

LES ALLÉES DE NEUILLY

La nouvelle avenue Charles de Gaulle : une reconquête au cœur du Grand Paris

Le projet des « Allées de Neuilly » – dont le chantier démarrera début 2019 – s’inscrit dans la toute nouvelle configuration du Grand Paris qui dans son épure, modifie significativement les perspectives de déplacement en île-de-France, participe d’une réduction progressive de la circulation et d’un développement des modes de circulation douce.

L’avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine, c’est aujourd’hui encore, cette autoroute urbaine qui relie la Porte Maillot et le quartier d’affaires de La Défense. Bien connue de tous les franciliens, c’est aussi une avenue pétrie d’histoire... et d’automobiles !

C’est en 1664 que Colbert charge Le Nôtre d’embellir le jardin des Tuileries. Il trace l’axe historique comme perspective du jardin. Avec 70 mètres de façades à façades sur 2 kilomètres de long, l’avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine, comme l’avenue des Champs Élysées ou l’avenue de la Grande Armée à Paris, ont conservé le caractère imposant de cet axe majeur.

En 1960, elle accueille le premier tronçon de la Route Nationale Paris-Cherbourg (la RN13). Cette route nationale est aujourd’hui parcourue par un flux automobile considérable de 150 000 véhicules par jour, sur presque 2x7 voies si l’on intègre les bretelles d’insertion et les voies de contre-allées. Elle coupe littéralement la ville

en deux et ne laisse que peu de place aux piétons sur des trottoirs exigus. Cette situation est d’autant plus paradoxale que l’avenue compte 8 000 riverains et accueille de nombreuses entreprises et sièges sociaux, représentant 35 000 salariés.

Mais alors pourquoi pas un enfouissement ?

A l’occasion du prolongement de la ligne 1 du métro entre la station Pont de Neuilly et La Défense, la mise en souterrain du tronçon de la RN13 en sortie de Neuilly a été achevée en 1992, sur une longueur de 440 mètres. S’en est suivi un nouveau projet de dénivellation de la RN13 qui a fait l’objet d’un débat public en 2006. Le projet des Allées de Neuilly s’inscrit à la suite de la décision de l’État d’abandonner le projet d’enfouissement : d’abord à cause des coûts énormes de l’ouvrage, estimés à plus de 1,5 milliard d’euros ; parce que les investissements publics sont orientés sur les transports en commun (Grand Paris Express, EOLE, etc.) et non plus sur les transports routiers ; à cause de

l’incompatibilité d’un tunnel de transit avec les évolutions des plans de déplacement ; enfin parce que cette solution n’éliminerait pas la pollution qui aurait été rejetée via une ou deux cheminées installées le long de l’avenue à Neuilly.

En quoi le projet des Allées de Neuilly intègre-t-il la logique du Grand Paris ?

Le projet du Grand Paris impacte très fortement la configuration des déplacements. Il induit un changement d’échelle : Paris devient le Grand Paris et le métro traditionnel se relie progressivement aux lignes du Grand Paris express. La fonction de périphérique glisse progressivement du boulevard actuel vers l’A86. Dans ce nouveau schéma, l’avenue Charles de Gaulle n’est plus l’autoroute d’accès au périphérique pour les déplacements de province à province ou de banlieue à banlieue, mais retrouve sa fonction de boulevard urbain dans le cœur dense du Grand Paris.

Quelle cohérence avec Paris et La Défense ?

Dès 2011, le projet a été travaillé en concertation avec les acteurs de Paris et de La Défense.

D’une part, la suppression du rond-point de la porte Maillot va permettre le réaligement des avenues Charles de Gaulle et de la Grande Armée. Et il est à noter que la perspective de transformation du boulevard périphérique en boulevard urbain viendra renforcer la mise en cohérence des voies.

D’autre part, la transformation récente du boulevard circulaire en boulevard urbain et l’aménagement du pont de Neuilly viendront parachever les liaisons entre l’avenue Charles de Gaulle et La Défense.

Au-delà de la ligne 1 et de plusieurs lignes de



© Ilex Paysage & Urbanisme



bus, les Allées de Neuilly seront connectées via la Porte Maillot à la future ligne Eole (qui dessert entre autres les Thalys et Eurostar), à la ligne T3 (tramway circulaire) et au RER C ; et, via La Défense, à la future ligne 15 du Grand Paris Express, elle-même en connexion directe avec la ligne 17 qui desservira Roissy CDG.

Comment décririez-vous, en une phrase, le projet des Allées de Neuilly ?

Il marque un compromis moderne entre les mobilités, le cadre de vie, l'attractivité économique et les enjeux environnementaux ; le caractère emblématique de cet axe donne à ce compromis un rayonnement particulier.

Pouvez-vous nous détailler quelques facettes du projet ? En quoi le caractère urbain sera-t-il retrouvé ?

Ce projet ouvre 10 hectares d'espaces publics paysagés, qui seront composés de grandes surfaces de trottoirs, de zones végétalisées, de kiosques et d'espaces dédiés aux modes de circulation douce.

Près de 370 nouveaux arbres seront plantés afin de parachever, de part et d'autre de l'avenue, le double alignement historique des allées de Neuilly. Le projet crée 2 hectares de surfaces végétalisées, avec la plantation de 70 000 arbustes et de 20 000 plantes vivaces. Cette importante désimperméabilisation des sols se combinera avec la récupération des eaux de pluie vers les surfaces plantées.

Ce projet réduira les nuisances grâce à plusieurs paramètres : le déclassement des contre-allées, la réduction de la largeur des voies de circulation, la création de nombreux espaces verts et de nouveaux passages piétons. L'usage progressif des nouvelles lignes de métro du Grand Paris express et les normes environnementales

imposées aux véhicules dès 2020 (réduction de 130 à 95g/km du niveau d'émission de CO2) participeront également d'une baisse du trafic et de la pollution.

Une piste cyclable à double sens sera créée sur la partie sud de l'avenue avec une double vocation d'accueil des flux de transit entre Paris et La Défense et la desserte des quartiers de Neuilly.

Un nouveau système d'éclairage, le passage des contre-allées en zone 20, la création de deux nouvelles traversées piétonnes et la réduction des traversées de la chaussée centrale (35 mètres actuellement) à 25 mètres renforceront les conditions de sécurité sur l'avenue.

Enfin, un nouveau parking souterrain de 450 places au milieu de l'avenue, en sus des 1000 places réparties dans les parkings souterrains existants, viendra compléter l'offre de stationnement sur l'avenue tout en conservant 200 places de courte durée en surface.

A l'ouest de l'avenue, face à La Défense, les pelouses de Neuilly offriront 3 hectares de détente au cœur de la perspective historique.

En quoi le projet peut-il encore développer l'attractivité de l'avenue Charles de Gaulle ?

Tout au long de l'avenue, 25 kiosques seront installés qui proposeront des expériences multiples, des vitrines de savoir-faire des entreprises de Neuilly et des commerces de proximité. Ces « folies » scanderont un espace-temps urbain ré-enchanté.

La nouvelle signature des Allées de Neuilly sera placée sous le double atout de l'emplacement stratégique et de l'environnement exceptionnel. Ce projet, c'est enfin une forte plus-value pour le commerce de proximité qui bénéficiera de la nouvelle attractivité de l'avenue Charles de Gaulle. ×

Contact : alleesdeneuilly@ville-neuillysurseine.fr



Jean-Christophe Fromantin
Maire de Neuilly-sur-Seine



Frédéric Neveu (95),
Directeur général délégué
en charge du Cadre de vie