



Etoile Neuilly Défense

**l'axe majeur**

l'avenue de la ville monde

## *Réunion publique*

*mardi 22 septembre 2009*

*Neuilly-sur-Seine*

l'avenue de la ville monde

ENFOUISSEMENT ET  
COUVERTURE DE LA  
RN13

REUNION DU 22 septembre 2009

# HISTORIQUE

ENFOUISSEMENT ET COUVERTURE DE LA RN13

9 octobre 2006 : Le Ministre de l'Équipement décide de retenir le principe de dénivellation et de couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine

Printemps 2008 : Reprise des études

13 novembre 2008 : 1<sup>ère</sup> réunion du comité de pilotage

20 janvier 2009 : 2<sup>ème</sup> réunion du comité de pilotage

⇒ Présentation des 5 variantes étudiées





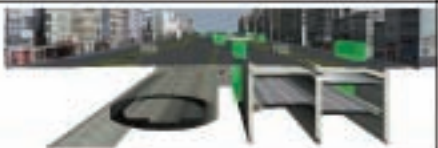
⇒ Présentation des coûts et délais

⇒ Etude de trafic

} Réunion publique  
du 26 janvier 2009

# Estimations (janvier 2008) et délais

*(éléments provisoires)*

Variantes		Estimations en M€ TTC	Délais de réalisation (ans)
Référence débat public 2008		860	8 ans
Variante accolée		840	7 ans
Variante superposée		870	7 ans
Variante au-dessus du métro		930	6 ans
Variante avenue urbaine		700	6 ans

Source: Comité de pilotage - 20 janvier 2009

## 2 SENS CUMULES (Paris > Province & Province > Paris)

	Situation actuelle	au fil de l'eau (2020)	Scenario débat public (2020)
<b>RN 13</b>	<b>140 400</b>	<b>157 700</b>	<b>193 100</b>
<i>écart / actuel</i>		<b>12%</b>	<b>38%</b>
<b>Contre-allées / Avenue urbaine</b>	<b>13 900</b>	<b>18 500</b>	<b>24 100</b>
<i>écart / actuel</i>		<b>33%</b>	<b>73%</b>
<b>Total axe</b>	<b>154 300</b>	<b>176 200</b>	<b>217 200</b>
<i>écart / actuel</i>		<b>14%</b>	<b>41%</b>

COMITE DE PILOTAGE  
PREFECTURE DE REGION  
6 JUILLET 2009

DENIVELLATION ET COUVERTURE DE LA RN13 A NEUILLY SUR SEINE

## TROIS ASPECTS:

⇒ Ouvrage enterré

⇒ Aménagement de surface

⇒ Poursuite des études

1/ OUVRAGE ENTERRE

## TRAFIC : Analyse de l'Etat

⇒ Un ouvrage avec un profil en travers à **2x2 voies** sera très congestionné et permettra d'absorber au **maximum 120 000 véh/j**. Il laissera en surface (Neuilly-sur-Seine et les communes avoisinantes) un trafic compris entre 60 000 véh/j et 100 000 véh/j selon les politiques de gestion du trafic.

⇒ Un ouvrage avec un profil en travers à **2x3 voies** permet une capacité d'écoulement de **180 000 véh/j** à l'horizon 2020. Cela permet de garder en surface un trafic de 25 000 véh/j maximum, nécessaire pour un aménagement de qualité.

⇒ Le trafic empruntant les entrées/sorties intermédiaires est relativement faible; de ce fait **ces entrées/sorties ne sont pas justifiées.**

## PRESENTATION DES AVIS TECHNIQUES SUR LE PROJET:

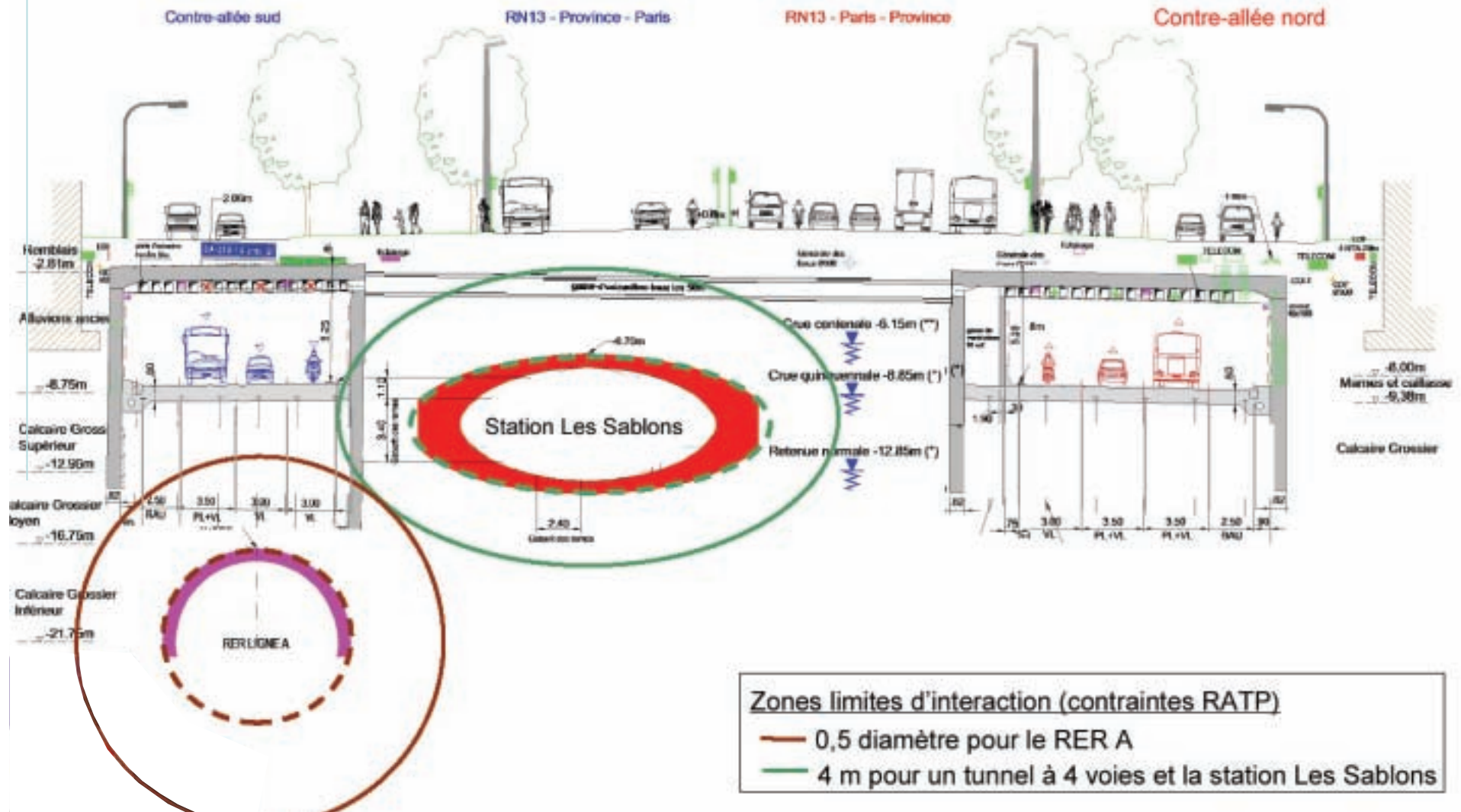
Instruction des études techniques pour les scénarios suivants:

⇒ Solution de référence

⇒ Solution superposée

⇒ Solution à 2x2 voies avec un boulevard urbain

# SCENARIO DE REFERENCE : Profil entre la porte Maillot et la station Les Sablons



## AVIS DES SERVICES TECHNIQUES DE L'ETAT

⇒ Avis défavorable pour les entrées/sorties intermédiaires car elles augmentent la complexité de la gestion de l'ouvrage, de la maintenance et de la ventilation

⇒ Avis défavorable pour un ouvrage à 2x2 voies compte tenu de sa congestion et ayant trop d'impacts négatifs sur les ouvrages avoisinants

⇒ Tenue au feu de la dalle intermédiaire pour la solution superposée à démontrer

## CONCLUSION DE L'ETAT

⇒ Proposition de réaliser un ouvrage à 2x3 voies sans entrées/sorties intermédiaires

⇒ Nécessité de poursuivre les études de génie civil



## 2/ AMENAGEMENT DE SURFACE



## LE STATIONNEMENT

### ⇒ Situation actuelle sur l'avenue

- 869 places en surface
- 678 places en souterrain (2 parkings souterrains)

Au total 1 547 places de parkings

### ⇒ Situation avec projet

- Pour garder un aménagement de surface de qualité, il ne peut y avoir que 400 places en surface

## CONCLUSION

⇒ Nécessité de créer un certain nombre de parkings souterrains pour satisfaire les besoins de la ville de Neuilly-sur-Seine

⇒ Les parkings souterrains peuvent être situés soit au sud de l'avenue (solution superposée) soit en-dessous des tubes (solution de référence)

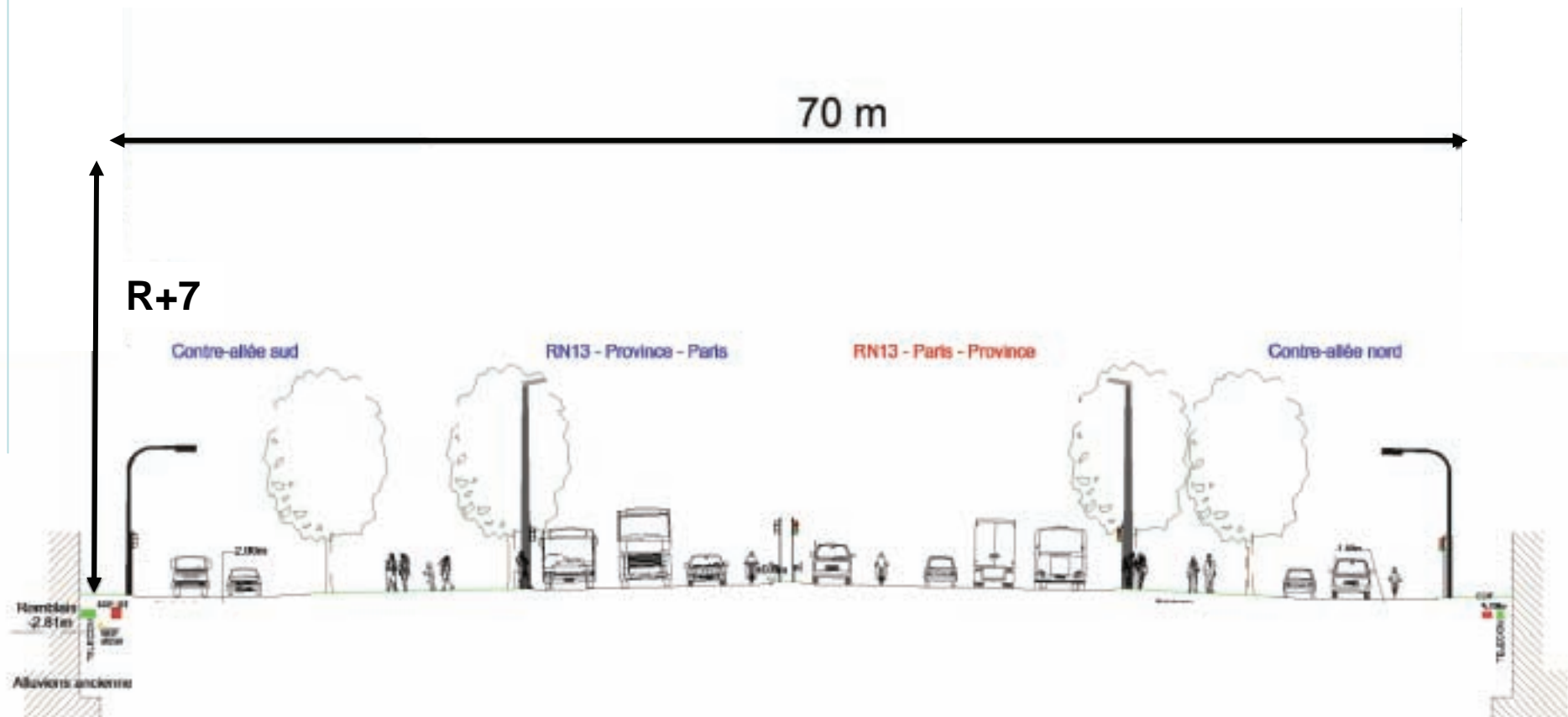
## PROBLEMATIQUES DU BRUIT

⇒ L'avenue constitue une zone de « points noirs bruit ». La circulaire du 12 décembre 1997 définit un « point noir bruit » comme étant un logement dont le niveau sonore en façade est supérieur à 70dB(A) et 65dB(A) de nuit

⇒ Des simulations des émissions de bruit et de l'impact sur les bâtiment pour les différents aménagements de surface envisagés ont été réalisées

## SCENARIO ACTUEL

2x4 voies au centre avec un trafic de 145 000véh/j. Une contre-allée de chaque côté de l'avenue à 2x2 voies avec un trafic cumulé des 2 contre-allées de 15 000 véh/j



> 80.0

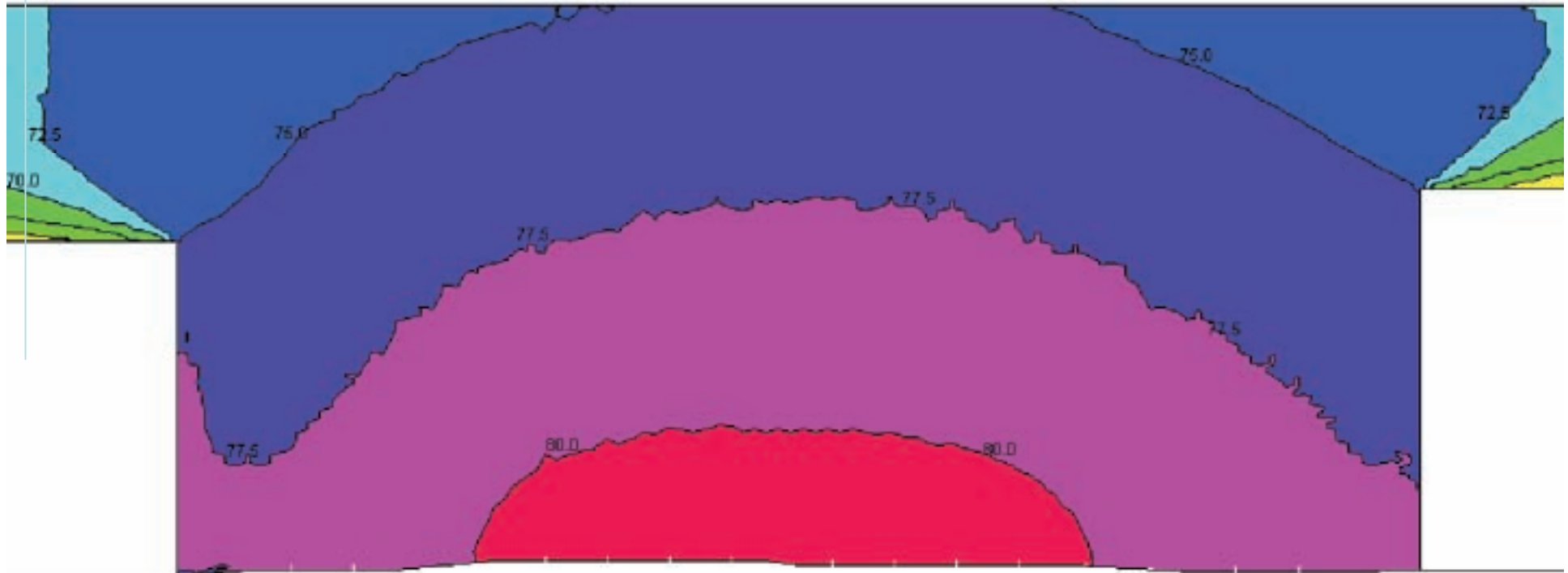
77.5 .. 80.0

75.0 .. 77.5

72.5 .. 75.0

70.0 .. 72.5

D: 100.6 Z: 69.1

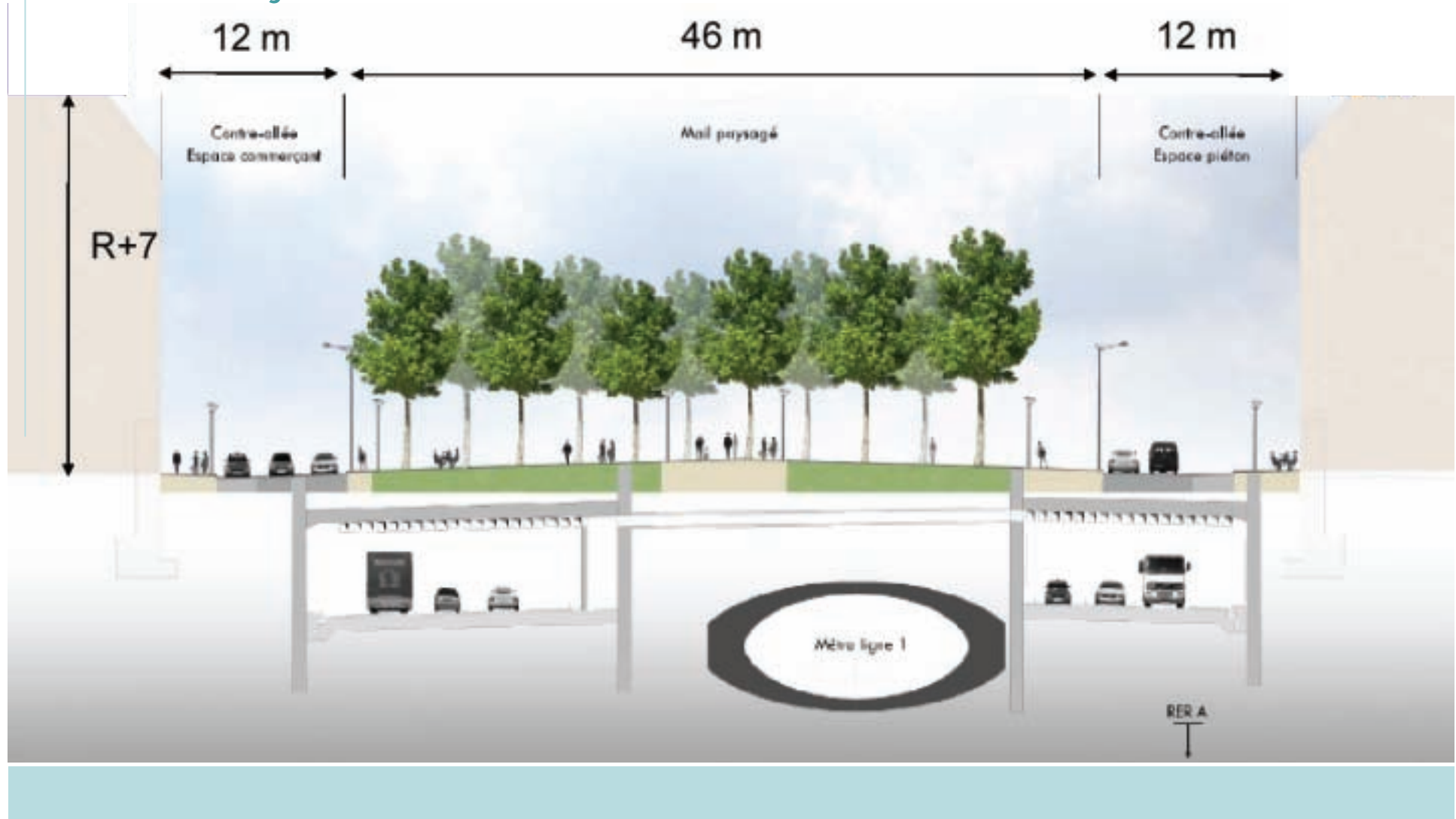


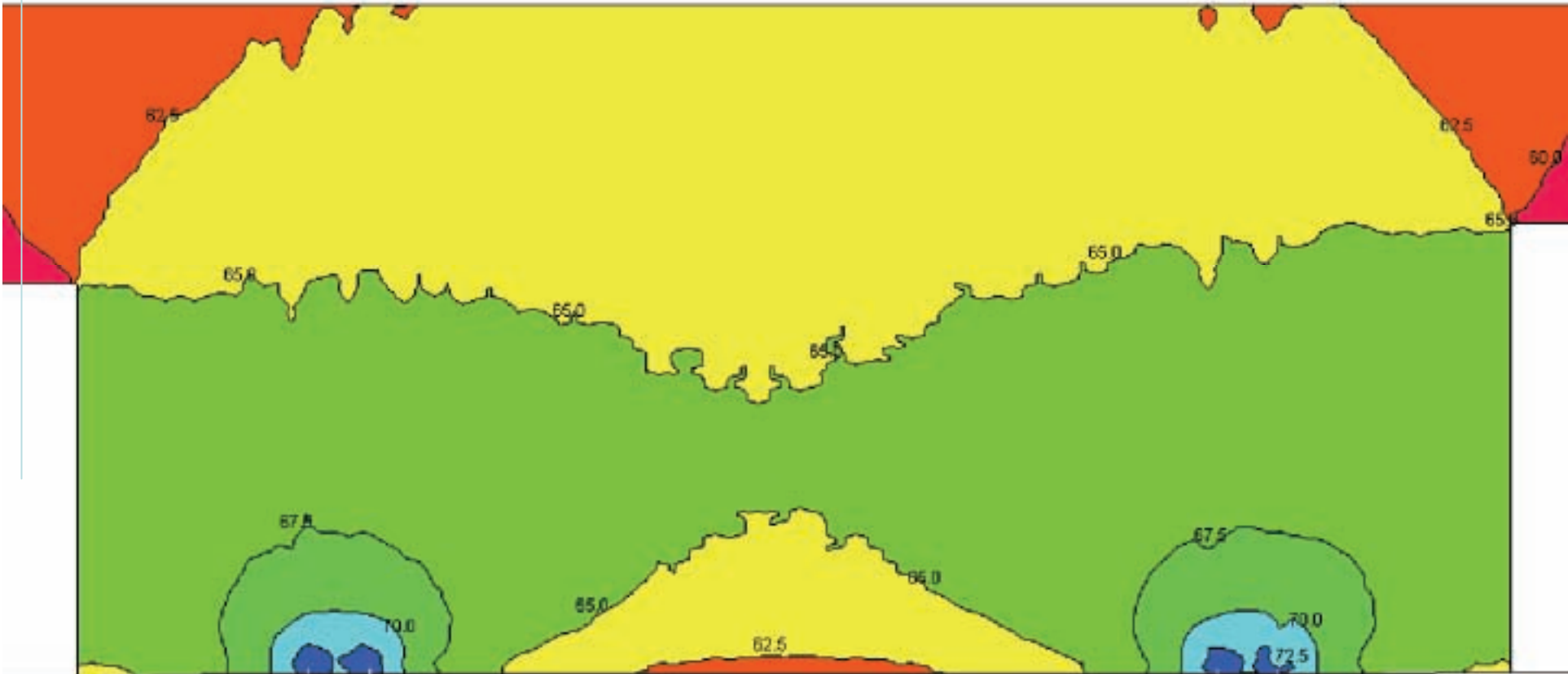
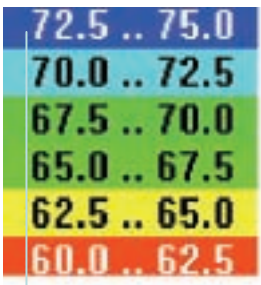
0 10.0m



# SCENARIO DE REFERENCE VERSION MAIL PAYSAGER

2 ouvrages à 2x3 voies de chaque côté du métro. Une contre-allée de chaque côté de l'avenue à 2x2 voies avec un trafic de 25 000 véh/j



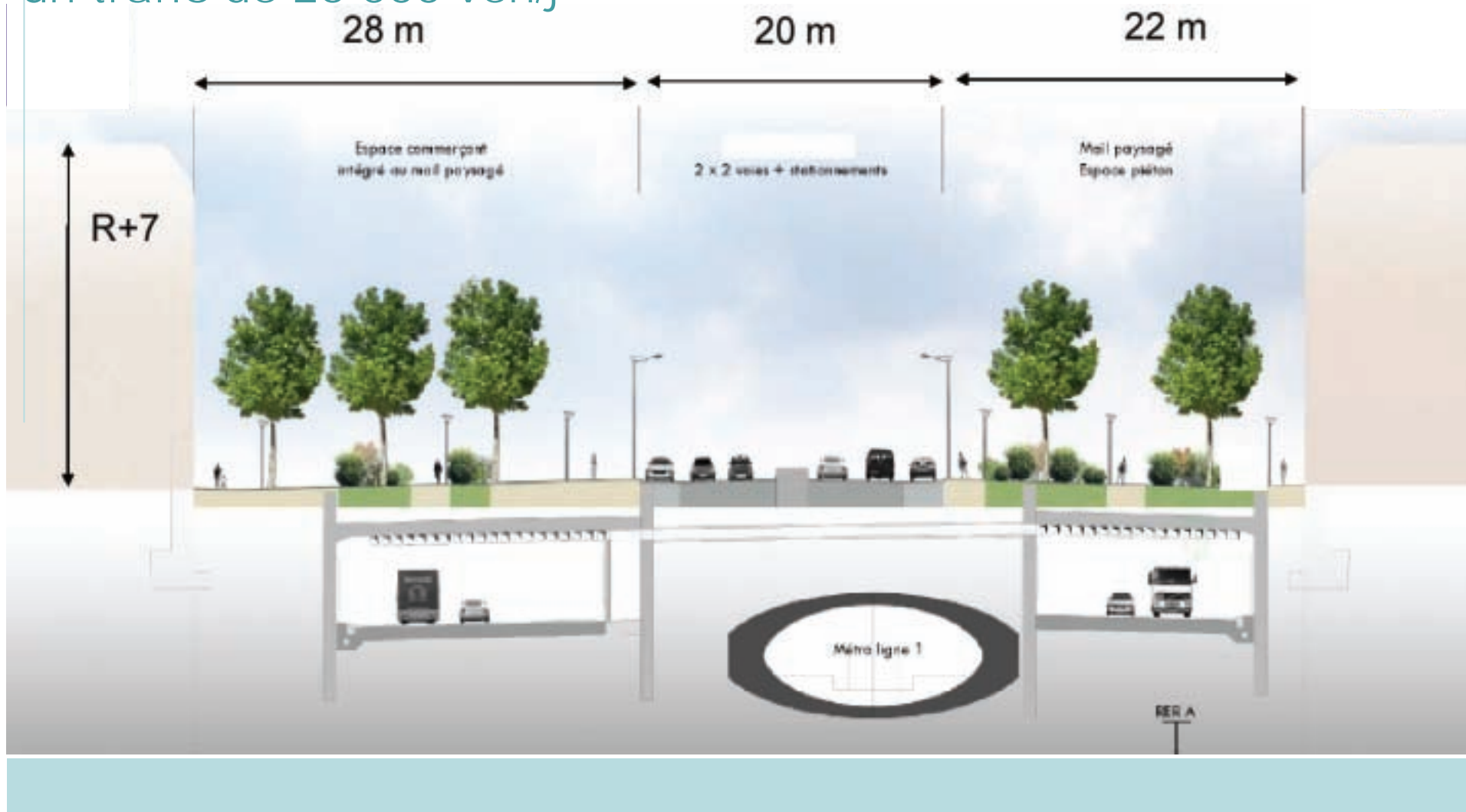


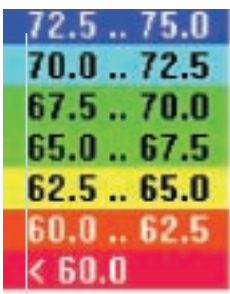
0 10.0m



# SCENARIO DE REFERENCE VERSION CIRCULATION CENTRALE

2 ouvrages à 2x3 voies de chaque côté du métro. Les contre-allées sont ramenées au centre de l'avenue à 2x2 voies avec un trafic de 25 000 véh/j





0 10.0m



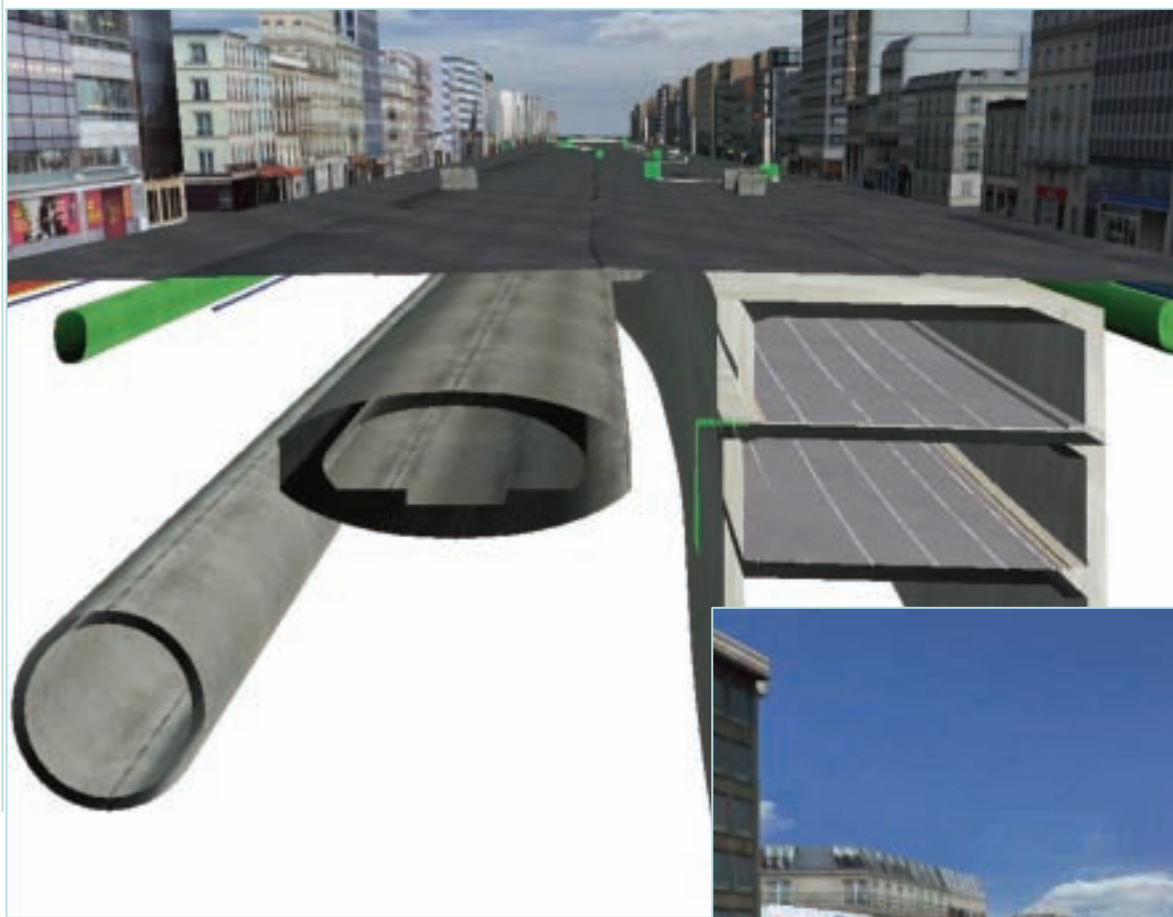
# 3/ LE RACCORDEMENT PORTE MAILLOT

## SCENARIO DE REFERENCE



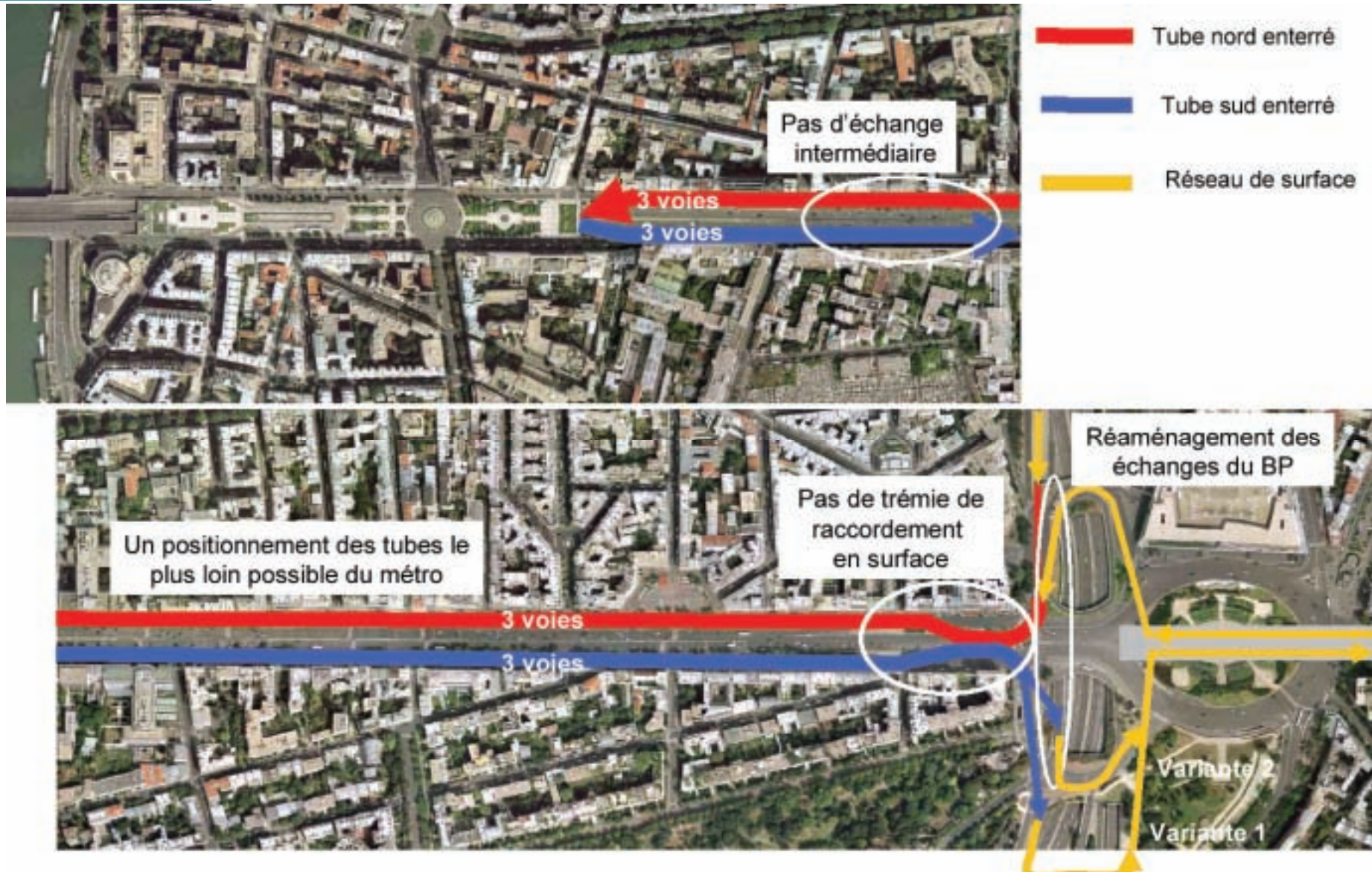
COUPE 3D / VUE DES EMERGENCES

## SCENARIO C (VARIANTE SUPERPOSEE)

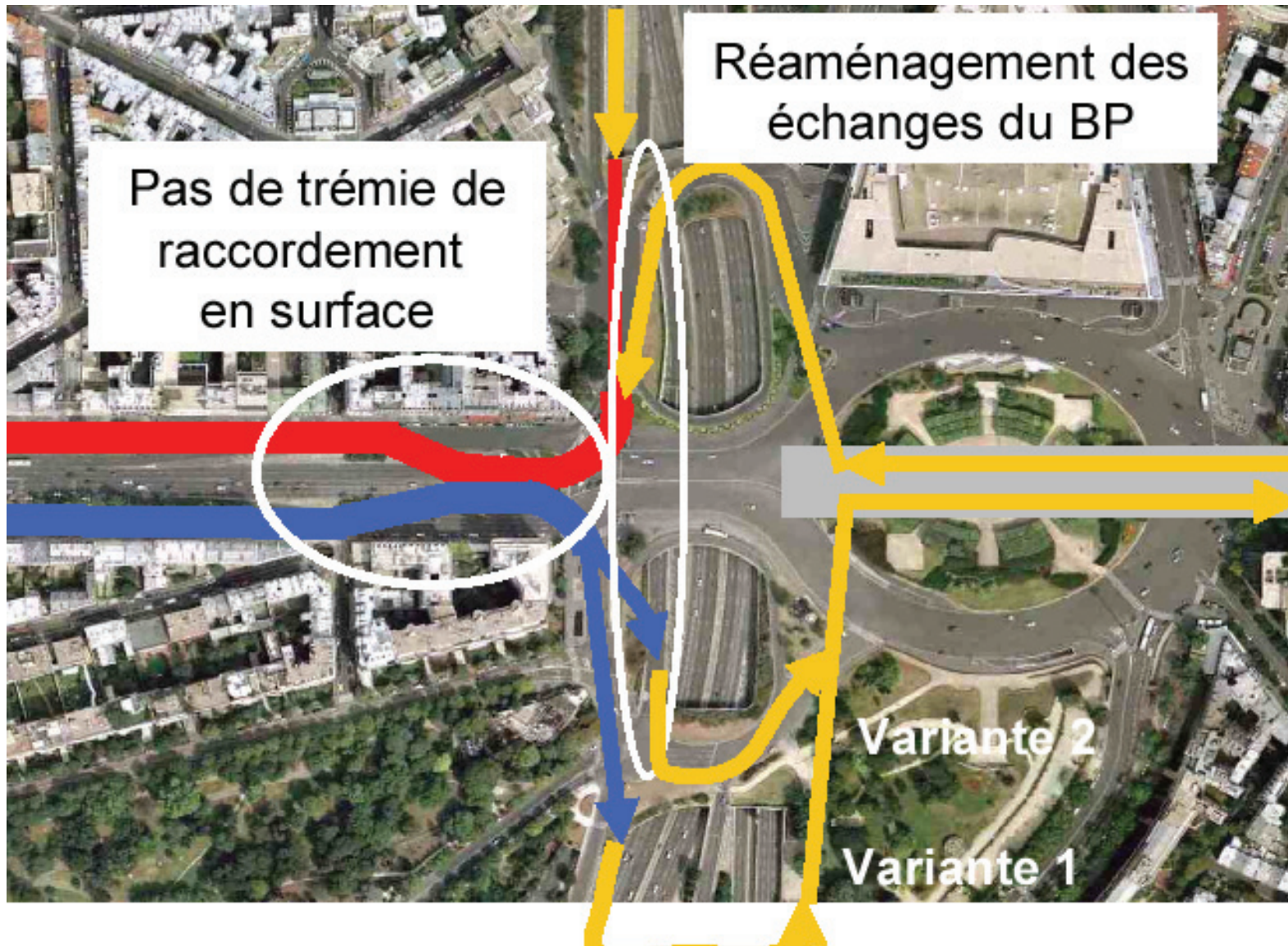


COUPE 3D / VUE DES EMERGENCES

# TRACE ET NOUVEAU RACCORDEMENT A LA PORTE MAILLOT



# TRACE ET NOUVEAU RACCORDEMENT A LA PORTE MAILLOT



## CONCLUSION

- ⇒ La suppression des entrées/sorties intermédiaires est confirmée
- ⇒ Etudier un nouveau raccordement à la porte Maillot
- ⇒ Etudier un aménagement de surface



## 4/ POURSUITE DES ETUDES TECHNIQUES



## POURSUITE DES ETUDES

⇒ Nécessité d'une nouvelle commande en élargissant le périmètre d'étude et en incluant la porte Maillot et le boulevard périphérique

⇒ Compléter les études actuelles de génie civil pour les deux solutions à 2x3 voies, de financement et procéder aux études environnementales (nuisances sonores, qualité de l'air, milieu naturel/faune et flore, hydrologie) et socio-économique

## CALENDRIER PREVISIONNEL

2<sup>e</sup> semestre 2009 : Rédaction du cahier des charges et choix d'un bureau d'études privé

1<sup>e</sup> semestre 2010 :

- Compléments techniques
- Etudes d'impacts (nuisances sonores, qualité de l'air, milieu naturel/faune et flore, milieu hydrologique)
- Etudes socio-économique
- Etude de stationnement
- Etude de financement

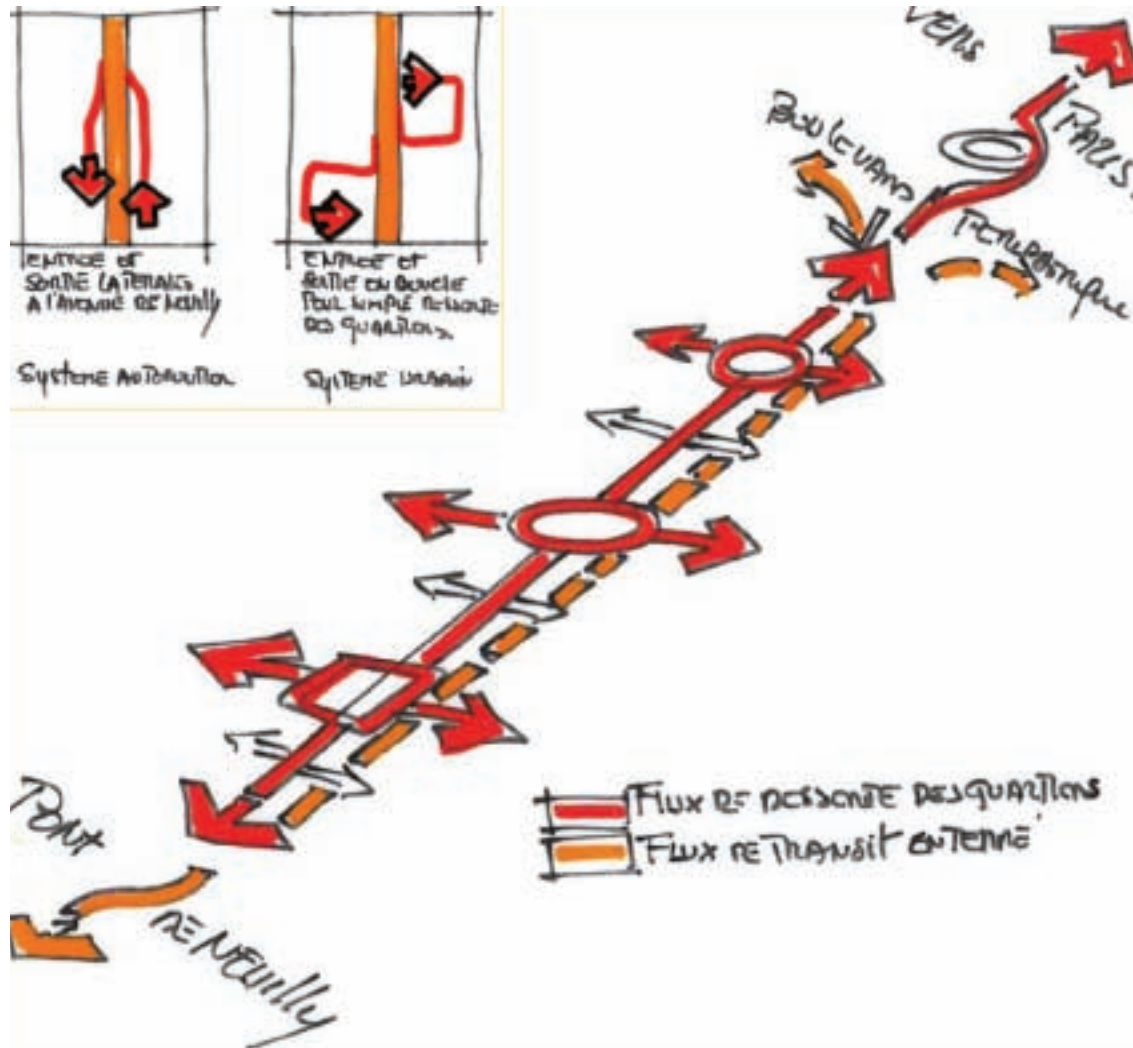
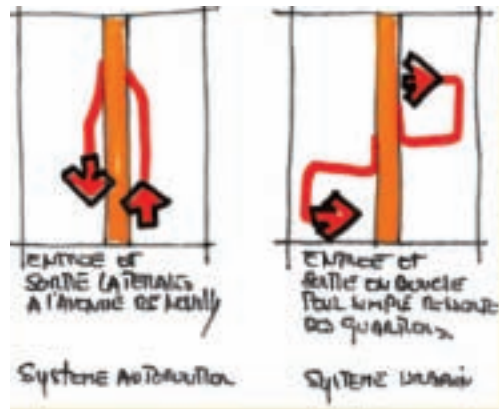
Mi 2010 : Réunion du comité de pilotage pour le choix du scénario technique

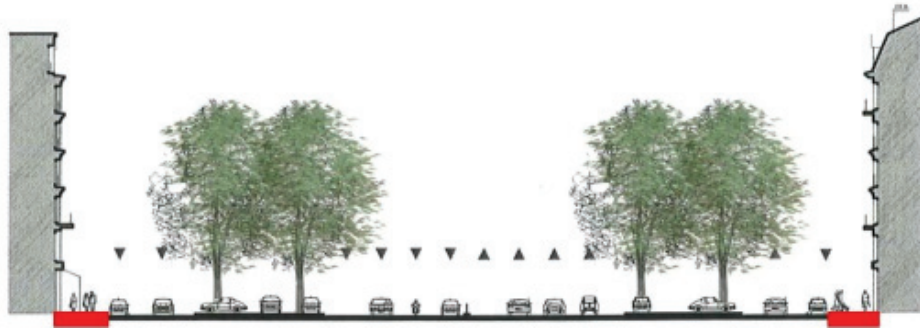
2<sup>e</sup> semestre 2010 : Achèvement des études environnementales et rédaction du dossier d'enquête publique

Fin 2010 / Début 2011 : Enquête publique

# Objectifs et perspectives

- **Accompagner les prochaines étapes** du pilotage sur l'enfouissement
- **Mettre à profit le temps disponible** pour approfondir les études sur la surface
- **Animer la dynamique AXE MAJEUR** pour « partager » le projet

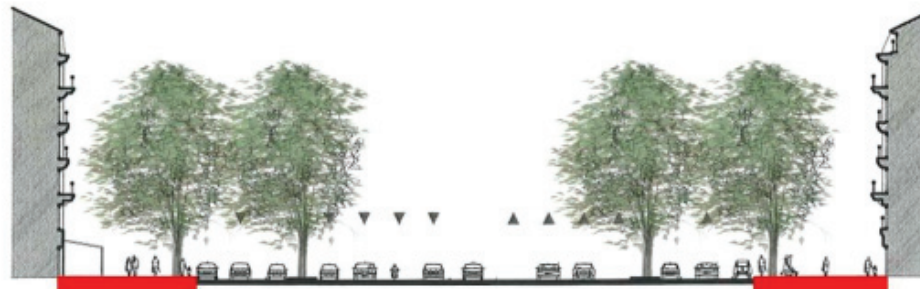




**ETAT ACTUEL AVENUE CHARLES DE GAULLE**  
53, Avenue Charles de Gaulle - Neuilly sur Seine



trottoirs 11%



**ETAT ACTUEL AVENUE DE LA GRANDE ARMEE**  
55, avenue de la Grande Armée - Paris



trottoirs 39%

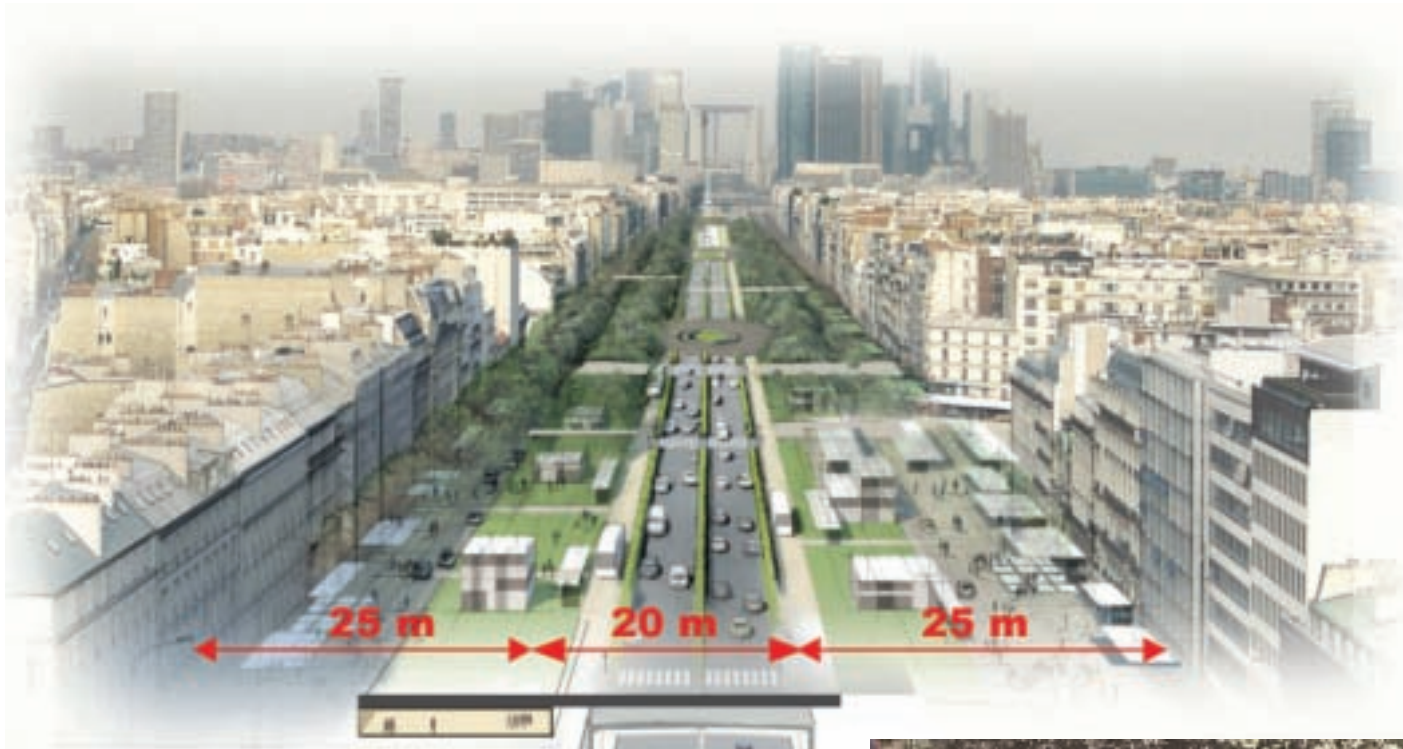


**ETAT FUTUR AVENUE CHARLES DE GAULLE**  
Hypothèse d'aménagement PROJET AXE 13



trottoirs 70%







# 1) Les prochaines étapes ...

**Les études complémentaires diligentées par la Préfecture de Région :**

- étude de génie civile
- étude environnementale
- microsimulation de trafic
- étude socioéconomique
- étude juridiquo-financière
- modélisation 3D

## 2) Les ateliers de prospectives

Approches prospectives autour de l'Axe Majeur et du Grand Paris

Quatre cabinets se mobilisent pour imaginer l'AXE MAJEUR au travers de quatre grandes problématiques de territoire ...



ateliers de prospectives

## AXE MAJEUR

**Deloitte.**

Le développement économique et la  
compétitivité du territoire

**C/M/S/ Bureau Francis Lefebvre**

La vie sociale, le développement de  
la socialité et de la solidarité

 **FIDAL**

Le respect de l'environnement et les conditions  
d'un développement durable

**PRICEWATERHOUSECOOPERS** 

La prise en compte des technologies de  
l'information et des médias sociaux dans les  
relations économiques et sociales



ateliers de prospectives

## Atelier 1 **Attractivité économique**

**Architecte partenaire : Norman FOSTER**

**Axes de travail :**

- Insérer le territoire dans le Grand Paris
- Chercher des leviers de développement pour le territoire
- Maintenir un tissu de PME
- Stimuler le commerce de proximité

**Deloitte.**

## Atelier 2

## Vie sociale

**Architecte partenaire : Roland CASTRO**

**Axes de travail :**

- Développer des nouveaux espaces publics
- Proposer des activités associatives, culturelles et sportives
- Encourager les liens sociaux et les échanges
- Stimuler la solidarité de proximité

## Atelier 3 Environnement

**Architecte partenaire : Philippe THEBAUD**

**Axes de travail :**

- Développer les modes de circulation douce
- Développer les paysages et les espaces verts
- Promouvoir les bâtiments producteurs d'énergie
- Encourager les déplacements numériques

## Atelier 4 **Nouvelles technologies**

**Architecte partenaire : Jacques FERRIER**

### **Axes de travail :**

- Imaginer des applications de l'Internet des objets dans la vie économique et sociale
- Utiliser les médias sociaux comme vecteur de cohésion et de solidarité
- Créer des nouveaux services
- Mutualiser la connaissance dans des communautés locales

### 3) Animer la dynamique AXE MAJEUR ...

- Le site Internet : [www.axemajeur.org](http://www.axemajeur.org)
- Les relations avec les partenaires
- Une contribution « culture »; contacts en cours avec la Sacem et la Fondation Louis Vuitton