

# NEUILLY RN 13

Mai 2008

1	UN DEBAT A NEUILLY .....	1
2	LA DECISION PERBEN .....	1
3	LE PROJET GOUVERNEMENTAL .....	2
4	UN MILLIARD D'EUROS .....	2
5	DEFENSE 2015 .....	3
6	REGION CAPITALE 2030 .....	3
7	ANNEXES .....	4
7.1	Ile de France, Contrat de projet Etat-Région 2007-2013 .....	4
7.2	Ile de France, Transports collectifs et opérations fret .....	4

## **Même avec un deuxième mandat, l'actuel Président de la République pourrait ne pas être en situation d'inaugurer une avenue Charles de Gaulle recouvrant la Nationale 13**

La traversée de Neuilly-sur-Seine par la Nationale 13 ralentit fortement la circulation routière à l'ouest de Paris et génère d'importantes nuisances pour les riverains de l'avenue Charles de Gaulle. Au début des années 90, à l'occasion du prolongement, jusqu'à La Défense, de la ligne 1 du métro, un tronçon avait été couvert entre le Pont de Neuilly et la rue de l'Eglise. Par la suite, les études de trafic ont montré que, d'ici 2020, en l'absence d'aménagements supplémentaires, la situation continuerait de s'aggraver sur l'avenue elle-même, sur les contre allées et sur les autres axes du secteur. Pour résoudre cette difficulté, le gouvernement envisage de prolonger la mise en souterrain de l'avenue Charles de Gaulle jusqu'au périphérique.

## **1 UN DEBAT A NEUILLY**

En mai 2006, un débat sur le projet de couverture de la RN 13 avait réuni autour de Robert Peylet, Président de la Commission nationale du débat public<sup>1</sup>, Jean Guillot, Directeur départemental de l'équipement, Louis Charles Bary, Maire de Neuilly-sur-Seine, et les représentants de 7 associations locales : Bineau-Villiers-Champerret, Maillot-Champerret, Maillot-Sablons-Madrid, Neuilly-Puteaux-Seine Ecologie, les Verts, l'Association des résidents de l'Ile de la Jatte et Voierie locale RN 13. Principaux points abordés : la pertinence globale du projet, l'opportunité de doter le nouvel axe d'entrées ou de sorties à l'intérieur de Neuilly, les conséquences du report sur les contre-allées et l'avenue du Roule du trafic de surface propre à la ville, les nuisances environnementales d'un chantier d'une durée estimée de huit ans et le financement des travaux.

## **2 LA DECISION PERBEN**

En octobre 2006, prenant acte du bilan dressé par la CNDP, le ministre des transports Dominique Perben donnait son feu vert au projet de couverture de la RN 13 de la porte Maillot au carrefour Madrid, à Neuilly-sur-Seine.

Objectifs visés :

- Assurer une liaison routière efficace entre le pont de Neuilly et le boulevard périphérique de Paris.

<sup>1</sup> La Commission nationale du débat public avait été saisie par Dominique Perben, ministre de l'équipement en charge du projet de dénivellement et de couverture de la RN 13.

- Libérer, en surface, l'avenue Charles-de-Gaulle, à Neuilly-sur-Seine, du trafic de transit sans pénaliser les usagers de la route nationale 13.
- Couvrir la RN 13 entre le carrefour Madrid et la porte Maillot pour réduire les nuisances environnementales et rendre possible la réalisation d'aménagements de surface de qualité.
- Permettre le développement des transports collectifs et des modes de déplacement « doux ».
- Minimiser l'impact de la phase de chantier pour les riverains par l'absence de perturbations dans l'exploitation de la ligne n°1 du métro et la mise en place, à chaque étape, de plans de circulation comprenant des itinéraires de délestage de la RN 13 et la réorganisation des lignes d'autobus

### 3 LE PROJET GOUVERNEMENTAL

L'Etat, maître d'ouvrage chargé de la réalisation du projet d'enfouissement a écarté l'idée de transformer la RN 13 en boulevard urbain avec 4 voies dans chaque sens et suppression des contre allées comme sur les Champs-Élysées. Il a, de même, rejeté l'idée d'un tunnel de 5 km à 2x2 voies entre Paris Dauphine et l'A 14, à l'ouest de la Défense.

Le scénario retenu prévoit de prolonger la mise en en souterrain de la RN 13 (deux sens de circulation avec 3 voies par sens) jusqu'au périphérique depuis la couverture « Madrid » (tronçon Pont de Neuilly-rue de l'Eglise. Des accès au tunnel sont prévus à partir des contre allées pour offrir une entrée et une sortie dans le sens Paris- la Défense et une entrée dans le sens la Défense-Paris. La durée escomptée des travaux serait d'environ 4 ans par sens de circulation. Le coût global du projet avoisinerait 750 millions d'euros.

### 4 UN MILLIARD D'EUROS

Le débat CNDP à l'origine de la décision Perben n'a, en fait, apporté aucune réponse précise aux questions qui étaient posées, faute d'un consensus sur la manière d'aborder les problèmes et le rôle des différents acteurs publics appelés à les résoudre.

C'est ce que devaient confirmer les déclarations des différents candidats aux municipales de mars 2008, tous d'accord sur la nécessité de faire quelque chose, moins unis sur la seule solution du souterrain, indécis sur la question de la place respective des transports publics et de l'automobile et surtout embarrassés par la question du financement. Il est, en effet, officiel, aujourd'hui, que le projet coûtera au moins 1 milliard d'euros (hors études techniques destinées à finaliser les modalités de réalisation), ce qui en fait un aménagement parmi les plus chers de ceux actuellement en cours ou envisagés en région parisienne : prolongement du tramway 72 jusqu'à Issy-les-Moulineaux (près de 80 millions d'euros), prolongement de la ligne 13 du métro (près de 160 millions d'euros), liaison CDG express Paris Roissy (près de 650 millions d'euros).

A titre de comparaison, le montant du budget 2008 du conseil général des Hauts-de-Seine s'élève à 1,7 milliards d'euros, dont 150 millions pour la voirie départementale et les transports, celui de la région Ile-de-France à 4,3 milliards d'euros dont 958 millions pour les transports en commun.

Plus significatif encore, le projet RN 13 équivaut, à lui seul, au tiers des dépenses d'amélioration des transports collectifs inscrites au contrat de projet Etat-Région Ile de France 2007-2013 dont une bonne partie est destinée à réaliser des travaux non achevés du contrat de projet 2000-2007. En cause, explique la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, la sous estimation initiale des coûts, l'augmentation des prix dans le secteur des travaux publics, la surestimation des recettes attendues des collectivités, des financements de l'Etat tardant à se débloquer, l'obstruction par des riverains ou des élus, les tergiversations des maîtres d'ouvrage (SNCF et RFF en tête).

Alors, qui va payer pour l'enfouissement de la RN 13 ? C'est la grande question. Parmi les sources de financement identifiées figurent une contribution des collectivités publiques concernées : la commune de Neuilly (le projet équivaut à 15 fois son budget annuel d'investissement), le département (rien n'est à ce jour budgété par le conseil général des Hauts-de-Seine), la région Ile de France (son président, Jean Paul Huchon, n'envisage pas de participer à un projet qui « n'est pas techniquement au point » et pour lequel « le maire de Neuilly, lui-même, Jean Christophe Fromantin, ne semble pas très

motivé »<sup>2</sup>, l'Etat (les caisses sont vides et un emprunt serait malvenu), un péage acquitté par les utilisateurs du tunnel (proposition assez incompatible avec la nécessaire fluidité du trafic).

Resteraient donc les collectivités autres que les communes, le département et l'Etat et la mise en place de partenariats public/privé (PPP) comme semblent le souhaiter Roger Karoutchi, l'actuel secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement, Dominique Bussereau, l'actuel ministre des transports et Jean Sarkozy, nouveau conseiller général des Hauts de Seine qui, découvrant que les choses pourraient ne pas aller conformément à ses ambitions propose l'organisation d'un référendum auprès des Neuilléens avec comme question « Etes-vous favorable à l'enfouissement de l'avenue Charles de Gaulle »<sup>3</sup>.

Mais, amuser la galerie de la sorte ne fait pas disparaître le problème de fond du financement du projet de dénivellation et de couverture de l'avenue Charles de Gaulle dans ses dimensions recherche d'économie, voire de solutions alternatives et d'engagement ferme des différents collectivités concernées, bien au delà de la ville même de Neuilly.

S'agissant des économies, la question doit être a nouveau posée de l'opportunité d'accéder au tunnel par les contre allées sachant que 80 % des véhicules qui empruntent chaque jour l'avenue Charles de Gaulle ne s'arrêtent pas à Neuilly.

En ce qui concerne les financements, il est essentiel de savoir, compte tenu des multiples projets destinés à améliorer les transports en Ile de France, tel celui du métrophéric (de 4 à 6 milliards d'euros), comment se feront les arbitrages. Ceci pose, entre autre, la question de la contribution au projet du pôle d'affaires de la Défense et celle du programme d'action du nouveau Secrétariat d'Etat chargé du développement de la région capitale.

## 5 DEFENSE 2015

Dans le prolongement immédiat de Neuilly, le quartier d'affaires de la Défense est un élément majeur du dossier de la RN 13. Il est à l'origine d'une bonne partie des encombrements constatés sur l'avenue Charles de Gaulle, la ligne A du RER et la ligne 1 du métropolitain. Des encombrements qui devraient encore augmenter avec la réalisation en cours du projet Défense 2015 qui prévoit 450 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 100 000 m<sup>2</sup> de logements supplémentaires. A l'horizon 2015, le nombre de salariés travaillant sur le site passerait de 150 000 à 200 000. Le coût du projet est estimé à 350 millions d'euros et les recettes attendues des investissements réalisées à 1,2 milliards d'euros.

Une loi du 27 février 2007 a créé un « Etablissement Public de gestion du quartier d'Affaires de la Défense » administré par le département des Hauts-de-Seine et par des représentants des communes de Puteaux et Courbevoie. On comprendrait mal que cet établissement dédié à un quartier « d'intérêt national » (article 1 de sa loi fondatrice) ne participe pas au financement du projet d'enfouissement de l'avenue Charles de Gaulle qui ne peut que conforter le développement du quartier d'affaires de la Défense au même titre que le prolongement de la ligne E du RER depuis la gare Saint-Lazare, puis vers la région de Mantes-la-Jolie.

## 6 REGION CAPITALE 2030

*« La création d'un Secrétariat d'Etat au Développement de la Région Capitale a pour objectif de permettre à la France de tenir son rang dans la compétition des territoires, en faisant de sa capitale un atout décisif dans la compétition économique du 21<sup>ème</sup> siècle....*

*...Vous avez la responsabilité de définir une vision pour la Région Capitale à l'horizon 2030. ...La vision doit précéder le projet et le projet doit conduire au choix de l'organisation et de la gouvernance...*

---

<sup>2</sup> Le journal du Dimanche du 16 mai 2008

<sup>3</sup> Hauts-de-Seine Matin du 13 mai 2008

...Vous vous attacherez en particulier à construire pour les grands équipements des modes de financement innovants tirant le meilleur parti de la valeur économique qu'ils créent pour leurs utilisateurs et leur environnement immédiat... »

Extraits de la lettre de mission de Nicolas Sarkozy à Christian Blanc du 7 mai 2008.

Lors de sa conférence de presse du 13 mai 2008, Christian Blanc, Secrétaire d'Etat chargé du développement de la Région Capitale a annoncé le lancement, vers la fin de l'année 2008, de deux projets « structurants » : aménagement de la Plaine de France au Nord-est et création d'un pôle technologique et scientifique d'envergure mondiale sur le plateau de Saclay.

Mais, fondamentalement, la première intervention publique du nouveau Secrétaire d'Etat a surtout été marquée par l'annonce d'un calendrier prévisionnel avec présentation, fin 2009, d'un projet global pour l'avenir de la région capitale.

La question cruciale du mode de financement des projets existant et à venir, notamment celui de la RN13, devrait donc rester sans réponse pendant au moins encore un an. On comprend mieux, dans ces conditions, la prudence de Jean Christophe Fromantin, le nouveau Maire de Neuilly à propos du dossier de l'avenue Charles de Gaulle et de la construction de tours de grande hauteur à l'entrée du Pont de Neuilly pour financer les travaux.

## 7 ANNEXES

### 7.1 Ile de France, Contrat de projet Etat-Région 2007-2013

En millions d'euros

ACTIONS	Région	Etat	Total
Agir sur le chômage	78	49	127
Cohésion sociale	28	28	56
Attractivité	313	206	519
Enseignement sup.	589	625	1 214
Recherche	100	100	200
Sport	30	30	60
Culture	30	33	63
Pôles de compétitivité	28	10	38
Transports collectifs	2 063	874	2 937
Agriculture et forêt	27	17	44
Changement climat	72	25	97
Environnement	66	43	109
<b>TOTAL</b>	<b>3 424</b>	<b>2 040</b>	<b>5 464</b>

### 7.2 Ile de France, Transports collectifs et opérations fret

En millions d'euros

Opérations	Etat	Région	Total
1	113	177.50	290.50
2	392	1066.70	1458.70
3	140	318.80	458.80
4	121	279	400
5	36	46	82
6	72	175	247
<b>TOTAL</b>	<b>874</b>	<b>2063</b>	<b>2937</b>

1. Modernisation du réseau existant, RER notamment
2. Engagement des travaux de 16 opérations
3. Mise en œuvre des 2<sup>ème</sup> phase opérations lourdes
4. Etudes et premiers travaux d'opérations de transports en commun
5. opérations interrégionales
6. opérations fret fluviales et ferroviaires