

**ASSOCIATION POUR LA DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT  
BINEAU-VILLIERS-CHAMPERRET**

43 avenue de la Porte de Villiers  
92200 NEUILLY-SUR-SEINE  
TEL : 01 47 57 09 11

**PROJET DE DENIVELLATION ET DE COUVERTURE DE LA RN 13  
A NEUILLY-SUR-SEINE**

---

**« C A H I E R D ' A C T E U R »**

---

L'ASSOCIATION POUR LA DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT BINEAU-VILLIERS-CHAMPERRET s'est constituée en 1989 pour traiter les problèmes de nuisances et de dégradation de la qualité de vie engendrés par l'itinéraire de délestage mis en service lors du chantier de prolongement de la ligne de métro N°1 en liaison avec les travaux du premier enfouissement de l'avenue Charles De Gaulle.

Cet itinéraire a consisté à séparer, à l'approche de Paris, les flux de circulation Paris-Province et Province-Paris en affectant les premiers au boulevard Bineau à Levallois-Perret et les seconds à l'avenue de la Porte de Villiers, avec mises en sens unique des 2 voies.

17 ans plus tard, l'itinéraire de délestage perdure alors que les travaux qui l'avaient motivé ont été terminés en 1992.

L'avenue de la Porte de Villiers, axe de desserte locale, et son prolongement parisien la rue du Dobropol dans le 17<sup>ème</sup> continuent à être itinéraire de transit avec toutes les nuisances que cela implique sur le plan environnemental et de sécurité.

Lors de la séance inaugurale du Débat Public sur l'enfouissement de la RN13, le Conseiller Technique de la Mairie de Neuilly a indiqué que 16.000 véhicules/jour représentait un trafic de nationale.

C'est hélas un trafic encore supérieur que subit depuis 17 ans l'avenue de la Porte de Villiers qui est une voie de desserte locale, pas une nationale.

Le dossier du Débat Public établi pour le projet de prolongement de l'enfouissement de la RN13 « envisage » de « reprendre » les itinéraires de délestage mis en place en 1989, à savoir pour le Nord de Neuilly, le boulevard Bineau à Neuilly et l'avenue de la Porte de Champerret à Paris, c'est-à-dire la RD908 à son arrivée à Paris.

../..

## **LA SITUATION ACTUELLE DE LA RD908**

Les derniers comptages d'avril 2005 font état d'un trafic de 1.600-1.800 véhicules en heures de pointe, ce qui nécessite 2 voies de circulation par sens pour un écoulement normal du trafic.

Ceci est le cas actuellement mais ne laisse pas de place pour un trafic supplémentaire.

La RD908 assure le trafic en totalité ou partiellement de 3 lignes d'autobus : 164, 163, et 93. Leurs conditions de circulation sont loin d'être satisfaisantes.

La Charte PDU 164 du 1<sup>er</sup> avril 2003 a mis en avant de faibles vitesses commerciales pour la 164 : 8 Km/h pour le tronçon Paris-Villiers dans le sens Province-Paris aux heures de pointe du matin, et 11 Km/h dans le sens Paris-Province aux heures de pointe du soir.

Ceci s'explique par les temps d'attente résultant de 7 lignes de feux (15 secondes de vitesse nulle à chaque arrêt) et par une intense activité commerciale boulevard Bineau à Levallois-Perret.

Sur le boulevard Bineau à Neuilly, la vitesse commerciale est de l'ordre de 12 Km/h dans le sens Province-Paris aux heures de pointe du matin et de 14 Km/h dans le sens Paris-Province aux heures de pointe du soir.

Il en ressort qu'un report de trafic sur la RD908 pour absorber le déficit de capacité de la RN13 en raison des travaux d'enfouissement se traduirait par une congestion de l'axe pour les voitures et surtout pour les Bus dont la vitesse commerciale de 18 Km/h, objectif affiché par le PDU, serait très loin d'être atteinte.

L'hypothèse de délestage retenue sur la RD908 oublie en outre que la ligne 164 a été retenue par le PDU d'Ile-de-France approuvé le 15/12/2000 dans le réseau principal de voirie. Elle fait partie du réseau prioritaire Mobilien en raison de son importance : 4.550.000 voyageurs par an.

## **LE PDU UNE OBLIGATION LEGALE POUR TOUTES LES AGGLOMERATIONS DE PLUS DE 100.000 HABITANTS**

Deux lois sont à son origine : la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30/12/1982, et la Loi sur l'Air du 30/12/1996.

Le PDU est, en principe, considéré comme un enjeu majeur au regard des politiques nationales relatives à l'aménagement, aux transports et au cadre de vie.

Le PDU se traduit par moins de voitures, moins de pollution, plus de sécurité, un cadre de vie plus agréable, un mieux vivre et des transports en commun plus efficaces et plus attractifs, grâce notamment à l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité.

../..

Dans cette optique, un nouvel aménagement terminal pour la ligne 164 a fait l'objet d'études depuis novembre 2001 dans le cadre du PDU, qui ont conclu à l'approche de Paris à la séparation des flux automobiles et Bus :

- les premiers affectés au boulevard Bineau à Levallois-Perret et à l'avenue de la Porte de Champerret à Paris,
- les seconds circulant exclusivement sur l'avenue de la Porte de Villiers, voie de desserte redevenue locale sur laquelle ils trouveront la régularité recherchée depuis 20 ans si l'on en juge par le rapport RATP de mars 1986 traitant de « l'amélioration de la circulation des autobus entre le carrefour Bineau à Levallois-Perret et la Porte de Champerret à Paris ».

Ces nouvelles dispositions doivent faire l'objet d'un contrat d'axe en 2006.

Sans ce contrat, la RATP se verrait privée de l'amélioration de la circulation de ses Bus sur la RD908, les circulations douces qui représentent  $\frac{1}{4}$  de l'ensemble des déplacements à Neuilly seraient également compromises pour longtemps.

Pourtant, l'une comme l'autre font partie des enjeux prioritaires du PDU et sont reprises par tous les intervenants s'exprimant dans le cadre de la révision du SDRIF.

« Dans la mise en œuvre et la réussite des politiques d'aménagement », le transport collectif « avec les modes individuels non motorisés », est considéré « comme le moyen le plus adapté en termes économiques, sociaux, et d'environnement » (cf CESR rapport de février 2005).

De même, le Conseil de Développement Durable des Hauts-de-Seine demande « de mener à terme les engagements pris dans la démarche du PDU... et de développer des infrastructures ayant un faible impact sur l'environnement (transports en commun et circulations douces) » (Projet d'avis du 17/02/2006).

Plus grave encore, avec l'itinéraire de délestage « envisagé » et sans le contrat d'axe préalable, l'Etat maître d'ouvrage des travaux sur la RN13 mettrait « entre parenthèses » les 2 lois de 1982 et de 1996 qu'il a la charge d'appliquer.

On ne peut que s'interroger sur le silence gardé dans le projet d'enfouissement de la RN13 sur le sort réservé au boulevard Bineau à Levallois-Perret et à l'avenue de la Porte de Villiers.

Faut-il penser que les aménagements résultant du contrat d'axe 164 devant être terminés lorsque débiteront les travaux d'enfouissement de la RN13, il n'y a pas lieu d'en faire mention ?

Faut-il penser que l'Etat garde un silence prudent sur une situation qui le mettrait en position de ne pas respecter les 2 lois de 1982 et de 1996 ?

## **LE CONTRAT D'AXE 164, UNE CHANCE ET UNE NECESSITE POUR LA PERIODE DES TRAVAUX DE LA RN13**

Pourquoi une chance, pourquoi une nécessité ?

L'Etat déclare rechercher un report modal des automobilistes sur les transports en commun lors des travaux d'enfouissement de la RN13.

Or, l'axe 164 est l'unique voie de transports en commun proche de la RN13.

Ce serait une erreur de ne pas l'aménager pour accueillir les voyageurs supplémentaires que l'on cherche à y reporter.

Au lieu de temporiser sur le contrat d'axe 164, une bonne gouvernance des impacts résultant des travaux de la RN13 commande de ne pas tarder à aménager l'axe pour qu'au moins les transports en commun puissent y circuler de façon satisfaisante.

Préfère-t-on la congestion de l'axe ?

### **DES SOLUTIONS ALTERNATIVES**

En dehors des transports en commun, comment organiser la circulation automobile pendant les travaux ?

Sans parler des solutions lointaines, le boulevard Victor Hugo à circulation peu dense offre des perspectives intéressantes pour un report de trafic :

- il a le mérite de commencer sur la Seine, entre deux ponts d'accès important vers Paris
- il arrive directement sur une Porte de Paris
- sa jonction avec le boulevard Bineau lui permet d'absorber une partie du trafic de la RD908
- la circulation automobile ne s'y trouve pas en conflit avec des lignes de Bus

On pourra objecter qu'il débouche sur une porte encombrée. La Porte de Champerret l'est également comme la plupart des portes de Paris.

Il n'a pas été mis à contribution en 1989, l'équité et la solidarité face à un problème de l'ampleur de l'enfouissement de la RN13 voudraient qu'il ne soit pas écarté des itinéraires de délestage et participe aux nuisances impliquées par les travaux.

../..

Lors de la séance inaugurale du Débat Public, un participant a émis l'idée d'une tarification allégée dans les parkings de la Défense pour inciter les usagers à y laisser leurs voitures et à utiliser les transports en commun. C'est une idée à creuser, d'autant qu'elle rejoint –tarification spéciale mise à part- la position du Conseil de Développement Durable des Hauts-de-Seine dans le cadre de la révision du SDRIF.

Pourquoi ne pas envisager des « navettes » comme cela se pratique chaque fois qu'il y a des coupures de trafic à la SNCF ou à la RATP ?

Pourquoi ne pas reprendre l'idée de la Voirie de Paris, à l'occasion des travaux du tramway sur les boulevards des Maréchaux, de conseiller aux usagers d'éviter la zone du chantier ?

Apparemment les boulevards des Maréchaux n'ont pas été trop congestionnés.

\*

\*

\*

Pour les raisons développées ci-dessus, l'idée d'un itinéraire de délestage sur la RD908 comme en 1989 apparaît comme une solution de facilité –reprenant purement et simplement 17 ans plus tard sans modification des itinéraires retenus lors de la 1<sup>ère</sup> phase des travaux-, dangereuse et surtout inopérante quant aux objectifs poursuivis.

Il faut rechercher ailleurs des reports de trafic.

Fait à Neuilly-sur-Seine, le 24/02/2006