

La Lettre de XVI^e DEMAIN

Urbanisme, Environnement et Qualité de Vie

avril 2017

n° 161

PARIS, « VILLE MONDE » ? *pouvoir encore y vivre ...*

Paris préside l'association des 85 grandes métropoles mondiales (C40) dont l'objectif essentiel est d'accélérer la mutation écologique. La Ville, la moins peuplée parmi ses 85 consœurs, est très fière de cet honneur. Elle essaie de se faire aussi grosse que le bœuf. Il est vrai qu'environ 25 millions de touristes viennent l'admirer chaque année. Ces foules doivent être bien accueillies sachant que le tourisme représente maintenant une des premières industries de la France.

Les importants projets d'aménagement urbain pour la Ville et sa région contribueront à leur accueil. Une bonne écologie préconise la priorité au transport en commun. Le réseau du métro express du Grand Paris est une des réponses avec ses 200 km de lignes dotées de 72 gares, pôles d'urbanisation prévus pour y concentrer les 1 650 000 logements programmés jusqu'en 2030. Le développement du tourisme fluvial entrepris par HAROPA sur la Seine, du Havre via Rouen jusqu'à Paris, va aussi dans ce sens.



A Paris, la fermeture des voies sur les berges de la Seine et les directives données à la Direction de la Voirie et des Déplacements visent le même but. Le verdissement des huit plus grandes places de la capitale assorti d'une restriction de l'espace automobile va dans le même sens. Le réaménagement spectaculaire de la Porte Maillot, avec la création de la station du RER EOLE, l'arrivée du tram T3 et le nouveau tracé rectiligne de l'axe avenue de la Grande Armée/avenue Charles-de-Gaulle, facilitera les déplacements vertueux. Enfin, la densification par la construction d'immeubles tours un peu partout est destinée à faire grossir la grenouille.

Mais, dans tout cela, que devient le « Parigot » ? Foule et bousculades dans le métro, maintenant presque à toute heure ; embolie sur les grands axes restés encore automobile - exemple les quais hauts de la Seine - dans l'attente de l'évaporation des voitures ; tapage nocturne dans les quartiers touristiques ; insécurité chassant bien des touristes ; Champ de Mars dévasté régulièrement par les diverses manifestations sportives ou ludiques et par un projet de mur encerclant l'accès à la Tour Eiffel ...

Les Parisiens méritent aussi un peu de considération pour leur qualité de vie : pouvoir dormir la nuit, utiliser leur voiture quand c'est vraiment nécessaire et ensuite pouvoir la garer, visiter des musées sans queues interminables, ne pas marcher sur des trottoirs sales encombrés de terrasses abusives et de mendiants, regarder les monuments et les perspectives qu'ils aiment sans grande roue, sans tours et sans baraques vendant de misérables pacotilles.

Vivre en Parigot « normal », quoi !

François Douady
Président

IMMEUBLES « PROTECTION VILLE DE PARIS »

Suite de la liste des sites remarquables retenus en 2003 par le Conseil de Paris dans le Plan Local d'Urbanisme

Avenue Kléber : le « Fort Knox » de la Générale au Trocadéro

À la veille de la Première Guerre mondiale, les banques françaises doivent faire face à de nouvelles exigences en matière de sécurité. À Paris et dans ses alentours, la crue de 1910 a révélé la précarité de certaines installations. D'audacieuses attaques à main armée, notamment celles de la bande à Bonnot, ont défrayé la chronique.



La Société Générale veut rassurer sa clientèle et renvoyer l'image d'un établissement solide et pérenne. Aussi, décide-t-elle d'édifier un immeuble dédié à la conservation des valeurs « en dépôt et en mouvement », dans le 16^e, avenue Kléber, rue de Longchamp et avenue Raymond Poincaré.

Il s'agit des anciennes écuries de la Compagnie générale des omnibus. Les travaux durent trois ans. Achievé en 1914, le nouvel immeuble est conçu d'après les plans de Jacques Hermant.

La construction forme un triangle composé de bureaux et d'appartements. Elle comporte une cour couverte avec un quai de chargement et deux tours fortes : l'une carrée abrite les titres « en mouvement », l'autre cylindrique est réservée aux titres « en dépôt ». Cette dernière, appelée « Tour Trocadéro » puis « Sogégarde », sert d'entrepôt pour toutes sortes de valeurs, objets, œuvres d'art et documents. Elle fait figure de véritable coffre-fort ou de plus grand et invisible musée du monde.

C'est le « Fort Knox » de la Société Générale. Un modèle unique qui présente un diamètre extérieur de 50 mètres et une hauteur de 34 mètres.



Constitué de deux murailles circulaires en béton armé, la structure est consolidée, à 15 mètres sous terre, par un mur circulaire de maçonnerie, doublé d'un chemin de ronde creusé dans le roc isolant le sous-sol des galeries d'anciennes carrières creusées aux alentours.



Tout travail de sape s'avère impossible, d'autant que le pourtour de l'édifice est inondé, de sorte qu'une barrière naturelle supplémentaire le rend impénétrable. La tour ne communique avec l'extérieur que par une seule ouverture située au rez-de-chaussée.

En fin de journée, après la sortie des derniers agents en charge de la fermeture du site, le passage souterrain qu'ils empruntent est rempli par 40 m³ d'eau. Il devient ainsi infranchissable et rend impossible, en même temps, la propagation d'un incendie. De plus, la tour est fermée à son sommet par un couvercle de béton dont la partie centrale forme coupole. Pendant des décennies, la tour restera un sanctuaire inviolé.

En 1987, l'immeuble sera cédé et réaménagé à la faveur d'une opération immobilière. A cette occasion, la tour sera détruite.

Voir : <https://www.societegenerale.com/fr/connaitre-notre-entreprise/identite/notre-histoire>

LA TOUR DE JUSTICE DES BATIGNOLLES, *une fausse mince !*



Depuis quelques mois, les Parisiens peuvent remarquer une tour longiligne de 160 mètres s'élevant au nord du 17^e arrondissement. Pour la photographier, il faut affronter les abords de la porte de Clichy, vaste chantier constitué par les travaux du tramway, de la

ZAC Clichy-Batignolles recouvrant 54 hectares (*) et de la tour du nouveau Palais de justice.

En approchant, on découvre que cette fausse mince est en réalité une bonne grosse, de profil ! En effet, elle comporte près de 90 000 m² et abrite le Tribunal de grande instance avec 29 000 m² de bureaux et 9 400 m² pour 90 salles d'audience, sans compter la Direction régionale de la police et ses 30 000 m².

Ces services vont emménager au cours du troisième trimestre 2017.

Vous connaissez l'opposition des associations concernant les tours prévues à Paris : la Tour Triangle de 180 mètres à la porte de Versailles, les Tours Duo de 180 mètres à Bercy et les six tours de 180 mètres de Charenton.

Elles font l'objet de manifestation d'hostilité ou de contentieux depuis des années. Mais, malgré l'opposition des avocats de Paris et l'hostilité de Christiane Taubira, rien n'a pu s'opposer à cette tour de Justice. Le grand public d'ailleurs est resté assez indifférent à ce projet du fait de son éloignement des quartiers fréquentés, sans doute. Rappelons que la Tour Eiffel culmine à 324 mètres et la tour Montparnasse à 210 mètres.

Mais, la réalisation de cette Tour de justice avec ses 90 000 m² va avoir une très forte répercussion sur l'avenir de l'Île de la Cité. En effet, plusieurs bâtiments publics de la Cité vont changer de vocation. L'État a demandé une étude de requalification de l'île, à la Mission l'Île de la Cité.



* (voir notre Lettre n° 153 d'avril 2016)

DES SACS VUITTON PLUTÔT QUE DES SANS-ABRI...

Avec le soutien de l'État, la Ville a accordé à Bernard Arnault, le 8 mars, une concession de 50 ans pour l'ancien Musée des arts et traditions populaires (ATP), abandonné depuis 2005.

Il pourra ainsi y exposer les productions de LVMH. Bien entendu, son architecte Frank Gehry rhabillera

l'austère bâtiment de Jean Dubuisson, son défunt collègue, célébrité des années 60.

Encore, une occupation commerciale du bois de Boulogne par le « grand capital » pourraient dire les défenseurs de l'intégrité du Bois.

MISSION DE L'ÎLE DE LA CITÉ

« faire renaître le désir d'île ! »

La Tour de justice des Batignolles va alléger de 90 000 m² les bâtiments publics de l'Île de la Cité par le transfert du Palais de justice, de certains services de la Police, du tribunal de commerce et d'une partie de l'Hôtel-Dieu

Le Président de la République s'est saisi de cette occurrence pour demander, en décembre 2015, une étude de requalification du site à Philippe Bélaval, Président du Centre des monuments nationaux, et à Dominique Perrault, architecte et membre de l'Institut, dans le cadre de la Mission de la Cité. Leur rapport a été remis en décembre 2016. Il a fait l'objet d'une exposition, très intéressante, à la Conciergerie. (Visitable sur www.missioniledelacite.paris).

Les 56 pages du rapport font le constat que ce « cœur du cœur de Paris » ne bat pas de façon harmonieuse. Les grands services de l'État : Justice, Police, Hôpital ou les lieux de culte de la Sainte Chapelle et de Notre-Dame vivent chacun pour soi en s'ignorant. L'accueil et l'orientation des quelques 15 millions annuels de touristes ou d'usagers sont négligés. Les rares résidents ont du mal à vivre dans le quartier. Le trafic automobile est anarchique. Les accès aux lignes du métro sont négligés. La berge sud de la Seine est oubliée.

Mais avant toute proposition, la Mission préconise que la « gouvernance » de la réorganisation de la Cité soit confiée à un nouveau baron Haussmann investi par la Loi d'un pouvoir lui donnant prise et sur les services de l'État concernés et sur la ville de Paris, sans parler de la région Île-de-France et du Grand Paris !

Ensuite, le rapport établit une liste très claire de 35 propositions classées dans les 8 chapitres suivants : le balcon de l'île ; le parvis Notre-Dame ; la Place de Lutèce ; l'Hôtel-Dieu ; la préfecture de police ; le marché aux fleurs ; le tribunal de commerce ; le Palais de justice et les monuments nationaux (Sainte Chapelle et Conciergerie).

Dans ces propositions, nous retiendrons les projets qui vont vraiment marquer la transformation souhaitée du visage de l'Île de la Cité.

L'accès au parvis de notre Notre-Dame, principale « attraction » de l'île, pourra se faire par un embarcadère depuis la rive sud. On atteindra le parvis par de grands emmarchements. Le sol en verre du parvis offrira des vues sur la crypte archéologique. Le parking sera supprimé au profit d'une vaste zone d'accueil (toilettes, restauration, consigne à bagages, etc.).

L'accès des professionnels au Palais de justice (Cour de cassation et cour d'appel) sera déplacé à l'Ouest, rue de Harlay. Deux passerelles piétonnes sur les bras nord et sud de la Seine simplifieront les accès piétons au Palais de justice. Ainsi, l'entrée boulevard du Palais sera réservée aux visiteurs de la Sainte-Chapelle et de la Conciergerie.

Un grand mail et la place de Lutèce conduiront de la Sainte-Chapelle à l'Hôtel-Dieu en irriguant la station de métro Cité. En sous-sol, une grande galerie servira d'accueil aux touristes et facilitera les liaisons entre les stations Cité et Saint-Michel et le parking existant.

L'Hôtel-Dieu s'ouvrira vers son environnement par une longue colonnade qui remplacera son enceinte actuellement hermétique vis à vis du quartier. Sa cour intérieure sera couverte d'une verrière. Son sous-sol, agrandi, le reliera au métro et à divers équipements.

La préfecture de police sera dotée d'une vaste verrière en rotonde couvrant la cour intérieure dite du 19 août, permettant une meilleure organisation des services d'accueil du public.

Le marché aux fleurs sera transformé en un vaste palais de verre toujours consacré aux fleurs et aux oiseaux. Le tribunal de commerce, désaffecté, sera remplacé par un « grand équipement public » ...

D'une façon générale, une grande attention est apportée aux « sous-faces » (sous-sols...) de l'île pour une meilleure orientation du public et une meilleure liaison avec les transports en commun. De même, par création de nombreuses verrières sur les cours d'immeubles comme cela a été fait au musée du Louvre, de nouvelles surfaces sont créées, dont certaines permettront d'installer des logements.

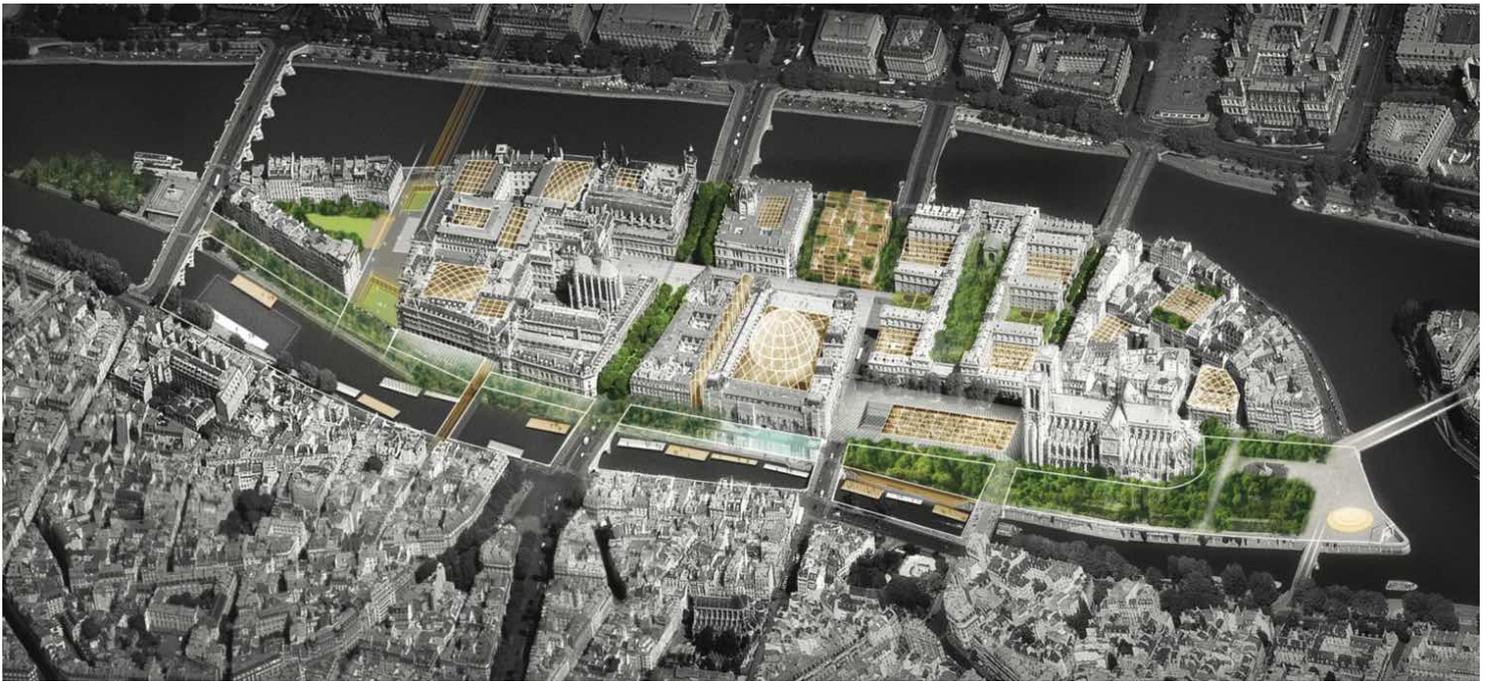
Enfin, tout le quai des Orfèvres, interdit aux voitures, deviendra une belle promenade piétonne reliant le square du Vert-Galant, pointe aval de l'île, au mémorial des martyrs de la déportation, pointe amont. Bien entendu, force péniches seront amarrées tout autour de l'île où le badaud trouvera attractions, guinguettes, jeux et loisirs nocturnes pour le plus grand plaisir des riverains de la Seine !

Le millier d'habitants de l'île, constitué en association, est très inquiet du futur plan de

circulation qui va rendre leurs logements quasiment inaccessibles en voiture. Par ailleurs, il s'insurge contre le nouveau parvis de Notre-Dame et la coupole de la préfecture de police qui voudrait concurrencer les tours de la cathédrale.

Ce projet va maintenant faire couler beaucoup d'encre et donner lieu à moult concertations et enquêtes publiques ! La mission de la Cité rajoute comme argument pour faire adopter son projet l'approche des Jeux olympiques de 2024 et de l'Exposition de 2025 ! Ses auteurs « veulent faire évoluer cette île aux monuments vers une île-monument ».

Le budget va représenter plus d'un milliard d'euros et le calendrier de sa réalisation va s'étaler jusqu'en 2040, avec comme objectif de « faire battre à nouveau le cœur de Paris » !



QUI VA PAYER POUR JEAN-BOUIN ?

Le Stade français et le Racing 92 ont signé, puis annulé, un accord de fusion qui montre que les clubs franciliens n'ont pas l'audience suffisante pour avoir deux équipes de haut niveau et leurs propres stades.

Le contribuable parisien a payé 200 M€ pour la reconstruction du stade Jean-Bouin. Le Stade français verse actuellement 1,2 M€ à la Ville, tout en

recevant 0,8 M€ de subvention ! Les boutiques pour participer à l'équilibre financier du projet sont quasiment inexistantes, sauf celle du PSG.

Les associations ont conduit plusieurs recours contre ce projet de reconstruction du stade, destructeur pour le patrimoine et la végétation.

Et tout ça pour ça ?

M E N D I C I T É D E R U E

une entreprise rentable pour quelques-uns

Qui n'a pas eu à enjamber un mendiant pour entrer dans sa boulangerie ? Qui n'a pas eu le choix en sortant avec sa baguette : éviter son regard implorant ou bien le regarder en lui faisant l'aumône ?

Qui n'a pas admiré la précision stratégique des emplacements de mendicité : un rétrécissement du trottoir entre un kiosque à journaux et l'entrée du métro, entre un distributeur automatique de billets et un réverbère ? Qui n'a pas remarqué, le soir, l'installation de couchages abritant des couples avec enfants sur les trottoirs devant les restaurants, et plus particulièrement ceux du boulevard Saint-Germain ?

Ce sont ainsi des dizaines de pauvres hères qui semblent être manœuvrés par des organisateurs rodés au marketing de la compassion. Qui sont donc ces exploiters de la misère humaine ?

C'est ce que nous avons voulu savoir en rencontrant l'adjoint chargé de la sécurité du 16^e, ancien haut fonctionnaire du ministère de l'Intérieur.

Nous avons ainsi appris qu'il existe deux catégories de mendiants : le clochard traditionnel image d'Epinal de Paris qui attire la sympathie des Parisiens et les mendiants manœuvrés par des organisations exploiteuses issues de l'Europe de l'Est.

Ce sont ces derniers qui nous intéressent. La gendarmerie, voilà plus de 10 ans, a établi une cartographie des villes européennes où ces bandes exploitent la mendicité et déplacent leurs activités en



fonction du rendement des villes et des pays et selon la plus ou moins grande efficacité de la police et des tribunaux. On assiste ainsi à la mondialisation et à la délocalisation de la mendicité. Les noms des familles délinquantes sont repérés et, grâce à une coordination des polices européennes, quelques incarcérations spectaculaires ont eu lieu dans les pays d'origine de ces tribus.

Cependant, les incriminations sont toujours difficiles à établir puisque la mendicité en France n'est pas délictueuse. En effet, dans le nouveau code pénal de 1994, la mendicité n'est plus un délit comme elle l'était dans le code Napoléon. Seul le trouble à l'ordre public permet la promulgation d'arrêtés préfectoraux. Quoi qu'ils doivent être limités dans le temps et dans l'espace pour être valides, la rigueur des tribunaux et du Conseil constitutionnel les annule régulièrement.

On peut se demander quelle promesse de mieux vivre chez nous peut être faite à ces pitoyables mendiants pour les amener sur nos trottoirs. Certains sont au rendement, cela a été prouvé. Ils sont surveillés et ramenés, le soir, vers quelques abris précaires en banlieue, puis renvoyés au travail le lendemain matin.

Le conseil donné par les bénévoles du service des maraudes : surtout ne pas donner, car cela fixe le mendiant sur un emplacement réputé rentable et rend plus difficile la tentative de faire échapper à la rue ce malheureux.

BIEN SAGES LES SANS-ABRI DU BOIS.

Vous connaissez notre position de principe sur la question (voir nos précédentes Lettres).

Aux côtés de la Coordination et de l'association des riverains du bois de Boulogne, nous attendons que la juridiction administrative juge finalement « au fond » le bien-fondé de la construction de ces baraquements dans un espace vert inconstructible.

Nous espérons que la décision du Conseil d'État pourra intervenir avant la fin de la période triennale d'occupation prévue sur cette portion du domaine public routier constituée par l'allée des Fortifications.

Jusqu'à maintenant, reconnaissons que la gestion par l'association *Aurore* de ce centre d'hébergement d'urgence se déroule sans nuisance pour le quartier.

LA MAISON DE LA RADIO

La réhabilitation continue

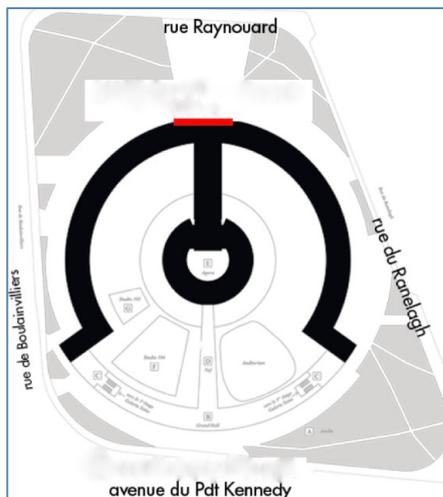
La réhabilitation de la Maison de la Radio, l'un des bâtiments emblématiques du 16^e, a démarré en 2005



et devait s'achever en 2014. La livraison, maintes fois reportée, est maintenant prévue en 2019 (soit un report de deux ans en... deux ans !). Un incendie en 2014 a endommagé notamment une partie de façade déjà rénovée du bâti ; mais les principaux retards résultent des travaux et d'une gestion difficile des phasages – notamment les déménagements de certains services de Radio France. Les équipes du projet font certes des efforts de communication et d'information auprès des riverains, mais les nuisances s'éternisent depuis plus de 12 ans déjà.

Restons toutefois optimistes et faisons le point sur l'avancement :

- fin 2014, le nouvel auditorium de 2 400 places a été inauguré. Depuis, il a accueilli plus de 300 concerts et sa qualité acoustique est largement vantée. Les studios 104, 105 et 106 (850, 250 et 150 places), entièrement rénovés, ont repris du service et accueillent à nouveau les quotidiennes
- fin 2016, la Commission de sécurité a avalisé l'exploitation des étages entre les portes F et E côté Ranelagh. Depuis, les équipes de radio y reprennent leurs quartiers, après 10 années d'« exil »
- au cours du 1^{er} semestre 2017, des bungalows de chantier et l'ascenseur en façade côté Ranelagh sont déménagés côté Boulainvilliers ; les travaux de la Porte D (côté Raynouard) démarrent avec du désamiantage.



Parmi les nombreuses initiatives telles qu'expositions et séminaires visant à faire entrer le public au sein de la Maison de la Radio, notons que le restaurant « Galerie Seine » ainsi qu'une librairie ouvriront leurs portes prochainement.

Par ailleurs, la Maison de la Radio vient d'être labellisée « Patrimoine du XX^e siècle » par le ministère de la culture et de la communication – une bonne raison de nous réjouir et d'attendre la fin des travaux avec impatience, mais aussi enthousiasme !

Les prochaines étapes de la réhabilitation sont les suivantes :

- 2^e semestre 2017 : mise en place des installations de chantier côté Boulainvilliers (entre les portes D et B) et libération de l'emprise de chantier et de livraison rue du Ranelagh (où il restera les bungalows et cantonnements de chantier)
- début 2018 : démarrage des travaux du bâtiment entre les portes C et B (côté Boulainvilliers)
- 2019 : fin prévisionnelle des travaux de réhabilitation de la couronne, hors façades, et enlèvement des bâtiments provisoires côté Ranelagh
- fin 2020 : fin des plantations côté Ranelagh.

D'ici là, les riverains devront se réunir avec Radio France et la mairie du 16^e pour négocier la remise en état de la rue du Ranelagh (entreprise par la mairie, mais facturée à Radio-France).

Par ailleurs, il va être procédé dès 2018 à des travaux de réhabilitation des « studios moyens » à l'intérieur de la couronne. Même s'ils ne seront pas visibles de la rue, ils généreront des va-et-vient de chantier dans le quartier jusqu'à fin 2022. La fin (espérée) de tous les travaux est prévue pour 2023. D'ici là, nous vous tiendrons informés et, qui sait, d'autres projets d'amélioration et de modernisation de la Maison de la Radio seront peut-être lancés ! Tenez-vous informés sur

<http://www.maisondelaradio.fr/les-actus-du-chantier>

LA VOIRIE DE PARIS

essayez de circuler, il y a beaucoup à voir...

Nous avons rencontré à la mairie du 16^e le responsable de la voirie de l'arrondissement, Farid Rabia. Il nous a apporté quelques précisions sur les règles de fonctionnement de ce service. Cela nous a incités à approfondir auprès de l'Hôtel de Ville les grandes orientations de la Direction de la Voirie et des Déplacements.

Tout commence avec la lettre de mission du maire de Paris à Christophe Najdovsky, l'adjoint aux Transports, à la Voirie, aux Déplacements et à l'Espace public :

<http://www.paris.fr/municipalite/la-maire-et-les-elus/najdovski-christophe-2394>

On peut y lire que sa mission consiste notamment à :

- **diminuer la pollution atmosphérique**, celle liée aux particules fines et aux émissions de gaz à effet de serre, avec la sortie du diesel d'ici à 2020
- **favoriser l'accès à la mobilité de tous** par le développement de solutions alternatives à la voiture : la mobilité à vélo, le développement de l'autopartage, la modernisation du service des taxis parisiens et la création de voies dédiées sur les axes extérieurs d'entrée à Paris, voire aussi sur le périurbain !
- « **reconquérir** » l'espace public au profit des piétons et des circulations douces, notamment les abords du fleuve, les canaux, les berges et avec le réaménagement des grandes places de Paris.

La **Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD)**, chargée de l'application de ces orientations et de la gestion au quotidien, est composée de dix services et d'une mission Vélib' Métropole.

Les missions principales de cette Direction sont les suivantes :

- définir et mettre en œuvre la politique des déplacements et du stationnement
- veiller à la qualité de l'espace public et contribuer au respect du plan climat
- mener des actions visant à améliorer la gestion et la coordination des chantiers
- développer ses missions dans une perspective de développement durable.

Pour la Voirie, la DVD est organisée en huit sections territoriales de voirie (STV). Notre arrondissement forme actuellement la STV4 (16^e arrondissement et bois de Boulogne),

D'ici à juin 2017, les services de la voirie de la Mairie seraient redécoupés en six sections territoriales. Ainsi, le 16^e serait regroupé avec le 15^e (STV Nord-Ouest).

Les effectifs des services opérationnels seraient conservés, avec une réduction probable des services administratifs.

Comme déjà répété dans notre lettre n° 147 d'octobre 2013, nous avons rappelé à Farid Rabia **l'objectif prioritaire du plan de déplacement de la Ville de 2002 : la réduction de la pollution.**

En 2010, la Commission européenne avait, par ses travaux, conforté cet objectif.

Hélas, la Mairie ne conduit aucune réflexion approfondie pour suivre cette recommandation, en dehors de l'opération *évaporation des voitures !!!*

Nous avons alors abordé des **considérations pratiques** :

- **les feux rouges aux croisements** sont tous autorégulés, mais peuvent être pilotés depuis le poste de commandement central de Lutèce qui peut prendre la main pour en modifier le fonctionnement (passage de cortèges, accidents...). Ils ont un cycle de fonctionnement de 70 secondes le jour et 60 la nuit, avec un « temps de dégagement » nécessaire pour que les piétons finissent de traverser, ce qui explique que les quatre feux puissent être rouges en même temps
- **les travaux de voirie** : les entreprises doivent présenter à la direction un plan de circulation pour approbation. Un nouveau règlement a été mis en place en 2016 imposant aux concessionnaires de refaire la chaussée après travaux. La Voirie s'assure de la remise en état et refait tout manquement. Les trottoirs sont protégés de toute nouvelle intervention pendant trois ans après travaux, sauf urgence
- **le stationnement dans les bois** reste gratuit sauf exceptions, selon l'arrêté de 2012 de la préfecture de police
- **le tramway** : la décision a été prise de le faire continuer jusqu'à la porte Dauphine dont la trémie sera comblée. Le *bouclage* avec le pont du Garigliano sera assuré par des navettes (bus double) en site propre. Le trajet n'est pas encore déterminé. Il dépend de l'attribution des JO 2024 : si Paris est retenu, il passera par Roland-Garros, sinon par le boulevard Exelmans...



Il est rassurant de voir que les services de la voirie font preuve d'efficacité dans le cadre de leurs budgets, parfois revus à la baisse comme dans notre arrondissement.

En revanche, on peut regretter une lutte contre la pollution représentée par des mesures ponctuelles très médiatisées mais non guidées par une véritable vision stratégique à long terme.

On peut regretter aussi l'absence de visibilité sur la politique du stationnement et son impact sur les déplacements de toute nature.

L I V R A I S O N S D E N U I T

une source de bruit pour les riverains

La plupart des commerces en milieu urbain fonctionnent en flux tendus. Il est difficile, en effet, de trouver en ville des surfaces suffisantes pour le stockage et le coût du m² y est très élevé. Par ailleurs, la croissance des grandes enseignes alimentaires s'appuie maintenant sur le développement des magasins de proximité. On assiste donc à une multiplication des livraisons en ville.

Et c'est là que les problèmes commencent car les livraisons se font de plus en plus en horaire décalé, notamment la nuit, pour éviter les difficultés de trafic dans la journée.

Les magasins d'alimentation sont concernés au premier chef, mais aussi les hôtels, bars, cafés et restaurants.

Quelles sont les règles qui s'appliquent en la matière ? C'est un arrêté du préfet de police du 23 juin 2010, complété par les arrêtés municipaux du 19 septembre 2010, qui réglementent la livraison à Paris.

Les précisions suivantes sur les horaires sont données sur le site de la Préfecture de police :

<http://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr/Vous-aider/Securite-routiere/Stationnement/Emplacements-reserves-a-la-livraison>

- les livraisons sont autorisées 24 h / 24 h pour les véhicules propres (électriques, gaz, hybrides ou norme euro 5) d'une surface au sol inférieure à 29 m²
- de 22 h à 17 h pour les autres véhicules d'une surface inférieure à 29 m²
- et de 22 h à 7 h pour les véhicules d'une surface comprise entre 29 et 43 m².

Bien entendu, la règle connaît des exceptions : c'est ainsi que la zone piétonne des Halles bénéficie d'un horaire plus restreint puisque les livraisons ne peuvent y avoir lieu que de 7 h à 13 h le matin et de 15 h à 16 h l'après-midi.

Une fois autorisée la livraison de nuit, une nouvelle source de nuisances sonores nocturnes est apparue dont on sait qu'il est très difficile de se protéger. Les riverains qui subissent le bruit des camions, des moteurs qui tournent, des groupes frigorifiques et le fracas des marchandises qu'on décharge en pleine nuit ou au petit matin en savent quelque chose.

A ce jour, seules quelques grandes enseignes de la distribution alimentaire se sont engagées dans une démarche visant à créer les conditions nécessaires pour rendre viable ce nouveau fonctionnement.

Il s'agit d'utiliser des équipements (moteurs, frigo, remorques, engins de manutention, etc.) répondant aux normes en matière de bruit en respectant le seuil sonore de 60 décibels. Un seul exemple : avec un moteur au gaz, on divise par deux les nuisances sonores par rapport au moteur diesel.

Ce travail, qui n'en est qu'à ses débuts, s'effectue sous l'égide d'organismes tels que le Centre national du bruit, le Laboratoire national de métrologie et d'essais et le Cemafroid. Les premiers résultats sont prometteurs. Mais son extension à d'autres commerces prendra du temps.

Pour l'instant, la plupart des commerces restent en dehors de cette démarche. Alors, si vous êtes régulièrement importunés dans votre rue par des livraisons bruyantes de marchandises la nuit, il faudra en référer au commissariat central de votre arrondissement en demandant qu'il soit mis bon ordre à cette situation.

LE MUR DE LA TOUR EIFFEL

L'association *les Amis du Champ-de-Mars* a diffusé en février dernier un communiqué de presse dont nous reprenons les grandes lignes



La mairie de Paris projette d'entourer la tour Eiffel d'un mur en verre à l'automne prochain.

Le site du Champ-de-Mars accueille plus de 21 millions de visiteurs par an et la tour Eiffel 7 millions

Ce site est donc un enjeu majeur, tant pour l'image de Paris que pour celle de la France.

Faute d'une véritable gouvernance, la gestion actuelle du Champ-de-Mars ne répond absolument pas aux enjeux d'un des plus importants espaces verts de Paris (plus de 24 hectares).

Le projet de mur de la mairie de Paris prévoit de déplacer les accès à la tour Eiffel à proximité d'immeubles d'habitation.

L'association dénonce le manque de dialogue et de transparence de la mairie de Paris

www.amisduchampdemars.fr

EXTENSION DE ROLAND-GARROS *Clap de fin de partie ?*



Le 2 février 2017, le tribunal administratif de Paris a finalement jugé que le permis de construire du stade de 5 000 places dans le

jardin botanique des serres d'Auteuil était régulier, contrairement à l'avis donné par son rapporteur public le 19 janvier 2017.

Faire appel, puis aller en cassation devant le Conseil d'État? Les chances de succès sont quasiment nulles et les travaux seront achevés! En effet, dans le conflit avec le Tribunal de grande instance (voir notre Lettre de janvier 2017) le Conseil d'État a déjà rendu un arrêt implicite de rejet tant ses attendus ont été favorables au projet.

Ci-contre, photo des associations contemplant tristement la fouille destinée à recevoir les fondations du fameux stade, le 26 janvier 2017.

Association XVI^e DEMAIN

Créée le 30 septembre 1966 et agréée les 18 mars 1978 et 25 septembre 2013

3 rue Dangeau - 75016 Paris ; XVIeDEMAIN@orange.fr; www.16emedemain.fr

Membre de la PLATEFORME des ASSOCIATIONS PARISIENNES D'HABITANTS

Cotisation annuelle adhérent : 25 €

Responsable de la publication : Claude MUYARD

Rédaction : Suzanne Babey, Martine Blatin, Isabelle Brun, Jean-Pierre Bady, François Douady, Marie-Laure Fourcy, Yves Marang, Daniel Mortgat Marie Moes et Philippe Porté

Crédits photos : Société Générale, Maison de la radio

Impression : Imprimerie Commerciale d'Auteuil 2, rue Pierre Guérin 75016 Paris