

Cet avis s'appuie sur celui de l'union agréée Environnement 92 et apporte quelques compléments sur des points précis.

Santé

Dans le domaine de la santé, indissociable de la qualité de l'environnement, l'accès aux soins dès que nécessaire, point de préoccupation inquiétant dans les conditions actuelles, est un enjeu d'égalité territoriale...et tout simplement de chances de vie. Même dans une agglomération plutôt privilégiée, non isolée et regroupant trois communes, Puteaux, Courbevoie et Neuilly sur Seine soit près de 190.000 habitants, l'unique hôpital public assurant des urgences a dû fermer les urgences de nuit (après 18h30). Une situation inquiétante et préoccupante dont on ne peut se satisfaire. A l'échelle de la région, de trop nombreux secteurs n'ont plus cette présence médicale humaine nécessaire pour assurer tant les soins que l'aide d'urgence accessible sans discrimination : le désert s'étend. Le regroupement des unités de soins se traduit par de grandes structures communes à plusieurs villes, c'est-à-dire s'éloignant pour une bonne part des habitants et créent ainsi des difficultés en matière d'accès, sans compter la contraction de l'offre de soins par rapport au nombre d'habitants qui, lui, augmente. Des difficultés qui apparaissent aussi au niveau du personnel, médical ou technique quand ils n'ont plus les moyens de pouvoir se loger à proximité. A titre d'exemple, le projet de fusionner l'hôpital de Garches et Ambroise Paré à Boulogne Billancourt, pour réaliser un nouvel **hôpital** de 650 lits, dissimule, malgré l'ambition indiscutable des objectifs de santé, des problèmes récurrents liés à l'absence de logements sociaux ou d'autres offrant des loyers simplement abordables sur le marché privé. En effet, les salaires trop modestes des personnels soignants (infirmières, aide-soignants et autres) ne permettent pas de se loger à proximité. Le fait d'être contraints à habiter ailleurs en petite et grande couronne va aggraver encore l'engorgement du trafic dans les transports en commun.

Quand un hôpital public ne disparaît pas en fusionnant, il est réduit à un embryon auquel on ne donne plus les moyens de faire face au développement de la population (ex. hôpital de la ville de Saint Germain en Laye, en grande partie transféré à Poissy). Cet hôpital de Saint Germain possédait par ailleurs une cité pour loger son personnel.

Espaces naturels

S'il est des espaces naturels qui ne sont pas des « déserts », c'est bien les espaces agricoles ou forestiers quand ceux-ci résultent du travail de l'humain dans le respect des équilibres naturels. Ces terrains ne sont pas de simples réserves foncières juste là pour faire face à un besoin de logements qui trouve difficilement son équilibre. La préservation justifiée de ces espaces naturels, à condition qu'ils ne soient pas engrillagés et privatisés, ne doit pas conduire a contrario à un changement systématique d'usage de terrains dont la vocation première est autre, par exemple logistique ou industrielle (artisanale), pour en faire des logements. La possibilité d'un changement d'usage est appréciable par exemple pour des immeubles de bureaux pour en faire des logements à un coût acceptable (c'est ce qui sera fait sur l'île Seguin à Boulogne Billancourt). Mais la fonction logistique est une fonction essentielle à la ville et elle peut être source de nuisances importantes si elle est mal maîtrisée ou laissée sans régulation au seul transport routier. La transformations des anciennes gares fret une fois loties devient irréversible, assurant un monopole de fait à la seule solution routière.

Port de Gennevilliers

Un grand aménagement nous concerne particulièrement dans les Hauts de Seine : le port maritime de Gennevilliers, marqué par le symbole fort architectural des Grands Moulins. C'est aussi la dernière gare de fret des Hauts de Seine, avec malheureusement un exutoire difficile (les « sillons ») sur les voies du RER C .Les voies de Grande Ceinture passent sur la rive d'en face, sans raccordement.

Cette ligne de Grande Ceinture ne peut pas assurer à elle seule le fret car toutes les plate-formes multimodales n'y sont pas raccordées. Si l'on veut que les docks à Gennevilliers (et ailleurs) ne soient pas uniquement routiers, il faut préserver la possibilité de desserte ferroviaire par les voies classiques, ce qui se faisait très bien auparavant, éventuellement aménager des raccordements (et ne pas oublier l'autre ceinture de Paris, la petite, qui n'a pas été conçue pour n'être qu'un espace vert de promenade..). Sur cette dernière, deux trains des carrières du Boulonnais viennent approvisionner chaque semaine une centrale à béton par le raccordement des Batignolles de la petite ceinture derrière le Palais de Justice : des dizaines de poids-lourds en moins sur les routes, malgré l'opposition égoïste de certains riverains...). Les Grands Moulins inscrivent le site portuaire dans le paysage, comme autrefois ces gares maritimes malheureusement presque toutes sacrifiées à l'avènement de l'avion.

Par contre le projet Greendock, véritable bâtiment-monstre « hors sol », c'est-à-dire sans relation au site mais qui artificialise le sol - il en existe malheureusement beaucoup surtout dans le 77 - , devient, lui, un mur qui coupe le port de son environnement, d'autant qu'il est situé non pas dans le port, mais sur la berge de Seine et n'utilise que peu le fleuve (et pas du tout les voies ferrées). La politique du port était jusqu'à présent d'ouvrir le port sur son environnement, qu'il ne soit pas ressenti comme un lieu hostile mais intégré à la ville (arboretum, piste cyclable, darse aménagée avec embarcadère et restaurant). Là il s'agit au contraire avec ce projet d'une énormité au caractère hostile et fermé, certainement entièrement automatisé...Le port de Gennevilliers est un port à darses. Ces darses ne sont pas destinées à devenir des marinas, pas plus que les gares fret à être systématiquement loties...Mais la fonction logement pourrait peut-être retrouver avec des docks à échelle plus humaine une place permettant de diversifier les fonctions et retrouver un peu d'animation urbaine.

Fonction Logement

La déclinaison de l'objectif cité par le Conseil Régional reste toujours d'actualité :

« pour chaque Francilien, la possibilité de se loger, de travailler, de se cultiver, d'éduquer ses enfants, de se divertir, de s'aérer, de se promener et de trouver l'ensemble des biens et services dont il a besoin sur son lieu de vie ».

Pour cela la première des préoccupations reste à trouver un logement qui soit décent, avec un loyer acceptable Le déséquilibre emploi- logements surtout sociaux s'accroît en même temps que les listes d'attente s'allongent - elles peuvent se chiffrer en années. Cela a une incidence directe sur la qualité de vie, pénalisant tant le travail lui-même que la santé... Un déséquilibre qui engorge les transports publics – dont beaucoup d'investissements prennent systématiquement du retard et ne suivent pas la demande .

Exemples de projets de transport public.

Complétant en deuxième couronne le Grand Paris Express, la liaison de Grande Ceinture devrait voir circuler des tram-trains. Mais contrairement au Grand Paris Express, ce projet pour sa partie nord et qui est en fait le prolongement de la ligne existante T11 prévu pour aller d'Epinaux sur Seine à Sartrouville et du Bourget à Noisy le Sec, ne semble plus d'actualité et est non financé après un retard considérable. La SNCF, qui cherche en Ile de France à dédier ses voies soit aux voyageurs exclusivement soit au fret là aussi exclusivement, n'a pas voulu que les trams roulent sur ses voies, exigeant sur la section réalisée du T11 deux voies supplémentaires avec tout ce que cela entraîne : reconstruction de tous les ponts, démolition de bâtiments voire expropriations, suppression de passages à niveau...

D'autres projets de tramways affichent aussi des retards considérables : ce sont des tramways en voirie, c'est-à-dire ceux qui ont une implication forte en matière de requalification urbaine et de la limitation de la place de l'automobile dans l'espace public (je pense surtout au T1 qui cumule les retards alors qu'il avait été déclaré urgent pour les Jeux Olympiques , au T8 qui aurait dû rejoindre

Rosa Parks pour la coupe du monde de football, c'était en 1998 et il n'est pas prévu avant 2030 s'il est financé !, au T13 vers Achères et bien sûr au T10 avec une solution en voirie autre que celle proposée à un coût exorbitant qui ne conduit en fait qu'à un blocage de plus)

Réaliser des infrastructures performantes de transport public, cela peut nécessiter des coupes d'arbres mais qui soient limitées au strict nécessaire. : bus en véritable site propre et pas seulement qualifié de façon creuse de "rapides" et "performants", tramways voire même métro quand le tunnel est en tranchée couverte. S'il doit y avoir compensation, elle doit se faire à proximité, là où sont les besoins et l'attente la plus forte, pour n'être pas qu'une perte pure et simple ou ressentie comme telle.

Mobilité douce

Un dernier mot sur le réseau cyclable francilien baptisé RER V(élo). Une continuité d'itinéraires permettant de rejoindre notamment en grand couronne là où les routes tendent à devenir express et dangereuses les principaux centres urbains et gares multimodales. La réalisation de ce réseau prend du retard...et pendant ce temps la circulation automobile croît...Ce réseau devrait aussi desservir de grands aménagements publics où il n'est pour ainsi dire pas possible d'utiliser le vélo comme mode de déplacement malgré toute la place disponible (je pense notamment aux plate-formes aéroportuaires, Orly, Roissy, leurs milliers de salariés et leurs liaisons avec le TGV et le RER pour Roissy...). Pouvoir garer dans des conditions acceptables et en sécurité son vélo ,tant à destination que surtout dans son lieu de résidence, ce qui pose encore nombre de difficultés, reste une question de base de toute politique cyclable.

Lionel Favier , président association Neuilly Puteaux Seine Ecologie NPSE, membre association des usagers des transports AUT FNAUT Ile de France et cycliste

Neuilly sur Seine, le 13 mars 2024