

Hauts-de-Seine/Neuilly-sur-Seine

Couverture de la N 13 : et maintenant, qui va payer ?

A PRÈS AVOIR annoncé, dimanche dans nos colonnes, qu'il donnerait son feu vert au projet de couverture de la nationale 13 à Neuilly-sur-Seine, le ministre des Transports a confirmé hier sa décision par écrit. « 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 seront engagées », précise Dominique Perben, qui a évoqué le dossier hier lors d'une réunion avec le maire de Neuilly, Louis-Charles Bay, et le vice-président du conseil général des Hauts-de-Seine, Patrick Devedjian.

L'occasion pour les trois hommes d'évoquer l'enjeu du chantier : fluidifier la circulation de cette avenue, empruntée chaque jour par plus de 160 000 véhicules. Mais les discus-

sions ont surtout porté sur l'épineuse question du coût de l'opération, estimée à plus de 750 millions d'euros. Le ministre précise qu'une « étude de l'ensemble des modalités possibles de financement sera réalisée » et qu'un comité de suivi du projet sera mis en place, présidé par le préfet de région. « Le ministre considère inconvenant, à quelques mois d'échéances électorales qui verront l'installation d'un nouveau gouvernement, de dire combien l'Etat est prêt à investir dans l'opération, précise Patrick Devedjian. On ne pourra organiser un tour de table financier qu'une fois les contours du projet détaillés. »

Si ce feu vert de l'Etat réjouit la plupart des habitants de Neuilly, il laisse sceptiques les défenseurs de l'environnement. « L'annonce du ministre n'est que de la poudre aux

yeux », commente un dirigeant du collectif Environnement 92. « C'est au contraire une décision capitale, corrige un élu UMP de Neuilly. Sans feu vert de l'Etat, nous ne pouvions plus avancer. » L'un des membres fondateurs de l'association Maillot-Sablons-Madrid, qui milite depuis plus de quinze ans pour l'enfouissement, reste sur sa faim : « Nous sommes toujours dans l'expectative et nous ne savons pas qui sera le pilote de cette opération. » Certainement pas le conseil régional, qui juge plus important de consacrer son budget au développement et à l'amélioration des transports en commun. « La seule rénovation du RER B, emprunté quotidiennement par plusieurs centaines de milliers de voyageurs, coûtera au minimum 550 millions d'euros, rappelle le président PS de la région, Jean-Paul Hu-

chon. Sept millions de voyageurs empruntent chaque jour les transports, et c'est notre priorité. » « Il est en outre curieux que l'Etat préfère traiter prioritairement l'avenue Charles-de-Gaulle à Neuilly plutôt que le nœud autoroutier A 86-A 4, qui est le principal bouchon d'Europe », renchérit le conseiller route du président du conseil régional.

Pourquoi ne pas réduire le trafic automobile ?

L'adjoint au maire vert de Paris Denis Baupin est sur la même longueur d'onde. « Je comprends la souffrance des habitants de Neuilly, qui est celle de milliers d'habitants en Ile-de-France. Mais doit-on consacrer 1 milliard d'euros à des traitements de la pollution et du bruit en

réduisant le trafic automobile ou faut-il les consacrer à enfouir la N 13 ? 1 milliard, c'est tout de même le quart du coût de la rocade de métro envisagée autour de Paris et annoncée il y a quelques jours par le PDG de la RATP. »

Sans surprise, le président du groupe UMP à la région, Roger Karoutchi, proche de Nicolas Sarkozy, milite pour la couverture de la N 13. « C'est un axe routier essentiel à l'ouest de Paris, et le développement de La Défense va encore accroître, d'ici à quelques années, le nombre de véhicules sur cette route qui est l'une des plus utilisées en Ile-de-France avec la A 1. Il faut donc examiner toutes les possibilités de financement de ce chantier... y compris au niveau européen. »

**FRÉDÉRIC MOUCHON
ET FLORENCE HUBIN**



NEUILLY, AVENUE CHARLES DE GAULLE. Maintenant que l'Etat a donné son feu vert au projet, la question du financement de la couverture de la N 13 est désormais la principale préoccupation des élus.

(L.P.)

Un montage financier difficile

La collectivité, les usagers, des investisseurs privés ? Toutes les éventualités de financement ont été passées en revue lors du débat public sur le projet. Le maire de Neuilly a annoncé en septembre la constitution d'un comité chargé d'étudier la question.

■ **La collectivité.** Puisqu'il s'agit d'une route nationale, l'opération pourrait être financée par l'Etat, le conseil régional d'Ile-de-France et le conseil général des Hauts-de-Seine (la ville de Neuilly ne participera qu'aux aménagements de surface). Durant la période 2000-2006, 9 milliards d'euros ont été inscrits au contrat de plan Etat-région, dont 1,25 pour les investissements routiers. Le projet de couverture de la N 13 représenterait donc plus de la moitié de la somme totale consacrée aux routes pour toute l'Ile-de-France.

■ **Les usagers.** Dès le 20 avril 2005, Nicolas Sarkozy avait évoqué la possibilité de mettre en place un péage. Mais cette hypothèse présente deux inconvénients. L'un technique : pour éviter de ralentir le trafic par un arrêt au péage, il faudrait utiliser un système vidéo avec des badges à bord des véhicules. Un dispositif qui n'est pas encore expérimenté en France. L'autre écueil est politique : il serait difficile d'imposer un tronçon payant pour la seule traversée de Neuilly. Cela pourrait inciter les automobilistes à éviter ce tunnel et reporter la circulation ailleurs.

■ **La Défense.** La N 13 suivant un axe Paris-La Défense, certains élus estiment que l'Etablissement public d'aménagement de La Défense (Epad) pourrait être mis à contribution. Le plan de relance du quartier, annoncé par l'Etat, permettra en effet à l'Epad de vendre de nombreux droits à construire et donc de... remplir ses caisses.