

La Lettre de XVI^e DEMAIN

Urbanisme, Environnement et Qualité de Vie

octobre 2017

n° 163

PARIS, UNE VASTE COUR DE RÉCRÉATION

Il semble que la Ville ne se préoccupe plus que de faire jouer les Parisien.e.s¹. Tous les moyens sont bons pour les distraire.

On les encourage à enfourcher des vélos et à se répandre progressivement sur tous les espaces libres de la voirie : pistes cyclables bien sûr, mais aussi trottoirs, jardins et voies à contresens. Du coup, la concurrence entre gestionnaires de « Vélib' » va croissante.

Multiplication de petits engins à locomotion électrique se faufilant entre les piéton.ne.s sur les trottoirs. Nuits Blanches de plus en plus spectaculaires et bruyantes où les applications sur smartphone permettent de se rassembler entre ami.e.s légèrement aviné.e.s. Tolérance coupable pour les beuveries nocturnes de celles et ceux qui occupent les terrasses très sonorisées des bistros.

Multiplication des *joggers* jouant à celle ou à celui qui obtiendra la plus belle tendinite en courant sur l'asphalte parisien au lieu de fouler la glèbe de nos campagnes. *Paris plage*, bien sûr, où sable et parasols ont chassé les voitures vers les quais hauts au profit d'une pollution aggravée, alors que le quai rive droite est désert le reste de l'année.

La Grande Roue que l'on espère cependant ne plus revoir à la Concorde quand le contentieux relatif à son éviction aura été purgé.

Les multiples *fans zones*, dotées de baffles mugissants responsables de surdités précoces, dévastent les pelouses de nos parcs comme le Champ-de-Mars.

Enfin, les Jeux Olympiques de l'an 2024 où la Ville espère le déversement de millions de terrien.ne.s quand les chantiers et aménagements auront été achevés. En attendant 2024, les Parisien.ne.s vont pouvoir compter les milliers de kilomètres de barrières Vauban et de ruban de sécurité rouge et blanc qui vont égayer nos rues, places et espaces verts pendant ces travaux.



Mais qui sifflera donc la fin de la récréation ?

François Douady
Président

¹ Intéressant l'écriture inclusive !

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

Balade rue Jean de La Fontaine en remontant vers la Porte d'Auteuil

Au numéro 11, en face du Castel Béranger, se situe le conservatoire municipal Francis Poulenc où s'exercent les jeunes musiciens, danseurs et acteurs.

En 1987, il est conçu par Roger Taillibert, spécialiste de l'utilisation des voiles de béton.

Cet architecte, élu à l'Académie des beaux-arts en 1983, consacre sa carrière à construire pour le sport avec le Parc des Princes à Paris de 1969 à 1972, le Stade olympique de Montréal ou le Khalifa Stadium au Qatar.



Au numéro 60, l'hôtel Mezzara a été construit par Hector Guimard en 1910-1911 pour Paul Mezzara, industriel du textile vénitien et créateur de modèles de dentelles.



L'hôtel est précédé d'un petit dégagement formant une cour devant la façade principale protégée par une grille au décor floral, ronces et fleurs, dessinée par l'architecte.

La façade principale reçoit de nombreuses ouvertures dont une loggia avec balcon. Les fenêtres comportent de multiples détails floraux sculptés et les ferronneries sont magnifiquement ouvragées.



La porte d'entrée est placée à droite de façon asymétrique et, à gauche, l'architecte a situé la loge avec son auvent à pente. La brique l'emporte massivement ici sur la pierre de taille. La meulière n'a plus sa place.

L'arrangement intérieur a gardé sa disposition d'origine. L'atelier et les espaces d'habitation sont organisés autour d'un hall central sommé d'une grande verrière diffusant la lumière, showroom où Monsieur Mezzara exposait ses modèles. La salle à manger est l'unique exemple in situ de pièce entièrement meublée et décorée par Hector Guimard.

L'hôtel abrita un cours privé entre les deux guerres, puis une annexe d'un foyer de lycéennes de l'Éducation Nationale. Il est classé monument historique en 1975.

À ce jour, vidé de ses occupants, l'association *Le Cercle Guimard* se mobilise pour la création d'un centre culturel et touristique dans l'hôtel Mezzara. Une consécration pour l'œuvre d'Hector Guimard et l'Art nouveau parisien.



« LA GRANDE ÉPICERIE DE PARIS » A PASSY

Pour les gourmets de la rive droite !

Le magasin Franck et Fils, établissement emblématique de Passy, a disparu depuis un an et demi pour permettre les travaux de rénovation du site et l'ouverture de *La Grande Épicerie de Paris*, rive droite.

Elle sera la réplique de la prestigieuse enseigne de la rive gauche au Bon Marché, rue de Sèvres. Franck et Fils a été racheté en 1994 par le Bon Marché, filiale du groupe LVMH. Les 180 collaborateurs ont été repris par le Bon Marché.

La Grande Épicerie de Paris a été inaugurée le 8 novembre par Danièle Giuzzi maire du 16^e, Claude Goasguen député et Patrice Wagner Président du Bon Marché.



L'offre de produits sera présentée sur quatre niveaux d'une surface totale de 2 800 m². Le sous-sol abritera les fromages affinés, la cave à vin et la charcuterie.

Le rez-de-chaussée proposera les produits frais, fruits, légumes, pâtisserie, boulangerie, poissons et boucherie. Quant au premier étage, il sera consacré à



un stand de très grand luxe, saumon et caviar, et à un libre-service de produits frais. Un restaurant de 300 m² sera situé au deuxième étage donnant sur la rue de Passy. Pour développer cette activité culinaire, le Bon Marché ne fait pas appel à des concessions, mais au talent des 80 chefs de la rive gauche.

Les décorateurs ont voulu que l'on retrouve l'esprit de la rive gauche. La coupole de l'ancien magasin Franck et Fils a été rénovée de façon majestueuse, à l'identique et ses carreaux qui changent de couleurs constituent un puits de lumière polychrome. La façade de l'immeuble sera végétalisée. Les étages supérieurs donnant sur la rue de Passy resteront à usage d'habitation. Le Bon Marché installera ses bureaux dans les étages supérieurs, côté avenue Paul Doumer.

Nous pourrions sans doute nous féliciter de cette magnifique rénovation qui renforcera l'attractivité de Passy et ses lettres de noblesse, à la plus grande satisfaction des gourmets.



ADIEU VELIB' VERSION 2007 ! BONJOUR SMOOVE, GOBEE.BIKE...

Voici l'allure du nouveau Vélib' Métropole de Smoove qui va remplacer l'actuel Vélib' JCDecaux le 1^{er} janvier 2018.

La fin d'une belle histoire qui a coûté très cher aux Parisiens !

A l'origine, le lancement de ce service en 2007 signé pour dix ans, ne devait rien coûter à la municipalité, voire même lui rapporter, selon Bertrand Delanoë...

Mais le rêve est rapidement devenu cauchemar notamment à cause du vandalisme, de l'extension du service en banlieue en 2009 aux frais des Parisiens et du nécessaire maintien d'une bonne qualité de service. La Ville a dû mettre la main à la poche pour refinancer celle du prestataire **Somupi** - filiale à 66 % du groupe JCDecaux et 34 % de Publicis - en charge simultanément de la gestion des mobiliers urbains d'information et de l'exploitation des Vélib'.

Selon un rapport commandé par la Mairie à l'Inspection générale de la ville de Paris rendu au printemps 2016, l'addition pour la Ville serait d'environ 15 M€ par an ! L'équilibre initial du contrat a, en effet, été modifié par trois avenants et deux transactions qui se sont avérés coûteux pour le contribuable parisien qui avait déjà financé la totalité des investissements (matériel et logiciel)².

Malgré un certain succès avec ses 300 000 abonnés annuels pour 20 000 vélos répartis sur plus de 1 000 stations, le coût annuel, non contesté, à charge de la collectivité, a été estimé à 4 000 € par vélo et par an à Paris au lieu des 2 500 € en moyenne constatés ailleurs ! *Voir une comparaison des coûts d'exploitation dans différentes villes et pays :* (www.lemonde.fr/economie/article/2015/05/19/le-velo-en-libre-service-a-dix-ans-mais-toujours-pas-de-modele-economique_4635865_3234.html).

Sur la base de ce constat d'échec et de ses enseignements, la ville de Paris a lancé un appel d'offre pour le renouvellement du contrat dans une optique d'élargissement à la Métropole du Grand Paris, non sans avoir prolongé, en juillet 2016, le contrat de JCDecaux jusqu'à fin 2017.

Trois candidats étaient en piste : le groupement **Smoovengo**, **JCDecaux** - associé à la RATP et la SNCF - et **SFR** - associé à TRACETEL et au suisse INTERMOBILITY - qui retirera son offre in extremis...



Le nouveau lauréat, confirmé le 4 mai 2017 après le rejet du recours en référé de JCDecaux, est le groupement Smoovengo (www.smoovengo.fr), pour une durée de quinze ans.

Smoovengo, devenu récemment **Smovengo**, regroupe quatre sociétés : **Smoove**, startup de Montpellier spécialisée dans le vélo en libre-service et qui gère déjà actuellement plus de 715 stations vélos, 8 800 vélos en libre-service et 13 000 vélos en location de longue durée, **Indigo** (ex Vinci Park), gestionnaire de parkings, **Moventia**, filiale du grand groupe immobilier familial espagnol Marfina et opérateur de transports publics en Espagne, et **Mobivia** dont la filiale Norauto vend des vélos électriques.

Quels sont les avantages de ce nouveau Vélib' ?

- Il est plus léger – 20 kg au lieu de 25 kg actuellement
- Il est localisé grâce à une puce GPS et doté d'un boîtier électronique embarqué permettant de se connecter via un smartphone ou pass Navigo ; 30 % des vélos seront à assistance électrique
- Il a un système d'antivol plus solide, une « fourche cadenas », qui devrait permettre de limiter le vandalisme à 15 % par an au lieu de 44 % en 2014
- Il n'y aura plus de problème pour déposer son Vélib' dans une station, souvent saturée comme s'en plaignent plus de 50 % des utilisateurs ! Le boîtier permettra de reconnaître l'utilisateur voulant déposer son vélo et d'actionner un cadenas pour attacher le vélo à un autre vélo verrouillé en station
- Il sera possible de créer des stations éphémères pour des événements ponctuels
- Il offrira un service à l'échelle de la Métropole du Grand Paris.

² Source : Le Parisien 12-09-2016.

Quand et comment sera-t-il installé ?

À partir d'octobre 2017, une borne Vélib' sur deux sera remplacée par une nouvelle borne Smoove, les bornes



existantes devant être démontées et reprises par la **Somupi**. Jusqu'à la fin 2017, les usagers devront toutefois continuer à utiliser les Vélib' actuels, quitte à faire un peu plus de marche à pied en cette fin d'année... Et ensuite, à partir du 1^{er} janvier 2018, pour partir à la chasse aux nouveaux Vélib', un bon exercice pour se réchauffer en hiver ! Il est toutefois prévu que toutes les stations soient remplacées d'ici à mars 2018...

Que vont devenir les bornes et les Vélib' actuels ?

Les bornes démontées seront stockées dans des entrepôts en attendant leur éventuel reconditionnement à neuf pour d'autres villes souhaitant installer le système. Les vélos seront en partie reconditionnés ou recyclés par des entreprises spécialisées qui se chargeront de fondre les cadres en acier tordus ou voilés et de traiter les protège-guidons en plastique.

Et le coût de ce nouveau Vélib' ?

Tout d'abord, les abonnements longue durée actuels seront honorés jusqu'à leur terme dans les mêmes conditions, mais on peut déjà s'attendre à une probable hausse des tarifs qui devra, le cas échéant, être entérinée en automne par **Autolib' et Vélib' Métropole**, un syndicat mixte regroupant Paris et une centaine de communes partenaires.

En effet, le prix de l'abonnement classique de 29 € par an ne couvre que 40 % du budget de fonctionnement du système, le solde restant à la charge des collectivités. Paris devrait payer 20 000 € par an et par station, les communes de banlieue 10 000 € (grâce à une aide de la Métropole du Grand Paris). Attention toutefois de ne pas mettre un frein au succès du Vélib', devenu un véritable service public, par une hausse trop importante... Diverses formules seront proposées, en conservant toutefois le principe de gratuité des trente premières minutes.

On peut regretter que le principe d'utilisation nécessite toujours une station d'accueil pour y attacher le vélo.

Le modèle de scooter électrique en libre accès et sans abonnement développé à Paris, **Cityscoot** (www.cityscoot.eu/paris), où l'on prend un scooter électrique localisé par GPS avec l'application chargée sur son smartphone et qu'on laisse où l'on veut dans les zones autorisées, représente un modèle plus souple.

C'est également ce que font déjà en Chine, pour les vélos, différents opérateurs. Depuis peu à Hong Kong, la société **Gobee.bike** (www.gobeebike.fr/fr/), lancée en avril dernier avec le soutien de fonds d'investissement dont Alibaba, vient d'ailleurs de déployer un tel service à Paris, Lille, Versailles et dans les Hauts-de-Seine. Ce modèle économique pratiqué en Chine ne fait pas appel aux subventions publiques et le coût de ce concurrent du Vélib' est fixé à 0,50 € pour



trrente minutes. On attend aussi que débarque bientôt en France le géant **OFO**, leader mondial de la location en libre-service, présent dans 180 villes à

travers le monde ! Même **INDIGO**, déjà actionnaire de Smoovengo, prépare une offre similaire hors Paris à partir du 1^{er} décembre. *Voir l'article : Vélos en libre-service, la Chine expérimente quand la France subventionne !*

(www.contrepoints.org/2017/06/26/293021-velos-en-libre-service-chine-experimente-france-subventionne).

Et l'utilisateur dans tout ce micmac aux relents de gaspillage ?

Après ce chassé-croisé où tous les coups ont été échangés entre des grands groupes français désireux de s'attribuer ce marché de 600 M€, rentable pour l'opérateur parce que subventionné par le contribuable, il n'y a plus qu'à observer la mise en place de ce manège qui vise à nous mettre tous en selle en nous connectant encore davantage.

La guerre ne fait que commencer entre les opérateurs du vélo en libre-service (VLS) et tous contribueront, certainement, sous la férule bienveillante de la mairie de Paris, à exclure davantage notre bonne vieille automobile maintenant devenue indésirable du paysage urbain... On peut néanmoins se demander si notre nouveau Vélib' Smoove n'est pas devenu le Minitel du VLS !

L'ILE SEGUIN

Un accouchement laborieux !

Depuis avril, en franchissant le pont de Sèvres, vous pouvez remarquer un gros melon qui a poussé à la pointe aval de l'île Seguin. Doté d'une queue en forme de voile de 1 000 m² de panneaux solaires, il marque fortement le paysage ! Il s'agit d'une salle de concert de 1 150 places dont des nids d'abeilles en bois recouvrent l'intérieur.

À l'arrière, on découvre un long bâtiment de béton recouvert d'une colline gazonnée. Cet immense vaisseau recouvre une salle de 4 000 places assises ou 6 000 places debout. Il est destiné aux grands spectacles populaires, au théâtre et à la musique contemporaine. Divers équipements le complètent : studios d'enregistrement, salles de répétitions, l'orchestre résident « Insula orchestra », une école de chant, un salon de 1 300 m² pour des colloques, un club de 1 000 m² pour des cocktails, de la restauration et quelques commerces.

C'est la porte de « la vallée de la culture » chère au président des Hauts-de-Seine. Chère, elle ne l'a pas été pour son terrain qui lui a été cédé par la Ville pour l'euro symbolique ! Mais tout le monde peut constater que le reste de l'île est en friche. Que se passe-t-il donc pour que des terrains aussi prestigieux n'aient pas encore trouvé preneur ?

Il faut remonter à 2004 quand la Société Renault cède l'île de 11,5 hectares à la ville de Boulogne dirigée alors par Jean-Pierre Fourcade. Le PLU, voté à cette occasion, prévoyait une enveloppe de 175 000 m² de plancher à construire. Une grande université américaine de Paris et l'université Dauphine pensaient s'implanter, ainsi que d'autres équipements culturels, des habitations et des bureaux. La SEM responsable de l'aménagement du site procède alors aux démolitions des ateliers de Renault, dépollue les sols, réalise de nouveaux ponts et autres VRD (voiries et réseaux divers).

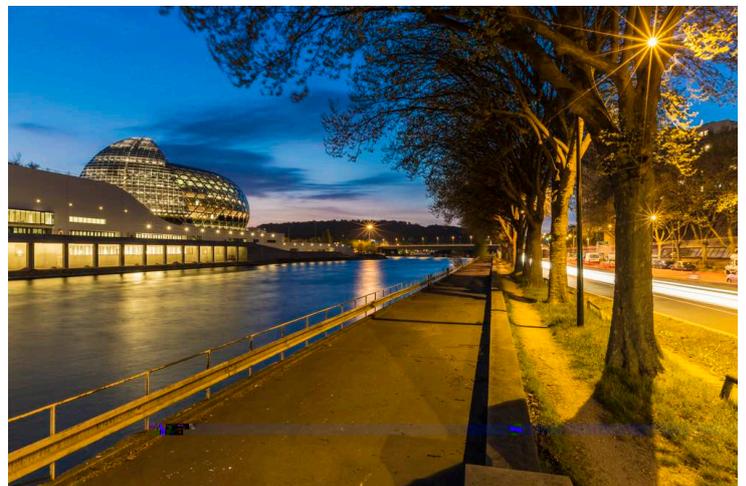
En mars 2008, les Boulonnais élisent Jean-Christophe Baguet maire de Boulogne. Ce dernier constate aussitôt que le prix du foncier payé à

Renault l'oblige à réviser le PLU pour porter le programme à 350 000 m² de plancher. Cette densification est confiée à Jean Nouvel, le nouvel architecte coordonnateur de la zone. Il dessine un

projet comprenant plusieurs immeubles de grande hauteur (IGH) de bureaux au grand dam des Boulonnais et des Meudonnais qui s'aperçoivent que ces tours vont dépasser le sommet des collines de Meudon !

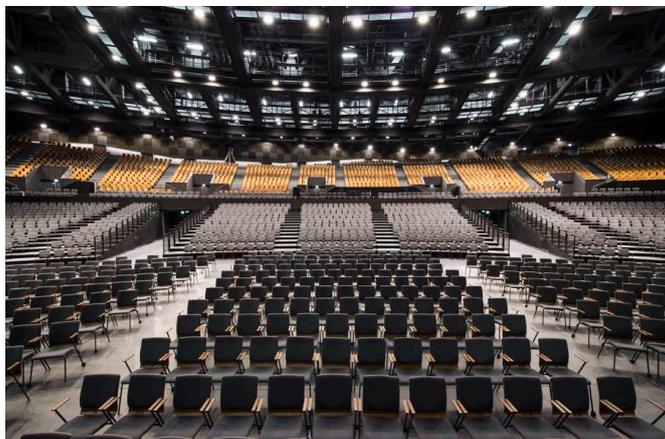
Aussi, en 2013, les associations

environnementales obtiennent-elles du rapporteur public du tribunal administratif de Pontoise un rapport tendant à l'annulation du PLU. Échaudés par l'échec du projet de musée de François Pinault qui a succombé à « la tentation de Venise » en 2005, les promoteurs professionnels attendent une éclaircie dans ce contentieux avant de venir construire dans l'île.



Cependant, divers projets « culturels » essaient de voir le jour. Sur la pointe amont de l'île, le musée R4 du groupe Bouvier tente sa chance : une collection privée assortie d'une sorte de coffre-fort d'œuvres d'art est proposée. Mais, la tour coffre-fort dessinée par Jean Nouvel sur 55 mètres de haut soulève l'indignation des associations toujours vigilantes. Le projet d'Yves Bouvier et son associée Nelly Wenger, embarrassés par ailleurs dans un procès contre un marchand d'art russe, est abandonné. Jean Nouvel est alors obligé de quitter sa mission de coordonnateur.

Puis le groupe EMERIGE de Laurent Dumas, grand amateur d'art lui aussi, offre alors de reprendre le projet R4 en modifiant le programme. Il s'agirait de construire un centre d'art, une Fondation EMERIGE, un multiplex de huit salles de cinéma et un hôtel de 200 chambres. Le tout de 60 000 m² devant être géré par TF1.



Enfin, tout dernièrement, le groupe Bolloré par l'entremise de Canal+ envisagerait de créer sur environ 240 000 m² un grand centre de création culturelle pour la télévision, ainsi que des bureaux. Si tous ces projets se concrétisaient, on voit que le



total des 350 000 m² prévu au PLU pourrait être ainsi approché.

Pour conclure, notons que le conflit entre les associations et la Ville pourrait trouver sa solution grâce à une « médiation judiciaire » dont le compromis a été signé entre les belligérants, puisque le tribunal administratif de Pontoise n'a toujours pas jugé le recours concernant le PLU. Il faut reconnaître que le rôle des associations a été déterminant dans la programmation de l'île et que la Mairie a accepté une certaine concertation pour ce dossier spectaculaire.

Pêle-mêle :

Diverses commissions

Votre association est représentée par votre Président au sein des commissions suivantes :

- la Commission régionale du patrimoine et de l'architecture, CRPA, du Ministère de la culture
- la Commission départementale de la nature, du paysage et des sites de Paris, CDNPS
- la Commission départementale et environnementale des risques majeurs, sanitaires et technologiques, CODERST, de la Préfecture de police.

Roland-Garros

Le chantier de restructuration/extension avance. Le court des serres sera livré au début 2019 et le toit parapluie du court Philippe-Chatrier en 2020.

Un musée Guimard ?

L'association des amis de Guimard assure des visites tous les samedis et dimanches jusqu'à la fin 2017 de l'hôtel Mezzara, 60 rue Jean de la Fontaine où pourrait être créé un musée Guimard. Pour plus d'informations visitez leur site internet (www.lecercleguimard.fr).

Mairie du 16^e

Les membres des six conseils de quartier du 16^e ont été renouvelés en ce mois d'octobre 2017.

Mairie de Paris

Lancement d'appels d'offres pour créer des commerces dans des locaux souterrains publics.

JEUX OLYMPIQUES 2024

Une chance pour le Grand Paris ?

Les membres du Comité International Olympique ont validé à Lima le 13 septembre 2017 l'organisation des Jeux Olympiques en 2024 à Paris. Cette officialisation permettra à la France de fêter le centenaire des Jeux Olympiques créés par le français Pierre de Coubertin qui, par cet événement sportif mondial, a voulu réinstaurer l'esprit olympique.

Un budget de 6,6 mds € est prévu pour l'organisation des JO 2024. Il sera financé pour moitié par le CIO pour les frais de fonctionnement et pour moitié par des fonds publics et privés pour les infrastructures sportives et extra-sportives. L'investissement public français devrait représenter 1,5 md € et sera destiné aux besoins des territoires.

Ce budget prévisionnel sera-t-il maîtrisé quand on sait que le budget des jeux olympiques de Londres en 2012 a été dépassé de 76 % et que le coût final s'est établi à 14,9 mds € ?

Il est vrai que l'organisation des JO 2024 bénéficiera de sites déjà existants ou partiellement aménagés, qu'elle s'insérera dans le projet du Grand Paris et que cette articulation avec l'aménagement de la métropole sera peut-être reductrice de coût.

Des sites prestigieux pour les compétitions olympiques :

De nombreuses compétitions olympiques se dérouleront sur des espaces emblématiques. Les épreuves de cyclisme auront lieu avenue des Champs-Élysées et la pelouse des Invalides accueillera les disciplines du tir à l'arc. Quant au Grand Palais, il sera destiné aux épreuves d'escrime. Les tournois de beach-volley et de tennis seront organisés respectivement sur le Champ-de-Mars au pied de la Tour Eiffel et au stade Roland-Garros. Les matchs de football et de rugby se dérouleront au Parc des Princes et sur le stade Jean-Bouin

tandis que le parc du château de Versailles ouvrira ses portes pour les compétitions hippiques.



Les enjeux et les retombées pour la France :

La France attend des JO 2024 un renforcement de l'attractivité de Paris et de son influence mondiale. Un de ces objectifs est également le développement des disciplines sportives en France qui sont pratiquées par les jeunes à un faible niveau. Mais le temps des JO à Paris peut également provoquer un effet d'éviction en chassant les touristes habituels de la capitale, une des villes les plus visitées du monde.

L'articulation avec l'aménagement du Grand Paris :

Le parti a été pris d'inscrire le projet du village olympique sur des territoires en mutation, en Seine-Saint-Denis, tremplin pour la promotion du Grand Paris.

Le nouveau métro desservira ce village et améliorera la desserte des aéroports. Le Centre aquatique olympique sera créé Porte de la Chapelle et sera relié au stade de France par une passerelle au-dessus de l'autoroute A1.

Le pôle du Bourget abritera le centre de presse international ainsi que le village des médias et sera desservi par la nouvelle ligne de métro n°17. L'organisation des JO 2024 va structurer et accélérer les projets d'aménagement des sites du Grand Paris, mais certaines zones non concernées par la dynamique impulsée par ces JO verront leurs projets d'aménagement différés.

Quelles retombées pour les Parisiens ?

Dans l'intérêt général, préparons-nous quand même à subir des perturbations dans notre vie quotidienne en termes de circulation automobile, pollution, bruit, inaccessibilité des espaces en travaux...

Par exemple, le Grand Palais doit faire l'objet d'importants travaux et sera fermé pendant deux ans.

ET QUE DEVIENNENT LES PIÉTONS DANS LA JUNGLE DES TROTTOIRS ?

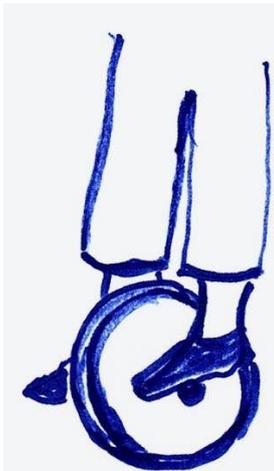
Il serait peut-être temps que l'on s'occupe un peu plus de leur sécurité sur des trottoirs qui, contre toute logique, ne leur sont plus réservés alors que, dans le même temps avec le changement des modes de vie et le développement du tourisme, ils sont de plus en plus fréquentés.



HOVERBOARD

En quelques années, on a vu, en effet, se multiplier les engins qui circulent au milieu des passants.

Tout d'abord et pour mémoire, les vélos : malgré les nombreux aménagements réalisés (couloirs cyclables sur la chaussée, contresens autorisés dans un grand nombre de voies...), ils empruntent encore allègrement les trottoirs par commodité ou quand ils ne se sentent pas en sécurité au milieu des voitures.



MONOROUE

Ensuite, les trottinettes électriques, le skateboard électrique ainsi que sa variante l'hoverboard (appelé aussi gyroscope) composé de deux roues et une plateforme, des engins dont la vitesse peut atteindre entre 10 et 20 km/h.

Puis, les monoroues électriques ou gyroroues sur lesquelles on se tient en équilibre, les pieds de chaque côté de la roue : ils peuvent atteindre 30 km/h.

Ensuite, le gyropode ou transporteur personnel ou encore segway, véhicule électrique constitué d'une

plateforme munie de deux roues et d'un manche de maintien : il est autorisé sur les trottoirs en France sous réserve de ne pas dépasser les 6 km/h.

Je vous fais grâce de la draisienne électrique et d'autres inventions à venir qui vont nous réjouir par leur inventivité.

Or, les conditions de circulation de ces nouveaux engins (pour certains d'ailleurs déjà interdits sur les trottoirs de certaines capitales étrangères) ne sont pas clairement encadrées en France.

Les renvoyer sur la chaussée serait dangereux, comme les laisser circuler sur les trottoirs sans réguler drastiquement leur vitesse. Faut-il aller jusqu'à interdire les plus rapides d'entre eux dans les cœurs de ville ? Si leur nombre explose, la question méritera d'être posée.

Une grande association - *Les droits du piéton* - milite pour une modification du code de la route permettant de prendre en compte ces évolutions.

Pour mémoire, rappelons que l'Observatoire des déplacements de la Ville de Paris, dans son bilan 2015, fait ressortir que le mode de déplacement le plus largement utilisé reste encore la marche avec 52 %, contre 32 % pour les transports en commun, 10 % pour la voiture, le reste étant assuré par les deux roues motorisées et les vélos. Rappelons également que, en France en 2016, 559 personnes ont perdu la vie sur les trottoirs (chiffre de la Sécurité routière).



GYROPODE

UN FUTUR HÔTEL RUE JEAN-RICHEPIN

Un concept nouveau

Au printemps 2018, la société Évok va ouvrir un hôtel de luxe cinq étoiles, dénommé Brach, rue Jean-Richepin à l'angle de la rue de la Pompe (chambres entre 5 et 700 €). Philippe Starck en est le décorateur. *Un*



lieu au romantisme moderniste, à la fois rigoureux et élégant, qui dévoile sa structure en verre derrière une intense végétation, nous annonce le promoteur !

Évok a été créée en 2014 par Pierre Bastid ancien PDG d'une filiale d'Alstom, Power Conversion rachetée en LBO (leveraged buy-out) en 2004 et revendue avec une forte plus-value. Son créateur est maintenant désigné parmi les 50 plus grandes fortunes de France.

Le bâtiment a été racheté à Orange qui l'a elle-même racheté à la Poste dont le bureau de quartier subsistera, ainsi que le standard central téléphonique regroupant toutes les lignes du 16^e. Ce bâtiment construit dans les années 70 est en cours de transformation depuis 2015.

Le concept de cet hôtel est particulièrement original. Outre les 59 chambres et suites avec terrasse, il va abriter dans les étages inférieurs des installations



ouvertes aux habitants du quartier : un restaurant de 150 places, des salons de réception, une pâtisserie, un salon de thé et un club de sport avec piscines. Le promoteur veut en faire un ensemble ouvert vers la ville, un pôle d'animation dans le quartier.

Au deuxième étage, une terrasse de 300 m² sera réservée aux clients de l'hôtel. Sur le toit terrasse, un jardin potager et une basse-cour seront ouverts au public.



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 : Isabelle BRUN

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

Crédits photos : Évok, Le Bon Marché

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