

## **BULLETIN D'INFORMATION N° 1 – MARS 2009**

**I. Réunion d'information/questions tenue par le maire de Neuilly, Jean-Christophe FROMANTIN, le 26 Janvier 2009 sur :**

**- les 5 solutions maintenant proposées et son contre-projet AXE13  
nos commentaires sur :**

- les échos de la réunion**
- le « *risque accepté* »**
- la Santé publique et la dangerosité dans les longs tunnels routiers**
- un consensus pour le mois de juin prochain**

**II. Lettre jointe – pages 9 et 10 – de Votre Association au maire de Paris au sujet de la Chapelle ND de Compassion, monument historique classé, pte des TERNES (17<sup>ème</sup>).**

**III. Appel de cotisation pour 2009**

---

### **I. La réunion du maire de Neuilly**

Devant une salle archi pleine, au Théâtre de Neuilly, le maire a tenu une réunion d'information/questions – avec projection de slides – portant sur les 5 variantes maintenant proposées pour l'avenue Charles-de-Gaulle et son contre-projet AXE 13.

L'idée d'un contre-projet est salubre et a démontré que des alternatives existent. Celui-ci développe les idées du maire sur la façon dont la « *valorisation économique* » de l'avenue peut être optimisée.

### **LES PROJETS PRESENTES**

A l'issue du Débat Public tenu de février à mai 2006 (et non 2008 comme indiqué dans une des slides) le ministre de l'Urbanisme et des Transports de l'époque n'avait rendu qu'une décision « *de principe* » sur l'**unique** projet étudié par la direction départementale de l'équipement (DDE92) et le bureau d'études SETEC. Il s'agissait d'enfouir totalement les voitures dans un tunnel 2 x 3 voies, projet pour lequel « ON » attendait un blanc-seing... Fait rarissime, cette décision comporte 3 pages de considérants, réserves et conditions illustrant ainsi une approbation mitigée.

La direction régionale de l'équipement (DRE) et le bureau d'études EGIS ont repris l'étude du dossier dans le courant 2008.

Cinq « variantes » en sont sorties fin 2008 dont celle reprenant le tunnel à 2 x 3 voies baptisée « *solution de référence* » qui avait fait l'objet du Débat Public. Elles ont été décrites dans notre Bulletin d'Information de novembre 2008. (Les retrouver sur « [www.neuillyperif.com](http://www.neuillyperif.com) »).

Un Comité de Pilotage a été mis en place. Présidé par le préfet de région, Daniel CANEPA, il comprend notamment le préfet des Hauts-de-Seine, le directeur régional de l'Équipement, le maire de Neuilly, Jean-Christophe FROMANTIN, le conseiller général Jean SARKOZY et un représentant des villes de Paris, Courbevoie et Puteaux, l'EPAD, la CCIP et la Société DELOITTE. D'associations, qui avaient, elles, pris une part active au Débat Public et connaissent bien le sujet et le terrain, que nenni !

Ce comité s'est réuni 3 fois, le 13 novembre 2008, le 20 janvier 2009 et, semble-t-il, le 4 février dernier selon Le PARISIEN du 17.03.09.

Naturellement, on attend de ce Comité de Pilotage qu'il recherche, en toute objectivité, sans-arrière pensée ou motivation politiques, la meilleure solution possible pour l'avenue Charles de Gaulle... Son entretien négligé, son manque de cohésion et, disons-le, sa laideur n'honorent ni Neuilly ni l'une des principales entrées dans Paris.

Seulement voilà, le maire et le conseiller général ont une vision différente de l'avenir de l'avenue. Le premier, en sa qualité de premier magistrat de la ville -qui a légitimement son mot à dire en dépit des dénégations de ses adversaires- recherche la *valorisation économique* alors que le deuxième cherche, si l'on en croit la presse, à faire valider **un projet de prestige** cher à son père et à récupérer la mairie aux prochaines élections municipales.

➤ Le projet repris par le conseiller général est bien connu depuis 2006. Il consiste à mettre toute la chaussée centrale en tunnel à 2 x 3 voies destiné au trafic de transit, renvoyant ainsi toute la circulation locale – y compris les bus et les poids-lourds – sur les contre-allées qui ressembleraient à des *nationales* au ras des immeubles. Coût confirmé par le Conseil Général des Ponts-et-Chaussées dans son rapport sorti en mars 2008 : **Un milliard d'euros...** Il prévoit la construction de 2 tours de grande hauteur (170m) de part et d'autre du pont de Neuilly, côté Neuilly, comprenant des bureaux et des appartements de très grand standing qui se vendraient, paraît-il, à plus de €30 000 le mètre<sup>2</sup> !

➤ Le contre-projet du maire AXE13 conserve un long tunnel ramené à 2 x 2 voies pour le trafic de transit et maintient 2 x 2 voies de circulation en surface pour le trafic local que côtoierait, de chaque côté, un passage en site propre pour les bus. Les poids-lourds seraient « rejetés » en tunnel à l'exception de ceux se rendant à Neuilly ou dans un secteur proche. Les contre-allées actuelles seraient réduites laissant place à de larges trottoirs. Il veut « *développer la continuité des flux de déplacements, stimuler et valoriser la vie économique et promouvoir son rayonnement culturel* ». Dans « La Lettre du Maire » de Juillet 2008, il prévoyait « *d'aménager le pont de Neuilly en pont habité avec logements, bureaux et commerces et un large espace qui relierait la dalle de Neuilly à celle de La Défense* ».

Comme pour le projet servant maintenant *de référence* -dont nous avons dénoncé les points négatifs- **plusieurs questions se posent à propos de la voirie :**

▪ Le trafic de transit en tunnel déboucherait directement sur le Périphérique fréquemment saturé d'où stockage important de véhicules dans le tunnel... et les embouteillages de la porte MAILLOT n'en seraient pas améliorés. Le même phénomène se produirait côté pont de Neuilly.

- Comment serait assurée, au niveau de la rue des Huissiers, la transition entre le tunnel actuel – 4 voies dans le sens Paris/Province et 3 voies dans le sens Province/Paris – et le tunnel préconisé à 2 x 2 voies ?

- Au même endroit, où passeraient les 2 x 2 voies de surface prévues en partie centrale de l'avenue ? Sur la dalle du tunnel existant ou s'échapperaient-elles sur les côtés rompant l'harmonie du boulevard au détriment des larges trottoirs envisagés et créant un véritable problème de mélange de flux avec les véhicules venant de la contre-allée ?

- La suppression des entrées et sorties dans la traversée de Neuilly - sur 2Km –constituerait un risque majeur en cas d'accident ou pire d'incendie. Nous reviendrons sur ce point crucial.

- En surface, la circulation automobile serait-elle rétablie entre les voies centrales et les transversales ?

- Où traverseraient les piétons ? Quel type de passage serait prévu pour leur sécurité ?

- Quid des passages souterrains actuels ?

- Où seraient aménagées les pistes cyclables ?

### **En ce qui concerne les aménagements de surface :**

Les arbres : sur les slides ceux-ci ont disparu entre la place du Marché et le Périphérique. Même s'il s'agit d'un effet de transparence voulue par l'artiste permettant de révéler les aménagements possibles, nous n'en restons pas moins méfiants et continuons de préférer NOTRE solution dans laquelle les terre-pleins élargis, arborés, engazonnés, libérés des voitures sont rendus aux piétons

Lieux de vie, animations : l'idée est à la mode mais peut recouvrir toutes sortes de possibilités qui ne seraient pas forcément appréciées par les Neuilléens et *a fortiori* par les riverains !

Le pont habité : celui-ci est-il toujours d'actualité ? Ne nuirait-il pas à l'équilibre du secteur ? Peut-il contribuer au financement du tunnel ?

### LES ECHOS DE LA REUNION DU 26 JANVIER

**1. Votre Association a apprécié la volonté du maire d'informer ses administrés « en amont » sur le devenir possible de l'avenue Charles de Gaulle contrairement à ce qui s'est passé pour le Débat Public, mais nous regrettons qu'il ait négligé 4 informations pourtant majeures et indispensables à une réflexion complète :**

- pas un mot sur la dangerosité potentielle des longs tunnels routiers à fort trafic en milieu urbain dense et la nocivité de ceux-ci sur la santé des usagers ;
- pas un mot sur le financement trouvé (?) ou à trouver (!);
- pas un mot sur le « pont habité »
- pas un mot sur la participation financière des Neuilléens auxquels, depuis des années, on fait croire qu'ils ne paieront rien au motif que l'avenue est une « nationale » et que c'est donc l'Etat qui paiera.

Ce raisonnement sur la non participation financière de Neuilly nous semble, osons le dire, simplet.

- l'Etat, c'est nous tous, y compris les habitants de Neuilly
- le Conseil Général des Hauts-de-Seine a précisé qu'il participerait au financement
- la Région, pour l'instant, refuse toute participation préférant, à juste titre, financer le développement des transports publics
- la Commune : comment pourrait-elle éviter de participer au financement de cet ouvrage très coûteux qui, selon la DDE, « *réglera la qualité de vie des habitants de Neuilly* », conclusion reprise par le conseiller général du canton sud, en octobre 2008, dans son magazine qui titrait « *L'enfouissement de la RN13, une priorité pour les Neuilléens ?* ».

*In fine*, contrairement à ce qu'on veut leur faire croire, LES NEUILLEENS PAIERONT... ET ILS PAIERONT A PLUSIEURS NIVEAUX ! Sans oublier les aménagements de surface qu'ils seront seuls à financer.

## **2. Nous avons été frappés que personne dans la nombreuse assistance ne soulève les bonnes questions, telles que :**

- Les longues années de galère pour les riverains, les longues années de galère en matière de circulation pour l'ensemble de Neuilly, en limite des communes voisines et à des kilomètres à la ronde et qui seraient quasiment les mêmes pour réaliser un tunnel à 2 x 3 voies ou à 2 x 2 voies. (Seul un élu du 17<sup>ème</sup> s'est inquiété de leurs répercussions sur les secteurs proches).

- Le bruit produit au niveau des trémies (cf. actuellement vers l'Eglise Saint-Jean-Baptiste) et à proximité de la ou des cheminées d'extraction des gaz.

- Le problème de SANTE PUBLIQUE que constitue la pollution chimique aggravée par sa concentration aux extrémités des tunnels et au niveau des trémies tant que l'air vicié ne peut pas être traité... traitement extrêmement coûteux.

Cette pollution concerne tout autant les riverains que les automobilistes qui ne sont pas des taupes. Une étude d'AIRPARIF a démontré que dans un tunnel à forte circulation les usagers respirent 16 fois plus de gaz nocifs dans leur habitacle qu'à l'air libre dans le centre de Paris.

- Le fait que si le bruit est une nuisance, il ne tue pas... et peut être très nettement amélioré grâce aux matériaux anti-bruit, alors que les tunnels, eux, sont un danger qui peut tuer. Ils sont en tout cas des « *amplificateurs de gravité* » des accidents inévitables de la circulation, et plus encore s'ils sont ouverts aux poids-lourds, ce qui serait le cas ici.

Les mises en garde pourtant ne manquent pas :

- C'est l'article récent du FIGARO (24.03.09) « **Inquiétudes autour du tunnel de la Défense, le plus long d'Ile-de-France** » ;
- C'est la Commission Européenne qui déclare, à travers sa Direction - Energie et Transport - « *Tout transport de marchandises dans un tunnel routier est potentiellement dangereux* » ;
- C'est le secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique BUSSEREAU, qui a déclaré récemment dans une interview au Journal SUD-OUEST : « *De nouveaux dispositifs seront installés dans les tunnels où les accidents de la circulation peuvent avoir des conséquences plus dramatiques qu'ailleurs* » (c'est nous qui soulignons).
- C'est l'alerte incendie de novembre 2008 dans le tunnel de l'A 1 à Saint-Denis, « ... *exercice de simulation d'autant plus nécessaire que des faits dramatiques similaires se sont produits le week-end précédent, 1 mort et 3 blessés graves* » déclare le chef de cabinet du préfet de Seine-Saint-Denis.

- C'est le fait que la dangerosité des tunnels n'est pas un fantasme... Un expert de notoriété internationale a tiré la sonnette d'alarme « *très préoccupé qu'il est par la prolifération des tunnels en Ile-de-France et la fâcheuse tendance des élus à vouloir tout enterrer sans pour autant maîtriser les problèmes de santé et de sécurité* ».
- C'est le refus du « *risque accepté* » qui consiste à ignorer un risque potentiel en le considérant comme plausible mais faible. Au lieu d'ANTICIPER on ACCEPTE...

Ces constatations nous conduisent à insister sur la nécessité impérieuse d'informer nos concitoyens et sur notre demande répétée auprès des pouvoirs publics d'entreprendre une campagne d'information analogue à celle de la Sécurité Routière et, comme elle le fait pour les automobilistes, d'imposer la tolérance zéro aux décideurs quand une solution n'est ni unique, ni vitale, ni indispensable.

### **3. Nous retiendrons par contre que :**

- Le maire a tenu à informer ses administrés sur les 5 variantes étudiées par le Comité de Pilotage alors que ce dernier ne respecte pas l'art.8 du décret du 9 octobre 2006 qui prévoit « *un dispositif permanent d'information et d'échanges afin d'assurer la participation du public à toutes les phases d'élaboration du projet* ».
- Le projet 2 x 3 voies imposé au Débat Public sert maintenant de « *solution de référence* ».
- Lorsque le maire a dit haut et fort qu'il ne voulait pas de tours à Neuilly, à l'applaudimètre, les Neuilléens présents ont clairement fait savoir qu'eux non plus !
- Dans chaque projet on roulera dessous et on roulera dessus... d'où une augmentation de la circulation en contradiction avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU).
- Un urbaniste est venu faire part de ses rêves de poète pour le devenir de l'avenue...
- Selon le préfet de région, la circulation devrait augmenter de 38% d'ici à 2020... ce qui n'a convaincu personne.
- Le maire a indiqué que la solution d'un financement par un péage (idée particulièrement égoïste – NDLR) chère aux partisans de l'enfouissement total « Payer pour traverser Neuilly !... » a été balayée définitivement par le préfet de région. Ce qui ne fait que confirmer les recommandations du Grenelle de l'Environnement sur la circulation dans les villes. (Mais, selon Le PARISIEN du 17.03.09, depuis il aurait changé d'avis).
- Un participant s'est déclaré « *énervé* » d'entendre dire ou de lire « *Enterrons l'avenue d'abord, on verra après...* ». On le comprend.
- Un autre a fait remarquer que les experts se trompent toujours dans leurs estimations : en coût d'atterrissage c'est toujours beaucoup plus cher. Il n'a pas tort.
- Une dame (caricature du neuilléen tel que souvent vu de l'extérieur) s'est opposée à AXE 13 n'étant intéressée que par l'enfouissement total des voitures et vite... No comment.
- Le coût exorbitant du projet maximaliste soutenu par Jean SARKOZY, « *projet complexe et non dépourvu de difficultés techniques* » selon le Rapport du Conseil Général des Ponts-et-Chaussées, a été plusieurs fois évoqué. Pour nous, il y a assurément déséquilibre entre son coût et ce qu'il va apporter.

### NOTRE SOUCI DE LA SANTE PUBLIQUE ET NOTRE SOLUTION

Vous le savez, depuis plus de 30 ans, Votre Association s'est toujours efforcée de vous INFORMER avec la plus grande objectivité et neutralité. L'ignorance n'est pas blâmable (encore que...) mais l'absence d'information – voire la désinformation – le sont, surtout s'agissant d'informations relatives à la Santé Publique.

- **NON, un accident n'est pas une fatalité, c'est le résultat d'un risque que l'on prend ou que l'on nous fait prendre !**

Contrairement aux calomnies lancées par les partisans du projet maximaliste, **Votre Association n'est pas contre tout...** Elle est la seule à avoir proposé, avant 2006, la solution alternative d'un BOULEVARD URBAIN A 2 x 3 VOIES AVEC CONTRE-ALLEES ET TERRE-PLEINS ELARGIS, ARBORES, ENGAZONNES, LIBERES DES VOITURES, RENDUS AUX PIETONS. (Retrouver sur [www.neuillyperif.com](http://www.neuillyperif.com) sa Contribution accompagnée d'un plan).

En tout état de cause, notre solution offrirait une capacité de circulation plus en rapport avec celle de ses « exutoires » et serait plus conforme à l'intérêt général : plus facile et moins longue à réaliser, à risques mesurés, beaucoup moins onéreuse tout en améliorant très sensiblement le confort des riverains et la sécurité des piétons dans leur traversée.

Sans vouloir se substituer aux responsables, elle leur demande seulement d'écouter ceux qui connaissent et pratiquent le terrain et d'étudier leur proposition en toute impartialité et dans le souci d'aboutir à une solution la plus proche possible de leur proposition.

**La solution miracle n'existe pas...** Mais aucune solution ne doit être retenue au prix de la négation des risques qu'on tend à passer sous silence. Les taire c'est exposer les autres ! Les risques doivent interpellé à la fois le Comité de Pilotage et la population.

De plus, dans cette période de crise mondiale profonde et d'aggravation des conflits sociaux en France, le choix des investissements publics ne doit pas aboutir à *verser de l'huile sur le feu et à ouvrir la porte aux critiques bien inopportunes que l'on sait....*

#### LE CONSENSUS POUR LE MOIS DE JUIN

La presse a rapporté que le préfet de région exige un « *consensus* » pour le mois de juin. Cet empressement, dans la situation économique internationale et pis le climat social national, peut surprendre mais nous retiendrons, pour le moment, le désir du consensus qui ne peut être que celui de la population !

L'idée est excellente, mais elle impose de la part des pouvoirs publics une information solide et circonstanciée sur la dangerosité des tunnels.

Ainsi sensibilisée aux risques auxquels elle serait exposée et dont elle ne semble pas avoir conscience, la population, prise entre deux feux dans cette affaire politisée à l'extrême (au point d'en oublier les conséquences au détriment tant des riverains que de l'avenue), pourrait s'exprimer en connaissance de cause.

Sur son site [www.m13.fr](http://www.m13.fr) le maire de Neuilly appelle à s'informer et à réagir sur le devenir de l'avenue Charles de Gaulle.

Votre Association appelle tous ses adhérents, bien informés, eux, -et tous ceux qui partagent leur point de vue- à réagir et à se mobiliser avant le mois de juin (où qu'ils habitent) contre un consensus qui se porterait sur un projet grandiose, onéreux, dangereux et irréaliste... paralysant ainsi toute amélioration de l'avenue dans un futur proche.

#### LES 4 PRINCIPES QUI S'IMPOSENT

Pour Votre Association, 4 principes s'imposent d'eux-mêmes :

- le principe d'actualité et/ou de réalité

- le principe de précaution (inscrit dans la Constitution)
- le principe de priorité (d'abord les transports publics et la liaison de l'A15 au Périphérique qui contribuerait à diminuer le passage des poids-lourds dans l'avenue)
- le principe d'urgence (faire « *quelque chose* » pour l'avenue en est une)

Le respect des ces 4 principes ne serait pas un frein, au contraire.

Il apparaît de plus en plus qu'à l'heure où l'avenue est sous les feux de l'actualité locale et départementale, le moment est venu d'abandonner les solutions grandioses et d'en profiter pour faire aboutir rapidement des solutions plus modestes en coût, en perturbations et sans conteste plus utiles.

- Demandons dès à présent que l'avenue Charles de Gaulle soit ramenée à des conditions d'activités humainement acceptables. Sa régénération et son humanisation sont des priorités indispensables à la valorisation économique recherchée ainsi qu'à la sécurité demandée par les piétons dans sa traversée.

## LA REDUCTION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE – LE COVOITURAGE

Le préfet de région a affirmé que la circulation automobile augmenterait de 38% d'ici à 2020... Peut-être pense-t-il à « *l'attractivité* » du tunnel ? Auquel cas, il pourrait se tromper lourdement vu les blocages certains en tunnel et les hypothétiques secondes gagnées...

Nous pensons, au contraire, avec tous les plans de déplacements existants, qu'elle continuera à diminuer. Plusieurs moyens permettent d'accentuer la tendance sans s'acharner contre les automobilistes : le covoiturage, les taxis collectifs et naturellement les circulations douces et la marche à pied pour ceux qui en sont physiquement capables ou habitent près de leur travail.

Le covoiturage, dont nous avons déjà parlé dans notre Contribution (juillet 2008), est pratiqué dans de nombreux pays et pourrait l'être en France dans de nombreux cas, entreprises, écoles. Ses avantages sont évidents :

- réduction non négligeables des coûts de transports et d'entretien du véhicule
- réduction très sensible du trafic d'où réduction des accidents de la circulation
- soulagement des transports publics souvent au bord de l'explosion
- réduction considérable de la pollution chimique et sonore
- encouragement à la solidarité et à la convivialité

Nos concitoyens – toujours l'exception française ! – se sont longtemps montrés réticents. Si 70% utilisent leur véhicule personnel pour se rendre à leur travail, seulement 2% partagent leur voiture. Mais les esprits évoluent comme en témoignent les exemples de BNP PARIBAS et du Conseil Général des Yvelines.

- En France, la banque propose à ses 60 000 salariés un site Internet dédié au covoiturage. Une simulation faite sur la base de 3 personnes faisant le trajet moyen des salariés (36km par jour) aboutit à une réduction de CO<sub>2</sub> d'UNE TONNE par personne et par an... et à une économie globale de 1 000 euros par an pour une Renault Clio.
- Le Conseil Général des Yvelines – qui a étendu son service de covoiturage aux agents de la préfecture et des 3 sous-préfectures – a calculé que ce système peut faire économiser en moyenne 1 760 euros par an !

Ces initiatives devraient être encouragées par les pouvoirs publics pour le soulagement très important apporté au problème aigu de la circulation, à celui des transports publics souvent saturés (ligne 13 du métro, La Défense) et, *last but not least*, au confort de la population.

ET EN ATTENDANT ?...

Il faut sécuriser et faciliter la traversée des piétons place du Marché. Il faut modifier le passage piéton actuel. Depuis des années, plan à l'appui, nous faisons une proposition en ce sens... La DDE était plutôt **pour**, le maire précédent carrément **contre**.

- A l'époque, le motif était : toute amélioration risquerait de faire capoter le projet de prestige.
- Maintenant, il semblerait qu'On freine des quatre fers. Motif : il n'y a pas d'argent...

Deux réponses pour le moins surprenantes qui conduisent à s'interroger sur les motivations réelles de ceux qui prônent la couverture. Elles soulèvent 3 remarques :

1. si une simple amélioration risque vraiment de faire capoter LE GRAND PROJET, c'est que notre idée est bonne tout en restant modeste en coût et en ampleur des travaux. **Donc essayons-là !**

2. s'il n'y a vraiment pas d'argent, même un peu, pourquoi diable s'obstiner à continuer d'engloutir des sommes relativement importantes en fin de compte dans l'étude de solutions hypothétiques qui ne conduiront à rien... **puisque'il n'y a pas d'argent** et que celui-ci pourrait manquer pendant longtemps !

3. étudier maintenant, à grands frais, des projets et **devoir les geler pendant des années** ne paraît pas sérieux !

## **II. La Chapelle ND de Compassion – monument historique classé – Lettre pages 9 et 10**

La placette et les trottoirs qui entourent cette Chapelle sont fréquemment occupés par toutes sortes de manifestations qui installent sans vergogne tentes, tréteaux, matériel et objets divers.

Nous sommes intervenus auprès du maire de Paris par une lettre accompagnée de 8 photos de format A4 -la taille d'une page- révélatrices de la situation pour lui demander de faciliter aux touristes et aux paroissiens l'accès à ce monument dont la placette pourrait être transformée en un petit espace vert au lieu de servir de parking.

Nous vous ferons part de sa réponse. En ce moment, le maire et ses services ont sans aucun doute d'autres préoccupations.

## **III. Appel de cotisation 2009**

Vous trouverez ci-joint le Bulletin de Renouveau d'Adhésion pour 2009. Merci de le retourner le plus vite possible afin d'éviter les frais et le travail d'un rappel.

- Site du maire spécial *Nationale 13* : [www.rn13.fr](http://www.rn13.fr) . Naturellement, on peut aussi lui écrire : Hôtel-de-Ville 96, avenue Achille PERETTI – 92 522 Neuilly/Seine
- Site de la mairie [www.neuillysurseine.fr](http://www.neuillysurseine.fr) : Voir les slides des 5 variantes et d'AXE 13
- Site de Votre Association [www.neuillyperif.com](http://www.neuillyperif.com) : d'autres informations y figurent