

débatPublic

Projet de couverture et dénivellation
de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

Compte-rendu du débat public sur le projet de la RN13

22 février – 30 mai 2006

Roland Peylet

*Président de la Commission
particulière du débat public*

cndp

Commission particulière

du débat public

Le projet de couverture
et dénivellation de la RN 13
à Neuilly-sur-Seine

Juillet 2006

Compte-rendu

du débat public
sur le projet de la RN13

Sommaire

Avant-propos

I.	La préparation, l'organisation et la vie du débat public sur le projet de dénivellation et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine	4
A.	LA PRÉPARATION DU DÉBAT	4
1.	L'organisation du travail de la Commission	4
2.	Les relations de la Commission avec les partenaires du projet	6
3.	La préparation du dossier du débat public	7
4.	La logistique du débat public	7
B.	L'ORGANISATION DU DÉBAT	8
1.	Le cadre du débat	8
2.	Les acteurs du débat	10
3.	L'identité du débat	11
4.	Le calendrier et les thèmes des réunions	12
C.	LES MOYENS D'INFORMATION DU DÉBAT	14
1.	Les documents du maître d'ouvrage	14
2.	Les outils de communication du débat	16
3.	Le site Internet : www.debatpublic-rn13.org	18
4.	Les vidéos de la CPDP	19
5.	Les documents produits par la Commission particulière au cours du débat	20
6.	Les actions d'information concertées	20
7.	Aller à la rencontre des différents publics	25
8.	Les relations avec la presse	26
D.	LA PARTICIPATION DU PUBLIC	28
1.	Les coupons T	28
2.	Les questions Internet	29
3.	Les appels téléphoniques à la CPDP	29
4.	Les visites dans les locaux de la CPDP	30
5.	La participation aux réunions publiques	31
E.	LES RENCONTRES DU DÉBAT	33
1.	Les réunions publiques	33
2.	Les autres rencontres du débat	41
F.	LES CAHIERS D'ACTEURS	42
G.	LES CONTRIBUTIONS REÇUES PAR LA CPDP	43
II.	Les enseignements de la Commission particulière du débat	44
A.	LE DÉROULEMENT DU DÉBAT	46
B.	LES QUESTIONS POSÉES	50
1.	Sur le trafic	50
2.	Sur la conception technique de l'ouvrage	52
3.	Sur la sécurité	53
4.	Sur l'environnement	54
5.	Sur le développement et la durée des travaux	55
6.	Sur les problèmes de circulation associée	56
7.	Sur les aménagements urbains rendus possibles par le projet	57
8.	Sur le coût du projet	59
9.	Sur le financement	61
C.	CE QUE LA COMMISSION PARTICULIÈRE RETIENT DU DÉBAT PUBLIC	63
D.	LES ASPECTS SUR LESQUELS LA COMMISSION ATTIRE L'ATTENTION	65

Avant-propos

Si 160 000 automobilistes empruntent chaque jour la Route Nationale 13 qui traverse de part en part la ville de Neuilly-sur-Seine, nombre d'entre eux ne se préoccupent guère de savoir si ce flux de niveau autoroutier génère des nuisances très pénibles à supporter pour les riverains. La prise en compte de ce problème majeur d'environnement, en partie sous la pression d'une association de riverains excédés, a conduit les services de l'Etat et de la Région à engager une réflexion sur les solutions à mettre en œuvre pour d'une part maintenir à cet axe sa vocation de transit, et d'autre part pour redonner à l'avenue un caractère urbain résidentiel de qualité. Un projet a été élaboré à la suite d'un travail commun entre la DDE 92, la ville de Neuilly-sur-Seine et différents partenaires. C'est ce projet qui est proposé au débat public pour lequel une Commission particulière a été désignée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

La mission première de la Commission particulière du débat public a été de mettre en place les moyens matériels permettant un tel débat public et l'accès à celui-ci d'un vaste public en diffusant le plus largement possible, par un plan de communication approprié, l'ensemble des éléments d'information liés tant au débat lui-même qu'au dossier du débat produit et diffusé par le maître d'ouvrage.

La conduite même du débat a été réalisée par l'ensemble de la Commission sous l'autorité de son président, M. Roland Peylet. Celle-ci, fidèle à sa ligne de conduite, ne s'est jamais départie de ses principes d'ouverture et d'équité. Toutes les expressions ont été écoutées et chaque question a reçu une réponse. Le compte-rendu des travaux adressé à la Commission nationale reprend l'ensemble de ces données et inclut les observations et recommandations / réflexions que la conduite de ce débat a suscité chez les membres de la Commission particulière.

La synthèse en sera réalisée par le président de la Commission nationale qui l'adressera au ministre chargé de l'équipement.

- *Les membres de la Commission particulière remercient, Michel Lacôte, secrétaire général, ainsi que l'équipe d'État d'Esprit, Grégoire Milot, Madeleine Lafon et Amélie Prioux, qui ont apporté leur assistance tout au long du débat.*
- *La Commission particulière remercie également les experts sollicités par la Commission qui ont accepté de se déranger pour faire l'apport de leur expérience et de leur savoir.*
- *La direction départementale de l'équipement des Hauts-de-Seine a fourni très clairement et très honnêtement la matière du débat, en la personne de son directeur Jean Guillot et des collaborateurs de celui-ci, Jérôme Scoffoni, Régis Delabie et Guillaume Bouguin, sans oublier Guy Kaufmann.*
- *La Commission remercie aussi la mairie de Neuilly-sur-Seine, son maire Louis-Charles Bary et Monsieur Jean Claude, ainsi qu'Anne-Laure Mondon.*

I. La préparation, l'organisation et la vie du débat public sur le projet de dénivellation et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

A. LA PRÉPARATION DU DÉBAT

Le projet mis au débat est le fruit des travaux d'un comité technique associant la DDE 92 et la ville de Neuilly-sur-Seine. Le dossier du débat a été élaboré par ce comité technique sous le contrôle de la Commission chargée de s'assurer de son caractère complet, lors de réunions tenues sous la présidence du président Peylet.

1. L'organisation du travail de la Commission

La Commission a associé des compétences variées et complémentaires.



⊙ M. Roland Peylet,
conseiller d'état



⊙ Mme Marie-Françoise Sévrain,
consultante en environnement et commissaire enquêteur



⊙ M. Jean Culdaut,
architecte urbaniste et commissaire enquêteur



⊙ M. Jean-Pierre Tholon,
trésorier payeur général honoraire, médiateur financier



⊙ M. Michel Gaillard,
ingénieur, ancien dirigeant d'entreprise



⊙ M. Michel Lacôte,
secrétaire général



Réunion des membres de la CPDP

Le travail de la Commission s'est organisé autour de rencontres hebdomadaires qui se déroulaient en deux temps :

- **9h00/11h00** : réunion avec le maître d'ouvrage et la ville de Neuilly-sur-Seine. Cette première phase a permis à la Commission de préciser et de compléter ses demandes au maître d'ouvrage.
- **11h00/13h30** : réunion de la CPDP consacrée aussi bien à l'organisation du débat qu'à un échange constructif sur le projet.

Les différentes questions posées pendant le débat et les réponses proposées par le maître d'ouvrage étaient traitées durant cette phase.

Suite à un appel d'offres public, l'agence État d'Esprit a été sélectionnée par le maître d'ouvrage du projet dans le cadre d'un contrat d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) auprès de la CPDP.

Le cadre du marché supposait une large implication du cabinet retenu pour cette mission tant en matière de communication que sur différents aspects organisationnels :

- ⊙ location immobilière et équipement de la CPDP,
- ⊙ détachement permanent sur le site d'une consultante (Madeleine Lafon - IEP Bordeaux – DESS Politiques publiques) et d'une assistante (Amélie Prioux - Master communication globale),
- ⊙ conception et réalisation des supports du débat,
- ⊙ gestion de la diffusion des supports,
- ⊙ gestion et actualisation du site internet,
- ⊙ montage de partenariats,
- ⊙ organisation et logistique des réunions publiques et autres rencontres,
- ⊙ gestion de la participation des citoyens,
- ⊙ contacts et suivis des associations impliquées,
- ⊙ relations presse,
- ⊙ conseil et accompagnement de la CPDP,
- ⊙ organisation du travail quotidien de la CPDP (ordres du jour, compte-rendus).

2. Les relations de la Commission avec les partenaires du projet

Un travail commun permanent a été engagé entre la CPDP, la DDE 92 et la mairie de Neuilly-sur-Seine.

Les principaux sujets d'échanges étaient les suivants :

- ⊙ le déroulement et l'organisation des rencontres,
- ⊙ les réponses aux demandes de la Commission,
- ⊙ le traitement des questions/réponses.

La ville de Neuilly-sur-Seine a été pleinement associée à l'organisation du débat public. Son implication dans la préparation du dossier et dans l'organisation du débat a permis de gérer de nombreux aspects liés à ses compétences.



*Roland Peylet, président de la CPDP
et Jean Guillot, directeur départemental
de l'équipement*

3. La préparation du dossier du débat public

Cette préparation a reposé sur un travail commun permanent entre le « *groupe projet* », constitué de la DDE 92, assisté du cabinet Moser, Malt et Associés, la ville de Neuilly-sur-Seine, et la CPDP.

Cette collaboration s'est mise en place afin de préparer conjointement les éléments qui ont été présentés au public et mis au débat. Il s'est agi là d'un travail sur la forme de la présentation et en aucun cas sur le fond du dossier.

Une option, dépourvue de variante, avait ainsi été préalablement retenue, le travail de la Commission s'est organisé autour de cette option.

Le débat ne portait pas sur le choix de la solution permettant de traiter les désagréments et les pollutions générés par les 160000 véhicules utilisant journallement l'avenue, mais plutôt sur l'opportunité de répondre à ce besoin par un tunnel sous l'avenue.

4. La logistique du débat public

La Commission a décidé que ses locaux devaient se trouver à proximité du site de l'avenue Charles-de-Gaulle et être facilement identifiables.

Un local a été trouvé au rez-de-chaussée du numéro 12, de la rue Blaise Pascal à Neuilly-sur-Seine (rue perpendiculaire de l'avenue Charles-de-Gaulle).

Ces bureaux, classés EPR de 1^{ère} catégorie, ont permis de recevoir du public et d'organiser des réunions allant jusqu'à 50 participants.



Les locaux de la CPDP

L'organisation matérielle de la CPDP visait à répondre aux besoins des participants. Un certain nombre d'équipements a ainsi été retenu :

- ⊙ un grand écran plasma pour que les visiteurs puissent visionner les films de la CPDP et du maître d'ouvrage,
- ⊙ une « *banque d'accueil* » permettait de faciliter la réception des visiteurs.

Les locaux de la CPDP RN13 comportaient plusieurs espaces pour répondre à ses différentes missions : réunion de travail, lieu d'exposition, accueil des auditions publiques, présentation des documents d'information et des études.

B. L'ORGANISATION DU DÉBAT

1. Le cadre du débat

La CPDP RN13 a défini, dès le mois de novembre 2005, certains principes d'action :

Élargir géographiquement le débat

La CPDP a souhaité engager le débat avec l'ensemble des publics et des collectivités territoriales intéressé pour ne pas limiter le débat aux seuls riverains de l'avenue Charles-de-Gaulle. La CPDP a souhaité, autant que faire se peut, toucher une cible plus large et en particulier les usagers de l'avenue.

Les cibles prioritaires ont été définies de la façon suivante :



L'avenue Charles-de-Gaulle à Neuilly

- ⊙ les Neuilléens à commencer par les riverains de l'avenue,
- ⊙ les automobilistes empruntant l'axe,
- ⊙ les usagers des transports en commun empruntant l'avenue,
- ⊙ les collectivités territoriales concernées traversées par les axes de délestages ainsi que les riverains de ces axes,
- ⊙ l'ensemble des collectivités territoriales intéressé par l'opération.

Associer des relais

L'efficacité du travail d'information passe par la mobilisation de relais associatifs, institutionnels ou économiques.

Ces éléments ont été rassemblés dans une base de données qui a fait l'objet d'une déclaration à la CNIL.

Cette base de données, régulièrement actualisée, a comptabilisé 3 500 noms comprenant :

- ⊙ les habitants de l'avenue Charles-de-Gaulle (980 foyers)
- ⊙ les relais d'opinions de Neuilly-sur-Seine
 - élus de la ville,
 - responsables associatifs,
 - professions libérales,
 - partenaires économiques,
- ⊙ les entreprises de La Défense et Neuilly-sur-Seine (1000 entreprises)
- ⊙ les partenaires et relais régionaux
 - collectivités territoriales,
 - services de l'État,
 - relais associatifs.

Le fichier utilisé par la CPDP a évolué en permanence au cours du débat.
Il a été complété avec l'ensemble des contacts, coupons, lettres reçus par la CPDP.

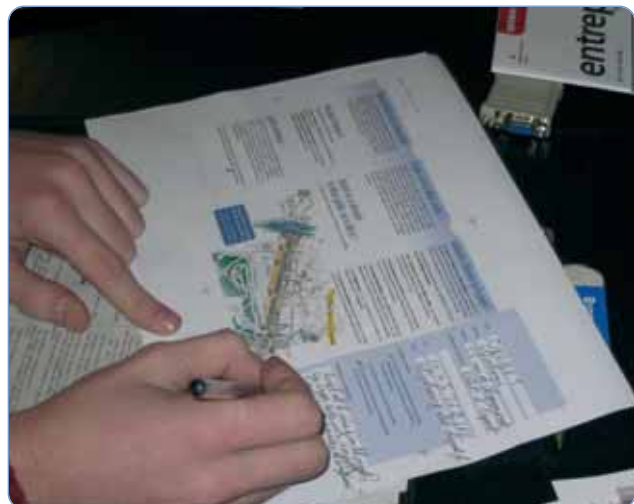
Durant le débat, 800 contacts ont été ajoutés dans la base de données :

- 700 provenant des coupons T
- 100 provenant des visites sur le site

Ces adresses ont été intégrées dans le fichier et ont reçu les documents au cours du débat.

Le coupon T

***Ce fichier a permis
de toucher individuellement
un public varié susceptible
en particulier de relayer
l'information auprès de
différents réseaux intéressés
par l'objet du débat.***



2. Les acteurs du débat

Tous les participants, dans leur ensemble, ont été considérés comme des acteurs à part entière du débat.

Sept associations ont été particulièrement été actives au cours de ce débat. La rédaction des cahiers d'acteurs a permis à chacune d'entre elles de développer sa position.

Ces associations ont contribué à diffuser l'information et ont été l'armature du débat.



La préparation des cahiers d'acteurs

- ⊙ **Association pour la Défense de l'environnement Bineau-Villiers-Champerret**

Présidente : Mme Pierrette Page

- ⊙ **Association Maillot-Sablons-Madrid**

Président : M. Roger Francey

- ⊙ **Association des Résidents de l'Île de la Jatte**

Président : M. Georges Lucenet

- ⊙ **Association de Sauvegarde de l'Environnement Maillot Champerret**

Présidente : Mme Janine Régnaud

- ⊙ **Neuilly-Puteaux-Seine-Écologie**

Présidente : Mme Stéphanie Rebato

- ⊙ **Les Verts 92**

Contact Neuilly-sur-Seine : M. Thierry Hubert

- ⊙ **Voirie Locale RN13**

Président : M. Étienne de Bony

3. L'identité du débat

La campagne de communication engagée avait également pour objectif d'informer le public des éléments clés de la vie du débat, c'est-à-dire :

la tenue des réunions publiques, le sens de la démarche engagée, la présentation du dossier préparé par le maître d'ouvrage et les modalités de participation (comment poser des questions ou donner son avis).

La charte graphique était composé de trois éléments

- Pour assurer une visibilité institutionnelle, avec l'utilisation d'un logo CPDP RN13, accompagné de la signature « *Débat public sur le projet de dénivellation et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine* »,
- Une accroche plus expressive : « *Quel avenir pour l'axe Maillot - La Défense* » ? Celle-ci posant une question qui demande une réponse et ne limitant pas le cadre du débat à la ville de Neuilly-sur-Seine,
- Une création graphique mettant en relief la notion de débat public ainsi qu'un schéma illustrant la zone géographique touchée (axe allant de la Porte Maillot à La Défense).

Identité visuelle

» *Ces marques d'identification ont été largement reprises et déclinées durant le débat public.*



4. Le calendrier et les thèmes des réunions

Le calendrier a été largement diffusé : Gazette du débat, tract, programme, relations presse, site Internet.

Voici les différents rendez-vous proposés :

22 février : lancement du débat public

7 mars : l'enfouissement de l'avenue Charles-de-Gaulle : enjeux, projets, contraintes

16 mars : trafic et conditions de sécurité

20 mars : qualité de l'environnement

27 mars : gestion du chantier et de la circulation pendant les travaux

4 avril : les perspectives d'aménagement urbain ouvertes par le projet

25 avril : les modes de financement

11 mai : retour sur les points sensibles du débat et expression des associations

30 mai : réunion de clôture, synthèse du débat

Même si chaque rencontre avait sa particularité, la Commission a décliné à chaque fois une trame commune :

- accueil du président,
- état des lieux du sujet par le président ou un membre de la CPDP,
- présentation par le maître d'ouvrage ou la ville de Neuilly-sur-Seine du thème traité.



La réunion du 22 février 2006

La maîtrise d'ouvrage s'est attachée à rendre accessible au plus grand nombre un projet technique. Les études nécessaires à la réalisation du dossier du débat avaient été exécutées en amont. Le débat a pu laisser penser que la Commission particulière n'ayant pas, contrairement à ce qu'ont pu penser certains participants, la possibilité de faire réaliser des études complémentaires pendant le cours du débat.

- apports complémentaires d'experts,

Dans un souci de clarté du débat et de précision, la DDE 92 a fait intervenir à l'occasion, différents experts techniques issus ou non de sa propre administration. La Commission, afin d'approfondir des points qui lui paraissaient importants, a souhaité faire intervenir des spécialistes pour qu'ils apportent un éclairage complémentaire aux informations figurant dans le dossier du débat. La Commission a eu pour souci d'éviter tout « *duel* » d'experts qui n'aurait eu pour effet que de laisser croire au public que la Commission s'érigeait en juge et contestait la qualité du travail de la maîtrise d'ouvrage.

- dialogue avec la salle : questions écrites/questions orales.

La Commission a décidé que l'ensemble des réunions publiques du débat se dérouleraient à Neuilly-sur-Seine.

Les questions de la salle

» *Cette trame a permis des échanges constructifs, chacun ayant pu s'exprimer, les intervenants comme le public.*



C. LES MOYENS D'INFORMATION DU DÉBAT

1. Les documents du maître d'ouvrage

Le dossier et sa synthèse

Le dossier du débat public préparé par le maître d'ouvrage était disponible dans les locaux de la CPDP et lors des réunions publiques. Les dossiers ont été fournis aux personnes qui le demandaient par le biais du coupon T. Une synthèse de ce dossier a également été imprimée. Elle a été distribuée au moment du lancement du débat à l'ensemble des foyers neuilléens (26 000 exemplaires).

Les études mises à la disposition du public

Pendant la durée du débat, toutes les études réalisées par la DDE 92, qu'elles aient été ou non retenues dans la constitution du dossier du débat, étaient à la disposition de tous, dans les locaux de la CPDP. La liste des études se trouve en annexe du compte-rendu.

L'exposition du projet

L'exposition présentée dans les locaux de la CPDP offrait une présentation concrète et synthétique du projet de couverture et de dénivellation de la RN 13, suffisamment détaillée au stade considéré de l'évolution du projet malgré les reproches de quelques visiteurs à cet égard.

Un espace de 90 m² était entièrement dédié à celle-ci. Les visiteurs ont pu y découvrir :



- 4 panneaux de présentation du débat public,
- 8 panneaux de présentation du projet du maître d'ouvrage,
- les plans relatifs aux projets d'aménagement de la surface de l'avenue,
- les études commandées par la DDE 92 pour la préparation du dossier du débat,
- les vidéos réalisées par le maître d'ouvrage et la CPDP.

L'exposition du projet RN13

Une centaine de visiteurs, dont un quart n'était pas de Neuilly-sur-Seine, sont venus dans les locaux. Ils pouvaient inscrire leurs coordonnées, leurs commentaires sur un cahier participatif.

Les associations venaient régulièrement au siège de la Commission pour obtenir de la documentation (cahiers d'acteurs, gazette), analyser les études, ou poser des questions.

Les images de synthèse

Pour illustrer concrètement le principe de l'enfouissement, des images des synthèses ont été produites par la DDE 92. Elles étaient téléchargeables sur le site et libre d'accès dans les locaux de la CPDP.

La vidéo du projet

La DDE 92 a conçu un film pour l'ouverture du débat. Cette vidéo de 5 minutes explique les enjeux du projet et ses modalités de mise en œuvre. La visite de l'exposition se complétait par une projection de ce film.

Le projet d'urbanisme de la ville

Les deux cabinets d'architectes sélectionnés à l'issue du concours organisé par la ville de Neuilly-sur-Seine et retenus pour réfléchir sur l'aménagement de l'espace laissé libre par la couverture de l'infrastructure routière nationale, avaient réalisé des panneaux de présentation. Ces panneaux ont été exposés dans les locaux de la CPDP. Les Neuilléens qui se sont déplacés ont porté un vif intérêt à ces différents supports.

Lecture des études



2. Les outils de communication du débat

Tableau récapitulatif des outils de communication réalisés pendant le débat

Document	Description	Diffusion
Carte de vœux 2006	<ul style="list-style-type: none"> • Premier élément assurant la visibilité du débat et de la CPDP - La CPDP RN13 est constituée - Le débat public se prépare - Bonne année 	<ul style="list-style-type: none"> • Envoi par la poste à 300 décideurs institutionnels (département, région, communes, services de l'Etat)
Pochette à rabats avec des fiches	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation du débat public, des thèmes, des réunions publiques et de la commission 	<ul style="list-style-type: none"> • Mailing ciblé : 3 000 exemplaires de la pochette accompagnée du dépliant, du programme et de l'invitation à la séance inaugurale - habitants de l'avenue Charles-de-Gaulle, les entreprises de La Défense, le fichier partenaires potentiels, les relais d'opinion. • Un envoi personnalisé en fonction des demandes (coupons T, appels téléphoniques, site Internet, visites, etc.) • Disponible lors des réunions publiques
Dépliant de présentation	<ul style="list-style-type: none"> • Document d'information sur le fonctionnement du débat • Présentation succincte du projet • Dépliant accompagné d'un coupon T pré- affranchi pour inciter le public à donner son avis 	<p>100 000 exemplaires distribués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Boitage : 34 000 exemplaires aux habitants de Neuilly-sur-Seine • Envoi nominatif : 2 000 exemplaires : <ul style="list-style-type: none"> - Envoi personnalisé en fonction des demandes (coupons T, appels téléphoniques, site Internet, visites, etc.) - Envoi nominatif aux 24 000 abonnés de l'A14 (via la SAPN) • Distribution sur les lieux publics : 30 000 exemplaires (Marchés de Neuilly-sur-Seine et communes avoisinantes, parvis de la Défense, sorties de Métro, etc.) • Dépôt : 10 000 exemplaires chez les commerçants de Neuilly-sur-Seine, dans les stations de Métro Porte Maillot, Sablons et Pont de Neuilly, les Mairies, bibliothèques, piscine municipale, Théâtres ainsi que chez nos partenaires et dans les locaux de la CPDP. • Distribution aux relais associatifs
Le programme des réunions publiques	<ul style="list-style-type: none"> • Annonce des thèmes, dates et lieux des réunions • Présentation des membres de la CPDP 	<ul style="list-style-type: none"> • Routage de 3 000 exemplaires vers les habitants de l'avenue Charles-de-Gaulle, les entreprises de La Défense, le fichier partenaires potentiels, les relais d'opinion. • Distribution sur les lieux publics : 7 000 exemplaires (Marchés de Neuilly-sur-Seine et communes avoisinantes, parvis de La Défense, sorties de Métro, etc.)

» La gestion des envois des documents



Document	Description	Diffusion
Tract d'annonce des réunions publiques	<ul style="list-style-type: none"> • Annonce des dates et lieux des réunions publiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Distribution sur lieux publics : 20 000 exemplaires (Marchés de Neuilly-sur-Seine et communes avoisinantes, parvis de La Défense, sorties de Métro, etc.)
Affichettes d'information	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de deux types d'affiches : <ul style="list-style-type: none"> - les dates des réunions - où trouver l'information relative au débat et au projet 	<ul style="list-style-type: none"> • Deux fois 1 000 affichettes distribuées auprès des commerçants de Neuilly-sur-Seine et de la Porte Maillot, dans les lieux publics et auprès des relais d'information.
Affiches 120 x180 cm	<ul style="list-style-type: none"> • Affiches grand format pour informer les usagers de l'avenue Charles-de-Gaulle 	<ul style="list-style-type: none"> • 60 exemplaires • Panneaux Decaux dans la ville de Neuilly • Affichage dans les parkings de La Défense.
Annonce de la réunion de lancement	<ul style="list-style-type: none"> • Cartons pour informer le fichier institutionnel de la tenue de la séance inaugurale 	<ul style="list-style-type: none"> • Envoi de 2 000 exemplaires lors du premier routage avec l'ensemble des éléments relatifs au débat.
Stands parapluie	<ul style="list-style-type: none"> • Support visuel pour présenter le débat 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation itinérante au moment des distributions ou pour les diverses manifestations. • Utilisé de façon permanente dans les locaux de la CPDP
Panneaux de présentation du débat (2 jeux)	<ul style="list-style-type: none"> • 4 panneaux de présentation de la commission et du débat public <ul style="list-style-type: none"> - Dates et thèmes des réunions du débat public - Comment s'informer sur le projet - Comment participer au débat - Présentation de la Commission particulière du débat public 	<ul style="list-style-type: none"> • Visibles dans les locaux • Installés de façon itinérante lors des réunions publiques
Tract d'annonce de la séance de clôture	<ul style="list-style-type: none"> • Annonce de la date de la clôture du débat • Présentation succincte pour mobiliser principalement la population de Neuilly-sur-Seine 	<ul style="list-style-type: none"> • Distribution lors de la dernière réunion thématique • Distribution sur les marchés de Neuilly-sur-Seine • Distribution aux relais associatifs

3. Le site Internet : www.debatpublic-rn13.org

Le débat public a révélé la place déterminante des technologies de l'information et de la communication dans l'animation du débat. Internet a été un support de référence dans l'organisation du débat, étant le moyen pour les citoyens de s'informer rapidement et facilement, et de participer au débat en posant des questions ou en donnant leur avis.



« L'utilisation du site a été conséquente.

8 000 visites ont été enregistrées, du lancement à la clôture du débat

Le site du débat

L'ensemble des éléments produits pour et pendant le débat était disponible sur le site. Les contributions reçues par la CPDP ont été également mises en ligne. La CPDP n'a pas décidé en revanche de mettre en ligne la totalité des questions posées et des réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Une large place a été faite à la publicité concernant le site. L'adresse était visible sur l'ensemble des documents du débat.

De nombreux liens vers le site ont été mis en place avec les relais d'informations (Conseil Général, Préfecture, DDE 92, Ville de Neuilly-sur-Seine, CCIP, RATP)

Il a été fait grandement référence au site du débat dans un certains nombres de forums (Forum des amateurs d'autoroutes, Forum Skyscrapers, blogs d'élus des Hauts-de-Seine).

4. Les vidéos de la CPDP

» *La vidéo est à la fois un élément d'animation et de mémoire du débat*



Projection dans les locaux de la CPDP

Une vidéo introductive pour présenter le débat en image

Cette vidéo avait pour mission de présenter le cadre et le déroulement du débat public. Elle indiquait en particulier les moyens d'y participer.

Ce reportage de 6 minutes a été projeté lors de la séance inaugurale.

Les visiteurs des locaux de la CPDP ont pu visionner ce film.

Une vidéo bilan du débat public pour animer la réunion de clôture et illustrer en image le débat

Un reportage vidéo de 15 minutes présentait les différentes étapes de l'organisation du débat public et les regards de l'ensemble des acteurs sur son organisation : les membres de la CPDP, l'équipe de la CPDP, la DDE 92, la ville de Neuilly-sur-Seine et les associations.

5. Les documents produits par la Commission particulière au cours du débat

Différents supports ont été réalisés par la Commission au cours du débat pour informer au fil du temps les populations concernées.

Document	Diffusion	Description
<p>La gazette du débat n°1 : Le débat est lancé</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Publiée en mars 2006 • Rappel de l'objet du débat et de son organisation • Présentation des modalités de participation • Interview du président de la CPDP • Coupon T 	<ul style="list-style-type: none"> • Envoi nominatif à la base de données • Boîtage de 39 000 exemplaires sur les communes de Puteaux, Levallois-Perret, Paris XV^{ème} et Paris XVII^{ème} • Distribution sur les lieux publics de Neuilly-sur-Seine et de Levallois-Perret • 600 exemplaires à l'association Maillot Champerret • Envoi nominatif à la base de données constituée • Disponible à la CPDP
<p>La gazette du débat n°2 : État des lieux à mi-débat</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Publiée en avril 2006 • Un journal présentant l'actualité du débat (réunion mi-débat) et les positions des associations participantes • Une interview du DDE 	<ul style="list-style-type: none"> • 4 000 exemplaires • Envoi nominatif au fichier de contacts institutionnels • Personnes rencontrées à la CPDP et lors des rencontres publiques. • Disponible à la CPDP
<p>La gazette du débat n°3 : Mobiliser le public pour la synthèse</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Publiée en mai 2006 • Interview du maire de Neuilly-sur-Seine • Présentation historique des projets d'aménagement de l'avenue Charles-de-Gaulle • Annonce et mobilisation pour la séance de clôture du débat. 	<ul style="list-style-type: none"> • Boîtage de 34 000 exemplaires à Neuilly-sur-Seine. • 3 000 exemplaires diffusés par les associations partenaires du débat et lors des réunions publiques. • Disponible à la CPDP

6. Les actions d'information concertées



La CPDP a mobilisé de nombreux relais et partenaires pour assurer une large diffusion de l'ensemble des éléments du débat.

Des actions avec plus de 15 communes voisines de Neuilly-sur-Seine

La gazette du débat

Pour répondre à l'un des principes d'action établis en amont, à savoir l'information d'un public élargi, la CPDP a cherché à mobiliser les collectivités territoriales intéressées par l'opération. Suite à un contact personnalisé, les communes suivantes ont assuré la diffusion des documents suivants :

Communes	Documents envoyés
Mairie d'Asnières	• Dossier presse / 300 dépliants / 5 affiches
Mairie de Boulogne-Billancourt	• 2 000 dépliants
Mairie de Bois Colombes	• Dossier presse / 300 dépliants / 5 affiches
Mairie de Clamart	• 50 dépliants / 2 affiches
Mairie de Clichy la Garenne	• 600 dépliants / 5 affiches
Mairie de Châtenay-Malabry	• 50 dépliants / 5 affiches
Mairie de Colombes	• Dossier presse / 300 dépliants / 5 affiches
Mairie de Courbevoie	• Dossier presse / 300 dépliants / 5 affiches • Distribution de 1 700 dépliants le 26/03/06 sur le marché de Charras
Mairie de La Garenne Colombes	• Dossier presse / 300 dépliants / 5 affiches
Mairie de Levallois-Perret	• Dossier presse / 300 dépliants / 5 affiches • Distribution de 3 200 dépliants le 02/04/06 sur le marché de Henri Barbusse
Mairie de Puteaux	• Dossier presse / 300 dépliants / 5 affiches • Distribution de 1 600 dépliants le 8/04/06 sur le marché
Mairie de Rueil-Malmaison	• Distribution de 1 600 dépliants - programmes sur le marché Jean Jaurès
Mairie de Suresnes	• Envoi du Dossier presse / 300 dépliants / 5 affiches
Mairie Paris 17 ^{ème}	• Dossier presse / 700 dépliants / 5 affiches
Mairie Paris 16 ^{ème}	• Dossier presse / 700 dépliants / 15 affiches

» *La distribution de documents a rencontré des limites, du fait des réticences de certaines communes*

Les documents envoyés



Des contacts réguliers avec des institutions

Cette recherche de partenariat a permis de toucher des réseaux complémentaires :

⊙ Conseil Général des Hauts-de-Seine

- Annonce de la conférence de presse de lancement,
- Annonce systématique des réunions publiques,
- Information générale sur le débat sur la page d'accueil du site Internet du Conseil Général (www.hauts-de-seine.net),
- Installation du stand parapluie et distribution de documents dans le hall du Département le 16 mars durant une journée d'information,
- Affichage en interne et en externe (sur 15 antennes).

⊙ Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (délégation des Hauts-de-Seine)

- Distribution de 200 dépliant lors de la réunion que la CCIP a organisé, de sa propre initiative, avec les commerçants de Neuilly-sur-Seine (9 février 2006),
- Diffusion d'affiches et de dépliants dans le hall d'accueil de la CCIP,
- Annonce des réunions publiques dans la lettre d'information mensuelle,
- Audition publique dans les locaux de la CPDP, le 4 mai 2006.

⊙ Préfecture des Hauts-de-Seine

- Envoi de 200 dépliants et de 5 affiches, le 16 février 2006,
- Parution du communiqué de presse annonçant le lancement du débat sur leur site, le 16 février,
- Annonce systématique des réunions publiques.



Le stand parapluie

⊙ RATP



Les lieux de diffusion des documents

- Information générale sur le débat public présente dès la page d'accueil du site de la RATP, dans la rubrique Actualité, avec un lien vers le site du débat (www.ratp.fr),
- Dépôt de présentoirs avec dépliants et programmes dans les stations : Sablons, Porte Maillot et Pont de Neuilly,
- Réunion de travail dans les locaux de la CPDP en présence de la DDE et de la ville de Neuilly-sur-Seine, le 3 mai 2006.

⊙ Établissement Public d'Aménagement de la Défense (EPAD)

- Information dans la lettre mensuelle (diffusion à 100 000 exemplaires) et dans le magazine « *Préférences* » (diffusion à 12 000 exemplaires),
- Envoi de 3 affiches et 100 dépliants,
- Information constante sur le site Internet,
- Dépôt de 1 000 dépliants et de 10 affiches au Bureau Info Défense
- Distribution de plus de 8 000 dépliants sur le parvis et dans les parkings de La Défense grâce à l'accord de l'EPAD.



Distribution de documents sur le parvis de La Défense

⊙ Société d'Autoroute Paris Normandie (SAPN)

- 24 000 dépliants envoyés aux abonnés de l'A 14.

L'objectif de ces actions était d'élargir le cadre du débat et de toucher en particulier les usagers de la RN 13. Ainsi, plus d'un tiers des dépliants de présentation ont été diffusés hors de Neuilly-sur-Seine.

Les relais associatifs

Les associations qui ont produit un cahier d'acteur ont souvent assuré la circulation de l'information, notamment en distribuant, auprès de leurs membres, les documents réalisés par la CPDP.

Parallèlement, d'autres associations ont été mobilisées et ont permis de relayer l'information sur le débat :

- ⊙ Association des Usagers de la Défense (AUDE)

Diffusion de l'information aux adhérents via emails et lors de l'Assemblée Générale,

- ⊙ Association des Commerçants du carreau de Neuilly-sur-Seine (CIME)

Envoi d'affiches, de 1 500 dépliant et mise à disposition du stand parapluie,

- ⊙ Association Française du Transporteur Routier International (AFTRI)

Envoi de l'information par email ainsi qu'envoi de 200 dépliant et affiches,

- ⊙ Fédération Nationale des Usagers des Transports Publics d'Île-de-France (FNAUT)

Ces réseaux ont permis de toucher des publics ciblés parfois difficiles à atteindre.

Des actions à destination des grandes entreprises

Les grandes entreprises localisées à Neuilly-sur-Seine et sur le site de la Défense ont été contactées pour relayer l'information sur la tenue du débat auprès de leurs employés.

- AXA : livraison de 2200 dépliant pour le restaurant d'entreprise,
- Gaumont Télévision : envoi de 200 dépliant,
- Peugeot La Défense : envoi de 4 affiches et 200 dépliant.

Cette opération s'est révélée peu concluante. Les entreprises n'ont pas souhaité s'impliquer dans un débat jugé uniquement local. Les entreprises considéraient que le thème débattu ne touchait qu'une partie seulement de ses salariés. L'absence de réponse du ministère de l'équipement à la Grande Arche concernant la demande de diffusion de l'information auprès des agents travaillant à La Défense est à signaler.

Des actions qui n'ont pas été poursuivies

Deux actions proposées n'ont pas été poursuivies pour des raisons de coûts.

- Un affichage de façade avenue Charles-de-Gaulle
- Un film publicitaire au Cinéma « Le Village »

7. Aller à la rencontre des différents publics

L'information sur les projets des débats publics nécessite d'aller à la rencontre des habitants. On se limite trop souvent à un public mobilisé pour des raisons personnelles. La démarche engagée a permis d'élargir ce cercle.

Une large distribution

Il s'agissait par ce biais de distribuer les documents réalisés, de renseigner les habitants de manière plus directe, de répondre à leurs questions sur l'organisation du débat et de les pousser à participer.

Un plan régulier de distribution a été mis en place touchant des lieux de passage et d'information plus larges que la ville de Neuilly-sur-Seine :

9 février 2006	Distribution parvis de La Défense et Stand parapluie au Carreaux de Neuilly
13/19 février 2006	Stand parapluie – Mairie de Neuilly-sur-Seine
20 février 2006	Distribution des dépliants dans les parkings de La Défense
21/22 février 2006	Stand parapluie au Carreaux de Neuilly-sur-Seine
24 février 2006	Stand parapluie au marché Windsor – Neuilly-sur-Seine
3 mars 2006	Porte Maillot – Paris
15 mars 2006	Parvis de La Défense
16 mars 2006	Stand parapluie au Conseil Général à Nanterre
26 mars 2006	Marché Windsor – Neuilly-sur-Seine
26 mars 2006	Marché Charras – Courbevoie
1 avril 2006	Marché de Rueil-Malmaison
2 avril 2006	Place du Marché – Neuilly-sur-Seine
2 avril 2006	Marché de Levallois
avril/mai 2006	Distribution sur présentoir Métro Sablons – Porte Maillot – Pont de Neuilly
8 avril 2006	Marché de Puteaux
8 avril 2006	Distribution sortie Métro Charles-de-Gaulle Étoile à Paris
23 avril 2006	Marché Windsor
21 mai 2006	Marché de Neuilly
30 mai 2006	Stand Parapluie au Théâtre de Neuilly

Ce plan de diffusion a permis d'informer un public éloigné. En revanche son effet sur la participation aux réunions est assez difficile à évaluer. Notons l'importance de la formation des personnes qui diffusait l'information car bien souvent l'échange se limitait à ce contact. Nous avons utilisé autant, que faire se peut, des étudiants qui connaissaient le projet débattu.

8. Les relations avec la presse



La couverture presse

La CPDP s'est appuyée sur des contacts systématiques avec les médias pour relayer l'information relative à la tenue du débat.

Les efforts réguliers pour informer les journalistes ont permis à la fois de valoriser la notion de débat public et de décrypter les détails d'un projet qui pouvait apparaître comme très technique.

Une sélection de 150 titres a été rassemblée dans un fichier :

- la presse généraliste (grands médias nationaux),
- la presse institutionnelle (journaux municipaux, consulaires...),
- la presse locale, départementale, régionale,
- la presse associative,
- la presse professionnelle (aménagement du territoire, transports, environnement),
- radios nationales et locales,
- télévisions locales.

L'ensemble du fichier recevait systématiquement une invitation aux réunions publiques et à toutes les manifestations organisées par la CPDP dans le cadre du débat.

Les principaux rendez-vous avec la presse ont été les suivants :

Lundi 6 février – 11h00

Conférence de presse de lancement en relation avec la Commission nationale,

Vendredi 7 avril – 11h00

Rencontre avec la presse pour le bilan mi-débat,

Quatre communiqués de presse sont venus informer les journalistes des temps forts du débat :

- le lancement
- le résultat de la séance inaugurale
- la réunion mi débat
- la séance de clôture

Analyse et évaluation

La couverture média est significative. 127 articles (Cf. tableau en annexe) ont été enregistrés à ce jour.

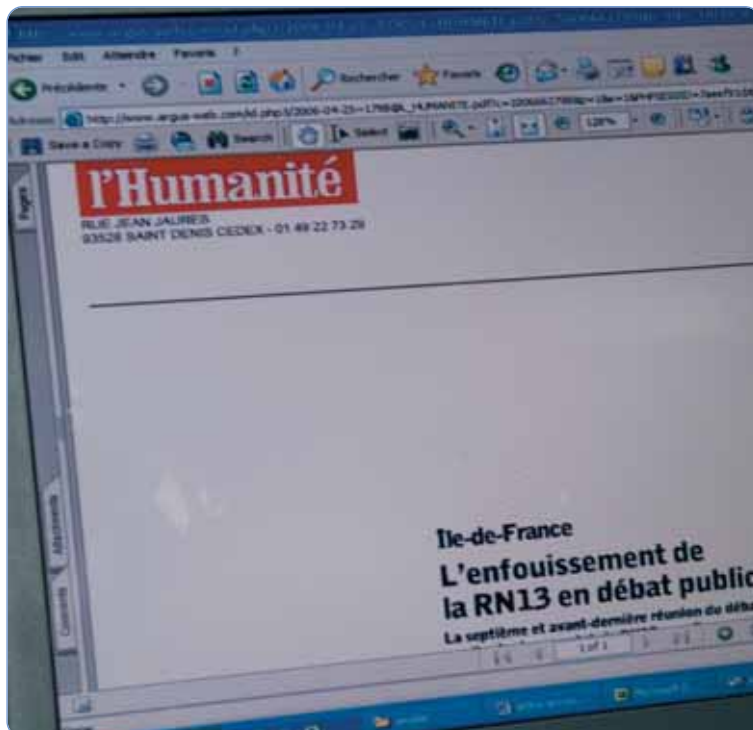
La couverture presse est importante malgré le caractère géographiquement localisé du présent débat public. Le principal média francilien, à savoir Le Parisien, a systématiquement annoncé la tenue des réunions publiques. Pour renforcer cet impact, une action publicitaire a été entreprise dans ce journal. 1/8^{ème} de page a été acheté, en première page des cahiers Paris et Hauts-de-Seine du Parisien, pour annoncer la réunion de lancement du 22 février.

La presse nationale grand public a également traité le débat public, notamment, Le Monde, Le Journal du Dimanche et l'Humanité.

La liste complète des articles parus est disponible en annexe.

Le poids de la presse Internet

Les sites d'actualité, les sites thématiques ont fortement traité du débat et ouvert des forums sur ce thème (Forum des amis de l'autoroute, Forum sur le site de 20 minutes).



La presse internet

Le bilan presse est important et varié. Il s'agit aussi bien de renseignements factuels sur les rendez-vous du débat que de réactions journalistiques sur le projet et l'organisation du débat.



D. LA PARTICIPATION DU PUBLIC

La démarche engagée a permis aux habitants de s'exprimer, de donner leur avis sur le projet et de poser des questions complémentaires au maître d'ouvrage.

1. Les coupons T

700 coupons ont été reçus à la CPDP sur les 140 000 coupons diffusés pendant la durée du débat. Le taux de retour peut paraître faible mais est classique pour une démarche de ce type. Notons que la diffusion des dépliants a été réalisée dans des contextes très variés : boîtage, distribution dans la rue, mailings ciblés...

Les coupons T ont suscité à :

- 90 % de la demande de documentation,
- 22 % des avis personnels,
- 20 % des questions (ce qui correspond à 150 foyers).

49 % des coupons reçus viennent d'habitants de Neuilly-sur-Seine. Cette proportion est naturellement très importante mais non exclusive. Notons également la sur-représentation des habitants de l'avenue Charles-de-Gaulle qui représentent à eux seuls 35 % des coupons reçus.

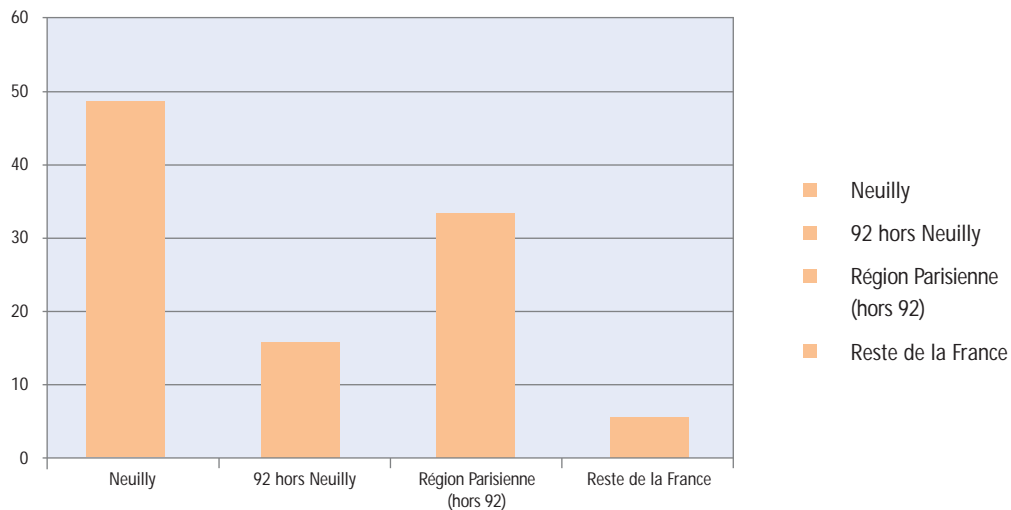
Les 51 % de coupons hors Neuilly-sur-Seine proviennent en revanche de villes fort différentes :

- 15 % de Paris,
- 16 % des Yvelines,
- 8 % des Hauts-de-Seine (hors Neuilly-sur-Seine).

La réception des coupons T



Origine des coupons T en %



2. Les questions Internet

Le site réalisé pour la CPDP a permis aux citoyens de poser leurs questions et de s'exprimer. Ce dispositif a été formalisé par le prestataire de l'ensemble des débats publics.

Sur les 300 questions reçues durant le débat, 50 ont été posées par le biais du formulaire en ligne.

3. Les appels téléphoniques à la CPDP

Le numéro de téléphone de la CPDP a été choisi pour être facilement mémorisable : 01 40 880 800. L'annonce du numéro s'est faite systématiquement sur l'ensemble des supports d'information du débat.

» **Plus de 150 appels
ont été reçus
à la Commission.**

Une écoute constante



Les appels concernaient des demandes d'information sur :

- ⊙ **le débat et son organisation** : heures d'ouvertures et de fermeture de l'exposition, dates des prochaines réunions thématiques, demande de documents etc...
- ⊙ **le projet de couverture de l'avenue** : questions techniques, demande de documents, démarrage et durée des travaux...

4. Les visites dans les locaux de la CPDP

Une centaine de personnes sont venues visiter les locaux de la CPDP pour découvrir l'exposition du projet, regarder les éléments du débat, rencontrer l'équipe de la CPDP ou lire les études. Les visiteurs pouvaient également visionner les films produits à l'occasion du débat.

» *L'exposition a mobilisé un public régulier.*

Chaque jour, 1 à 5 personnes se sont rendues dans les locaux.

Ces déplacements duraient environ 20/30 minutes.

Ce qui permettait à chacun de lire les documents présentés, de regarder les vidéos et de demander des explications complémentaires à l'équipe présente.

La visite de l'exposition



5. La participation aux réunions publiques

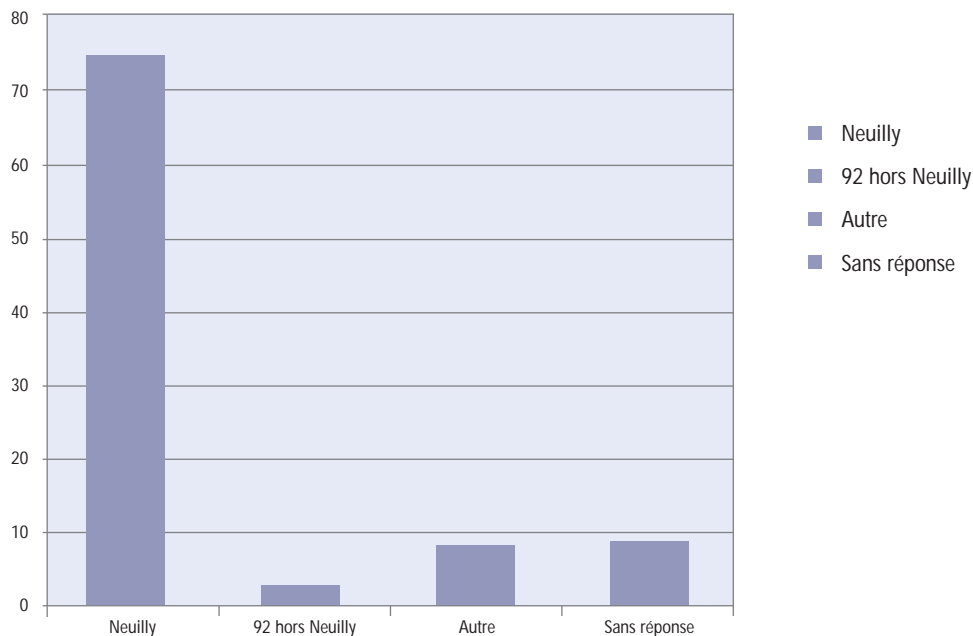
L'ensemble des réunions publiques a réuni 1 700 personnes participantes.

On peut penser qu'entre 800 et 1 000 personnes différentes ont assisté à ces rencontres. La participation s'est révélée essentiellement neuilléenne. Les publics les plus jeunes ne se sont pas déplacés en grand nombre.



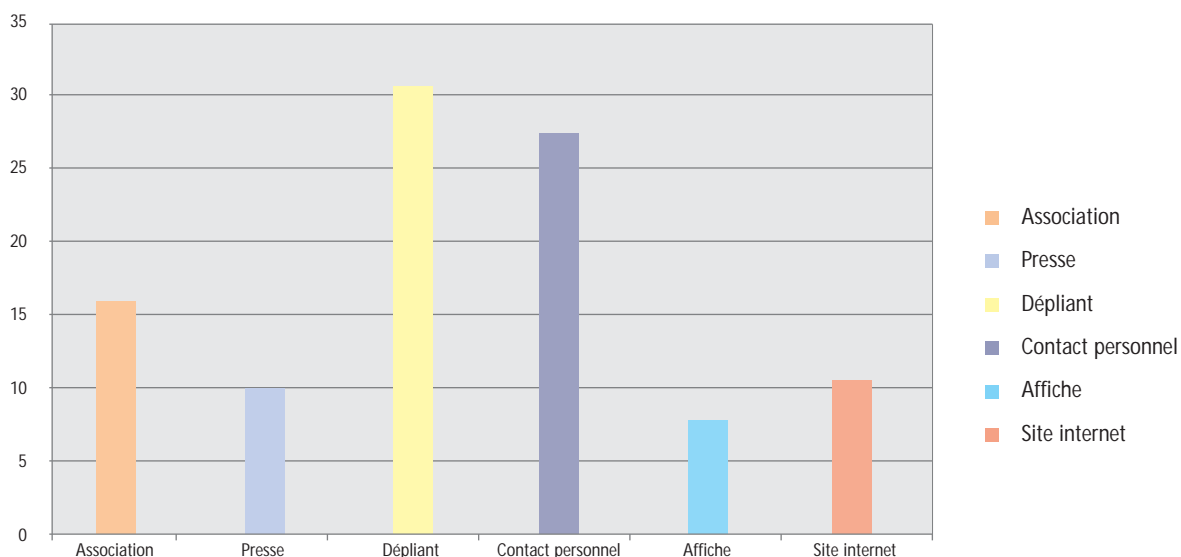
Participants laissant leurs coordonnées

Origine des participants en %



» 136 personnes ont répondu à l'enquête.

Les conditions d'information en %



Une question posée sur la « *fiche-question* » remise aux participants des rencontres publiques a permis d'avoir quelques indications sur l'information des participants.

Trois points ressortent :

- ⊙ **Le poids des relais concernés :** environ 40 % des personnes ont été informées soit par un contact personnel ou une association,
- ⊙ **L'importance des supports réalisés :** 50 % des participants aux rencontres ont été touchés par les supports de la Commission,
- ⊙ 10 % seulement citent la presse. L'expérience montre qu'il s'agit d'un support d'accompagnement qui permet de rappeler aux habitants la date et le lieu de la réunion.

E. LES RENCONTRES DU DÉBAT

Le débat a été annoncé lors de la conférence de presse du 6 février 2006. Il a été lancé le 22 février en présence du ministre d'État, ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire. Il a ensuite été suivi de 7 réunions thématiques, et s'est achevé, le 30 mai, avec la séance de clôture.

La réussite de ces rendez-vous est passée par :

- une bonne information des publics concernés,
- la possibilité pour chacun de s'exprimer,
- la présence d'experts chargés d'expliquer certains points du projet,
- la possibilité d'un dialogue constructif,
- une animation adaptée,
- une logistique rigoureuse.

1. Les réunions publiques

- ⊙ La séance inaugurale du mercredi 22 février 2006 – 20h00
– Théâtre de Neuilly-sur-Seine – 700 participants.

Cette réunion fut l'occasion pour la DDE des Hauts-de-Seine de présenter le projet d'enfouissement de l'avenue. La Ville de Neuilly-sur-Seine a pour sa part présenté les deux projets d'aménagement de la surface qu'elle a étudié dans le cadre d'un concours d'idée.

Réunion de lancement du débat

» *Cette soirée,
a également été
marquée par une forte
participation
lors de la séance
« Questions/réponses ».*



Les principales questions soulevées

Fonctionnement du débat

- Place du débat public dans le processus de décision,
- Arguments et points de vue des collectivités territoriales environnantes (communes, Région, etc),
- Position des acteurs institutionnels.

Intégration du projet dans un aménagement plus large de l'ouest parisien

- Position de la ville de Paris et des autres collectivités territoriales,
- Abandon du projet A15/Pontoise,
- Impact du bouclage de l'A 86 sur le trafic,
- Raccordement au périphérique,
- Aménagement de la Porte Maillot,
- Mise en place de parking relais à La Défense.

⊙ Réunion thématique 1 : Le projet de couverture et de dénivellation – mardi 7 mars – 20h00 - Auditorium de la SACEM – 110 participants

Cette réunion portait sur la place du projet dans son environnement géographique (avec les variantes éventuelles) et les caractéristiques techniques du projet retenu d'enfouissement de l'avenue Charles-de-Gaulle.

A ce stade du débat, ce sont essentiellement les caractéristiques techniques du projet qui ont entraîné des questions.



Les principales questions soulevées

Techniques de l'ouvrage

- Fondations des immeubles,
- Vibrations,
- Superposition des tunnels,
- Traitement de la station Sablons (écrêtement, contournement du métro, maintien de la ligne),
- Les traversées piétonnes,
- Émergence du tunnel.

L'accueil du public

⊙ **Réunion thématique 2 : Le trafic et les conditions de sécurité - jeudi 16 mars**
- 20h00 - Auditorium de la SACEM – 100 participants

La principale crainte en matière de circulation, a porté sur les contre-allées de l'avenue Charles-de-Gaulle et leur éventuelle saturation après la construction des tunnels. Une question qui allait devenir centrale par la suite a ainsi émergé lors de cette réunion : faut-il prévoir des entrées et sorties latérales ?

Expert invité par la ville de Neuilly-sur-Seine

M. Christian Lamboley, *ancien directeur de la voirie et de la circulation de la ville de Paris*

Expert invité par la DDE 92

M. Marc Tesson, *Centre d'études des tunnels (CETU)*

Les principales questions soulevées

Trafic

- Impact de la mise en souterrain sur la circulation dans les contre-allées et sur leur aménagement,
- Le stationnement minute dans les contre-allées,
- L'augmentation du trafic routier dans le tunnel du fait de la meilleure fluidité,
- La maîtrise du trafic routier grâce à la limitation des voitures en ville,
- L'amélioration du trafic dans l'ouest parisien doit coïncider également avec l'amélioration de l'offre en matière de transports en commun,
- Impact de la mise en souterrain sur le trafic routier dans tout l'ouest parisien,
- Présence des poids lourds dans le tunnel : nombre, destination,
- Itinéraires de délestage prévus,
 - *entrées et sorties,*
 - *localisation des entrées et sorties,*
 - *l'intérêt des entrées et sorties,*
 - *demande de simulation sans entrées et sorties,*
 - *l'absence de sortie côté sud,*
 - *les entrées et sorties comme sources d'accidents supplémentaires,*
 - *impact des entrées et sorties en termes de bruit,*
 - *pente des entrées et sorties,*
 - *la distance entre l'entrée et la sortie au nord.*

Sécurité

- Les normes de sécurité de l'ouvrage,
- La dangerosité de la circulation en tunnel,
- Les conditions de sécurité pour les rampes d'accès.

⊙ **Réunion thématique 3 : La qualité de l'environnement - Lundi 20 mars - 20h00 - Théâtre le Village - 100 personnes**

Deux aspects environnementaux ont été au cœur du débat : le bruit et l'air. Le projet de mise en souterrain de la partie centrale de l'avenue Charles-de-Gaulle a pour objectif de permettre la disparition du point noir « *bruit* ». Concernant la pollution atmosphérique, la maîtrise d'ouvrage a retenu l'option de non traitement de l'air vicié par absence d'exigence réglementaire.

Experts invités par la DDE 92

M. Richard Durang, *Laboratoire de l'Est parisien*

Mme Christine Bugajny, *Centre d'études techniques Nord Picardie*

Experts invités par la CPDP

M. Jean-François Burkhart, *CETU*

M. Christian Gobin, *GTM constructions*

Les principales questions soulevées

Bruit

- Le dossier indique des zones où le bruit persiste malgré les travaux,
- L'accès vers Paris toujours soumis au bruit,
- L'harmonisation des vitesses entre le tunnel et les contre-allées,
- Si le projet augmente le trafic sur les contre-allées, le bruit sera toujours présent,
- Impact des vibrations,
- Le modèle utilisé pour réaliser l'étude.

Air

- L'absence d'AIRPARIF,
- L'évacuation des gaz d'échappement,
- La réponse à la pollution générée par le projet,
- Traitement de l'air vicié à la sortie,
- Demande d'une micro étude supplémentaire pour le traitement de l'air vicié à la sortie de la cheminée,
- La question de la cheminée unique,
- Emplacement de la cheminée,
- Hauteur de la cheminée,
- Les trappes de ventilation latérales.

⊙ **Réunion thématique 4 : La gestion du chantier et de la circulation durant les travaux - lundi 27 mars - 20h00 - Théâtre le Village - 80 participants**

Cette rencontre a été l'occasion pour les habitants d'une prise de conscience des conséquences des travaux, de leur durée et des effets sur les itinéraires de délestage.

Les principales questions soulevées

Les travaux

- Durée des travaux et organisation des travaux,
- Les nuisances occasionnées par les travaux,
- La circulation au fur et à mesure de l'avancée des travaux,
- L'indemnisation des commerçants,
- L'accès aux parkings pendant les travaux,
- Itinéraire de délestage et incidence sur le contrat d'axe – Le délestage sur l'avenue de la Porte de Villiers n'est pas annoncé dans le dossier,
- La position des communes environnantes vis-à-vis des itinéraires de délestage proposés,
- Position des réseaux et incidence des travaux sur ces derniers,
- Localisation des emprises du chantier.

La circulation pendant les travaux

- Détacher le cas du Boulevard Bineau du projet et des itinéraires de délestage choisi car sa capacité ne permet pas les reports de trafic et surtout le contrat d'axe 164 ne doit pas être remis en cause,
- Offrir des alternatives de déplacements pendant les travaux pour éviter les encombrements,
- Maintien de la ligne de métro et de circulation des bus.

Une participation attentive



⊙ **Réunion thématique 5 : Les perspectives d'aménagement urbain ouvertes par le projet - mardi 4 avril - 20h00 - Auditorium de la SACEM - 110 participants**

La mairie de Neuilly-sur-Seine a présenté deux réflexions sur l'aménagement ultérieur des 6 hectares dégagés en surface par le projet.

Le traitement de l'eau a également été abordé lors de cette réunion.

Soirée animée par **M. Rémi Cambau**, directeur de l'agence Cadre de Ville (invité par la CPDP)

Expert invité par la ville de Neuilly-sur-Seine

M. Patrick Tombat, directeur de l'aménagement de l'EPAD.

Les principales questions soulevées

Aménagement urbain

- L'aménagement comme possible source de financement,
- Végétation sur la dalle : devenir des arbres, demande d'espaces verts,
- Cafés et commerces sur la dalle,
- Les nouveaux commerces risquent de concurrencer les commerces existants,
- Utilisation de la dalle pour des transports en commun (bus, tramway),
- L'aménagement urbain et le retour des habitants sur l'avenue,
- Protection phonique des trémies,
- Réactions suite au projet Vasconi : les tours gênent-elles la perspective ? La répartition entre logements sociaux et bureaux ? Un moyen de financer l'axe ?
- Offre de parkings supplémentaires,
- La transformation du Pont de Neuilly (ballades piétonnes).

⊙ **Réunion thématique 6 : Le coût et les modes de financements - mardi 25 avril - 20h00 - Théâtre le Village - 80 participants**

Cette soirée s'est construite autour de deux temps forts. Dans un premier temps, la DDE 92 a détaillé le coût du projet. Ensuite, elle a exposé les différents modes de financements possibles pour des projets d'infrastructure de cette envergure.

Expert invité par la DDE 92

Mme Sophie Pochard, Direction générale des routes

Expert invité par la CPDP

M. Patrick Vandevorde, Caisse des dépôts et consignations

Les principales questions soulevées

Coût et financement

- Les différentes modalités de financement possibles,
- Les structures susceptibles de participer au financement,
- Inscription du projet dans le prochain contrat de plan État Région,
- Les différents postes budgétaires,
- Le coût des entrées et sorties,
- Le coût de l'écrêtement du métro,
- Coût par rapport à d'autres projets de même envergure,
- Péage à l'entrée de Paris.

Impact socio-économique

- Conséquence du projet en termes d'emploi,
- Bénéfices financiers (redevance) perçus par la ville du fait de la couverture de l'avenue,
- Impact des travaux : perte de profit pour les commerçants,
- Impact du projet sur les impôts locaux,
- Impact sur la valorisation de l'immobilier à Neuilly-sur-Seine.

La réunion sur les modes de financements



⊙ **Réunion thématique 7 : Retours sur les points sensibles et parole aux associations - jeudi 11 mai - 20h00 - Théâtre le Village - 120 participants**

Cette réunion était d'un caractère particulier. Son thème a été défini en fonction des points qui ont émergé au fil du débat. Dans un premier temps, la DDE 92 a présenté les conséquences d'un projet sans entrée et sortie latérale. Ensuite, la CPDP a donné la parole aux associations qui ont rédigé un cahier d'acteur. Le passage de ces associations a été tiré au sort. Pendant 20 minutes, elles ont présenté leur point de vue sur le projet ainsi que leurs attentes et leurs craintes.

Liste des interventions dans l'ordre de passage :

⊙ **Voirie locale RN13**

Intervenant : M. Étienne de Bony

⊙ **Neuilly-Puteaux-Seine-Écologie (NPSE)**

Intervenants : M. Yves Boutry, M. Bruno Lelievre, M. Lionel Favier

⊙ **Association de sauvegarde de l'environnement Maillot-Champerret**

Intervenants : Mme Janine Régnaud et M. Jean Besançon

⊙ **Les Verts 92**

Intervenants : M. Thierry Hubert et M. Luc Blanchard

⊙ **Association Des Résidents de l'Île de la Jatte (ADRIJ)**

Intervenant : M. Michel Morel

⊙ **Association Maillot Sablons Madrid**

Intervenants : M. Roger Francey et M. Éric Schindler

⊙ **Association pour la défense de l'environnement Bineau – Villiers – Champerret**

Intervenants : Mme Pierrette Page et M. Jean-Michel Poirson

⊙ **Séance de clôture : mardi 30 mai - 20h00 - Théâtre de Neuilly-sur-Seine - 350 participants**

Lors de cette séance le préfet des Hauts-de-Seine et le maire de Neuilly-sur-Seine ont donné leur sentiment sur le contenu du débat. La Commission a exposé ses premières impressions sur le déroulement du débat, la participation de chacun et les thèmes débattus.

2. Les autres rencontres du débat

Durant le débat public, d'autres rencontres ciblées ont été organisées avec la CPDP.

⊙ Réunion mi-débat - Rencontre avec les associations (cf. Gazette du débat n°2)

Le vendredi 7 avril, la CPDP a convié les associations et la presse à faire le point sur la conduite du débat, à mi-parcours.

La Commission est revenue sur le bilan chiffré et a également souhaité évoquer avec les associations la façon dont était perçu le débat, ainsi que les prochaines étapes. Cet échange constructif a permis à des associations souvent opposées de s'écouter et de dialoguer.

La Commission a également indiqué comment le débat avait évolué au fil des rencontres et des échanges avec les acteurs du projet, que cela soit la maîtrise de l'ouvrage ou les associations.

Elle a insisté sur la difficulté de communiquer sur le débat public, procédure nouvelle, peu connue du grand public, et parfois confondue avec l'enquête publique. Les modalités d'organisation de la réunion d'expression libre du 11 mai ont été présentées lors de cette rencontre.

⊙ La réunion avec la RATP - mercredi 3 mai - 9h30- locaux de la CPDP

A sa demande, la RATP a été reçue par la CPDP. La DDE des Hauts-de-Seine a présenté le projet d'enfouissement de l'avenue Charles-de-Gaulle, les motivations, le contexte et les modalités de mise en souterrain. Au cours des échanges qui ont suivi cette présentation, M. Stauffert de la RATP a tout d'abord précisé que la gare routière du Pont de Neuilly pourrait être maintenue lors des travaux.

Il s'est ensuite inquiété auprès de la maîtrise d'ouvrage sur la prise en compte dans les études des projets périphériques à la zone inscrits au contrat de plan État/Région (extension des tramways T1 et T2).

Il a indiqué que les bus n'emprunteraient pas les tunnels.

La RATP adaptera aux travaux, si nécessaire, les services dont elle à la charge.



La réunion RATP

- L'audition publique de la Chambre de Commerce de Paris (délégation Hauts-de-Seine) - jeudi 4 mai - 19h30 - locaux de la CPDP

M. Brunet, élu consulaire a exposé la position de la Chambre de commerce sur le projet de couverture et de dénivellation de l'avenue Charles-de-Gaulle. Cette dernière est largement favorable à la poursuite de « ce projet d'intérêt majeur pour l'aménagement de l'ouest parisien », malgré quelques interrogations sur l'impact du projet sur les communes limitrophes ainsi que sur la vie économique pendant les travaux. Il a également présenté les outils de mesure et d'accompagnement de l'activité économique pouvant être mis en place pendant la période des travaux.

F. LES CAHIERS D'ACTEURS

8 cahiers d'acteurs ont été réalisés au cours du débat

n°1 - Association Maillot Sablons Madrid

n°2 - Association pour la défense de l'environnement Bineau-Villiers-Champerret

n°3 - Voirie locale RN13

n°4 - Neuilly-Puteaux-Seine-Écologie

n°5 - Les Verts des Hauts de Seine

n°6 - Association de sauvegarde de l'environnement Maillot Champerret

n°7 - Association pour la défense de l'environnement Bineau-Villiers-Champerret
(Complément du cahier d'acteur n°2)

n°8 - Association des Résidents de l'Île de la Jatte

Chaque cahier d'acteur a été imprimé à 4 000 exemplaires et diffusé aux adresses figurant dans la base de données.



Les cahiers d'acteurs et les autres outils d'information du débat

Très variés dans leur manière de traiter le sujet, ces cahiers d'acteurs traduisent l'engagement des associations dans l'analyse du dossier et sa critique. Ils ont nourri la réflexion de la commission.



G. LES CONTRIBUTIONS REÇUES PAR LA CPDP

Des contributions particulières ont été enregistrées par la Commission. Elles provenaient d'entités qui ont tenues à s'exprimer par courrier.

- Lettre de l'EPAD - 19 avril 2006
- Ville de Paris - 15 mai 2006
- Deloitte et Touche - 24 mai 2006
- Les amis de la terre - 29 mai 2006
- Environnement 92 - 24 mai 2006

Des particuliers ont également souhaité apporter leur pierre au débat en envoyant des contributions parfois techniques.

Cette large information, les nombreuses contributions reçues ont permis de nourrir la réflexion de la CPDP.



II. Les enseignements de la Commission particulière du débat

Avant d'aborder la synthèse que fait la Commission nationale de ce débat et les conclusions remarquables qu'elle en tire, il est judicieux de rappeler ce qu'était au juste l'objet du débat car c'est à l'aune de cet objet qu'il convient d'évaluer ce que fût le déroulement de celui-ci.

Un débat public porte, selon le deuxième alinéa de l'article L. 121-1 du code de l'environnement, sur :

- ⊙ l'opportunité d'un projet,
- ⊙ les objectifs de celui-ci,
- ⊙ ses caractéristiques principales.

La question de l'opportunité du projet mis en débat, a conduit le public, à maintes reprises, à interpellier la Commission sur le **choix du moment d'engagement de ce débat**, la théorie voulant que ce soit très en amont, quand il est encore temps de peser sur les choix que peut faire la puissance publique. Mais encore faut-il qu'une masse suffisante d'études aient été engagées pour éclairer dans de bonnes conditions la population qui a toujours soif de précisions comme on a pu le vérifier dans le présent débat.

Or engager des études, c'est déjà, par le choix qui est fait de la direction de ces études, commencer à prendre parti.

Dans le cas du présent débat, le problème posé, brièvement résumé, est celui de la libération de l'avenue Charles-de-Gaulle, à Neuilly-sur-Seine, du trafic de transit qui l'encombre, sans pénaliser les usagers de l'automobile, toutes choses égales par ailleurs en ce qui concernent les accès à la capitale.

Ceux qui ont contesté cet objectif ou estimé que d'autres solutions moins coûteuses, ou moins pénalisantes du point de vue notamment des sujétions de chantier, permettraient de l'atteindre, auraient peut-être souhaité l'ouverture d'une discussion à l'échelle de tout l'ouest parisien sur l'ensemble des formules, y compris lointaines, susceptibles d'apporter, aux besoins de déplacement qui se concrétisent aujourd'hui par l'emprunt de l'avenue en automobile, la possibilité d'être satisfaits autrement.

Tel n'était pas cependant l'objet du débat, même si le dossier qui a été présenté esquisse diverses autres pistes que le maître de l'ouvrage dit avoir explorées, et même si nul n'a été privé de la faculté d'exprimer un point de vue sur l'existence d'autres solutions que celle que développe le dossier.

C'est au terme d'un processus antérieur au débat et déjà par lui-même assez long que le maître de l'ouvrage est parvenu à la solution qu'il présente, et il est assez clair qu'il n'a pas entendu placer la discussion sur le terrain de la démarche y conduisant, mais seulement sur le résultat de celle-ci. Ainsi le public était-il invité à ne débattre que d'une chose, à savoir l'opportunité de résoudre le problème posé de la façon proposée, consistant à faire passer le trafic de transit sous l'avenue. En langage plus clair il s'agissait de savoir s'il est opportun d'enfouir l'avenue Charles-de-Gaulle, si oui quelles sont les réactions que suscite le projet préparé.

Cette position est parfaitement légitime au regard des termes de la loi.

La Commission ne peut que prendre acte de l'option retenue en l'espèce de n'offrir au débat qu'un cadre limité. Elle constate néanmoins que, si toutes les pistes qu'avait explorées le maître de l'ouvrage n'ont pas fait naître dans le public une égale curiosité, en revanche plusieurs personnes ont émis, notamment dans les cahiers d'acteurs, des suggestions sur lesquelles les décideurs pourront trouver un certain intérêt à s'attarder un peu avant d'aller plus loin.

Le projet n'en était pas pour autant étudié dans tous ses détails, ce que certains ne se sont pas fait faute de reprocher au maître de l'ouvrage. Mais cela obéit à la loi du genre qui veut qu'on n'avance dans les études de détail qu'une fois les grands choix validés, faute de quoi le temps et l'argent consacrés à ces études de détail le seraient en pure perte. Le débat est là précisément pour que ces grands choix puissent être opérés avant de s'engager dans des études approfondies.



La RN13 en perspective

A. LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

La Commission particulière a cherché à répondre à trois préoccupations principales :

1. **Informé et faire participer le maximum de personnes,**
2. **Cerner tous les aspects du projet,**
3. **Faire émerger des questions utiles,**



Pour répondre au premier objectif, la Commission a multiplié les démarches d'information auprès de tous les publics qu'elle a estimé intéressés, par les contacts avec les associations et d'autres relais d'opinion, par l'accueil du public dans ses locaux, par la mise en place et le suivi quotidien de son site Internet, par voie de presse, par voie d'affichage, par la distribution de tracts et par l'envoi de courriers. Elle a entendu s'adresser aux Neuilléens bien sûr, mais aussi aux usagers empruntant l'avenue, à ceux qui y travaillent et aux habitants des communes proches, y compris Paris.

Campagne d'affichage

Le deuxième objectif a conduit à scinder le débat en un certain nombre de thèmes répartis en six séances afin de permettre l'approfondissement du sujet sous tous ses angles. Les questionnements issus de ce découpage, ont souvent entretenu des liens étroits entre eux, ce qui ne nous a pas rendu la tâche facile. Cependant la reprise d'une séance à l'autre de préoccupations voisines mais considérées sous des angles un peu différents n'a pas été forcément du temps perdu.

Pour remplir le troisième objectif, la Commission a retenu une méthode d'animation des débats qui permette au plus grand nombre possible de personnes de s'exprimer utilement, sous la contrainte cependant du temps disponible.

Privilégier le nombre a ainsi conduit à un certain rationnement des temps de parole, mais telle est comme chacun sait la rançon de la démocratie.

La CPDP s'est engagée résolument pour permettre à tous de connaître et à chacun de s'exprimer.

La participation au débat a été pour la Commission la source d'une grande satisfaction mais aussi d'un regret.

Sans reprendre en détail les statistiques illustrant cette participation, indiquées par ailleurs, soulignons que le nombre de personnes présentes aux séances n'a pas faibli, chaque séance thématique ayant accueilli entre 80 et 120 personnes.

L'assiduité du public s'explique en large partie par le travail qu'ont fourni les sept associations qui se sont impliquées dans ce débat auquel elles ont donné véritablement son armature.

Soulignons, également, que sept cahiers d'acteurs ont été élaborés, ce qui représente pour leurs auteurs un très lourd travail dont il faut leur savoir gré.

Outre la ville de Neuilly-sur-Seine, logiquement très présente, plusieurs institutions publiques intéressées par le projet ont apporté leur contribution, notamment :

- ◉ l'Établissement public d'aménagement de la Défense (E.P.A.D.) dont un représentant est venu s'exprimer à la tribune lors de l'une des séances et dont le directeur général a exprimé la position par une lettre consultable sur le site de la Commission,
- ◉ la R.A.T.P. avec laquelle la Commission a tenu une réunion de travail dont le compte rendu a été rendu public,
- ◉ la Chambre de commerce et d'industrie à la demande de laquelle a été organisée une audition publique dans les locaux de la Commission,
- ◉ et même la ville de Paris, dont le maire a fait connaître in extremis la position par une lettre en date du 15 mai dernier.

Même si aux yeux de certains, ces chiffres peuvent paraître peu élevés, n'oublions pas que le projet ne fait qu'un kilomètre et demi et s'étend sur une seule commune, soit une aire géographique d'impact direct très réduite.

Le présent débat public s'est caractérisé par une forte mobilisation de la population, de ses représentants et des organismes publics intéressés. On peut toujours faire mieux, mais notre bilan est honorable et ses enseignements crédibles.

Toutefois, la CPDP a effectivement un regret : hors la ville de Neuilly-sur-Seine et les habitants de cette ville, le débat n'a pas rencontré beaucoup d'écho. Il a même été à l'évidence délibérément ignoré par certains, y compris, et c'est plutôt surprenant, au sein même de l'État.

Aucune autre collectivité territoriale que le département des Hauts-de-Seine et la commune de Neuilly-sur-Seine, à l'exception de la ville de Paris, n'a cru devoir s'exprimer sur le projet.

En outre, si la Commission est très heureuse d'avoir pu bénéficier du concours de plusieurs experts qui ont apporté au débat des points de vue éclairés sur les questions d'environnement, sur les enjeux d'aménagement et sur divers points techniques, elle a également essuyé d'explicables refus.

Que la mobilisation institutionnelle autour du débat se soit révélée lacunaire peut surprendre.

La Commission ne peut que s'interroger non seulement sur les raisons du silence d'un acteur aussi important que la Région d'Île-de-France, mais aussi sur le refus de venir témoigner que, faute de le vouloir ou de le pouvoir, lui ont opposé des agents publics comme ceux de la direction générale de l'urbanisme et de la construction du ministère de l'équipement, de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, de l'association AIRPARIF et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Le débat s'est trouvé de la sorte un peu pénalisé, subissant d'une certaine façon, les conséquences de sa limitation à une solution donnée sans qu'ait été préalablement posé le problème d'ensemble des déplacements dans l'ouest parisien.

Cela étant, aucune forme de contrainte n'est légalement possible. Il s'ensuit que, pour éviter de priver de portée la procédure de débat public telle que l'a voulue le législateur, le seul traitement possible de l'abstention est de regarder ses auteurs comme réputés n'avoir pas d'objection majeure à formuler à l'encontre du projet.

Le constat doit malgré tout être nuancé dans la mesure où, si les franciliens ne se sont pas déplacés en masse, un nombre appréciable d'entre eux sont venus au moins s'informer sur le site Internet de la Commission qui a reçu plus de 8 000 connexions, et d'autres ont participé à des forums initiés par d'autres acteurs. Cette dimension ne saurait être négligée.

Aussi malgré l'insatisfaction que lui inspirent l'abstention de certains et la modestie, malgré les efforts déployés, de la présence de franciliens non neuilléens, la Commission garde l'impression que le débat a suffisamment mobilisé pour témoigner de l'intérêt de la procédure et pour la justifier.

Elle souligne au demeurant qu'elle ne tire pas du caractère majoritairement neuilléen du débat la conclusion que le projet n'aurait nécessairement qu'un caractère local.

Ce qui est local, c'est la gêne provoquée par la route nationale. Quant à cette route elle-même, elle permet on le sait à des milliers d'usagers qui n'habitent pas Neuilly-sur-Seine de traverser commodément cette commune pour se rendre depuis des points de départ qui peuvent être très éloignés à Paris ou à La Défense. L'objectif tendant au maintien de cette commodité sans que cela se fasse au détriment des Neuilléens est à l'évidence une question qui dépasse Neuilly-sur-Seine qu'intéresse seulement cette dernière réserve.

La plupart des personnes qui ont participé au débat ont réellement contribué à nourrir la réflexion sur le projet, en posant des questions souvent très pertinentes sur les motivations de ses promoteurs et sur la solution qu'ils proposent, et en suggérant des pistes de réflexion. D'une façon générale, on ne peut que se féliciter du bon niveau des interventions et de la courtoisie qui a prévalu en règle générale pendant les échanges malgré quelques écarts et quelques réactions d'animosité restés somme toute assez limités.

Les participants lors de la réunion de lancement



B. LES QUESTIONS POSÉES

Les questions posées illustrent la variété du débat et la qualité de l'implication des participants

Quoique relativement modeste en valeur absolue, le nombre des questions posées a été très honorable par comparaison à d'autres débats portant sur des opérations beaucoup plus étendues géographiquement. Les questions ont couvert par ailleurs une large palette de problèmes.

Sur l'organisation même du débat, elles ont été peu nombreuses, mise à part la question de savoir si le débat venait trop tôt ou trop tard. Le public s'est inquiété surtout, assez légitimement, de la place que pourront prendre les opinions émises et les conclusions tirées dans le processus de décision. Plusieurs participants auraient souhaité connaître la position de collectivités territoriales telles que la Région ou la ville de Paris dont l'absence a été remarquée, d'autres auraient souhaité que les études soient complétées durant le débat.

1. Sur le trafic



Un trafic souvent saturé

L'existence d'un impact sur le projet, de décisions relatives à d'autres projets, certaines anciennes comme l'arrivée de l'autoroute A14 jusqu'au pont de Neuilly ou le bouclage de l'autoroute A86, d'autres plus récentes comme l'abandon de la liaison entre l'autoroute A15 et le boulevard périphérique, ainsi que de celles à venir relatives au développement de La Défense ou à l'aménagement du secteur Seine-Arche, a été à juste titre relevé.

Des observations portant sur des questions plus localisées comme l'intérêt d'un rapprochement avec la ville de Paris pour étudier l'éventualité d'un aménagement concomitant de la porte Maillot et celui de la mise en place de parkings relais à La Défense dans le but de soulager le trafic de l'avenue ont été également présentées.

D'une façon générale, chacun a perçu que le projet prenait place dans un contexte plus large, entre les éléments duquel cependant les interrelations ne sont pas complètement mises en évidence.

Dans le même ordre d'idées, les questions relatives au trafic ont fortement retenu l'intérêt du public.

Le volume du trafic, dont 90 % n'est pas le fait de Neuilléens, avoisine 160 000 véhicules par jour et se caractérise par une faible proportion de poids lourds d'environ 5 %. Nul n'a exprimé la volonté de favoriser une augmentation de ce trafic, ce qui irait d'ailleurs à l'encontre de l'objectif de diminution de 5 % du volume de circulation dans le cœur de l'agglomération que fixe le plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France et qu'a rappelé le maire de Paris. Le passage grâce au projet d'une capacité de 4 800 véhicules par heure et par sens à une capacité de 5 400 est donc assez théorique et il a paru au demeurant clair pour tous que la seconde de temps gagnée par les automobilistes pour aller du pont de Neuilly à la porte Maillot, ne suffisait pas à justifier l'opération.



*Les contre-allées de l'Avenue
Charles-de-Gaulle*

Il est apparu surtout que des incertitudes pesaient sur les hypothèses de trafic retenues pour le futur, liées à un certain nombre d'inconnues comme par exemple le degré de développement de La Défense et, plus à l'ouest, du quartier Seine Arche.

D'où des interrogations sur le niveau de trafic résiduel dans les contre-allées, lequel dépendra en outre du nombre et de la localisation des entrées et sorties intermédiaires, sur la gêne qui continuera de résulter de ce trafic et, accessoirement, sur les possibilités de stationnement le long de ces contre-allées. Pour certains participants, le projet ne règle pas complètement les questions relatives à l'organisation de la circulation en surface dont dépendra la qualité de vie future des Neuilléens.

Autre question omniprésente dans les interventions du public, celle du développement des transports collectifs comme alternative au projet ou à tout le moins comme moyen d'en réduire l'ampleur. Pour le maître de l'ouvrage, l'axe Paris - La Défense est déjà très bien équipé et les progrès possibles sur cet axe qui concernent les déplacements locaux ne paraissent pas à l'échelle du problème, sentiment qu'ont semblé confirmer les représentants de la RATP qu'a rencontré la Commission.



Une entrée latérale

Il faut noter, cependant, une forte demande de création d'une connexion du RER A avec le RER C entre l'Étoile et La Défense ainsi que de prolongement du RER E (Éole) de Saint-Lazare à La Défense, demande qui s'inscrit dans un souhait plus large de renforcement des transports en commun de banlieue à banlieue et entre la banlieue et Paris et d'une affectation prioritaire des ressources disponibles aux investissements que nécessite ce renforcement.

2. Sur la conception technique de l'ouvrage

Les points saillants des interventions ont porté sur le dimensionnement de l'ouvrage et sur la question des entrées et des sorties intermédiaires.

La question du dimensionnement est liée à celle plus générale de l'opportunité du projet dans la mesure où certains, tout en se déclarant partisans d'une solution souterraine, souhaitent que les caractéristiques techniques en soient réduites et couplent cette solution avec d'autres mesures destinées à réduire sinon le besoin en tous cas la possibilité de se déplacer en automobile sur l'axe.

La suggestion de superposer les deux tunnels en en réduisant au besoin le gabarit est revenue à plusieurs reprises et mériterait probablement que le maître de l'ouvrage s'y arrêtât quelques instants.

La question des entrées et des sorties a créé la surprise par l'insistance avec laquelle les détracteurs de ces entrées et sorties se sont exprimés dès la séance inaugurale et séance après séance ensuite, au point qu'il a fallu y revenir lors de la dernière séance thématique au cours de laquelle le maître de l'ouvrage a fini par concéder que tout n'était pas définitivement tranché sur cette question, notamment en ce qui concerne les entrées et sorties sud.

Pour le reste, une série de préoccupations ponctuelles se sont manifestées, toutes ne pouvant recevoir immédiatement de réponse en l'état des études qui ne permettent pas de déterminer par exemple avec précision pour le moment la distance du projet aux façades des immeubles et donc les risques éventuels pour les fondations de ceux-ci.

Certains aspects du projet ont été mis en doute, par exemple la nécessité d'écarter la station de métro des Sablons ou l'absence de toute émergence, mais réponse a été donnée par le maître de l'ouvrage confirmant ces deux points, en l'état cependant, il faut le rappeler, de ses études qui n'ont pas la précision d'un avant-projet détaillé.

3. Sur la sécurité

Les risques d'accident et d'incendie dans le tunnel, qui pour certains participants justifient à eux seuls une opposition de principe, n'ont pas suscité de larges débats.

L'intervention d'un expert du CETU, spécialiste de la réglementation relative à la conception très évolutive depuis quelque temps des tunnels routiers, a permis d'éclairer l'auditoire sur les réponses qui peuvent être apportées pour limiter ces risques.

La séparation des sens de circulation est à cet égard un point positif. Il demeure cependant une inquiétude du fait de la présence des poids lourds et de l'incertitude sur le sort qui leur sera réservé.

Un autre thème important est le mode de gestion de la ventilation dans le tunnel, dont le choix n'est pas encore arrêté, le mode transversal semblant toutefois tenir la corde.

Le maître de l'ouvrage assure qu'un dossier de sécurité détaillé sera, ainsi que l'exigent les textes qui se sont considérablement renforcés ces dernières années, élaboré avant toute mise en service, intégrant les enseignements issus de l'analyse des accidents survenus dans le passé dans de tels ouvrages souterrains.

La question des accidents impliquant, sur la surface, des piétons et des deux roues, pourtant abordée avec force par quelques participants, n'a occupé qu'une place restreinte dans les échanges.

Le projet de tunnel



4. Sur l'environnement

Les préoccupations liées à l'environnement, principalement le bruit et la pollution de l'air et de l'eau, sont d'autant plus inséparables d'un projet comme celui de l'enfouissement de la RN 13 que l'un des buts de ce projet est précisément de réduire les nuisances. Pourtant, seulement 8 % des questions, deux fois moins que pour l'urbanisme, ont porté sur ces sujets.

Parmi ces questions on trouve, sans surprise, celle du degré de réduction des nuisances.

En matière de bruit, les intervenants ont regretté la persistance de l'existence de zones exposées aux extrémités. Le niveau du trafic sur les contre-allées inquiète les riverains, comme les inquiète l'existence possible de vibrations en provenance des tunnels. Les dénégations des techniciens sur ce dernier point ne semblent pas les avoir complètement rassurés.

En ce qui concerne l'air vicié, dont l'évacuation est prévue, sans traitement particulier, par une cheminée à bonne hauteur au-dessus des immeubles, le projet ne fait en réalité que déplacer le problème sans qu'il soit possible d'évaluer ce déplacement avec exactitude en l'état des études actuelles auxquelles certains, qui ne sont pas satisfaits des précisions fournies par les experts du maître de l'ouvrage, ont exigé que soient apportés des compléments.

D'autres ont mis en doute le respect du plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France et de la loi sur l'air.

Surtout la question du traitement de l'air, qui donne lieu à une demande presque générale, demeure posée avec, à son soutien, des exemples étrangers dont il reste il est vrai à apprécier la pertinence et des pistes, certaines d'apparence simple, que proposent des industriels.

Un trafic dense et polluant



Le maître de l'ouvrage estime de son côté que la baisse continue de la pollution par les moteurs fait que de gros investissements en vue du traitement ne se justifient pas. La Commission ne pourra cependant que lui conseiller de conduire les études complémentaires suggérées et d'approfondir la question qu'il retrouvera de façon permanente sur son chemin.

Les réponses apportées en l'état des études à diverses interrogations sur l'unicité de la cheminée, son emplacement et sa hauteur ne sauraient revêtir un caractère définitif.

- En matière d'eau enfin, le principal point d'intérêt est la perspective de récupération et de recyclage des eaux pluviales, qui a cependant peu mobilisé l'attention.
- C'est avant tout l'environnement quotidien des participants au débat qui tout naturellement les préoccupe.

5. Sur le développement et la durée des travaux

La conduite des travaux a fait l'objet d'une présentation détaillée par la ville de Neuilly-sur-Seine, preuve s'il en était de la forte implication de celle-ci dans le projet dont il a été confirmé que le maître d'ouvrage restait cependant bien l'État.

Les questions purement techniques (moulage des parois latérales puis installation de la voûte avec des travaux ultérieurs en souterrain) n'ont pas appelé de remarques. Le développement du chantier alternativement sur chacune des moitiés de l'avenue dans sa largeur et par glissement successif dans sa longueur, autorisant le maintien, sauf pendant une courte période de deux mois, de la circulation automobile, a été bien accueilli, de même que l'existence pendant les travaux de possibilités, cependant limitées, de stationnement en surface et en sous-sol et l'absence d'interruption de la ligne de métro.

En revanche et comme il était prévisible, des inquiétudes se sont exprimées sur des points à ce stade non traités, qui ne pourront l'être qu'ultérieurement, pour lesquels seules des réponses de principe ont pu être données :

- ⊙ la maîtrise des nuisances du chantier,
- ⊙ le maintien des accès, notamment pour les services d'urgence,
- ⊙ les éventuels dangers pour les fondations des immeubles,
- ⊙ l'indemnisation des commerçants.

Les façades du côté nord de l'Avenue



La durée totale du chantier, en l'état actuel du projet, a semblé à beaucoup une perspective redoutable. Certains ont semblé prendre conscience à l'occasion du débat qu'elle pourrait être de l'ordre de sept à huit années compte tenu de la réalisation successive des deux tubes et de la nécessité de procéder préalablement au dévoiement des réseaux d'eau, d'assainissement, d'électricité, de gaz et de télécommunication. Au regard de ce calendrier, on ne peut que regretter l'absence au débat des usagers qui trouvent ce débat très lointain mais qui vivront au quotidien les perturbations de circulation.

6. Sur les problèmes de circulations associées

Les questions liées à la gestion du futur chantier ont tout particulièrement retenu l'attention du public, notamment celle de la déviation de la circulation automobile et des lignes de bus.

Des explications fournies par la ville de Neuilly-sur-Seine, on retire que sur les 1 000 à 1 500 véhicules par heure qu'il faudrait pouvoir faire passer sur d'autres itinéraires, il pourrait en être pris en compte 65 %. C'est beaucoup quand on sait les difficultés liées aux contraintes de passage par les ponts disponibles. La question portant sur le point de savoir si cela sera suffisant compte tenu des autres améliorations prévues sur le réseau et de l'ingéniosité des automobilistes reste posée.

Encore le traitement envisagé suppose-t-il, au vif désappointement pour ne pas dire plus des riverains des voies intéressées, qui le dénoncent vigoureusement, le renvoi aux calendes d'un « *contrat d'axe* » figurant au plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France. Certains mettent en avant la possibilité d'ouvrir des parkings de rabattement sur les lignes de transports en commun.

Par ailleurs, les communes touchées par les itinéraires de délestage n'ont pas fait connaître leur position et l'incertitude qui pèse sur leur accord ne permet pas de

Les bus 163 et 164



prendre l'ensemble des propositions pour argent comptant.

Étant donnée l'importance que revêt le règlement de cette question pour permettre la réalisation de l'opération, il ne peut qu'être recommandé au maître

de l'ouvrage et à la ville de Neuilly-sur-Seine, qui en sont au demeurant d'accord, d'engager rapidement une concertation avec les promoteurs de tous les projets importants prévus dans le secteur ouest et de négocier le schéma des itinéraires de délestage avec la préfecture de police et les communes dans un espace géographique suffisamment large, incluant une signalisation adéquate et une offre de parking.

7. Sur les aménagements urbains rendus possibles par le projet

Les aménagements urbains dont le projet peut rendre la réalisation possible n'entrent pas en toute rigueur dans le champ du débat public – les opérations d'urbanisme suivant une logique qui leur est propre et la commune de Neuilly-sur-Seine n'ayant d'ailleurs aucune décision à prendre à la suite du débat engagé – mais ils apportent à ce débat un éclairage essentiel. C'est pourquoi la Commission nationale du débat public a demandé que leur nature fût précisée et une séance particulière leur a été consacrée.

Du reste, sur l'ensemble des questions qui ont été posées pendant le débat, 16 % ont porté sur l'urbanisme, ce qui montre l'importance que les participants ont accordée à ce thème.

Le sujet n'est de surcroît pas dénué de liens avec celui du financement du projet comme on va le voir plus loin.

La ville a demandé à deux équipes d'architectes et urbanistes, l'équipe Bressac-Huet et l'équipe Vasconi-Natale, d'étudier des esquisses portant tant sur l'aménagement de la couverture stricto sensu que plus largement sur la restructuration de l'avenue. Ce sont ces esquisses, dont le caractère strictement indicatif a été souligné, qui ont été présentées.

Les esprits ont été particulièrement marqués par les idées fortes, qui ont suscité de nombreuses interrogations, qu'a présentées l'équipe Vasconi-Natale, certaines sortant du cadre du concours mais se voulant à la dimension de cette fraction de l'axe historique reliant la porte Maillot à La Défense.

Leur principe est de ne pas encombrer la partie centrale de l'avenue, située dans la perspective de l'axe historique, et d'assurer avec notamment l'esplanade de La Défense une liaison urbaine forte, flanquée de deux tours, à laquelle l'établissement public d'aménagement de la défense a donné un accord de principe.

Les participants ont été nombreux à comprendre l'intérêt d'un projet de cette nature, y compris pour l'apport de recettes à l'opération prise dans son ensemble, dimension qui, pas plus que celle de l'éventuelle réalisation de logements sociaux plutôt au contraire privative de telles recettes, n'a été occultée.

Cependant, au-delà de quelques interrogations sur les projets présentés, relative par exemple à la gêne que pourraient causer les tours dans la perspective de l'axe historique, les questions et observations ont été généralement plus prosaïques.



La traversée de l'Avenue

La coupure urbaine que crée la RN 13 et le caractère dangereux pour les piétons de la traversée de l'avenue ont été souvent évoqués, mais peu se sont exprimés sur les moyens permettant de transformer l'avenue en un véritable centre ville.

Ce sont le plus souvent des questions concrètes mais non dénuées d'intérêt qui ont été posées :

- ⊙ Quelle sera le sort des arbres et l'avenir de la végétation sur la dalle ?
- ⊙ Quel sera le traitement de la circulation nord/sud ?
- ⊙ Qu'en sera-t-il de la création de cafés et de commerces sur la dalle ?
- ⊙ Les nouveaux commerces ne vont-ils pas concurrencer les commerces existants ?
- ⊙ La dalle pourra-t-elle être utilisée par des transports en commun ?
- ⊙ L'aménagement urbain permettra-t-il le retour d'habitants sur l'avenue ?
- ⊙ Y aura-t-il des parkings supplémentaires ?
- ⊙ Pourra-t-on se promener sur le pont de Neuilly ?

Toutes questions qui montrent la diversité des préoccupations des habitants et qui ne pourront trouver leur prolongement que dans le dialogue habituel qu'entretiennent normalement les édiles d'une ville avec les citoyens de celle-ci.

Parmi les idées les plus originales qui ont été exprimées, la Commission relève la demande ne pas traiter l'axe de façon trop rectiligne ainsi que la suggestion d'implanter sur l'avenue un élément susceptible de lui conférer une forte attractivité. Les idées ne manquent pas, tant mieux car c'est un véritable enjeu d'aménagement local.

8. Sur le coût du projet

La question du financement, abordée en dernier lieu, est certainement et assez logiquement l'une de celles qui a suscité le plus de commentaires, ce qui témoigne certes de son importance mais aussi de la difficulté de faire saisir, à la partie la moins avertie du public, la complexité des mécanismes de financement public.

Tous n'ont pas compris en particulier pourquoi le maître de l'ouvrage ne pouvait fournir des informations précises sur le montage budgétaire et financier du projet, sans voir que ce montage ne pourra être mis au point que beaucoup plus tard.

La situation dans laquelle ne sont pas connues les ressources nécessaires au financement d'un projet et leur répartition prévisionnelle entre les différents partenaires pressentis est, avant que la décision de réaliser ce projet ne soit prise, parfaitement normale au regard des règles qui gouvernent la dépense publique.

Le projet Vasconi-Natale



La situation dans laquelle ne sont pas connues les ressources nécessaires au financement d'un projet et leur répartition prévisionnelle entre les différents partenaires pressentis est, avant que la décision de réaliser ce projet ne soit prise, parfaitement normale au regard des règles qui gouvernent la dépense publique. C'est même d'une certaine façon la garantie donnée au public que, contrairement à ce qu'ont dit certains, les dés ne sont pas joués.

A défaut dès lors de pouvoir apporter des réponses complètes et de dissiper toutes les zones d'ombre, le débat a au moins contribué à défricher le terrain et à préciser la nature des décisions restant à prendre.

Le coût de l'investissement de l'ouvrage est évalué à environ 750 millions d'euros (hors coûts de l'aménagement de surface), avec nous dit-on une marge d'erreur de l'ordre de 10 %.

Ce montant est à l'évidence très élevé et personne ne peut s'étonner de l'emploi à son propos de qualificatifs qui ne font que traduire cet état de fait.

Il s'explique en partie par les options techniques retenues comprenant notamment l'écrêtement partiel de la voûte du métro et la réalisation de deux tubes parallèles à un gabarit permettant d'accueillir sur trois voies dans chaque sens la totalité des véhicules en transit, et bien sûr par les contraintes résultant d'un environnement très urbanisé.

Un tel montant n'a pu que dégrader le bilan socioéconomique du projet. Mais, ainsi qu'un participant l'a fait observer, on aurait apprécié que l'État profitât de cette occasion pour affiner ses outils de calcul en la matière même s'il n'est pas simple a priori de prendre en compte dans un tel bilan, destiné à faire valoir l'intérêt général qui s'attache à la réalisation du projet, des éléments tels par exemple que l'évolution prévisionnelle des valeurs foncières ou les retombées d'activités économiques rendues possibles par l'utilisation privative d'espaces publics libérés.



En tout état de cause, qu'on fasse apparaître un bilan socio économique positif ou négatif, le coût du projet est hors d'échelle par rapport aux enveloppes budgétaires habituelles.

L'avenue Charles-de-Gaulle

9. Sur le financement

Un financement budgétaire classique suppose nécessairement une procédure d'exception dont la négociation ne peut être tenue pour acquise.

Le maire de Neuilly-sur-Seine a tenu à cet égard à rappeler nettement que sa commune excluait toute participation autre que marginale à la construction de l'ouvrage proprement dit, les éventuelles ressources supplémentaires dont elle pourrait bénéficier grâce à celui-ci ou grâce à des programmes immobiliers exceptionnels devant, contrairement à ce qu'envisagent à titre d'hypothèse certaines des études réalisées qui ont été mises à la disposition du public dans les locaux de la Commission, être consacrées aux seules dépenses lui incombant, à savoir celles relatives aux aménagements urbains qui prendront place sur la couverture, dont le coût n'est d'ailleurs pas pris en compte dans celui annoncé.

Il a précisé que, même si l'un des projets d'urbanisme présentés au demeurant à titre purement indicatif esquissait la possibilité de réaliser de part et d'autre de la tête du pont de Neuilly deux tours qui pourraient le cas échéant apporter au budget de la commune des recettes fiscales du fait du dépassement du plafond légal de densité, cette option, de toute façon hors débat public, n'avait pas été délibérée par le conseil municipal.

La recherche de ressources extra budgétaires risque donc de s'imposer.

Dans cet ordre d'idées, la participation de l'Agence de financement des infrastructures des transports de France tout récemment créée, qui vient de recevoir sa première dotation, est sûrement concevable. Elle suppose toutefois tranchée positivement la question du rang de priorité de l'opération parmi toutes celles, que l'on peut deviner nombreuses, dont l'agence va avoir à connaître. Le débat ne permet pas d'éclairer ce point.

La perspective sur La Défense



Ceux qui se souviennent que l'établissement public d'aménagement de La Défense a participé substantiellement au financement du tunnel de l'autoroute A14 qui passe sous sa dalle ont évoqué cette piste, qui suppose cependant la création d'un lien juridique et économique entre l'aménagement de La Défense et l'opération, lien qui pour le moment n'existe pas, et que certains participants au débat n'ont pas appelé de leurs vœux.

Restent les deux hypothèses, énumérées dans le dossier, d'appel à des capitaux privés, à savoir la concession de travaux et la procédure toute récente de partenariat public-privé, dite PPP, pouvant l'une et l'autre être assorties le cas échéant de l'exploitation privative d'une partie du domaine public ou de l'intéressement de capitaux privés à la réalisation d'opérations immobilières.

La formule de la concession, dont l'État affirme qu'elle ne peut légalement et techniquement se concrétiser par une simple adjonction à la partie concédée de l'autoroute A14, est dès lors subordonnée à la possibilité d'instaurer un péage spécifique ce qui semble à beaucoup sinon techniquement – des solutions analogues à celles employées par exemple à Londres pourraient être mises en œuvre au prix cependant d'une dégradation du rendement du péage – en tous cas politiquement difficile sur un seul des accès à la capitale.

Par ailleurs, le péage ne pouvant selon les calculs couvrir qu'une partie de l'investissement, la concession ne dispenserait pas l'État de toute recherche de fonds budgétaires, au point qu'on peut se demander si, dans l'hypothèse de l'instauration d'un péage, il ne serait pas plus intéressant pour l'État d'exploiter lui-même l'ouvrage plutôt que de le concéder.

La formule du partenariat public-privé, qui consiste à confier à un partenaire privé, en général un consortium, à la fois le financement, la réalisation et l'entretien de l'ouvrage contre le paiement par l'État à ce partenaire d'un loyer pendant une période déterminée, longue a priori, n'a pas été approfondie. Elle peut apporter à l'opération des gains dus à l'efficacité des personnes privées réputée plus importante que celle des personnes publiques, ce malgré le handicap résultant de la nécessité de rémunérer des capitaux.

Au bout du compte, la Commission ne peut que constater que le financement du projet n'est pas assuré, mais cela ne saurait la surprendre. Dans tous les cas de figure, des apports budgétaires seront nécessaires, plus ou moins substantiels selon la méthode retenue, et la répartition de la charge de ces apports ne peut qu'impliquer des négociations complexes et difficiles.

C. CE QUE LA COMMISSION PARTICULIÈRE RETIENT DU DÉBAT

Sur les trois points sur lesquels portaient, comme tout débat, le présent débat public, la Commission retient pour l'essentiel, que :

En ce qui concerne les objectifs, il paraît possible de parler de constat partagé.

Rares au point qu'on peut les affirmer inexistantes sont celles qui nient l'intérêt de remédier à la gêne que constitue pour la ville de Neuilly-sur-Seine le fait d'être traversée de part en part par le trafic que subit son avenue Charles-de-Gaulle.

Des divergences existent toutefois sur les moyens d'y parvenir, d'où il résulte, en ce qui concerne l'opportunité de l'option consistant à faire passer le trafic de transit en souterrain sous l'avenue, des désaccords de principe. Ceux-ci paraissent toutefois à première vue minoritaires, ce qui ne signifie pas que le calibrage de l'ouvrage fasse parmi ses partisans l'unanimité comme nous allons le voir au point suivant.

Deux associations pour l'essentiel contestent toute solution souterraine en soutenant qu'il est possible de réduire le trafic de l'avenue et de se contenter d'aménagements localisés. On pourrait dès lors soutenir, en dépit de ces quelques oppositions, certaines nettement affirmées, d'autres moins, que l'opportunité du projet n'est pas fondamentalement contestée, si un doute ne commençait à naître lorsqu'on en vient à la question du financement et avec elle à celle, inévitable quoique dépassant quelque peu le cadre strict du débat, du rang du projet parmi les priorités en région d'Île-de-France, doute d'autant plus insidieux que nul n'a pu dire, ne serait-ce que sous la forme d'un pronostic, même affecté d'un coefficient de probabilité réduit, quelle méthode de financement parmi celles possibles pourrait être la plus vraisemblable.

La Commission qui n'a pu, notamment pour les raisons déjà indiquées, recevoir d'éclairage sur cette question centrale du rang de priorité de l'opération, s'en tient à l'impression qui lui a paru dominer pendant le débat qui s'est tenu devant elle, celle d'une adhésion certes non unanime mais majoritaire de la part de la population Neuillienne.

Les caractéristiques principales, le coût et la durée de réalisation du projet, ont appelé de nombreuses réactions.

C'est sur ces sujets que les intervenants se sont exprimés avec le plus de diversité et que le débat reste sans doute le plus ouvert.

Même les personnes favorables au principe du passage du trafic de transit en souterrain expriment des points de vue très divers sur la manière de procéder.

En particulier la réalisation d'entrées et de sorties intermédiaires donne lieu à de vives controverses y compris parmi les plus chauds partisans du projet, mais pourrait évoluer si l'on en croit le maître de l'ouvrage.

Nombreux sont ceux qui, plus fondamentalement, pensent possible de réduire les caractéristiques et, partant, le coût du projet et qui appellent à la prise de mesures diversifiées incluant le développement des transports collectifs et des parkings de rabattement. La lecture des cahiers d'acteurs donne la mesure des opinions exprimées en ce sens

Au titre des désaccords sur la manière de faire, il faut ranger également la question de la gestion de la circulation pendant les travaux, le détournement de la circulation sur certaines voies rencontrant de vives oppositions.



L'espace déjà couvert

D. LES ASPECTS SUR LESQUELS LA COMMISSION ATTIRE L'ATTENTION

Des problèmes ont été identifiés sur certains aspects de la conception du projet. La Commission a le sentiment que des évolutions sont possibles à leur sujet.

Parmi les questions restées sans réponse à ce stade, et auxquelles le maître de l'ouvrage devra répondre si le ministre décide de poursuivre, la principale porte sur le financement, après avoir clarifié, au préalable, le degré de priorité du projet parmi les investissements dont la réalisation dans la région d'Île-de-France est nécessaire, attendue ou sollicitée.

Par ailleurs, la Commission particulière attire l'attention du maître de l'ouvrage et du maire de Neuilly-sur-Seine sur quelques points issus du débat :

- ⊙ La nécessité de rechercher tout ce qui serait de nature à réduire le coût du projet et son délai de réalisation sans en diminuer l'intérêt. Il serait peut-être utile à ce titre d'examiner ce que donnerait une variante à petit gabarit puisque aussi bien les camions sont très minoritaires et que les autobus n'ont pas besoin d'emprunter le tunnel.
- ⊙ Le réexamen de certains aspects du projet, tout particulièrement la question des entrées-sorties et celle du traitement des effluents gazeux,
- ⊙ L'approfondissement de la réflexion relative aux itinéraires de délestage.

Il est indispensable enfin de nouer davantage de relations avec les autres collectivités territoriales intéressées par l'opération, ne serait-ce d'ailleurs que pour permettre, comme le souligne le maire de Paris, la mise au point de celle-ci ainsi que son insertion dans les perspectives ouvertes par les politiques d'aménagement dans l'ensemble du secteur considéré.

Annexes

Sommaire

LISTE DES ÉTUDES MISES A LA DISPOSITION DU PUBLIC	67
LE COÛT DU DÉBAT	68
LA COUVERTURE MÉDIATIQUE	69

LISTE DES ÉTUDES MISES A LA DISPOSITION DU PUBLIC

⊙ Études de trafic et de déplacements

- *Étude de déplacement, (diagnostic et simulation de l'impact sur le trafic de différents projets (Setec, 2006)*
- *Étude de circulation sous travaux (Ville de Neuilly-sur-Seine, 2005)*

⊙ Études techniques

- *Études techniques spécifiques de l'ouvrage souterrain - études préalables - (Setec - Ingerop, 2002)*
- *Études techniques complémentaires de faisabilité de la couverture ou du traitement de la section place du Marché / porte Maillot et boulevard périphérique (Setec TPI, 2004)*
- *Études complémentaires de ventilation-désenfumage et de traitement de l'air vicié (Setec TPI, 2004)*

⊙ Étude d'urbanisme

- *Diagnostic urbain réalisé autour de la RN13 à Neuilly-sur-Seine (Brès Mariolle, 2005)*

⊙ Études d'environnement

- *Étude acoustique (LREP - Laboratoire Régional de l'Est Parisien, 2005)*
- *Étude d'impact air et santé (LRPC - Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées de Lille, 2006)*
- *Étude géologique préliminaire (LREP - laboratoire Régional de l'Est parisien, 2005)*

⊙ Études financières et socio-économiques

- *Étude d'évaluation socio-économique (Setec, 2006)*
- *Analyse comparative des modes de financement possibles du projet de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine (Infraplan - Finance Consult, 2006)*
- *Estimation du coût de l'ouvrage (Scetauroute, 2006)*

LE COÛT DU DÉBAT

Coût du débat à la charge du maître d'ouvrage engagé par la CPDP

Locaux	167 440 €
Logistique	258 583 €
Organisation des réunions	196 144 €
Édition	147 742 €
Assistance à la communication	226 558 €

Coût engagé par le maître d'ouvrage pour son compte

Assistance à maîtrise d'ouvrage	168 533 €
Coût total du débat	1 165 000 €

Le coût des études réalisées par la maîtrise d'ouvrage sur le projet d'enfouissement de la RN 13 depuis l'année 2000 représente : 1,265 million d'euros.

LA COUVERTURE MÉDIATIQUE

Articles annonçant le lancement

Date de parution	Support	Auteur	Titre et résumé des articles
01/01/06	Neuilly Journal Indépendant		« Editorial de Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine »
06/01/06	Le Parisien - Éditions Hauts-de-Seine	Frédéric MOUCHON	« Le débat sur l'avenir de la RN13 débutera le 23 février »
09/01/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine	Florence HUBIN	« Couverture de la RN13 : le débat enfin lancé »
27/01/06	Première Heure		Annonce de la conférence de presse du lundi 6 février dans les locaux de la CPDP
07/02/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine		« Neuilly - Couverture de la RN13 les riverains vont pouvoir débattre »
07/02/06	Le Parisien / Le Journal de Paris	Frédéric MOUCHON	« Couverture de la RN13 : vous avez la parole »
07/02/06	Première Heure - Île-de-France		« Couverture RN13 / Neuilly : une question capitale pour l'Ouest parisien »
08/02/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine		« Les entreprises appelées à s'exprimer sur la RN 13 »
10/02/06	Le Moniteur	Nathalie MOUTARDE	« Paris/Neuilly-sur-Seine Débat public engagé pour l'extension du tramway et la couverture de la RN13 »
15/02/06	Environnements et Stratégies		Annonce du lancement dans l'encart « Dernière minute... »
15/02/06	Urbapress Informations		Annonce du lancement du débat public sur la RN13
17/02/06	Les Echos	Dominique MALECOT	« Neuilly-sur-Seine : la couverture de l'avenue Charles-de-Gaulle en débat »
18/02/06	L'Humanité	Marc BLACHERÉ	« Au-delà du périphérique »
21/02/06	Première Heure		Brève : annonce de la séance inaugurale
22/02/06	L'Humanité		Brève : annonce de la séance inaugurale du débat
22/02/06	20 Minutes	Michaël HAJDENBERG	« Neuilly va débattre de son autoroute »
22/02/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine	Frédéric MOUCHON	« Couverture de la RN13 : le débat démarre ce soir »
22/02/06	Le Parisien / Le Journal de Paris	Frédéric MOUCHON	« L'info du jour : couverture de la RN13 à Neuilly : ça se précise »

Sites ayant évoqué l'organisation du débat

Nom parution	Adresse du site	Titre et résumé des articles
Jeunes UMP - Hauts-de-Seine	http://jeunespopulaires92.hautetfort.com	« Neuilly : un débat public sur la couverture de la RN13 »
Ville de Puteaux	www.puteaux.fr	
	www.mon92.com	« Couverture de la RN13 à Neuilly : lancement du débat public »
	www.monneuilly.com	« Couverture de la RN13 à Neuilly : lancement du débat public »
Préfecture des Hauts-de-Seine	www.hauts-de-seine.pref.gouv.fr	Annonce systématique de toutes les réunions
Site de 13 Esprit Média	http://13espritmedia.typepad.com	Article sur la séance inaugurale du 22 février
Site du Parti Socialiste du 92	www.ps92.com	
Site Blogistic & Cie	http://ameliozevotreswinglogistique.hautetfort.com	« Traversée de Neuilly »
Site de News Press	www.newspress.fr	
Site Technorati	www.technorati.com/tag/urbanisme	
Site de Nadine Jeanne	www.nadinejeanne.com	Élue socialiste de Puteaux

Sites Internet ayant créé une rubrique spéciale sur le débat public

CCIP	www.ccip92.ccip.fr	« 22/02/06 - Projet de dénivellation et de couverture de l'avenue Charles-de-Gaulle (RN13) à Neuilly-sur-Seine »
DDE des Hauts-de-Seine	www.hauts-de-seine.equipement.gouv.fr	
Ville de Neuilly	www.ville-neuillysurseine.fr	
Association MSM	www.neuillypromenade.com	
La Défense - EPAD	www.ladefense.fr	
Département des Hauts de Seine	www.hauts-de-seine.net	
Aliquid Stat Pro Aliquo	http://aliquid.free.fr	Rubrique : Neuilly-sur-Seine
RATP	www.ratp.fr	
Verts de Neuilly et Puteaux	http://vertsneuilly.puteaux.free.fr	
Verts des Hauts-de-Seine		
Forum SARA - Forum des Sites Amoureux des Routes & Autoroutes	http://forum.sara.free.fr	
20 Minutes	www.20minutes.fr	« Débat : pour ou contre l'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine » ?
Forum de l'architecture et de l'urbanisme en Île- de-France	www.paris-skyscrapers.com	
Association Neuilly - Puteaux Seine - Ecologie	http://npse.free.fr	

Articles parus pendant le débat

Date de parution	Support	Auteur	Titre et résumé des articles
23/02/06	Echo Île-de-France	Claire BALLOUM	« Le 92 fait son SDRIF »
23/02/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine	Frédéric MOUCHON	« Couverture de la RN13 : SARKOSY s'engage »
23/02/06	Le Parisien / Le Journal de Paris	Frédéric MOUCHON	« SARKOSY à fond pour la couverture »
24/02/06	La lettre européenne des travaux souterrains		« Débat public pour la RN 13 à Neuilly-sur-Seine »
24/02/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine		« Les verts posent des conditions à la couverture de la RN13 »
25/02/06	L'Humanité Hebdo		« L'avenir des métropoles passe par les banlieues » Interview de M. Patrick JARRY, maire de Nanterre
27/02/06	A Nous Paris		« Un débat public sur le projet de couverture de la RN13 »
27/02/06	Le Courrier de la Construction et de l'Équipement		« Neuilly-sur-Seine ouvre un débat public sur le projet de couverture de la RN13 » - Explication du projet sur la RN13
28/02/06	Première Heure		Interview de M. Francis ROL-TANGUY, DRE Hauts-de-Seine
28/02/06	Première Heure - Édition Val de Marne		« Les projets SARKOZY pour les Hauts-de-Seine »
01/03/06	La Lettre de l'EPAD		« Débat Public : les objectifs du projet »
01/03/06	L'Humanité	Marc BLACHERÉ	« SARKOSY veut la France au service de Neuilly »
01/03/06	Neuilly Journal Indépendant		« Couverture de l'avenue Charles-de-Gaulle, Comment participer au débat » ?
06/03/06	"Circuler autrement mars-avril 2006"	Patrick de la SABLIERE	« Sous les pavés, la nationale »
07/03/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine		« L'Actu en Flash - Neuilly-sur-Seine - Deuxième réunion sur la couverture de la RN13 »
07/03/06	Le Parisien		Interview de M.Thierry HUBERT, Élu vert de Neuilly-sur-Seine
07/03/06	Première Heure		Annonce de la réunion du 7 mars
17/03/06	Echo Île-de-France		Annonce des réunions thématiques
20/03/06	20 Minutes		« Circulation : réunion sur l'avenir de la RN13 »
20/03/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine		« Troisième réunion sur la couverture de la RN13 »
27/03/06	Le Parisien / Le Journal de Paris		« Couverture de la RN13 : les conséquences sur la circulation »
01/04/06	Neuilly Journal Indépendant		« Couverture de l'avenue Charles-de-Gaulle - Calendrier des prochaines réunions du débat public »

Articles parus pendant le débat

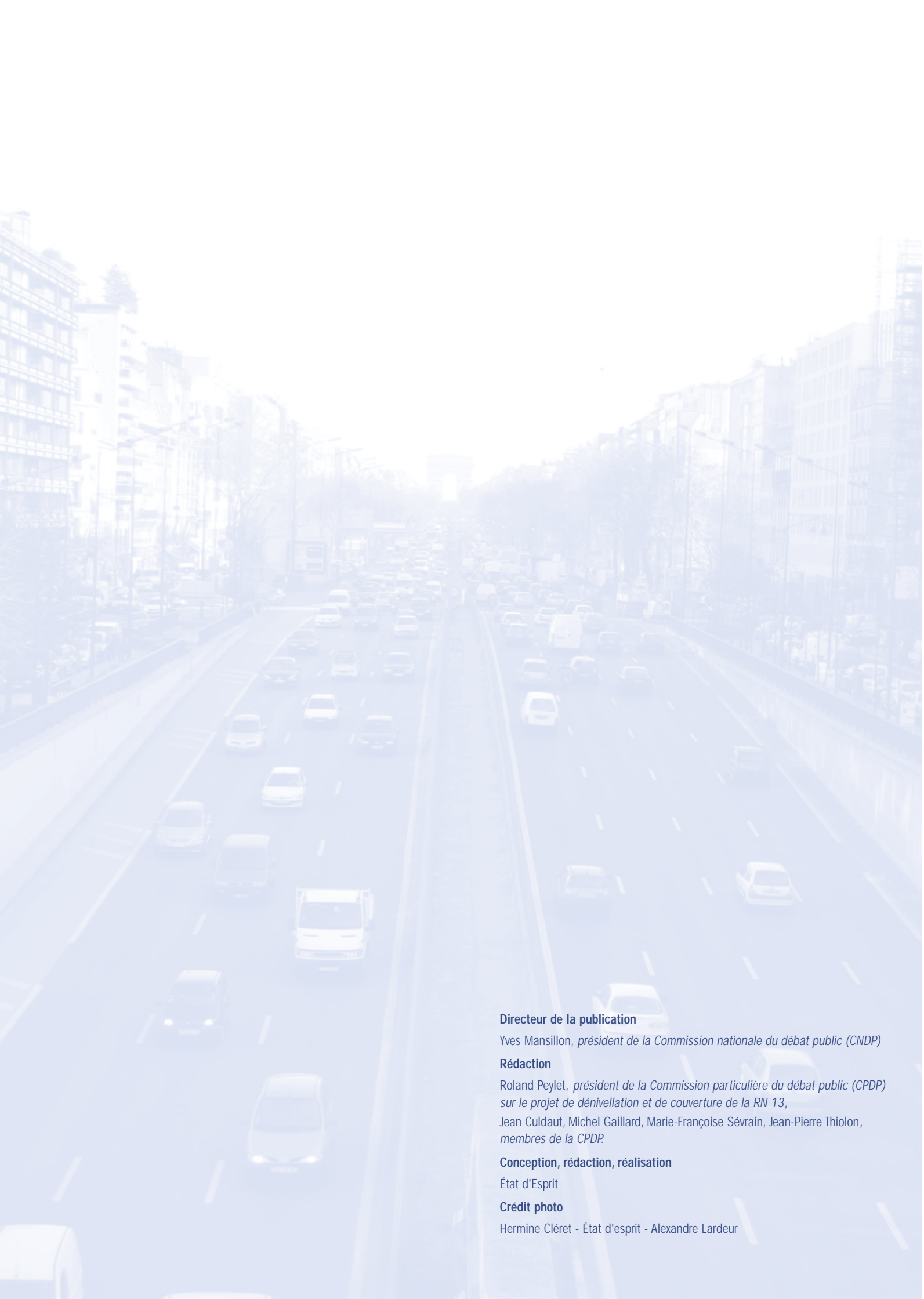
Date de parution	Support	Auteur	Titre et résumé des articles
04/04/06	Première Heure		Annnonce de la réunion du 4 avril
10/04/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine	Florence HUBIN ⁽¹⁾ et Sylvain MERLE ⁽²⁾	« Deux gratte-ciel à Neuilly » ? ⁽¹⁾ « Le débat public ne contente pas tout le monde » ⁽²⁾
10/04/06	Le Parisien / Le Journal de Paris	Florence HUBIN	« Deux gratte-ciel à Neuilly » ?
11/04/06	Première Heure	Paul PHILIPPART	Interview de Roland PEYLET
23/04/06	Journal du Dimanche	Aude BLOUIN-BUNETEL	« Couverture de la RN13 : qui va payer » ?
24/04/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine	Florence HUBIN	« Couverture de la RN 13 : le financement en question »
25/04/06	L'Humanité		L'enfouissement de la RN13 en débat public, « un thème prometteur »
25/04/06	20 Minutes		« Circulation : le financement de l'enfouissement de la RN13 discuté »
27/04/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine	Florence HUBIN	« Couverture de la RN13 : 750 millions d'euros seraient nécessaires »
28/04/06	Première Heure	Paul PHILIPPART	« Bernard BLED lance les paris de La Défense »
01/05/06	Routes & Services		Interview de Yves ROBICHON, Ingénieur Général au Conseil Général des Ponts et Chaussées
05/05/06	Revue de Lutte Ouvrière	Sylvie MARECHAL	« Neuilly appelle à l'aide » !
10/05/06	Première Heure		« Environnement 92 verse au débat public sur la RN13 » - Neuilly-axe historique : la bouffée d'air des écologistes
10/05/06	Première Heure - Édition Hauts-de-Seine		Propos de M.Frédéric BRUNET (CCIP 92) « Nous ferons un état des lieux, avant, pendant et après le chantier » !
11/05/06	20 Minutes		« Transport : débat sur l'aménagement de la RN13
11/05/06	Le Parisien	Rubrique Actu en Flash	« Neuilly - aménagement de la RN13 : dernière réunion ce soir »
19/05/06	Le Monde	Béatrice JEROME	« Un tunnel pharaonique sous Neuilly » ? « Des experts sceptiques » : Interview de deux experts (Paul CHEMETOV et Alain BOURDIN)
20/05/06	L'Humanité		« Le débat tronqué de la couverture de la RN13 » L'association Maillot-Champerret exprime sa déception
26/05/06	Le courrier de la construction et de l'équipement		Neuilly : nouveau projet de couverture de la RN13
30/05/06	20 minutes	Pauline THIEVENAUD	« Débats publics : Il est encore temps de donner son avis »
30/05/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine	Florence HUBIN	Ultime réunion sur la couverture de la RN13
30/05/06	Le Parisien - Le journal de Paris	Florence HUBIN	Annnonce de la réunion de clôture
30/05/06	Première heure Île-de-France		Annnonce de la réunion du 30 mai

Articles suite à la clôture

Date de parution	Support	Auteur	Titre et résumé des articles
26/05/06	Echo d' Île de France		« On jase sur la RN13 - Bilan de la réunion de clôture »
31/05/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine	Florence HUBIN	« Le grand silence de la Région »
01/06/06	20 minutes	Aymeric JANIER	« Ce tunnel qui préoccupe les Neuilléens » et Interview de Mme RÉGNAUD
08/06/06	Le Parisien - Édition Hauts-de-Seine		« Annonce de la séance publique au CG 92 qui évoque le débat public »
09/06/06	Première heure - Val de Marne		« SARKOSY plaide pour le péage urbain - retour sur la séance public du CG 92 du 8 juin »
09/06/06	La lettre européenne		« Fin du débat public de la RN 13 »
10/06/06	Le Parisien Hauts-de-Seine	Flash Actu	« Les socialistes opposés au projet »
24/06/06	L'Humanité	Marc BLACHERÉ	« Neuilly / La Verrière, les puissants et les autres »

Presse audiovisuelle

22/02/06	Radio Classique - interview de Michel LACOTE
22/02/06	France 3 Île-de-France – reportage 19/20
25/04/06	CTL92 - reportage de Fanny WEISS - (www.ctl92.com)
19/05/06	France Inter - revue de presse de 8h30
31/06/06	France 3 Île-de-France – reportage 19/20



Directeur de la publication

Yves Mansillon, *président de la Commission nationale du débat public (CNDP)*

Rédaction

Roland Peylet, *président de la Commission particulière du débat public (CPDP)*
sur le projet de dénivelation et de couverture de la RN 13,

Jean Culdaut, Michel Gaillard, Marie-Françoise Sévrain, Jean-Pierre Thiolon,
membres de la CPDP.

Conception, rédaction, réalisation

État d'Esprit

Crédit photo

Hermine Cléret - État d'esprit - Alexandre Lardeur

> > > **CONTACTS**

**Commission Nationale
du Débat Ppublic :**

6, rue du Général Camou
75007 Paris

Tél : 01 42 19 20 26

Fax : 01 42 19 17 90

email : contact@debatpublic.fr

www.debatpublic.fr

cndp
Commission particulière
du débat public
Le projet de couverture
et dénivellation de la RN 13
à Neuilly-sur-Seine