

# La Lettre de XVI<sup>e</sup> DEMAIN

*Urbanisme, Environnement et Qualité de Vie*

juillet 2018

n° 166

## LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, *pas si bonne que ça pour la planète...*

La ville de Paris souhaite interdire les voitures essence à partir de 2030 au profit des véhicules électriques : la panacée écologique contre la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique, croit-elle.

Cependant, Guillaume Pitron nous révèle dans son livre préfacé par Hubert Védrine : *La guerre des métaux rares, la face cachée de la transition énergétique et numérique*, que le bilan carbone de cette transition est désastreux. Si la voiture électrique doit permettre aux Parisiens de mieux respirer, l'extraction des métaux rares entrant dans sa fabrication asphyxie déjà des milliers de Chinois, d'Africains et autres populations pauvres dont les gouvernements ont accepté l'extraction minière polluante de ces métaux. Cobalt, lithium, tungstène, sélénium et autres sont indispensables à la fabrication des appareils dits propres que sont : téléphones, ordinateurs, voitures électriques avec leurs batteries, panneaux solaires ou éoliennes.

Ces métaux rares sont en alliage à très faible teneur avec d'autres métaux. Il faut donc raffiner des tonnes de terre à l'aide de produits toxiques qui empoisonnent les sols, les eaux et les populations riveraines des mines pour recueillir les quelques grammes ou kilos entrant dans ces appareils « propres ». Cette extraction minière est en train de créer une pollution catastrophique car elle est pratiquée sans aucun respect pour l'environnement. L'Occident éloigne ainsi la pollution vers ces pays puisque pour, « faire propre », il faut « faire sale ».

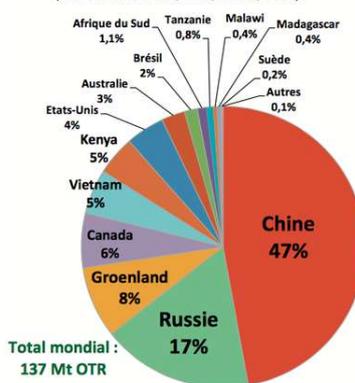
Guillaume Pitron n'est pas le seul à nous alerter : Carlos Tavares, patron de PSA, s'interroge lui aussi sur les voitures électriques. En effet, le bilan carbone d'une voiture à essence est très voisin de son homologue électrique ! Il en va de même pour l'électricité « verte » vantée par les fournisseurs de courant fabriqué par des panneaux solaires ou des éoliennes, mais fortement

subventionnée par la CSPE qui apparaît sur notre facture EDF. En outre, compte tenu de la forte croissance de la demande pour ces métaux, on peut en craindre une rapide pénurie et leur rétention par les pays producteurs qui voudront les utiliser pour leur propre industrie nationale de « green techs ».

La guerre des métaux rares serait-elle pour bientôt si la sobriété ne devenait pas la règle de notre consommation ? En effet le recyclage n'est rentable que si nous acceptons d'utiliser plus longtemps nos appareils sans les remplacer rapidement. Voilà donc un grave sujet de réflexion pour le maire de Paris et le ministre de la Transition écologique.

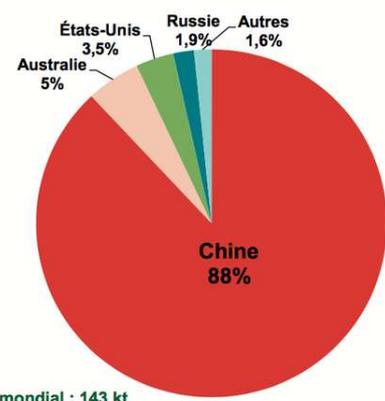
Répartition des ressources en terres rares - hypothèse basse 2015

(sources mixées SNL, TMR, Roskill, 2015)



Répartition de la production minière de terres rares en 2014

(Source : Roskill, 2015)



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

## Rue Lauriston

L'ancien *chemin du Bel-Air*, puis *rue du Bel-Air*, voie de l'ancienne commune de Passy indiquée sur le plan de Roussel (1730), fut classée dans la voirie parisienne par le décret du 23 mai 1863. Un autre décret du 24 août 1864 lui donna le nom de l'ambassadeur, maréchal de France, académicien et ministre d'État Jacques Alexandre Bernard Law, marquis de Lauriston (1768 - 1828).



**Au n° 74 ter** se trouve un immeuble conçu en 1907-1908 par l'architecte Juste Vieux abritant la *Société sportive du jeu de paume*. Chassés en 1907 du jeu de paume des Tuileries par la ville de Paris pour y installer une salle d'exposition, les paumiers (joueurs à la paume) achètent un terrain et y construisent un immeuble comprenant deux courts de paume, un club house et des bureaux. En 1927, l'un des courts est aménagé pour recevoir les premiers courts de squash de France.

Cette construction est probablement le premier exemple connu à Paris d'une typologie d'immeuble qui exprime dans son traitement architectural de la façade l'association d'un terrain de sport (avancée massive rectangulaire à deux ouvertures cintrées) et d'un garage, programme qui se développera avec l'automobile durant l'entre-deux-guerres. Aujourd'hui, trois jeux de paume existent en France à Paris, à Fontainebleau et à Pau. Le jeu est à l'origine de plusieurs expressions françaises comme « Épater la galerie » ou « Qui va à la chasse perd sa place ».

**Au n° 107**, l'architecte Maurice Bonnemaison construit en 1929 un immeuble d'ateliers d'artistes. Trois étages de deux larges baies quadrangulaires flanquées de deux tourelles à gauche et d'une avancée à baies rectangulaires à guillotine sur la droite. Une belle démonstration du classicisme moderne.



Bien que n'étant pas inscrits à la « Protection Ville de Paris » :



**Au n° 93** était située, durant la Seconde Guerre mondiale, la Gestapo française. L'ex-inspecteur Bonny a en charge avec l'équipe de truands menée par Henri Chamberlin, dit Lafont, le fonctionnement de la « Carlingue ». Entre collaboration économique et policière, marché noir et répression, gangstérisme et espionnage, la Gestapo française sait faire apprécier l'efficacité de ses services contre la Résistance à ses protecteurs allemands.

**Au n° 40**, vécut et mourut en 1962 le peintre et illustrateur de plusieurs journaux, Fabien Fabiano.

**Au n° 106**, une plaque rend hommage à l'écrivain Henry de Montherlant qui y habita entre 1901 et 1907.

Entre les rues Copernic, Lauriston et Paul Valéry, se trouve le réservoir de Passy que nous évoquons en page 5.

## PORT DE JAVEL ... *pas encore à l'eau*

La bataille fait rage entre l'*Association des Riverains du Port de Javel - quais Louis-Blériot et André-Citroën* et Lafarge Bétons Paris sur le déplacement de 60 m de sa centrale en aval de la Seine et l'installation d'un second malaxeur de 3 m<sup>3</sup> destiné à élargir sa gamme de produits, les bétons décoratifs étant en forte demande actuellement. La capacité de production resterait stable autour de 110 000 m<sup>3</sup>/an.

La mairie de Paris, empêtrée dans ses contradictions entre développement du tourisme sur les berges et réalité industrielle, danse le tango avec les acteurs en rêvant de pouvoir aussi y malaxer les dollars des futurs paquebots de croisière !

Un reportage de BFM du 23 mars 2018 a permis aux riverains d'exposer leurs plaintes et inquiétudes légitimes et au directeur général de Lafarge Bétons Vallée de Seine, Thierry Flandre, de présenter les mesures prises pour réduire les nuisances, dont l'introduction de nouveaux camions toupies au gaz développés avec IVECO, et améliorer l'esthétique des lieux en liaison avec les architectes des bâtiments de France (ABF).



La situation actuelle vue du quai Louis-Blériot - à noter que les barges, au premier plan, ne sont plus utilisées par Lafarge depuis octobre 2017, mais par d'autres opérateurs, cette zone restant une zone de « découplage » (stockage temporaire pour triage)

Tout a commencé en 1964 avec l'implantation de cette première centrale à béton *intra-muros* dans une zone industrielle où se trouvaient alors les usines Citroën.

En 1986, le plan d'occupation des sols (POS) s'engage à laisser le quai de Javel à l'habitation, aux loisirs et au tourisme... jusqu'en 2006 lorsque la zone est requalifiée GSU (zone de grand service urbain) permettant la reprise d'activités industrielles, au grand dam des riverains !



Vue d'artiste des installations futures

Des rencontres de concertation ont lieu en 2014 pour évoquer le futur de ce quai et de la centrale : elle sera bien démolie... mais finalement reconstruite pour continuer à satisfaire la demande soutenue de béton de proximité dans de meilleures conditions.

Le 6 avril 2017, Lafarge saisit Ports de Paris d'une demande d'avis sur la remise en état de la centrale et entreprend en juillet les démarches pour pouvoir réaménager son site. La consultation du public génère 41 contributions, des pétitions circulent et les prises de position à géométrie variable des uns et des autres se succèdent... Le permis de construire est délivré le 7 novembre, l'Inspection des installations classées rend son rapport favorable le 27 novembre, confirmé par le CODERST le 7 décembre. Le 4 décembre, HAROPA l'entérine et le 20 décembre l'arrêté préfectoral autorise l'installation.

Début 2018, les riverains déclenchent les hostilités en introduisant des recours gracieux tandis que Lafarge multiplie contacts et réunions d'information avec les mairies du 15<sup>e</sup> et du 16<sup>e</sup> pour apporter des réponses aux nombreuses questions. Ce sujet sensible était à l'ordre du jour exclusif du récent conseil de quartier Citroën - Boucicaut le 4 juin, en présence de Lafarge, HAROPA, des associations et de la mairie de Paris.

Toujours nécessaire cette centrale dans Paris ? Théoriquement non, mais la capacité *intra-muros* étant limitée, il faut bien alimenter l'ogre des nombreux chantiers dans un rayon d'environ 2 km, comme le futur siège d'Orange, l'espace Grenelle, la Maison de la Radio, le chantier Bruix... et les concurrents à proximité, CEMEX et Unibéton, tournent déjà à plein régime ! Comme nous le constatons tous, le béton continue à fleurir partout, ce qui est aussi une forme de végétalisation minérale ! Les travaux de construction devraient démarrer fin 2018.

# BUDGET DE LA VILLE

## *fluctuat nec mergitur... pas encore*

Le budget de la ville de Paris est assez simple à comprendre : il se compose de recettes et de dépenses, avec deux sections pour chaque partie, fonctionnement et investissement.

### Recettes :

- ✓ les impôts locaux
- ✓ les dotations de l'État : à travers la dotation globale de fonctionnement, l'État reverse à chaque commune une somme d'argent en fonction de différents critères
- ✓ les revenus divers qui proviennent de la vente de services : taxe d'enlèvement des ordures ménagères, taxe de balayage, vente d'équipements sportifs, contraventions et droits de mutation à titre onéreux
- ✓ les emprunts auprès des banques qui permettent de répartir le coût d'investissements importants sur plusieurs années.

### Dépenses :

- ✓ les dépenses de fonctionnement qui servent à pourvoir aux besoins de la commune au quotidien : paie des employés municipaux, entretien des bâtiments, rues et trottoirs, subventions aux associations, banquets et frais des élus...
- ✓ les dépenses d'investissement décidées par le conseil de Paris : construction d'équipements sociaux, sportifs et culturels, aménagement de nouveaux quartiers
- ✓ les dépenses qui concernent le remboursement de la dette.

### Situation de la Ville :

Après 40 ans de gestion par la droite et par la gauche, force est de constater que la gestion de la Ville mérite un traitement de choc qui doit viser la transparence et une meilleure gestion des deniers publics.

Le budget de la Ville est d'environ 8,2 md€, répartis en 6,5 md€ de dépenses de fonctionnement et 1,7 md€ d'investissements.

Les recettes sont amputées depuis plusieurs années par la baisse des dotations de l'État et par des versements plus importants au fonds de solidarité des villes les plus riches en faveur des plus pauvres. Cette baisse de ressources se monte à 1,2 md€ depuis 2010. Notons néanmoins que les taux des impôts directs municipaux, deux fois moins élevés que la

moyenne nationale, n'ont pas augmenté depuis 2014 et qu'ils doivent rester stables jusqu'en 2020.

En manque de recettes, une astuce comptable de grande ampleur, relevée par la chambre régionale des comptes, a été mise en place pour maintenir l'ambitieux plan d'investissement. La Ville a, en effet, enregistré en recettes immédiates des loyers à venir qui auraient dû être comptabilisés au fur et à mesure de leur encaissement. Ces encaissements qui, normalement, doivent être enregistrés en section d'investissement, ont été transférés vers la section de fonctionnement afin d'équilibrer le budget !

Enfin, après quelques années difficiles du marché des transactions immobilières, notons que les droits de mutation ont bien augmenté.

Quant aux dépenses, la cour des comptes régionale relève des sureffectifs notoires, y compris dans de nombreuses mairies d'arrondissement, notamment dans les cabinets, plus nombreux que les plafonds autorisés, un temps de travail inférieur à la durée légale, des primes et indemnités non justifiées. Les effectifs municipaux atteindront environ 50 300 employés fin 2018 contre 45 800 en 2014, alors même que la fusion prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2019 entre le département et la Ville devrait permettre des économies d'échelle, sans parler de celles, plus légères, de la fusion des quatre premiers arrondissements de Paris.

Paris est ainsi l'une des villes au monde avec le nombre d'employés le plus élevé par rapport à sa population ; à titre d'exemple, Tokyo, avec ses 13 millions d'habitants, n'en emploie que 13 000 !

Durant la précédente mandature qui s'est terminée en 2014, les investissements sont passés de 8,5 à 10 md€ à l'horizon 2020. Une grande partie de ces investissements sont des rachats par la Mairie d'immeubles existants, désormais « conventionnés en logements sociaux », sans qu'il n'y ait la moindre offre supplémentaire de logements locatifs. Or la Mairie doit équilibrer son budget : le principe d'équilibre budgétaire imposé aux collectivités locales signifie que les dépenses et les recettes du budget doivent être équilibrées. Donc, la Ville ne peut investir qu'en s'endettant.

Cette situation entraîne une évolution défavorable de postes budgétaires comme celui de la voirie : la direction de la propreté et de l'eau a perdu 1 111 postes depuis 2001 et le nombre de laveuses de trottoirs est passé de 275 à... 248. (Source : *Mission d'information et d'évaluation*).

La dette a, du coup, été multipliée par six en 17 ans ; elle avoisinait 1 md€ en 2001, elle avoisinera 6 md€ fin 2018, selon le budget.

La gestion parisienne semble peu rigoureuse et il y a un risque d'impasse budgétaire, ce qui explique l'abaissement de la note de AAA à AA par Standard & Poor's en janvier 2012 et en juillet 2013 par Fitch. Pour le moment, les agences de notation conservent le AA à la Ville.

**Quid de l'avenir ?** La situation du budget appelle une réaction d'ampleur qui, d'ailleurs, ne concerne pas que le budget... et nécessite de tout remettre à plat, de bien redéfinir les missions de la Ville / Département et de faire preuve de sobriété. Il va falloir réparer et donner des perspectives d'autant plus importantes qu'elles seront interdépendantes du Grand Paris, sans compter l'effort financier à consacrer à l'accueil des Jeux olympiques et paralympiques de 2024...

## LE RÉSERVOIR DE PASSY EN DANGER

C'est un cri d'alarme que lance l'**Association citoyenne pour l'environnement et l'écologie du 16<sup>ème</sup> nord** pour attirer l'attention sur ce réservoir qui, dans le nord de l'arrondissement, couvre l'espace compris entre les rues Copernic, Lauriston et Paul Valéry.



Nous avons, dans La Lettre de XVI<sup>e</sup> DEMAIN de janvier 2018, évoqué les projets de la mairie de Paris concernant ce site « insolite et remarquable ». Quatre porteurs de projets (la Financière Saint James, Groupama immobilier, Winereef et Anime Virtual Limited) ont été sélectionnés par un jury le 30 mars. Rien n'est encore arrêté puisque les dossiers de projets sont attendus pour fin juillet et que le choix définitif n'interviendra qu'après l'été.

Vouloir commercialiser cet espace est, en tout cas, en totale contradiction avec la défense de la biodiversité et des écosystèmes affichée par la Mairie. Le conseil de Paris vient, en effet, d'adopter le 20 mars le plan biodiversité 2018-2024 qui vise à renforcer le

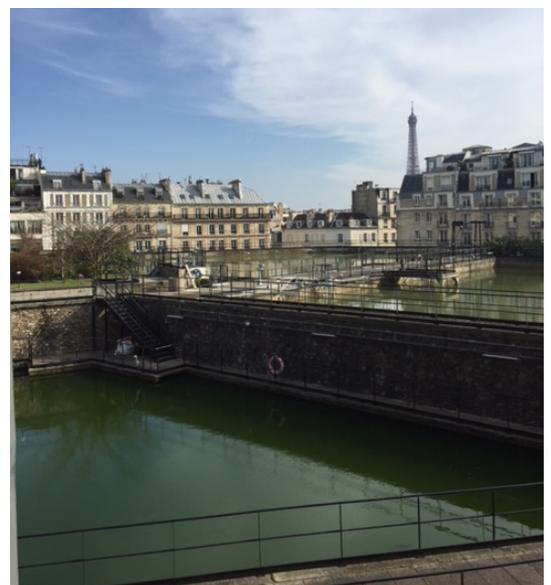
développement de la nature en ville, notamment par des actions de protection de la faune et de la flore.

Si vous pensez que, compte tenu de la densité de population à Paris et du manque d'espaces verts, il est indispensable de protéger dans la capitale la moindre parcelle de nature comme ce réservoir, refuge et lieu de vie pour les oiseaux migrateurs, alors prenez contact avec cette association ([acee.paris16@gmail.com](mailto:acee.paris16@gmail.com)) et soutenez-la en y adhérant.

Pour conclure, nous regrettons que ce dossier n'ait pu être évoqué que brièvement au dernier conseil de quartier Chaillot-Dauphine, alors que ce projet de la Ville est largement ignoré des habitants de l'arrondissement.

Vous trouverez toutes les informations concernant ce réservoir sur le site Internet :

<http://www.reinventer.paris/fr/sites/1296-reservoirs-de-passy-16e.html>



# L'ANCIEN VIADUC D'AUTEUIL

## *la poursuite du tram T3 vers le T2*

Finaliser la boucle du tram autour de Paris semble évident mais par où passer pour joindre la porte Dauphine au pont du Garigliano où démarre le T2 ? Il serait prévu de passer par les boulevards des Maréchaux pour arriver gare d'Auteuil et de poursuivre par le boulevard Exelmans. Le passage par la porte de Saint-Cloud est en effet contesté du fait du virage trop contraint entre le boulevard Exelmans et l'avenue de Versailles et du marché qui s'y tient trois fois par semaine. Faute d'une mauvaise rentabilité due à un hypothétique faible trafic, il

de 1867, démoli en 1959 et remplacé au bénéfice de la circulation par le pont du Garigliano et le boulevard Exelmans. La « petite ceinture » ferrée Auteuil - Dauphine sera fermée en 1985.



pourrait être décidé de remplacer le tram par un bus à haut niveau de service (BHNS).

Construit entre 1863 et 1865, le viaduc relie les anciennes communes d'Auteuil et de Grenelle. Il part de la gare d'Auteuil, occupe le centre de l'actuel boulevard Exelmans, passe par la gare du Point-du-Jour et franchit la Seine via le pont du Point-du-Jour. Il comporte deux étages : les piétons, les transports hippomobiles et les voitures empruntent le segment inférieur, tandis que les trains de la petite ceinture circulent sur la section supérieure. Le viaduc est inauguré officiellement pour l'Exposition universelle



Aujourd'hui, on peut déplorer un certain manque de prospective des autorités responsables du transport en commun des Parisiens pour avoir négligé la « petite ceinture ». En effet, toujours à la recherche de foncier, la Mairie a laissé construire çà et là des immeubles, alors que ses voies auraient pu accueillir le tramway qui devait ceinturer Paris. On se souvient des combats de nos associations devant la *Commission nationale du débat public* pour que la Mairie préfère la petite ceinture aux boulevards des Maréchaux pour faire passer son tramway. Elle annonce qu'elle offrira en 2020, sur 10 km de l'ancienne petite ceinture, 20 hectares d'espaces verts.

Quoiqu'il en soit, tram ou BHNS pour relier la porte Dauphine au pont du Garigliano en passant par le boulevard Exelmans, nous ne souhaitons ni la destruction de centaines d'arbres, ni la disparition de 200 à 300 places de stationnement !



# MONTPARNASSE

## *La Mairie veut métamorphoser le quartier*

La mairie de Paris a annoncé le 9 mars 2018 une consultation pour *remanier les 9 hectares du quartier Montparnasse traumatisé par l'urbanisme des années 1970.... Nous allons casser la dalle et faire disparaître le centre commercial. On pourra aller à pied et à l'air libre de la rue de Rennes à la gare Montparnasse.*

En effet, l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) a réalisé en 2005 une étude de 97 pages proposant une restructuration du quartier. L'APUR souhaitait mettre à bas l'urbanisme des années 60 consistant à séparer le flux piétonnier et les circulations automobiles par création de dalle. Le concept, emprunté aux villes nouvelles de Suède, modèle pour les urbanistes français de l'époque, a engendré le quartier Beaugrenelle à Paris (heureusement restructuré en 2013) et le quartier de la Part-Dieu à Lyon, en cours de modification.



L'étude propose de supprimer la trémie de l'avenue du Maine, obstacle au cheminement naturel de la rue de Rennes vers la gare SNCF. Les préconisations principales de l'APUR sont :

- ✓ supprimer la dalle de la place Raoul-Dautry devant la gare et retrouver ainsi un niveau unique de référence du sol pour toutes les circulations
- ✓ faciliter les circulations de la rue de Rennes vers la gare
- ✓ créer ou simplifier les accès des taxis, des bus, des parkings et des pistes cyclables
- ✓ créer des mails plantés boulevard de Vaugirard, avenue du Maine et boulevard Edgard Quinet

- ✓ améliorer les liaisons avec la place de Catalogne et la place des Cinq-Martyrs-du-Lycée-Bufferon
- ✓ réorganiser les liaisons entre les trois centres commerciaux : Montparnasse Rive-Gauche, Gaité et les commerces de la gare
- ✓ faciliter l'accès au jardin Atlantique recouvrant les voies ferrées.

En effet, cet urbanisme de dalle et de souterrain est fait pour des usagers initiés mais il est inextricable pour des visiteurs occasionnels. Il faut donc le simplifier.

La Mairie a retenu ces recommandations mais elle veut aller beaucoup plus loin. Le 9 mars dernier, elle a décidé de soumettre à un prochain conseil de Paris la piétonnisation de la place du 18 juin 1940 (carrefour boulevard Montparnasse et rue de Rennes) et la démolition du centre commercial.

### **Mais comment le quartier s'est-il donc formé dans le passé ?**

- ✓ 1852 construction de la gare Montparnasse au carrefour rue de Rennes et boulevard du Montparnasse
- ✓ 1929 construction de la gare du Maine avenue du Maine
- ✓ 1969 démolition de la gare Montparnasse remplacée par la gare du Maine, ce qui libère un terrain d'environ 9 hectares entre le boulevard du Montparnasse et l'avenue du Maine
- ✓ 1973 la Tour Montparnasse et le centre commercial (40 000 m<sup>2</sup> soit 60 magasins dont les Galeries Lafayette, C&A et Habitat) occupent une partie de ce terrain
- ✓ 1990 nouvelle façade de la gare appelée Porte Océane et création du jardin Atlantique couvrant les voies ferrées.

L'attitude des occupants du site n'est pas a priori hostile à cette restructuration urbaine. *Il faut recomposer un tissu urbain cohérent avec l'urbanisme parisien* résume le Président de l'Ensemble immobilier tour Maine-Montparnasse qui regroupe les 290 copropriétaires de la Tour et du centre commercial. On ne sait pas encore comment les commerçants vont envisager de voir *casser le centre commercial* comme annoncé par la Mairie. Mais il faut songer au projet de rénovation de la gare, lancé en 2017, qui implique la création de nombreux commerces.

En outre, la prolongation prévue de la rue de Rennes jusqu'à la gare sera bordée de nouveaux immeubles et de nouveaux commerces qui permettront des transferts pour les commerçants évincés. Mais, si le projet se heurtait à trop d'opposition, la Ville serait prête à agir par expropriation une fois la déclaration d'utilité publique actée. Le conseil de Paris va choisir quatre équipes pluridisciplinaires qui doivent proposer à la Ville les principes d'aménagement du quartier. L'équipe lauréate sera désignée début 2019.

D'autres projets privés de rénovation sont actuellement lancés dans le quartier : avenue du commandant Mouchotte, le centre commercial Gaîté plusieurs fois remanié semble avoir trouvé une formule adaptée grâce à l'arrivée du magasin Leclerc. La Tour va enfiler une nouvelle robe de verre clair au lieu d'un brun à la mode de 1969. Pourtant, beaucoup rêvent toujours de la voir détruite!

Enfin, la gare SNCF va faire l'objet d'une rénovation comme ses sœurs dont nous avons parlé dans La

Lettre de janvier 2018. Compte tenu des liaisons améliorées avec Bordeaux et Rennes, la gare devrait passer, en 2020, de 50 à 80 millions de passages/an et de 20 000 à 40 000 m<sup>2</sup> de commerces, soit 110 magasins supplémentaires. Depuis 2014, l'équipe d'architectes AREP est déjà à l'œuvre ainsi que le promoteur de centre commerciaux Altarea Cogedim.

La gare va bénéficier de plus de lumière, d'une meilleure signalisation et d'une amélioration des circulations grâce à ses six niveaux d'escalators. Ses commerces, plus nombreux, s'attacheront à desservir tant les voyageurs que les riverains du quartier en devenant aussi un lieu de la vie locale.

Nous dirons que cet ambitieux projet devrait humaniser le quartier, le rendre lisible et agréable pour tous ses visiteurs. Il faut cependant bien comprendre que vingt ans vont s'écouler avant l'achèvement de cette transformation et qu'il faudra prononcer une trêve pendant les jeux olympiques de 2024.

## BRÈVES ET COURRIER DES LECTEURS

### LE PACANIER DE JEFFERSON

*Un lecteur de Bordeaux, Bernard Dalisson, Président de l'association « Les pacaniers de Jefferson », nous demande d'insérer un rectificatif à propos de notre article de La Lettre d'avril 2018 attribuant, à tort, à la Mission du centenaire la plantation d'un pacanier en bas du square Thomas-Jefferson. Voici les précisions que nous apporte notre correspondant sur cette initiative :*

« Notre association a été constituée en 2017 pour donner un cadre formel au programme des Pacaniers du Centenaire dont je suis l'initiateur. Nous bénéficions du parrainage de l'Académie d'agriculture de France dont Thomas Jefferson fut membre et nous réalisons ce programme en partenariat avec l'ambassade des États-Unis et le consulat des États-Unis à Bordeaux. Nous avons aussi reçu le label du Centenaire de la première guerre mondiale et celui du « world war one centennial Comitee » ... En juin 2017, j'ai proposé cette plantation à la mairie de Paris qui a décidé de cet emplacement sur l'heureuse suggestion des jardiniers de la Ville... Le programme comporte 19 plantations dans des sites liés à La Fayette et Thomas Jefferson ou des lieux marqués par la première guerre mondiale. »

### MARCEL CAMPION AU JARDIN D'ACCLIMATION

Marcel Campion, président des forains, est en guerre contre Anne Hidalgo depuis qu'elle a obtenu des tribunaux le départ de la grande roue qui a quitté définitivement la Concorde le 18 mai. Pour se venger, il a bloqué avec une centaine de forains la Fondation Louis-Vuitton, mais surtout le Jardin d'Acclimation, accusé par lui de tuer les forains exploitant de manèges. En effet, la Ville a prolongé de 25 ans la concession du jardin au profit de LVMH qui a rouvert, le 1<sup>er</sup> juin 2018, après des travaux de modernisation d'un coût de 60 M€.

## LES MIGRANTS A LONGCHAMP

Le conseil de Paris a voté le 15 mai un vœu de Ian Brossat, adjoint au logement, soutenu par Anne Hidalgo. Il visait à créer un nouveau centre d'accueil pour 170 migrants sur le site récemment réalisé pour les gens du voyage, sur un terrain de 3,5 hectares près de l'hippodrome de Longchamp.

---

## LES SOUTERRAINS PARISIENS

*Je me permets de vous interroger sur un problème qui ne cesse de me troubler à propos de la circulation dans notre arrondissement. Il s'agit de la pérennité des souterrains dont nous disposons aujourd'hui depuis le boulevard Lannes jusqu'à la Porte des Ternes.*

*J'ai entendu dire que le projet d'extension du tramway qui doit ceinturer Paris nécessitait la fermeture définitive de ces deux souterrains ! Est-ce la vérité ou bien n'est-ce qu'un bobard ?*

*C'est tellement énorme qu'on pourrait bien croire que c'est une mauvaise plaisanterie ! Mais quand on voit l'état de délabrement du souterrain de la porte Maillot, on est bien tenté de penser qu'il s'agit d'une menace tout à fait réelle.*

*Si la réalité dépasse la fiction, quelle a été votre action à ce sujet et quelles furent les réponses apportées à vos questions ?*

*Merci de nous éclairer sur ce point qui, s'il s'avérait que l'existence de ces souterrains était menacée, provoquerait immanquablement un dramatique engorgement de la circulation dans le XVI<sup>ème</sup> nord.*

*Bertrand Cor*

**La réponse du Président** : le tramway d'Anne Hidalgo est allergique à la montée des côtes constituées par les trémies formées par les croisements des Maréchaux et les avenues sortant de Paris ; tous les souterrains seraient comblés. Les travaux de la porte Maillot, nécessités par le futur passage du tramway, condamnent le tunnel Maillot...

Qu'avons-nous fait, nous demandez-vous ?

Nous avons participé à la concertation il y a presque 10 ans dans le cadre de la Commission nationale du débat public. Nous avons milité avec beaucoup d'autres associations pour l'utilisation des voies ferrées de la petite ceinture... sans succès et le conseil de Paris a voté le tracé par les Maréchaux. Combattre au contentieux serait vain et coûteux. La suppression des tunnels va provoquer des encombrements jusqu'à « évaporation des voitures » comme le prévoit Anne Hidalgo.

---

## LE JARDIN GUILBAUD

La ville de Paris, propriétaire du terrain, y a fait réaliser une surface asphaltée. Ce terrain étant situé sur la commune de Boulogne en zone naturelle, un tel aménagement est évidemment tout à fait irrégulier. La ville de Boulogne a accepté à notre demande de faire établir un procès-verbal d'infraction qu'elle a transmis au Parquet de Nanterre. Le procureur de la République a, en conséquence, ouvert une enquête préliminaire. Nous attendons les résultats de l'enquête de police, actuellement en cours, dans un premier temps et ensuite les conclusions du Procureur de la République.

Nous avons demandé au maire de Boulogne d'exiger de la ville de Paris la remise en état des lieux.

Le jardin Guilbaud n'est séparé du Parc des Princes que par une rue et il semble bien évident que le Qatar souhaite se l'approprier, tout d'abord discrètement, pour extension, avec l'aval de la mairie de Paris.

Depuis des années, tout est bradé dans ce quartier, au détriment des habitants : stades Jean-Bouin et Hébert, piscine Molitor, jardin botanique des Serres d'Auteuil et ce n'est apparemment pas fini, sport-business oblige.

Michèle Hervé

Présidente de l'ASBPP

Association de Sauvegarde de Boulogne Paris les Princes

# LES TROTTOIRS DU 16<sup>e</sup> ÉVENTRÉS PAR ENEDIS

*depuis un an, c'est long !*

Le gymkhana imposé aux piétons avenue Mozart et autres rues du 16<sup>e</sup> semble toucher à sa fin après un an de galère ! En effet, les travaux réalisés par Enedis et Eiffage consistent à remplacer les câbles d'alimentation, puis de les raccorder aux immeubles. Ce chantier s'étale de la place d'Auteuil au Trocadéro. Il s'agit d'installer le réseau électrique de demain, de développer la mobilité électrique, de faire de Paris une ville résiliente au péril climatique et une ville plus respirable ! dicit le « flyer » d'information d'Enedis ...

Les travaux ont débuté en juin 2017 et ne sont pas encore terminés un an plus tard. Enedis a informé les habitants par la diffusion de dépliants sur le déroulement des travaux en cinq phases :

**Phase 1** : information des habitants par des panneaux

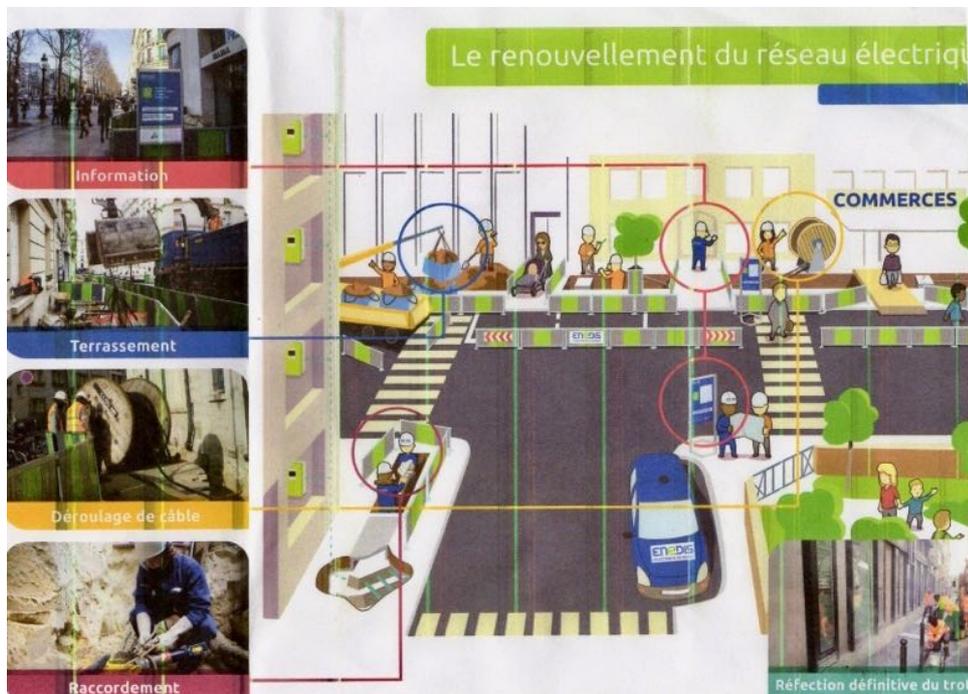
**Phase 2** : creusement du trottoir par tronçon de 250 mètres et pose des nouveaux câbles qui ne sont pas encore sous tension

**Phase 3** : remblai définitif de la tranchée qui intervient une semaine après la pose des nouveaux câbles et remise en l'état initial du trottoir dans les trente jours suivants

**Phase 4** : raccordement et mise sous tension des nouveaux câbles qui nécessitent d'opérer des creusements ponctuels. Cette phase peut s'étaler sur plusieurs semaines, les fouilles semblant être à l'abandon

**Phase 5** : remblai définitif des zones de raccordement. Le trottoir est remis en état définitivement avec pose d'asphalte, de pavé ou de dalles.

L'ampleur du chantier aurait nécessité une meilleure coordination entre Enedis et Eiffage pour respecter les délais de réalisation. Les panneaux informatifs sur les chantiers et au pied des immeubles ont annoncé des dates d'achèvement sans cesse repoussées, ce qui provoque une gêne prolongée pour les piétons. L'allongement de la durée des travaux désespère les riverains obligés d'emprunter des passerelles pour rentrer chez eux en passant au-dessus de fouilles béantes devenues des poubelles improvisées. Certes, on connaît les aléas de chantiers avec les intempéries et les grèves des transports qui ont pu retarder les travaux. Mais ces tranchées et les palissades de protection entravent les cheminements sur les trottoirs depuis des mois. Pour les habitants, c'est non seulement une gêne mais un danger pour les plus jeunes et les plus âgés.



## Association XVI<sup>e</sup> DEMAIN

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

3 rue Dangeau - 75016 Paris ; [XVIeDEMAIN@orange.fr](mailto:XVIeDEMAIN@orange.fr); [www.16emedemain.fr](http://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, Martine Blatin, Marie-José Chemin, Luc Domenge, François Douady,  
Marie-Laure Fourcy, Yves Marang, Claude Muyard et Philippe Porté

Crédit photo : Lafarge

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