

Le Président

Réf. : PADT/DM/SPOM

2018.494

Nanterre, le

16 AVR. 2018

Madame la Maire,

A18CABM-011282

23/04/2018

Par courrier en date du 8 février 2018, vous avez saisi le Département des Hauts-de-Seine afin qu'il rende un avis sur le dossier d'enquête publique et notamment sur l'étude d'impact du prolongement du tramway T3b Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine. Aussi, je vous adresse mes observations et remarques sur ce dossier.

Après analyse du dossier et en particulier des éléments relatifs à l'étude d'impact, mes services m'ont alerté des biais qu'ils avaient observés. Il semble en effet que les hypothèses sous-tendant les projections de trafic et donc des nuisances sonores et de la qualité de l'air puissent être discutées. Par ailleurs, la question se pose quant à la pertinence du périmètre d'étude en fonction de l'impact à mesurer.

Des modélisations du trafic routier dont les hypothèses sont erronées ou tout du moins discutables

La modélisation du trafic routier prend comme postulat qu'il y aura une baisse du trafic routier. Il est regrettable que cette baisse ne soit pas une résultante du modèle. Elle ne fait par ailleurs l'objet d'aucune justification méthodologique hormis qu'elle a été fournie par la Ville de Paris.

La pièce D.10 Etude d'impact – Méthodes et Auteurs indique dans son chapitre 3.6.2 que la modélisation du trafic routier à l'horizon 2022 comprend dans le scénario de référence la réalisation de projets qui n'ont fait l'objet d'aucune évaluation environnementale, enquête publique ou décision des autorités compétentes. Il s'agit par exemple de Bus à Haut Niveau de Service (LHNS) : « Rive Droite », « Roudade des Gares », « Bouclage T3 Ouest », de la fermeture des berges et de ses mesures d'accompagnement, pourtant sujet à discussion.

Des projets à proximité, mais en dehors de Paris, n'ont pas été pris en compte. On peut penser au boulevard urbain de Clichy Saint-Ouen, ayant pourtant le même degré de certitude que la LHNS « Roudade des Gares ».

Des horizons d'étude non conformes aux règles de l'art

L'étude d'impact ne modélise que l'état actuel et des scénarios à l'horizon 2022. Or, l'évaluation des nuisances sonores comme de la qualité de l'air doivent pouvoir s'apprécier sur la durée de vie de l'aménagement. Il est communément considéré que la situation à terme est celle 20 ans après la mise en service. Or, l'horizon 2043 ne fait pas l'objet d'une modélisation. En cas d'impossibilité de disposer d'une prévision du trafic routier à cet horizon, c'est la saturation acoustique qui doit être considérée pour le bruit (cf. circulaire du 12 décembre 1997).

Une évaluation incomplète des effets directs

La dimension de la bande d'étude qui a été utilisée pour évaluer les impacts sur la qualité de l'air n'a pas été justifiée. Cependant le guide sur le volet Air et Santé des études d'impact préconise, conformément à la réglementation, que cette bande soit définie par les voiries où une baisse ou une augmentation du trafic est supérieure à 10 % en valeur absolue. Il s'avère que la présentation faite dans le dossier avec tranches de valeur ne permet pas de le vérifier simplement. Le cadrage n'est d'ailleurs pas identique entre la page 92 et la page 95 de la pièce D4. On peut cependant, par exemple, considérer que ce type d'écart de trafic est présent sur le boulevard Bineau avec une augmentation du trafic de 100 à 200 véhicules par sens, entre le boulevard de Chézy et le boulevard Victor Hugo, puisque le modèle montrait une situation au fil de l'eau sans la Porte Maillot et sans le tramway autour de 600-700 véhicules dans un sens (+ 16 % minimum).

Une analyse des impacts concentrée sur Paris

L'évolution des flux routiers est essentiellement celle des axes parisiens : boulevard des Maréchaux, avenue Foch, avenue de la Grande Armée... Côté Hauts-de-Seine, seuls les phénomènes de congestion de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine (RN 13) sont signalés puisque cet axe est le seul à être pris en compte dans l'étude d'impact. En effet, l'étude ne considère pas les flux des routes départementales 908, 909, 17 et 9b et donc leurs éventuelles augmentations de trafic, reports ou congestion.

Le Département des Hauts-de-Seine est particulièrement inquiet de l'effet cumulé de la modification de la Porte Maillot et de l'insertion du tramway notamment sur l'accès à la Défense (RN 13 et boulevard circulaire) mais aussi plus globalement sur les radiales permettant les accès dans Paris (Bois de Boulogne – Allée du Bord de l'Eau / Allée de Longchamp, RD 908).

Dans ces conditions, le Département des Hauts-de-Seine considère que l'étude d'impact ne respecte pas l'état de l'art et émet un avis défavorable au dossier d'enquête publique du projet de prolongement du tramway T3b à Porte Dauphine.

Par ailleurs, le Département des Hauts-de-Seine demande que les impacts trafic, air et bruit soient réinterrogés sur un périmètre plus étendu permettant de prendre en compte les réels effets sur le trafic, les reports et congestions éventuels sur les axes plus éloignés ainsi que les impacts associés en termes de pollution sonore et atmosphérique.

Le Département des Hauts-de-Seine souhaiterait, à ce titre, pouvoir analyser ces impacts circulation avec son propre modèle multimodal de déplacements. Courant novembre 2017, les services de la Ville de Paris ont adressé au Département les cartes d'affectation des simulations de trafic macroscopiques. Cependant, pour mener nos propres études de circulation, il est nécessaire que nous disposions de toutes les hypothèses de capacité des voies ainsi que les projets urbains et de voiries transcrits dans les modèles. Le Département demande donc la transmission de l'ensemble de ces éléments.

En outre, si les contraintes de circulation s'avèrent trop fortes et réduisent l'accessibilité de La Défense, des mesures devront être prises sur le plan de circulation parisien et sur l'exploitation du tramway pour en réduire les conséquences.

Par ailleurs, les nuisances atmosphériques et sonores sur les voiries non parisiennes qui verraient davantage de trafic devront faire l'objet de modifications du plan de circulation parisien pour les réduire, ainsi que de mesures de compensation à la hauteur de la gêne occasionnée.

Je vous prie d'accepter, Madame la Maire, mes respectueux hommages.


Patrick Devedjian

Madame Anne Hidalgo
Première Vice-présidente de la Métropole du Grand Paris
Maire de Paris
Hôtel de Ville
Place de l'Hôtel de Ville
75196 Paris cedex 04

Copie :

Madame Valérie Pécresse – Présidente d'Ile-de-France Mobilités