



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

Question orale n° 516

Texte de la question

Mme Constance Le Grip appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'état d'avancement des réflexions du Gouvernement sur le projet d'enfouissement de la route nationale 13, sur le segment de l'avenue Charles-de-Gaulle, située à Neuilly-sur-Seine. Ce sont plus de 160 000 véhicules qui empruntent chaque jour cette route nationale, composée de 2x4 voies et de deux contre-allées latérales, soit un trafic comparable aux autoroutes A1 et A3, mais au cœur d'un centre-ville densément peuplé, ce qui en fait une véritable « autoroute urbaine », l'autoroute urbaine la plus fréquentée et la plus polluée de France. En effet, cet axe, reliant les deux pôles stratégiques que sont La Défense et porte Maillot, a fait et fait régulièrement l'objet de projets de réaménagement, compte tenu des enjeux et des problématiques qu'il pose : qualité de l'air, saturation des voies, nuisances sonores, sécurité routière. Entre 1988 et 1992 un quart de l'axe a été enfoui sous une dalle urbaine baptisée « couverture Madrid ». Selon la commission particulière du débat public sur le projet de dénivellation et couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine, cet enfouissement a contribué à améliorer la fluidité du trafic, l'atténuation de la coupure urbaine, la réduction des nuisances sonores et le nombre des accidents corporels. La décision de la municipalité de Neuilly-sur-Seine de fermeture à la circulation automobile des contre-allées de cet axe, prise le 28 juin 2018, va devenir prochainement effective. La fermeture de ces voies parallèles entraînera un report du trafic sur l'axe principal. En effet, les contre-allées représentent 10 à 15 % du trafic journalier de cet axe. Par ailleurs, une étude d'AirParif, réalisée sur l'axe Charles-de-Gaulle, publiée en juin 2018, révélait un nombre de particules fines particulièrement élevé. La fermeture de ces voies parallèles et le rétrécissement des 8 voies de circulation existantes entraîneront forcément une congestion accrue sur l'axe principal et donc une détérioration de la qualité de l'air aux abords immédiats, accroissant le risque sanitaire déjà existant. La dangerosité de la circulation sur cette avenue, en particulier pour les motards, sur des voies plus étroites, sera également accrue. Pour répondre à cette situation, qui va devenir de plus en plus critique dans les prochaines années, les transports en commun existants et à venir resteront insuffisants. Elle lui demande donc si le Gouvernement entend achever, ou tout du moins, poursuivre les travaux d'enfouissement de cet axe, initié il y a trente ans.

Texte de la réponse

ENFOUISSEMENT DE LA RN13 À NEUILLY-SUR-SEINE

M. le président. La parole est à Mme Constance Le Grip, pour exposer sa question, n° 516, relative à l'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine.

Mme Constance Le Grip. Il s'agit très précisément du projet d'enfouissement de la RN13 au niveau de son segment situé en plein cœur de ma circonscription des Hauts-de-Seine, l'avenue Charles-de-Gaulle, à Neuilly-sur-Seine.

Cette avenue peut sans conteste être qualifiée de véritable autoroute urbaine du fait de l'importance de son

trafic : 160 000 véhicules de tout tonnage l'empruntent quotidiennement ; c'est comparable aux autoroutes A1 et A3, à ceci près qu'ici l'« autoroute » a malheureusement pour spécificité remarquable son insertion dans un tissu urbain très dense – le centre-ville de Neuilly-sur-Seine, commune qu'elle coupe véritablement en deux.

Cette surfréquentation en fait l'autoroute urbaine la plus empruntée et la plus polluée de France. Une étude d'Airparif publiée en juin 2018 a révélé un nombre de particules fines particulièrement élevé, notamment aux heures de pointe.

La décision de fermeture à la circulation automobile des contre-allées, prise le 28 juin dernier en conseil municipal, va devenir prochainement effective. Ce réaménagement de la voirie en surface, aux abords de l'avenue, entraînera incontestablement selon nous un report du trafic sur l'axe principal. En effet, à l'heure actuelle, les contre-allées absorbent 10 à 15 % du trafic journalier sur l'axe. Leur fermeture et le rétrécissement des quatre fois deux voies de circulation accroîtront donc inévitablement la congestion sur l'axe principal et, par conséquent, dégraderont la qualité de l'air à ses abords immédiats, sans parler des effets sur la qualité de l'air du maintien d'un nombre très élevé de feux de signalisation. Quant aux questions de sécurité, pour les piétons – ils sont 20 000 à traverser chaque jour l'avenue ! – comme pour les motards, elles restent évidemment pendantes.

Entre 1988 et 1992, des travaux très importants ont été réalisés dans le but de réduire ces nuisances, d'améliorer la sécurité et de garantir une meilleure tranquillité ; un quart de l'axe a ainsi été enfoui sous une dalle urbaine, à la très grande satisfaction des riverains. La commission particulière du débat public portant sur le projet de dénivellation et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine a mis en avant les avantages d'un tel enfouissement : réduction des nuisances sonores pour les riverains, fluidité du trafic et baisse du nombre d'accidents corporels. L'enfouissement total contribuerait évidemment à améliorer grandement la qualité de vie des habitants.

Aussi, à l'heure où les politiques publiques tendent de plus en plus à limiter le recours à la voiture pour les déplacements quotidiens, et alors même que la tentative de fermeture des voies sur berges, à Paris, a montré ses limites, je souhaite savoir où en sont les réflexions et les études menées par l'État – pour peu qu'elles aient été entamées – sur la poursuite des travaux d'enfouissement de ce tronçon de la RN13, un chantier certes considérable mais qui contribuerait notablement à résoudre une grande partie des problèmes sanitaires causés à la population. La puissance publique envisage-t-elle la reprise de ce chantier lancé il y a plus de trente ans et selon quelles modalités ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous avez appelé l'attention de la ministre chargée des transports sur la situation de l'avenue Charles-de-Gaulle, ou RN13, à Neuilly-sur-Seine. Mme Borne ne pouvant être présente, elle m'a chargée de vous répondre.

L'axe en question supporte en effet un trafic très important et connaît des conditions de circulation difficiles aux heures de pointe. Pour limiter les nuisances liées au trafic, un projet de dénivellation et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine a été envisagé en 2006 et a fait l'objet d'un débat public. À l'issue de ce débat, des études plus fines ont mis en lumière des difficultés techniques rendant très complexe la réalisation du projet.

Sur le plan financier, son coût a été estimé à 900 millions d'euros. En raison des contraintes budgétaires de l'État et des collectivités, ce coût élevé avait conduit à envisager une mise à péage du tunnel projeté afin de financer sa réalisation, une mesure qui comportait toutefois un risque important de report du trafic sur le réseau routier en surface et qui a donc été abandonnée.

Sur le plan technique, les études de génie civil du projet ont montré que la présence de la ligne 1 du métro rendait nécessaire la réduction de la hauteur du tunnel du métro, soit plus de sept années de travaux et

d'importantes perturbations dans Neuilly-sur-Seine.

Enfin, un tel projet ne peut aboutir sans une adhésion et une participation active des collectivités intéressées. En l'absence d'un tel portage, les difficultés financières et techniques du projet ont conduit à ne pas le retenir et il n'est donc pas prévu de donner de suite à l'opération.

Reste que, comme vous le mentionnez, la commune de Neuilly-sur-Seine défend un projet de requalification des contre-allées de la RN13. Cette opération prévoit notamment la création d'espaces piétons, de surfaces végétalisées et de terrasses sur les contre-allées, ce qui permettrait d'améliorer le cadre de vie et donc de répondre aux aspirations des habitants de Neuilly-sur-Seine tout en réduisant les nuisances sonores et la pollution de l'air.

Ce projet a fait l'objet d'une instruction par les services de l'État qui ont émis un certain nombre de prescriptions afin qu'il satisfasse toutes les parties prenantes : riverains, usagers de la RN13, commerçants, collectivités locales et autres. Une décision d'opportunité favorable a été rendue par les services du ministère de la transition écologique et solidaire le 6 mars 2018. Soyez assurée, madame la députée, que les services de la ministre chargée des transports restent très impliqués dans la réalisation de ce projet et qu'ils ne manqueront pas de demeurer en contact étroit avec vous, comme c'est le cas depuis le début.

M. le président. La parole est à Mme Constance Le Grip.

Mme Constance Le Grip. Je vous remercie pour ces précisions, madame la secrétaire d'État. Connaissant quelque peu le dossier, j'entends bien les raisons que vous invoquez concernant la complexité de l'enfouissement total de l'avenue Charles-de-Gaulle. Néanmoins, en France, de grands chantiers d'infrastructures ont été lancés malgré leurs difficultés techniques et malgré leur coût. Il s'agit en effet de savoir quelles sont les priorités du Gouvernement et s'il souhaite apporter une amélioration significative, réelle et durable aux nuisances que subissent les riverains.

Je regrette que le Gouvernement abandonne, semble-t-il de façon quasi définitive, le projet d'enfouissement de la RN13, mais nous aurons certainement l'occasion d'y revenir.

Données clés

Auteur : [Mme Constance Le Grip](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (6^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 516

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [8 janvier 2019](#)

Réponse publiée le : 17 janvier 2019, page 31

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [8 janvier 2019](#)