conséquences du projet pour les commerçants riverains ?

Question sur les conséquences du projet pour les commerçants riverains – réunion 7 mars 2006 :

- La perspective d'une avenue en travaux jusqu'en 2020 au moins constitue une préoccupation majeure pour les 186 commerces inventoriés dont la plupart des responsables se souviennent de la galère de la période 1988-1992.

Ajoutons que le projet prévoit la suppression de 600 places de stationnement en surface (E & D page 22) et la destruction partielle, voire totale, du parc de stationnement près de l'Eglise St Jean-Baptiste.

Nous partageons les inquiétudes des auteurs du document « Enjeux et Préconisations » :

« 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 ? ».

Question : Le tissu commercial étant lié au passage, n'y a-t-il pas risque de perte de dynamisme ou de manque d'affirmation au profit des pôles dynamiques proches, l'avenue du Roule par exemple ?

Les conséquences du projet sur le tertiaire ?

Question sur les conséquences du projet sur le « TERTIAIRE » - réunion du 7 mars 06 :

L'avenue Charles de Gaulle constitue aujourd'hui la « vitrine » où se concentre de nombreuses sociétés de services (banques et institutions de crédit...), des sociétés liées à la communication (UGC, Gaumont, Herald Tribune).

Le document « **DIAGNOSTIC** » nous précise par ailleurs que l'avenue Charles de Gaulle « *est le seul territoire de la commune où sont autorisées les activités tertiaires* ».

Il précise également que « *la valeur de l'immobilier de bureau augmente avec une situation en façade ou en angle sur l'avenue. L'effet « vitrine », la visibilité et l'identification offerts par l'axe « passant » engendrent une augmentation de la valeur des biens immobiliers tertiaires* ».

Question : Quel serait l'impact de l'enfouissement de l'avenue pour la visibilité des entreprises tertiaires implantées sur ses rives et plus largement par rapport à sa vocation de vitrine de Neuilly?