



Union Départementale des Associations de l'Environnement
Association agréée protection de l'environnement

LA LETTRE D'ENVIRONNEMENT 92 DE SEPTEMBRE 2016

L'EDITO DU PRESIDENT :

Été chaud et de plus en plus chaud, même en septembre. Après un printemps humide, le record est battu : l'année 2016 est plus chaude que l'année 2015. Depuis 1976, les étés chauds se répètent de plus en plus rapidement : 2003 a été un record mais les années 2015 et 2016 n'en sont pas loin. Il ne faut pas s'étonner. Les rapports du GIEC le confirment. Du coup, l'accord de Paris de la COP 21 est bientôt signé par 50% des États. Tout cela va dans le bon sens car il faut agir. Car le pire est là, c'est la fonte de la calotte glaciaire, la fonte des montagnes de glace de l'Arctique, l'élévation du niveau des mers, de grandes sécheresses, de puissants incendies de forêts et le permafrost qui fond. Nous ne pouvons plus en douter. Le dérèglement climatique est bien là et l'adaptation ne sera qu'un pis aller. Mais où va t-on ? En France, des débordements de la Seine à Paris en Juin comme on en a jamais vu, des températures estivales maximum qui montent encore, des côtes qui reculent, des glaciers qui fondent, des phénomènes cévenoles qui s'étalent sur la côte méditerranéenne, etc... et nous n'en sommes qu'au début. Plus insidieusement des espèces disparaissent et des canicules menacent des populations fragiles. Alors que faire ? Réduisons nos émissions de CO². Mais comment ? Limitons la voiture en ville, rendons les berges aux piétons. C'est bon pour la planète, pour la qualité de l'air et bon pour le cadre de vie et puis une ville rendue aux piétons c'est un geste pour l'environnement et le climat. La journée sans voiture est un succès. Mais la maire de Paris qui a pris ces initiatives, se voit critiquée par les automobilistes qui ne veulent pas lâcher quelques mètres de leur place acquise par la contrainte. Alors les discours fusent, c'est la cacophonie, la mauvaise foi. Aujourd'hui, la réalité impose des décisions fortes. La maire de Paris veut rendre les berges aux piétons comme d'autres grandes villes l'ont déjà fait. Les associations d'environnement doivent la soutenir. Les associations doivent s'affirmer dans ce chahut ; elles ont raison de défendre les forêts et les parcs, elles ont raison de préserver les espaces de vie piétons. Elles ont raison de remettre la nature dans la ville. Elles ont raison de se battre pour un air plus pur. Elles ont raison de lutter contre les pollutions. Alors n'hésitons plus ! Soyons exigeants ! Affirmons notre colère devant la fuite en avant. Défendons nos forêts et nos parcs, imposons un taux d'espaces verts dans les nouveaux aménagements, sauvons les arbres face aux chantiers dévastateurs. Ça bouge partout dans le département. Plusieurs chantiers sortent d'un coup. Ceux-ci ne sauraient se faire sur nos marchés, nos jardins et nos pelouses. Crions notre ras le bol quand un parc ou un alignement d'arbre est menacé et soutenons ceux qui au contraire font la place aux piétons, aux plantations et à la préservation de notre air et de nos cours d'eau. Ce numéro 3 de la lettre d'Environnement 92 montre une fois de plus que toutes nos actions qui sont utiles au voisinage, contribuent à la sauvegarde d'un environnement naturel et sain et donc à la sauvegarde de la planète face au dérèglement climatique. Merci à tous pour vos engagements. Des aménageurs se tournent vers nous pour connaître nos réactions vis à vis de leurs chantiers. Rappelons leur que nous voulons être vraiment associés et n'accepterons pas d'être des faire valoir.

Thierry Hubert

Les chances d'avoir un jugement favorable aux organisations de défense de l'environnement dans un conflit avec un donneur d'ordres public sont de...5%

Né en 1968, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, Xavier PIECHACZYK est diplômé de l'École nationale des travaux publics de l'État, d'un mastère de l'École nationale des ponts et chaussées et Docteur en sciences politiques. Il a notamment été responsable entre 2007 et 2009, du développement et de la modernisation des infrastructures routières au Ministère de l'Écologie puis Directeur-adjoint des services de transport.

En 2012, il est nommé Conseiller du Premier ministre en charge de l'énergie, de l'environnement, des transports, du logement et de la politique de la ville. En 2014, il est nommé conseiller du Président de la République sur ces mêmes thématiques.

Il est l'auteur d'un rapport dont voici la synthèse :

Ces chances sont de 5 %. Il y a 81 % de chances pour qu'il soit favorable au projet, et 14 % pour qu'il donne un avis favorable mais avec des recommandations restrictives. Ces chiffres sont tirés d'une enquête postale dans les régions Rhône Alpes et Franche Comté auprès des 760 commissaires enquêteurs qui y exerçaient et 417 réponses ont été obtenues. Puis un entretien en face à face a été procédé auprès d'un échantillon de ceux qui ont répondu.

Comment expliquer ce résultat ?

Par la conjonction de plusieurs facteurs :

Le plus évident n'est peut-être pas le plus explicatif : la majorité des commissaires enquêteurs sont des « jeunes retraités », ayant, pour la majorité, exercé comme ingénieur du secteur public dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement urbain.

Le rapport insiste sur le fait que pour un jeune retraité il est valorisant de « rester dans la vraie vie » en devenant commissaire enquêteur et insiste aussi sur le poids des procédures de nomination et d'emploi de ces retraités :

- ils sont nommés au coup par coup par le tribunal administratif ou la préfecture chaque fois qu'un événement donne lieu à une consultation publique ;
- leur nomination n'est pas considérée comme critique par les instances qui les nomment, leur désignation est laissée à un fonctionnaire subalterne qui choisit dans une liste ;
- cette liste peut être abondante, aussi se forme un phénomène de réputation des « bons » commissaires-enquêteurs : sont jugés mauvais ceux qui prennent des décisions contre l'État, mais aussi ceux contre lesquels il y a des plaintes de maires ;
- et il n'est pas rare que les maires indiquent quel Commissaire enquêteur ils préféreraient ;
- le rapport indique que les Commissaires enquêteurs ont tendance à se conformer aux vues des présidents des tribunaux administratifs ;
- enfin, les curriculum vitae des Commissaires enquêteurs montrent que plus de la moitié ont été élus municipaux.

L'enquête est très claire et écrite dans un parfait français.

Tout président d'association de défense de l'environnement devrait l'avoir lue...

Pierre Tripier

Pourquoi un recours gracieux de 10 associations contre le projet du TRAM 10 ?

Le projet actuel n'envisage que la phase 1 d'Antony, grille sud du parc de Sceaux, à Clamart, entrée par le bois de Meudon soit 14 stations et 8,2 km.

L'enquête publique a eu lieu du 5 oct au 6 nov 2015 et a été suivie d'une déclaration d'intérêt général par les deux co maîtres d'ouvrage : le STIF et le Conseil départemental.

Il est en attente d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du Préfet des Hauts de Seine.

Un recours gracieux de dix associations contre les deux déclarations de projet a été formé.

Les trois griefs des associations :

1 - Graves atteintes à deux sites protégés :

Le Parc de Sceaux où le terminus du tram sera collé à la grille sud du parc qu'il amputera de deux parcelles et dont il faudra modifier une entrée principale et le bois de Verrières où le site de maintenance et de remisage (SMR) fera disparaître une parcelle de 5 ha de la forêt domaniale de Verrières au nord alors qu'une alternative évidente existe dans la Zone Industrielle Noveos du Plessis-Robinson.

L'atteinte à cette forêt s'ajoute à celles infligées par les nouveaux échangeurs de l'A86 : sortie à Châtenay-Malabry Est et « demi-échangeur de la Boursidière sur la ZI NOVEOS.

Le bois de Verrières serait ainsi amputé au total de près de 15 ha.

2 - Pénibilité forcée des correspondances du T10

En attendant la phase 2 qui l'amènera sur la ligne 15 du Grand Paris Express (à Clamart ou Issy-les-Moulineaux), le T10 assure trois correspondances majeures :

- au terminus d'Antony avec le RER B et le terminus du TVM (premier BHNS d'Ile de France)

- à l'hôpital Percy avec le T6, les deux trams formant la « Croix du Sud » prévue dans le SDRIF de 1974.

Le choix d'installer le terminus le long de la grille du parc de Sceaux a deux autres effets que d'agresser un site protégé : le séparer de 200m par une avenue à fort trafic des gares RER B et TVM et sanctuariser le projet routier dormant de doublement du tunnel de l'A86 de la Croix de Berny. Celui-ci a en effet prévu d'installer son chantier du côté où le terminus du tram aurait dû logiquement être placé. Les Trams 6 et 10 se croisent au niveau de l'hôpital Béclère, à l'intersection de la D906 empruntée par le T6 et de la D2 empruntée par le T10. Une bonne correspondance était donc possible, il suffisait de faire éviter au T10 le passage dénivelé de la D2 sous la D906.

Le T10 restera sous le T6 et on ne fera rien -ou si peu- pour organiser une correspondance verticale. Résultat : 170 m de marche et un dénivelé de 3 m.

3 - Bilan négatif du saucissonnage du projet

Phaser un bon projet peut présenter de l'intérêt quand le financement manque ou que des procédures patinent. Encore faut-il que le projet reste bon s'il devait s'arrêter à la première phase, ou si l'achèvement des études devait remettre en cause la définition de celle-ci.

Ce n'est pas le cas ici, même à supposer que les défauts ci-dessus soient corrigés :

- le bilan socio-économique de la phase 1 isolée est négatif : un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) ou mieux deux BHNS dont l'un vers Vélizy 2 coûteraient beaucoup moins chers et remplaceraient beaucoup plus de déplacements en voiture (ce qu'on appelle le transfert modal),

- l'étude de la phase 2 est si peu avancée qu'on n'a toujours pas choisi son tracé, vers Issy-les-Moulineaux ou vers Clamart. Ou plus loin vers les métros de Vanves ou d'Issy.

Le terminus provisoire de la phase 1 a donc été placé pour permettre l'un ou l'autre, sans

pouvoir optimiser le tracé définitif, et le SMR a été défini sans connaître le nombre de rames à remiser (qui dépend de la longueur du tracé) ni les possibilités d'emplacement à côté du tracé de la phase 2.

Il est d'ailleurs clairement dit dans le dossier que l'étude d'impact de la phase 1 n'a pu prendre en compte l'impact des 2 phases faute d'une définition suffisante de la deuxième.

Une concertation pour rien ?

Évidemment, Environnement 92 n'a pas attendu les déclarations de projet pour dire qu'un projet de tram ne pouvait justifier des atteintes majeures aux espaces verts de notre territoire, si utiles à la biodiversité, à la qualité de l'air, au piégeage du CO2 et au bien-être des franciliens.

Lors de la concertation préalable à l'enquête publique, commencée début 2013, nous avons fait part de nos inquiétudes en exposant 27 problématiques aux maîtres d'ouvrage. Nous n'avons pas eu de réponse mais nous avons été invités six fois par le STIF à « poursuivre la concertation », jusqu'au 13 septembre 2016. Il n'a jamais été possible d'exposer les alternatives qui ne portent atteinte ni au Parc de Sceaux ni au bois de Verrières.

L'enquête publique de fin 2015 n'a apporté qu'une seule satisfaction aux associations, nombreuses à prouver et à dénoncer les atteintes à l'environnement et au bon usage des deniers publics : la commission d'enquête a émis une réserve sur l'insensée piste cyclable à travers les pentes raides du bois de Meudon. Les vélos resteront donc sur la D2.

Nous sommes consternés par l'indifférence des commissaires enquêteurs à la répétition des grignotages de la forêt domaniale du bois de Verrières et à la violente atteinte à l'orée du parc de Sceaux, l'une et l'autre pourtant très mal justifiées.

Les fragilités juridiques du projet actuel

Les défauts du projet sont tels qu'ils violent les règles de protection des sites protégés et plusieurs dispositions spécifiques du code de l'environnement.

Au titre de la légalité interne : le projet porte atteinte à deux sites protégés, le parc de Sceaux et la forêt de Verrières. Le bilan coûts-avantages des solutions retenues est exécrable et les explications selon lesquelles il n'existe pas d'alternatives ne nous semblent pas crédibles. Ainsi, pour le SMR dans le bois de Verrières, le dimensionnement du besoin à 3,5 hectares minimum est artificiel, de même que l'estimation à 2,5 ha maximum de la surface disponible dans le parc NOVEOS ou que l'importance de l'inconvénient de la proximité des lignes THT.

Et pour le terminus d'Antony, l'élimination de la solution naturelle consistant à le placer près du RER B et du TVM au prétexte d'une réservation pour le chantier du projet dormant de doublement du tunnel de l'A 86 est irrecevable, dès lors qu'aucune recherche d'arbitrage entre ces deux infrastructures de transport n'a été entreprise.

Au titre de la légalité externe : la délibération du 14 mars 2016 a été adoptée malgré une insuffisance de l'étude d'impact qui n'évoque pas l'ensemble du programme. Elle omet même de viser l'avis de l'Autorité Environnementale, qui demandait notamment une analyse fine du cumul des impacts sur la forêt de Verrières du T10 avec le demi-échangeur de la Boursidière dont la DUP a été prononcée le 10 décembre 2013 et dont la réalisation pourrait commencer dès l'année prochaine.

Daniel Mouranche

PIETONNISATION DE LA RIVE DROITE A PARIS



Projet maintes fois évoqué, à l'occasion de Paris Plage, lors des aménagements de la voie rive gauche en 2013, mais cette fois c'est la bonne ! Le 26 septembre, le Conseil de Paris a décidé de fermer 3,3 km de la voie Georges Pompidou, du tunnel des Tuileries jusqu'à la sortie du tunnel Henri IV, pour la libérer de la circulation automobile, permettre une liaison piétonne et cyclable ainsi que l'aménagement des bords de Seine (sports, aires de jeu, zones de pique-nique et de restauration ...).

La principale raison invoquée est l'amélioration de la qualité de l'air du centre de la capitale. La circulation automobile génère 50 % de la pollution de l'air de l'agglomération et celle-ci est responsable, selon l'OMS, de 10 600 décès prématurés en Ile de France dont plus de 2 000 à Paris. Les parisiens sont majoritairement favorables à cet aménagement alors que les automobilistes de banlieue sont moins satisfaits. 43 000 véhicules/j passaient sur cette section et les études de la mairie de Paris estiment à 11 mn l'allongement de leur temps de transit par d'autres voies. Mais depuis la fin août, les reports sur d'autres axes de circulation ont été moindres qu'escomptés.

La santé d'abord

Doit-on regretter une telle décision alors que le développement des transports collectifs dans notre région n'est pas à la hauteur de la densité de population ? Assurément non car il faut bien un jour marquer la volonté d'améliorer le bien-être des habitants. Dans un pays où 70 % des véhicules roulent au diesel, il est naturel de donner un signe fort même si cela embarrasse certains.

La circulation automobile s'est emparée de la ville depuis 1960 alors qu'une partie des déplacements pourraient se faire par les transports en commun. A Paris, on trouve un bus ou un métro tous les 500 m. Chaque jour, un million et demi de véhicules circulent dans Paris, venant des départements périphériques ou y retournant, tandis que le nombre des deux-roues motorisés - plus polluants qu'une voiture récente - s'accroît et encombre les trottoirs.

La piétonnisation décriée

Des critiques virulentes sont émises par les édiles des communes de la périphérie... « On veut brimer la liberté de se déplacer en empêchant les voitures de prendre les voies sur berge ». Ces élus en restent au « Tout bagnole ». Cette absence de prise en compte de la santé de leurs concitoyens les amène à aménager des boulevards urbains à quatre voies le long de la Seine pour conduire de pauvres franciliens en des lieux qui n'ont plus la capacité de les accueillir.

Un exemple dans les Hauts de Seine illustre parfaitement ce contre-sens: l'aménagement à grand frais d'une quatre voies en rive gauche de Seine (RD7) puis, bientôt, d'une autre quatre voies en

rive droite (RD1) pour amener les véhicules aux portes de Paris, là où le périphérique est constamment saturé, là où les boulevards des maréchaux ont perdu de 2 à 4 voies et enfin là où les voies sur berges de Paris vont leur être interdites. Tout cela sans compter avec les travaux d'aménagement de la gare du pont de Sèvres (ligne 15 du Grand Paris Express) qui vont rendre inutilisable la voie rive droite à Boulogne-Billancourt pendant 3 ans. On peut prédire qu'une partie du flux de circulation se reportera sur la rive gauche et entrera dans Paris par le quasi cul-de-sac de la porte d'Issy.

Repenser la ville, une priorité

Combien de millions d'euros voire de milliards ont été et seront dépensés pour ces voies altoséquanaises qui auraient pu servir à l'amélioration et la création de transports en commun ? Il est grand temps de repenser l'organisation d'une cité dont la densité augmente démesurément et accroît les risques sanitaires courus par la population du fait de la pollution quotidienne. Paris reçoit chaque jour 700 000 travailleurs et 100 000 visiteurs qui respirent le même air que les habitants.

On ne peut donc pas reprocher à Paris de marquer sa volonté d'améliorer la qualité de l'air respiré quotidiennement par tant de gens !

Michel Riottot

Le 14 septembre dernier, F. Hollande a annoncé en Conseil des Ministres le dépôt de candidature de la France pour accueillir **l'Exposition Universelle de 2025** auprès du Bureau International des expositions (BIE) qui comprend 169 États. C'est une grande étape pour ce dossier lancé six ans plus tôt par le Député-Maire de Neuilly, Mr J.C. Fromantin, en vue de faire de ce rendez-vous planétaire un grand élan créateur et mobilisateur pour la France.

Le projet Expo France 2025 est le résultat du travail enthousiaste d'entreprises mécènes qui se sont peu à peu associées au projet (on en compte vingt-six actuellement) et de grandes écoles et Universités pour mettre le dynamisme de la jeunesse au cœur de l'élaboration du dossier. Enfin une mission parlementaire de trente membres a été constituée en Janvier 2014 qui pendant neuf mois a auditionné plus de cent trente membres d'horizons divers (élus, économistes, dirigeants etc). Un rapport, adopté à l'unanimité des membres, a été remis en Octobre 2014 au Président de l'Assemblée Nationale.

L'idée originale de départ de déployer l'Exposition dans toute la France (Paris, Grand Paris et grandes métropoles de province) a été validée ainsi que celle de s'appuyer sur le patrimoine et les infrastructures existantes et non sur la construction onéreuse de monuments emblématiques comme la Tour Eiffel ou le Trocadéro. Le projet comporte un "village global" de trente ha en Île de France, regroupant tous les pays participants, agrémenté de rues, de places et de lieux de restauration conviviaux. Autour du village, des jardins d'esprit écologique sur vingt ha. Ce village sera relié aux métropoles de province. Au cœur du Village, un grand globe de 127 m de diamètre sera connecté au monde entier et permettra d'en découvrir toutes les particularités en temps réel. Les métropoles de province accueilleront des "forums thématiques" en lien avec les spécificités de chacune. Elles ont été étroitement associées au projet par internet et par le biais de forums, de colloques et d'expositions.

Essentiellement privé à l'origine, le projet sera soutenu par un Groupement d'Intérêt Public comportant, à côté des promoteurs d'origine qui auront une minorité de blocage, l'État, Paris, la Métropole du Grand Paris et la Région. Le projet a été conçu à l'économie. On évalue les investissements à l'économie: 1,5 milliard d'€. On espère quarante à soixante millions de visiteurs, 23,2 milliards d'€ de recettes et cent soixante mille emplois. C'est en 2018 que le BIE choisira l'organisateur de l'Exposition Universelle de 2025.

Pierrette Page

La coulée verte sur l'axe historique de l'Arche à la Seine, à Nanterre, est en danger.

Un nouveau dossier de création de la ZAC (zone d'aménagement concerté) Seine Arche a été mis à disposition du public en août.

L'association ACRI Liberté, que je préside, porte attention à la mise en œuvre de la liaison verte prévue au SDRIF sur l'axe historique : elle prend forme avec la réalisation des Terrasses, celles-ci devant être prolongées par une coulée verte sur les friches de l'échangeur A86/A14.

Cette coulée verte est mise en danger par un projet de construction dense sur 5 ha de pleine terre, supprimant l'espace vert existant ; pourtant un inventaire de la biodiversité a été effectué sur ces friches : si la flore est ordinaire, la faune d'insectes et d'oiseaux est riche avec des tritons palmés et des mantes religieuses et deux espèces protégées : le conocéphale gracieux (sauterelle) et l'oedipode turquoise (cricquet). Une dérogation est même envisagée dans le dossier de création, pour autoriser la destruction des espèces protégées et de leur habitat !

J'ai présenté une contribution, disponible sur le site <acriliberte.free.fr>, au Préfet et à l'EPA (établissement public d'aménagement), soulignant cette incohérence et insistant sur l'attente des habitants du quartier nord du Parc de voir réalisée la promenade plantée de l'Arche à la Seine, annoncée depuis le début des années 1990...

Bernard Perraudin

Ce mois-ci, l'**ASPEA (Association pour la Sauvegarde du Patrimoine et de l'Environnement à Antony)** a distribué un nouveau tract dans le centre d'Antony, pour alerter la population sur les problèmes de pollution et de densification urbaine :

Pas moins de 8000 véhicules circulent chaque jour aux alentours de la gare du RER ainsi que 11 lignes de bus dont la majorité des chauffeurs laissent tourner le moteur à l'arrêt. Suite à la conférence de l'Air, organisée par le Conseil régional et à laquelle nous avons assisté au printemps dernier, Mme Kauffmann d'AIRPARIF nous disait que des mesures de la qualité de l'air peuvent être effectuées, sur demande du Maire. Nous avons donc demandé à M. le Maire de faire réaliser un diagnostic mais il est resté sourd à nos demandes.

Et la densification urbaine s'aggrave : la mairie veut démolir un pavillon de charme qui héberge les agents de la Police Municipale pour le remplacer par un bâtiment susceptible d'accueillir trois fois plus de personnel. Or ce pavillon fait partie des tous derniers vestiges du patrimoine architectural en centre ville. A à ce titre, il devrait être préservé. Et plus d'agents, c'est aussi plus de véhicules donc plus de pollution !

Un autre projet de construction, côté rue Velpeau,

en lien avec l'hôpital privé. Le terrain convoité est occupé par un joli petit pavillon entouré d'arbres (tilleul, arbre de Judée, figuier et cerisiers notamment). Ce secteur est déjà bien trop bétonné et irrespirable. Il en va de la santé des riverains, des malades qui sont à l'hôpital, des jeunes enfants dans les poussettes... Et encore une fois, qui dit densification dit majoration de la pollution.

Comme nombre de nos concitoyens, nous faisons l'amer constat, que notre ville perd tout son charme, devient irrespirable et de plus en plus bruyante.

Hélène Merlet et Ellen Dossier

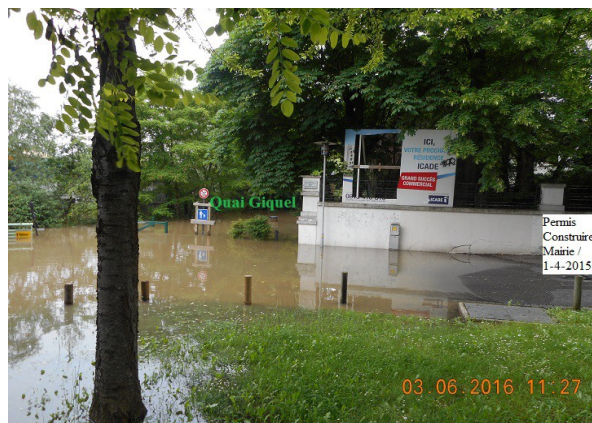
Adresse mail : aspea.contact@gmail.com

UNE BONNE NOUVELLE !

Avec l'appui objectif du Commissaire enquêteur, nous avons obtenu **le classement de la Guinguette Giquel dans le PLU de Rueil-Malmaison.**

On aime le magnifique site de la Coulée Verte à Rueil qu'un permis de construire déraisonnable accordé pour la réalisation d'un immeuble de 8 niveaux, situé **en zone inondable**, enclavé entre l'A86, les voies du RER et le pont de Chatou et **dans le périmètre de protection de deux monuments historiques** (la maison Fournaise et l'église Notre Dame de Chatou) menace. L'Association BelleRive Malmaison a interrogé la Préfecture en mai sur la conformité de ce permis au PPRI. Nous avons également interrogé Madame la Ministre Ségolène Royal qui a demandé à la Préfecture d'étudier le dossier. Nous attendons la suite...

Michel Durand



L'association a engagé une action que vous pouvez soutenir financièrement:

<https://www.lepotcommun.fr/pot/h1u4iije>)

Manque d'information à Neuilly :

Deux gros chantiers ont été ouverts à Neuilly en 2016, la réalisation du parking avenue de Madrid et les travaux préparatoires aux puits d'accès au futur RER E dit Eole.

En cette rentrée, **NPSE** se fait l'écho de Neuilléens qui souhaitent être mieux informés sur le déroulement des chantiers, leur durée, leurs étapes et la remise en état ou tout au moins le début de réalisation d'un vrai projet en liaison avec l'avenue Charles de Gaulle dont on ne parle plus beaucoup.

Nous avons recherché en mairie de l'information ou un guichet pour répondre aux inquiétudes et avoir des réponses sur les graves désagréments .
Nous avons bien trouvé une information sur le site internet de la ville mais il est ancien et sommaire. Des réunions ont bien eu lieu mais nous n'en avons pas été avertis.
(<http://www.neuillysurseine.fr/files/neuilly/Actus/reunion-publique-rer-e-24-nov-2014.pdf>)

Alors, **NPSE** interroge le maire pour avoir une information plus précise sur les travaux en cours avenue de Madrid et sur la place du Marché.

Les nuisances sont importantes, pénibles, et les riverains sont impatients de connaître exactement le déroulement des étapes. Ils voudraient aussi pouvoir faire part rapidement des défaillances dans l'organisation des chantiers afin que l'on y remédie dès que possible.

Par exemple, actuellement, le passage des piétons entre la rue Boutard et l'avenue de Madrid est vraiment difficile. De même, place du marché, le cheminement déjà très acrobatique de traversée de l'avenue se complique sur l'accès à la place où se déroule le chantier du RER E. Si la voiture a bien été prise en compte, le piéton doit se débrouiller tant pour suivre les chicanes que pour passer d'une partie du marché à l'autre maintenant encore plus espacées.

Ne parlons pas du kiosque à journaux qui se trouve derrière des blocs de béton ni des arbres qui ont été abattus sans annonce de remplacement.

La mairie connaît sans doute ces difficultés et ses services essaient sans doute d'y remédier mais une information plus régulière apparaît clairement nécessaire à ce stade. Le maire a tout de même réussi à libérer la contre allée des voitures stationnées et rendu aux piétons ce nouvel espace qui accueille le marché. Mais que vont devenir ces espaces après les travaux? Nous supposons qu'ils seront l'occasion d'améliorer leur situation pour en faire de vraies places publiques plus conviviales et agréables pour les habitants et les piétons.

Par ailleurs, les cyclistes qui traversent Neuilly en venant de La Défense vers Paris ou l'inverse se plaignent d'un manque total de signalisation qui leur permettrait de trouver un circuit sécurisé.

Neuilly apparaît comme un îlot qui méconnaît ce qui se fait alentour en matière de circulations douces. Des bornes de Vélib ont été installées, mais sans facilité pour les utiliser.

NPSE demande donc une rencontre avec le Maire sur ces questions ainsi que sur les projets liés au Grand Paris. Comptant sur une écoute attentive à leurs préoccupations et dans l'attente d'un rendez-vous en cette rentrée active et efficace, les membres de l'association **NPSE** rappellent au maire leur souci de contribuer à l'intérêt commun et à l'amélioration du cadre de vie de tous les habitants.

Marion Rothman