

# **Décision du 9 octobre 2006 consécutive au débat public relatif au projet de dénivellation et couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine**

---

**NOR : EQUR0601930S**

---

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-16 ;

Vu la décision du 2 février 2005 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine ;

Vu le bilan du débat public rédigé par le président de la Commission nationale du débat public et publié le 11 juillet 2006, ainsi que le compte rendu du débat public rédigé par le président de la commission particulière du débat public et publié le 11 juillet 2006 ;

Vu le [décret no 2005-701](#) du 24 juin 2005 relatif à la sécurité d'ouvrages du réseau routier ;

Considérant que la RN 13 est un des axes routiers majeurs de l'Ouest parisien permettant la desserte de La Défense et de Paris depuis les autoroutes A 14 et A 86, qu'elle supporte un niveau de trafic exceptionnellement élevé, dans un environnement urbain dense et de qualité, et qu'elle prolonge jusqu'à la Grande Arche de La Défense l'axe historique qui relie les Tuileries à l'Arc de triomphe ;

Considérant les projets de développement de transports en commun actuellement à l'étude dans l'Ouest parisien ;

Considérant les pollutions, le bruit et les coupures urbaines subies par les riverains de la RN 13 ;

Considérant que le débat public a permis de montrer que la question de l'opportunité de l'amélioration de la situation de la RN 13 appelait une réponse positive et que les objectifs du projet, présentés dans le dossier du débat, étaient validés ;

Considérant que le débat a montré que la question des entrées et sorties du tunnel a suscité une grande variété de points de vue et mérite d'être approfondie ;

Considérant que les riverains ont souligné que les deux extrémités du souterrain et les entrées-sorties intermédiaires resteraient des zones de bruit ;

Considérant que des réponses techniques et argumentées sur le mode de ventilation du souterrain ainsi que sur l'évacuation de l'air vicié nécessitent des études techniques approfondies ;

Considérant que le plan de déviation de la circulation pendant les travaux, qui soulève des

interrogations et des critiques, nécessite d'être approfondi en concertation avec les communes voisines ;

Considérant les préoccupations des habitants quant à leurs cadre et conditions de vie ;

Considérant que les enjeux en termes de déplacements, d'environnement, de sécurité et d'urbanisme liés au projet concernent non seulement la commune de Neuilly-sur-Seine mais aussi une partie de la banlieue Ouest de Paris ;

Considérant les questions liées au coût de l'ouvrage et à son financement,

Décide :

## Article 1

Le principe de la réalisation de la dénivellation et de la couverture de la RN 13 de la porte Maillot au carrefour Madrid, à Neuilly-sur-Seine, est retenu.

Ce projet devra répondre aux objectifs suivants :

- assurer une liaison routière efficace entre le pont de Neuilly et le boulevard périphérique de Paris ;
- libérer, en surface, l'avenue Charles-de-Gaulle, à Neuilly-sur-Seine, du trafic de transit sans pénaliser les usagers de la RN 13 ;
- couvrir la RN 13 entre le carrefour Madrid et la porte Maillot, afin d'une part de contribuer à l'amélioration du cadre de vie des riverains et à la réduction des nuisances environnementales, d'autre part de rendre possible la réalisation d'aménagements de surface de qualité ;
- permettre le développement des transports collectifs et des modes de déplacement « doux ».

## Article 2

Afin de préparer les enquêtes publiques nécessaires à la réalisation du projet, les études d'avant-projet sommaire de la dénivellation et de la couverture de la RN 13 seront engagées. Elles devront notamment optimiser le coût du projet et réduire les nuisances engendrées lors de la phase de chantier.

Elles préciseront les fonctionnalités du projet et en arrêteront les principales caractéristiques techniques, notamment :

- le nombre de voies de circulation dans le tunnel et en surface ;
- le gabarit de l'ouvrage ;
- le nombre et l'emplacement des éventuels accès intermédiaires ;
- la portance minimale de la surface.

### Article 3

Les études devront veiller à inscrire la réalisation du projet dans une perspective d'amélioration de la qualité de l'environnement urbain de l'axe. A ce titre, une attention particulière sera apportée :

- à l'extraction de l'air circulant dans les tunnels : les modes de ventilation et de désenfumage, le nombre, la hauteur et l'emplacement des cheminées d'extraction, la possibilité de mettre en oeuvre des dispositifs de traitement de l'air seront étudiés afin de minimiser l'exposition de la population aux polluants émis ;
- à la collecte, au traitement et à la possibilité de réutilisation des eaux pluviales ;
- à la compatibilité du projet avec les mesures de développement des transports en commun et des modes de déplacement « doux » qui pourraient être mises en oeuvre en surface ;
- à la qualité de l'insertion du projet dans la perspective constituée par l'axe historique reliant les Tuileries à La Défense : le projet devra permettre la réalisation d'une continuité urbaine depuis la porte Maillot jusqu'à la Seine, voire même jusqu'à La Défense, notamment en termes de circulations douces et de coulées vertes.

### Article 4

Une étude de l'ensemble des modalités possibles de financement de ce projet sera réalisée en concertation avec l'ensemble des partenaires susceptibles d'être concernés.

### Article 5

Des études spécifiques seront menées afin de minimiser l'impact de la phase de chantier pour les riverains de l'axe et des itinéraires de délestage, pour les commerçants, pour les habitants des communes concernées ainsi que pour les usagers de l'axe. Elles tiendront compte des objectifs suivants :

- l'exploitation de la ligne no 1 du métro ne devra pas être perturbée ;
- des plans de circulation comprenant des itinéraires de délestage de la RN 13 ainsi que la réorganisation des lignes d'autobus devront être définis pour chacune des phases du chantier.

### Article 6

La compatibilité du projet avec la couverture du boulevard périphérique de Paris et le réaménagement de la porte Maillot sera étudiée.

### Article 7

Un comité de suivi du projet sera mis en place. Il réunira, sous la présidence du préfet de la région Ile-de-France, le conseil régional d'Ile-de-France, le conseil général des Hauts-de-Seine, la commune de Neuilly et la ville de Paris.

## Article 8

Un dispositif permanent d'information et d'échanges sera mis en place afin d'assurer la participation du public à toutes les phases d'élaboration du projet : il sera renforcé dans la période précédant la réalisation du chantier.

## Article 9

Le directeur général des routes et le préfet de la région Ile-de-France sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 9 octobre 2006.

Dominique Perben