

La Lettre de XVI^e DEMAIN

Urbanisme, Environnement et Qualité de Vie

octobre 2013

N° 147

QUELLE VILLE VOULONS-NOUS POUR PARIS ?

Depuis quelques années, la Ville subit des évolutions de plus en plus rapides.

Les habitants perçoivent-ils ce qui s'y passe ? S'en préoccupent-ils ?

Y-a-t-il d'ailleurs encore suffisamment de Parisiens, habitant la capitale et la considérant comme leur lieu de vie, pour se faire entendre et essayer d'infléchir certaines évolutions ?

Paris attire de plus en plus et se densifie. La ville ne connaît plus l'alternance journalière entre travail et repos. Elle est à la fois lieu de travail pour beaucoup, lieu de curiosité et de visite pour les touristes, lieu de plaisir pour les noctambules qui s'emparent le soir de la Ville et même, parfois, terrain de sport comme au pied du Palais de Chaillot pour les skateboards.

Dans le même temps, les règles de respect des uns envers les autres assurant une harmonie et une bonne cohabitation de tous en zone urbaine sont battues en brèche.

Une certaine tolérance au bruit est devenue le droit de faire du bruit partout et à n'importe quelle heure. Y compris dans les jardins publics qui devraient rester des lieux de calme en toutes circonstances : ils sont si peu préservés qu'une boîte de nuit a été autorisée à ouvrir dans le jardin des Buttes Chaumont !

Le droit pour les piétons de circuler sans contrainte sur les trottoirs se réduit comme peau de chagrin. Puisque l'espace public appartient à tous, l'appropriation des trottoirs va bon train.



Cette mutation dans les habitudes de vie n'est pas franchement contrecarrée par nos autorités municipales. On constate d'ailleurs que certains des aménagements ambitieux lancés dans des lieux emblématiques par la volonté de nos élus, la place de la République, les quais de la Seine..., s'inscrivent dans cette volonté d'animer et de faire la fête.

Cette évolution est inquiétante, car elle tend à gommer la spécificité de Paris en banalisant la ville. Les lieux de restauration deviennent envahissants et gênent les déplacements des piétons. Les animations se multiplient. Les bruits de proximité augmentent et peuvent devenir insupportables la nuit. Souhaitons-nous que cette tendance s'amplifie ? Non.

Alors, que faire ? Là où les problèmes sont pointus, les particuliers ne réussissent pas à se faire entendre, quand ils agissent seuls. Il est d'ailleurs décourageant pour eux de constater que le citoyen ordinaire arrive très difficilement à obtenir la simple application de la loi. Faut-il baisser les bras ? Non.

La réponse est plutôt dans l'action collective, en s'appuyant sur les conseils de quartier et en constituant des associations locales. À Paris, 27 d'entre elles, dont XVI^e DEMAIN, se sont regroupées dans le réseau « Vivre Paris » (www.vivre-paris.fr).

Avec beaucoup de constance, elles luttent pour attirer l'attention sur toutes ces évolutions regrettables et le danger dont elles sont porteuses. Elles défendent notre cadre de vie et, si nous sommes sensibles à l'harmonie si particulière de Paris, nous devons les soutenir pour préserver notre ville.

Martine Blatin
Administrateur

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

36-38 rue Greuze

Hector Guimard (1867-1942) a construit entre 1926 et 1929 ces immeubles à loyers modérés.



Le n° 36 est plus exigu (cinq mètres de profondeur) que celui du n° 38 qui se retourne sur la rue Decamps et bénéficie de balcons d'angle plus avantageux. Ces deux immeubles sont de la même période que l'Hôtel Guimard et la Villa Flore (1924-1926) qui se font face au niveau du 120 avenue Mozart.

Ils font partie des œuvres de maturité de l'architecte, beaucoup plus sobres : on est loin du Castel Béranger (1895-1898) que ses détracteurs surnommaient « castel dérangé » ou « maison des diables » en raison de l'étrange bestiaire aux figures grimaçantes où dominait du rez-de-chaussée à la toiture « une même diablerie ». Ici la polychromie disparaît, mettant en évidence des matériaux comme la pierre ou la brique crème alliés aux ferronneries noires plus épurées.

L'immeuble du n° 36 est composé de deux « 2 pièces » par étage, destinés à une clientèle jeune, dans l'esprit garçonnière.

Comme son voisin, il joue totalement sur la verticalité.

Au n° 38, Guimard n'utilise comme décor que les éléments constitutifs, dont les tuyaux de fibrociment « Eternit » mis au point par Henri Sauvage (1873-1932) et qui, ici, ne jouent aucun rôle structurel. Ces deux immeubles correspondent à la dernière réalisation de l'architecte, qui en est également le commanditaire. Elle manifeste l'évolution accomplie par son style vers un travail assez contemporain des réalisations sociales d'Henri Sauvage ou de Joseph Bassompierre (1871-1950), par la recherche d'économie et le jeu sur la brique. On y retrouve un soin des détails dans la qualité du soubassement sculpté en pierre de taille, les ferronneries d'une extrême sobriété, ainsi que son dessin original proposant un traitement asymétrique de l'angle.



Après ces dernières réalisations, le style Guimard connut un certain mépris. Il fut réhabilité, puis revendiqué par Salvador Dalí dès les années 30 dans un article célèbre de la revue *Minotaure* : « de la beauté terrifiante et comestible de l'architecture Modern Style ». Cette réhabilitation fut confirmée en 1970 par une exposition consacrée à Guimard au Musée d'Art Moderne de New York.



9 rue Gros

La rue Gros a été détachée en 1865 de la rue La Fontaine pour y recevoir le nom du peintre Jean Gros (1771-1835). Théophile Gautier, Guillaume Apollinaire y séjournèrent. Au numéro 9, se trouve un immeuble construit par Charles Blanche en 1901.

Cet architecte prolifique a beaucoup construit dans le 16^e arrondissement où il avait son agence. On lui doit notamment le 62 rue des Vignes (1908), ainsi que l'Hôtel Nozal, son chef-d'œuvre, au 17-21 quai Louis-Blériot... C'est pour Nozal, riche négociant en métaux, que Blanche construisit des immeubles de rapport (31 et 33 avenue de Versailles) et ici au 9 rue Gros. Camarade d'atelier de Guimard, il en devint son rival, en construisant à nouveau pour Nozal l'ensemble de la rue Moderne, inaugurée sous le nom de rue Agar, pseudonyme de l'actrice Léonide Charvin (1832-1891), puis le 10-12 avenue Perrichont-Prolongée (1904) et l'Hôtel Nozal au 52 rue du Ranelagh.

Au 9 rue Gros, l'immeuble en brique et pierre de taille est délimité par des bow-windows supportés par des potelets en fonte armée qui ont remplacé les consoles. À noter les très belles grilles en fonte. Si les immeubles de rapport de Charles Blanche sont intéressants, ils procèdent cependant tous d'un système répétitif : deux tons de briques, des lignes verticales de bow-windows à châssis blancs ici montés sur des consoles métalliques et ailleurs des consoles en pierre ou en bois.

POURQUOI XVI^e DEMAIN QUITTE LA COORDINATION ?

En 2005, la ville de Paris postulait pour organiser les jeux Olympiques de 2012.

Un projet de couverture de l'autoroute A13 et d'envahissement du bois de Boulogne était à l'étude pour la construction d'un nouveau stade de tennis.

Des associations de Paris, Boulogne, Neuilly, dont l'Association du quartier du Parc des Princes (APP), l'Association de Sauvegarde Boulogne-Paris-les-Princes (ASBPP) et XVI^e DEMAIN, se sont unies pour lutter contre ce projet de bétonnage du Bois.

Elles ont ainsi créé la Coordination pour la Sauvegarde du Bois de Boulogne et de ses abords. XVI^e DEMAIN, par son implantation sur tout le 16^e englobant le bois de Boulogne, a été choisie pour organiser les premiers pas de l'association.

Le Vice-président de XVI^e DEMAIN, François Douady, est devenu le Président de la Coordination, assisté de Roger Lebon, Président de l'APP, et de Marc Servel de Cosmi, Président de Sauvegarde Auteuil-Raffet.

Cette fédération d'associations entourant le bois de Boulogne veillait à sa protection. François Douady, entre autres actions, a obtenu l'agrément du ministère de l'environnement et l'autorisation de déduction fiscale pour les dons des particuliers.

Par ailleurs, en 2011, il est apparu que le collectif pour la défense du stade Jean-Bouin auquel nous participions n'avait plus sa raison d'être. Les bulldozers de la mairie de Paris l'avaient emporté, malgré l'opposition farouche du collectif.

Certains ont voulu reprendre cette structure et en étendre l'objet sur le sud de l'arrondissement et le nord de Boulogne. Le Collectif Auteuil les Princes (CAP) est né, faisant double emploi avec la Coordination.

Le CAP et la Coordination se sont mobilisés contre le projet de Roland-Garros sur les serres d'Auteuil. Pour ne pas remettre en cause l'implantation de Roland-Garros à Paris, un projet alternatif de couverture de l'autoroute A13 a été promu et adopté par le CAP et deux associations nationales : les Vieilles Maisons Françaises (VMF) et la Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France (SPPEF).

Notre association, XVI^e DEMAIN, s'est opposée à ce projet tout aussi dangereux pour le bois de Boulogne que l'extension de Roland-Garros pour les serres d'Auteuil (cf. lettre 146 de juillet 2013).

La Coordination a condamné notre position. XVI^e DEMAIN a donc démissionné, tout en proposant de continuer à participer aux recours contentieux en préparation contre la FFT. La Coordination a refusé notre collaboration.

Pour finir, rappelons que XVI^e DEMAIN a été un acteur majeur de la Coordination. En effet, au cours de cette dernière année, elle a versé environ 3 000 € à la Coordination.

Devant cet ostracisme, nous avons donc décidé de poursuivre la lutte contre l'implantation de Roland-Garros sur les serres d'Auteuil en intentant nos propres recours pour leur défense.

Une demande de permis de construire a été déposée fin juillet. Nous l'attaquerons devant le Tribunal Administratif dès qu'il sera passé devant la commission des sites et dûment affiché.

Nous vous tiendrons au courant de la suite de nos actions.

Nous avons la tristesse de vous faire part du décès, à l'âge de 86 ans, de Madame Céline Richard, Présidente de XVI^e DEMAIN entre 1978 et 1982.

POLLUTION

Plan climat de Paris et circulation automobile

En octobre 2007, le Conseil municipal a adopté à l'unanimité le Plan Climat de Paris, engageant la Ville à réduire ses émissions polluantes de 75 % en 2050 par rapport à 2004. La révision du Plan en 2012 décrit les grandes orientations et les engagements politiques à horizon 2020. Mais, on peut se demander si les mesures annoncées ne permettront pas d'atteindre les objectifs.

Le transport est la première source de pollution atmosphérique de la métropole, avec quatre millions de déplacements quotidiens reliant Paris et son agglomération. L'objectif principal du Plan est la réduction de 60 % des émissions liées à la circulation intramuros de 2001 à 2020. Mais la situation en 2009 ne fait apparaître qu'un gain de 12 %... Bien piètre résultat qui tient compte des améliorations techniques des véhicules !



Depuis, la ville de Paris tente de renforcer une nouvelle politique de mobilité pour la capitale.

Déjà, en 2005, le plan de déplacement de la Ville avait pour premier objectif exprimé la réduction de la pollution qui passait par la diminution du trafic automobile. La Ville a voulu ainsi réduire la circulation automobile. Elle s'est lancée dans une campagne de travaux : voies de circulation en site propre pour les bus et les vélos, la fermeture de voies rapides des berges des aménagements des boulevards des maréchaux. Certes ces aménagements peuvent paraître sympathiques, mais ils ont occasionné des embouteillages, sources de pollution, et des reports de circulation sur des axes et le périphérique déjà encombrés.

Dans le nouveau plan climat de 2012, la Ville affiche maintenant plusieurs objectifs :

- diminution du trafic automobile (diminution de la vitesse de circulation sur le boulevard périphérique, développement de zones de rencontre où le piéton devient prioritaire sur la chaussée, incitation à l'usage des véhicules les moins

polluants, renforcement de la politique de stationnement dissuasive),

- amélioration de l'offre de transports en commun,
- développement des modes actifs de déplacement (plan vélo, « Paris Piéton »),
- encouragement de la mobilité électrique, optimisation de la logistique urbaine,
- reconquête de la Seine et de ses canaux...

Certes, la Ville n'a pas la maîtrise totale de la pollution. Elle reconnaît qu'il faut « une politique volontariste de développement des transports en commun en Île-de-France ». Ce n'est pas le tramway en milieu urbain qui réglera le problème, bien au contraire. La région doit avoir les pouvoirs qui manquent au petit Paris.

Donc, la Ville doit s'attacher à ce qui est de son domaine et faire un bilan des actions passées.

Elle doit s'interroger sur les politiques restrictives (quartiers verts, zones de rencontre,...) qui peuvent avoir simplement pour effet de déplacer le trafic d'un territoire à l'autre.

Elle doit tirer les conclusions de sa politique de stationnement.

Elle doit mesurer les limites du plan vélo. De la butte Montmartre à la butte-aux-Cailles, de la colline de Chaillot à la montagne Sainte-Genève, il faut du souffle et... avec la pollution !

Elle ne peut agir qu'au plan réglementaire dans la traversée de son territoire. En effet, l'amélioration des véhicules n'est pas de son ressort, mais la circulation des véhicules les plus polluants peut être limitée.

Elle doit aussi procéder aux aménagements qui fluidifient la circulation des véhicules sans pour autant en augmenter la vitesse et débarrasser les carrefours de ses entraves inutiles.

Si la voiture n'a pas sa place en ville pour certains, elle reste un élément indispensable de déplacement pour l'activité économique, sociale et familiale.

Compte tenu des atteintes à la santé causées par la pollution, une réglementation rigoureuse de la circulation automobile s'impose. La France a tardé à prendre des mesures de restriction dans les espaces urbains. Elle sera lourdement condamnée par la Commission Européenne pour ne pas appliquer plus rapidement sa directive sur l'air. Pour l'association Île-de-France Environnement (IDFE), le Plan Climat de Paris ne permettra pas d'atteindre les objectifs de 2020.

HÉLIPORT de PARIS – ISSY-LES-MOULINEAUX

L'activité de l'héliport et les modalités de survol sont réglementées. Les vols circulaires avec passagers, avec ou sans escale, de moins d'une heure, les vols d'écoles et d'entraînement sont interdits. À l'exception des vols effectués par la Sécurité Civile pour des évacuations sanitaires ou les missions de police, le trafic est interdit en dehors des heures d'ouverture de la plate-forme.

Hormis les vols sanitaires, militaires, de la police et de la gendarmerie qui peuvent déroger en cas de nécessité, les cheminements des hélicoptères sont fixés à la verticale des autoroutes, du périphérique, de la Route Nationale 118 et du couloir de la Seine. Aéroport de Paris (ADP) bénéficie d'une concession pour la gestion de l'héliport jusqu'à fin 2024.

Par l'arrêté interpréfectoral du 7 mars 1990, une Commission Consultative de l'Environnement de l'héliport de Paris / Issy-les-Moulineaux (CCE) a été créée. Cette instance de concertation permet aux collectivités territoriales concernées, aux associations de riverains et aux professionnels de l'aéronautique de débattre des sujets liés à l'aménagement ou à l'exploitation de l'héliport qui pourraient avoir une incidence sur l'environnement (notamment en matière de bruit).

Elle est composée des représentants du Conseil Régional d'Île-de-France, du Conseil de Paris (conseils municipal et général), du Conseil Général des Hauts de Seine, de la Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest (GPSO), des associations XVI^e DEMAIN, Val de Seine Vert, Comité d'action contre le bruit des hélicoptères, Environnement 92 et Boulogne Environnement, de ADP, en tant que gestionnaire de l'héliport, et de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) en charge du contrôle de la circulation aérienne en France.

Par l'arrêté du 18 avril 2007, les préfets de la région Île-de-France, des Hauts-de-Seine et de Paris ont approuvé la révision du Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'héliport.

La CCE se réunit une fois par an sous la présidence du Préfet de Paris. Sa dernière réunion s'est tenue le 17 avril 2013. En 2012, le nombre d'infractions est en diminution par rapport à 2011 : le nombre de dépassements du seuil de 12 000 mouvements annuels a diminué de 4,2 %.



La Gendarmerie des Transports Aériens a constaté et sanctionné 196 non-respects de trajectoire au lieu de 226. Il n'y a eu que sept appels de riverains au lieu de vingt-trois pour se plaindre du bruit et trente-deux procédures ont été introduites auprès des tribunaux pour dépassement des 70 mouvements autorisés par jour. Ceux-ci ont été mieux contrôlés et mieux respectés. Des dérogations au PBE sont accordées tous les deux ans à l'occasion du salon de l'aéronautique du Bourget (100 mouvements quotidiens au lieu de 70).

Le projet de ZAC du Pont d'Issy (250 000 m² de plancher, dont 232 000 de bureaux, trois immeubles de grande hauteur – 130, 175 et 180 mètres de haut), voté par la municipalité d'Issy-les-Moulineaux et agréé par le préfet des Hauts-de Seine est incompatible avec les actuelles trajectoires d'accès à l'héliport. Les deux trajectoires possibles seraient :

- Celle du nord, passant au-dessus de la Seine : la DGAC n'en veut pas pour des questions de sécurité non explicitées lors de la réunion ;
- Celle du sud, plus longue et passant au-dessus des zones habitées et donc inacceptables par les riverains.

Dossier à suivre

LE POINT SUR LES CHANTIERS ET PROJETS DANS L'ARRONDISSEMENT

Conseils de quartier et entretiens avec la mairie

Chantier rue Jasmin-rue Henri Heine

Le terrain a été nettoyé. Il est sous surveillance. Le maire du 16^e a demandé au propriétaire, un membre de la famille Assad, que le terrain soit maintenu en état de propreté. Un nouveau permis de construire va être déposé pour la construction d'une résidence hôtelière, projet qui satisfait la mairie.

Aire d'accueil des gens du voyage dans le Bois

Le projet d'une aire d'une capacité d'accueil de 36 caravanes revient à créer un nouveau lieu de vie en plein bois de Boulogne, en contradiction totale avec la directive générale de gestion des sites classés. De plus, la parcelle concernée est en zone inondable.

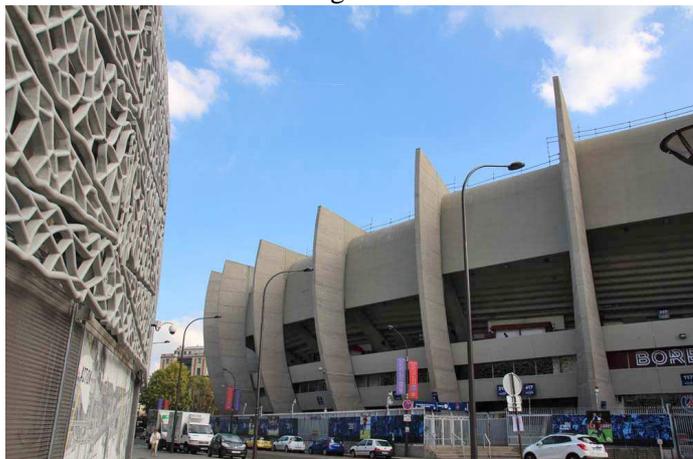
Le permis de construire a néanmoins été accordé en août 2013. Le maire du 16^e s'associe à un recours gracieux intenté par les maires de Boulogne et de Saint-Cloud.

Aménagements prévus dans le Bois

La modification du carrefour de la Grande Cascade est toujours à l'étude, ainsi que les aménagements visant à améliorer la sécurité des traversées piétonnes, notamment l'allée de Longchamp. La rénovation des canaux et des lacs se heurte à un problème de crédits.

Il n'y aura pas de parking à la Fondation Louis-Vuitton, le PLU interdisant toute construction de parking dans le Bois. Les places de stationnement aménagées le sont pour les besoins de fonctionnement des équipements, pas pour les visiteurs.

Il est prévu qu'un prochain CICA soit consacré en novembre au bois de Boulogne.



Stade du Parc des Princes

Le stade du Parc des Princes est régi en délégation de service public (DSP) jusqu'en 2014. Le PSG souhaite le moderniser pour l'euro 2016 et augmenter sa capacité (décaissement du terrain, couverture du périphérique), mais la mairie du 16^e veut la limiter à 55 000. On attend que le PSG présente un projet architectural. La modernisation du stade peut être l'occasion d'améliorer les abords.

Porte d'Auteuil et Plateforme

Vu le volume et la complexité de la circulation, la rénovation de la place de la Porte d'Auteuil est un projet de grande ampleur sans cesse reporté par la mairie de Paris. Des études de l'APUR (Atelier Parisien d'URbanisme) avaient été présentées en 2004 à la mairie du 16^e.

Depuis, aucun crédit n'a été débloqué malgré le projet de développement de la plateforme d'Auteuil avec 355 logements et 400 parkings prévus.

Le projet est l'objet de contentieux. En juillet 2012, les deux permis de construire (logements sociaux, logements privés) ont été annulés pour des motifs secondaires. La Ville a donc déposé des permis modificatifs attaqués à nouveau. Pour les logements sociaux de Paris Habitat, la Ville souhaiterait commencer fin 2013, début 2014. Pour la partie privée, Cogedim attend la purge des recours.

Hippodrome de Longchamp

Une demande de permis de construire a été déposée. Le projet prévoit la refonte du site pour le moderniser. Les travaux concernent la zone bâtie dite zone « tribunes et pesages ». Les bâtiments des années 60 (nord) seront reconstruits, les bâtiments anciens (zone sud) seront conservés.

Les événements hors courses resteraient à leur niveau actuel, soit 50 par an.

La Commission des Sites a donné un avis favorable mais le permis de construire doit être réexaminé dans le détail.

Hippodrome d'Auteuil

L'ensemble des équipements sportifs est livré. Restent encore les vestiaires à terminer ainsi que des problèmes liés à l'éclairage et à la qualité du gazon. Pour la fermeture des accès au site les jours de courses, il faut mettre en place un système d'information fiable à destination des établissements scolaires. Pour le public, les horaires d'ouverture sont les mêmes que pour les autres espaces verts. Il y a trois accès : par la piscine d'Auteuil, par la porte d'Auteuil et, dans le futur, par l'Allée des Fortifications. L'ouverture complète était prévue en septembre 2013 en théorie.

Immeuble 55 rue Chardon-Lagache

Les travaux en cours vont durer un an. Il s'agit d'une résidence sociale d'une quarantaine de studios administrés par l'association Aurore et destinés essentiellement à des femmes seules ou avec enfants.

Hôtel Ascott, 13 rue Magdebourg.

L'ensemble formé par l'hôtel et deux immeubles mitoyens au 83 et 85 avenue Kléber est transformé en une résidence hôtelière.

Rue de Varize

Le projet Cogedim est caduc. Les Petites Sœurs des pauvres ne vendent plus. Avec l'aide de la Fondation Vincent Bolloré, une réhabilitation des lieux à l'identique est prévue. Les travaux ont commencé et devraient durer encore un an. Le terrain est réaffecté à une activité caritative : un foyer d'étudiants catholiques géré par une association religieuse soutenue par la Fondation Bolloré.

Square Parodi

Le maire du 16^e voulait en améliorer la qualité paysagère et installer un parcours sportif. Mais la mairie de Paris veut y installer un cirque. Lors d'une réunion de présentation de ce projet, une très forte opposition des riverains s'est manifestée. La mairie du 16^e propose un autre emplacement, sur la pelouse de Saint-Cloud, dans le Bois à côté des lacs, où un espace a été aménagé pour les cirques.

Rue Raynouard, près de la maison de Balzac

Les trois maisons mitoyennes ont été achetées par un particulier qui va réhabiliter les logements. Il n'y aura pas de modifications des façades, mis à part une légère surélévation de la maison rue Berton. Le permis de construire devrait être délivré prochainement.

Parking des cars Porte Dauphine

Lorsque la Ville de Paris a accordé une convention au constructeur-exploitant pour la construction du parc de stationnement sous l'avenue Foch, elle a mis comme condition qu'un parking pour autocars soit construit ultérieurement.

Quand le constructeur a déposé une demande de permis de construire pour l'aménager en prolongement du parc auto, l'architecte des bâtiments de France s'y est opposé catégoriquement : « pas de nouvel édicule d'entrée/sortie sur l'avenue Foch ».

D'où le projet dans le souterrain sous la porte Dauphine pour 30 autocars, avec une entrée, une sortie, une file de stationnement et une de circulation. Ce projet pose de gros problèmes de voirie et de sécurité. En effet, le report de la circulation des voitures en surface entraîne un danger pour les très nombreux piétons sortant du métro et du RER pour aller à l'université.

Le permis délivré a été aussitôt attaqué par les associations de riverains et par l'université Dauphine. On étudie maintenant un projet plus vaste de réaménagement de la place de la porte Dauphine, mais à un coût assez dissuasif.

STADE JEAN-BOUIN

Le stade Jean-Bouin a été inauguré au mois d'août. Restent à terminer les travaux intérieurs et de voirie côté avenue du Général-Sarrail avec la construction d'un grand parvis. Le parking créé sous le stade n'est pas assez grand pour répondre au besoin de stationnement.

On peut s'inquiéter de son utilisation pour des concerts.

Il serait judicieux que, comme pour le stade du Parc des Princes, une charte de l'utilisation du stade soit établie et que, surtout, des réunions périodiques soient planifiées pour associer les riverains à l'organisation des manifestations exceptionnelles dans ce stade.

Selon la Mairie, il n'y a pas lieu d'élaborer une charte (Conseil de Paris du 22 avril) dans la mesure où le stade sera géré en régie directe par la Ville (et non en DSP). Jean Vuillermoz, maire-adjoint aux sports, s'est engagé à régler personnellement tous les problèmes !

On est en droit de se demander si la Mairie pourra respecter l'engagement oral de ne pas organiser d'autres événements que sportifs. En effet, si l'on se réfère au rapport de la Cour des Comptes du 24 novembre 2008 sur l'Euro 2016 de football, on peut en douter.

Les Sages de la rue Cambon se sont penchés sur l'état des stades français capables d'accueillir ce championnat. Devant les besoins de création de nouveaux stades ou de modernisation et agrandissement de ces équipements, ils ont envisagé de nouvelles sources de financement. Ils ont souligné que 25 jours environ par an de rencontres

sportives sont insuffisants pour que les équipes concessionnaires puissent honorer leurs loyers. Il conviendra donc d'imaginer toutes les possibilités de recettes autres que la billetterie.

Il faut penser à des spectacles de variétés, des concerts, de la restauration, le but étant de faire rester aussi longtemps que possible le public dans le stade ou de le faire revenir aussi souvent que possible. Le stade, comme à l'époque du Bas Empire romain, doit devenir une forme nouvelle de notre civilisation urbaine !



S'il est vrai que ce rapport visait l'Euro 2016 de football, il est clair que ces recommandations sont aussi valables pour un stade de rugby. On comprend dès lors pourquoi la Mairie n'est pas pressée de signer une charte avec les riverains pour le stade Jean-Bouin.

LA VOIRIE

Entretien avec le responsable du 16^e

Daniel Decant, responsable de la voirie du 16^e, nous a à nouveau reçus le 29 mai dernier pour quelques échanges instructifs.

Aménagement du bois de Boulogne

Le stationnement payant sera installé allée des Fortifications dès livraison prochaine des horodateurs. Il est envisagé de l'étendre dans le Bois zone par zone.

Notre interlocuteur plaide pour l'aménagement d'une piste cyclable (maillon manquant) entre la place de la porte de Passy et le bois de Boulogne au niveau de l'allée des fortifications.

Amélioration de la signalisation

Deux types de **panneaux** sont actuellement en service :

- les panneaux réglementaires (interdiction, danger) auxquels on ne peut déroger
- les panneaux de voirie non obligatoires. Certains peuvent être enlevés, car gênant sans raison les déplacements (voir ci-dessous un panneau enlevé sous 48 h par les services de la voirie après notre appel ; donc n'hésitez pas à nous signaler, avec photo, les situations les plus aberrantes).



Depuis juin 2012, il a été procédé à l'enlèvement de 2 100 installations (potelets, barrières, ...).

Les installations sont maintenant plus ciblées, par exemple des potelets plus espacés, des panneaux sur candélabres ...

Une commande de 40 000 poubelles a été lancée à Paris pour remplacer les sac-poubelles.

Les **feux de croisement** sont synchronisés sur la plupart des grandes avenues parisiennes avec des programmes très sophistiqués, car les carrefours sont souvent complexes. Les feux piétons à décompte, largement répandus à l'étranger, ne sont pas d'actualité à Paris, car, selon la mairie, ils inciteraient à des traversées au sprint !

Amélioration de la voirie

Daniel Decant n'est pas favorable à l'installation de **ralentisseurs** sur les contre-allées avenue Kléber. En effet, en dehors du problème de l'investissement coûteux en ces périodes de restriction, les ralentisseurs sont installés pour limiter la vitesse à 30 km/h. Or, sur les contre-allées, la vitesse des véhicules est largement inférieure à 30 km/h. Donc, l'installation des ralentisseurs serait sans effet. C'est une position de principe dont les raisons ont fluctué. En d'autres temps, on avait avancé l'opposition des riverains à cause du bruit que font les véhicules en passant sur le ralentisseur. En revanche, on pourrait aménager des trottoirs traversant à l'entrée des contre-allées pour inciter les voitures à ralentir et ainsi à respecter les piétons qui traversent la contre-allée.



Sur les **abaissements de trottoir**, de nombreux défauts d'écoulement des eaux sont constatés au droit des passages piétons où les trottoirs ont été abaissés. Cela provient d'une exécution défectueuse des fils d'eau par les entreprises et d'un défaut de surveillance par la Ville. Une attention toute particulière est maintenant apportée par le service technique du 16^e.

L'impression générale qui ressort d'une telle réunion, c'est que les services de la voirie sont encadrés par une réglementation très rigide qui juxtapose des règles parisiennes à des règles nationales.

Ainsi, on a tendance à vouloir régler tous les cas possibles sans laisser à l'usager la moindre initiative dans ses déplacements en ville, qu'il soit piéton ou motorisé. Le citoyen perd un degré de liberté, supporte des nuisances inutiles et ne peut se conduire que comme un citoyen irresponsable.

Dans le domaine de responsabilités qui lui est réservé, Daniel Decant applique avec intelligence et modération cette réglementation contraignante.

COURRIER DES LECTEURS

A propos de l'Hippodrome d'Auteuil (n° 146)

« J'ai participé à une visite de ce nouveau parc sportif de l'hippodrome d'Auteuil à la mi-juin avec l'architecte responsable du projet.

Le premier point tout à fait positif qu'il faut vraiment souligner est l'ouverture de ce grand et bel espace aux Parisiens et plus particulièrement aux parisiens proches, ceux du 16^e. Enfin une mise à leur disposition d'un vaste espace mythique et magnifique, jusqu'à maintenant réservé à une seule activité, les courses de chevaux ! J'ai découvert un très vaste espace qui, enfin, sert à plus qu'à quelques spécialistes ! Et qui sera ouvert 365 – 45 = 320 jours de l'année, soit 88% du temps possible.

Je passe sur votre commentaire systématiquement critique sur ce que fait la ville de Paris, avec en prime cette fois une attaque ad hominem (opération tiroir « dont la maire a le secret ») qui finalement réduit la crédibilité de vos remarques pour n'être plus qu'un opposant lambda...

J'ai trouvé les équipements pour les jeunes (terrain de rugby et espaces de basket et d'athlétisme) bien placés et sans doute agréables pour eux. J'en ai vu, le jour de notre visite, nombreux à les utiliser tranquillement.

Quant au parcours de promenade il doit sans doute se parfaire et c'est vrai que les espaces de jeux pour les petits paraissent un peu restreints. À vérifier donc quand tout sera totalement terminé. Mais tout le parcours est agréable et on a plaisir à avancer en regardant autour de soi.

Quant à l'approche, arrivé porte d'Auteuil et reparti porte de Passy, sans avoir eu trop de mal à la trouver..., j'ai vu, et on nous a expliqué, qu'une troisième ouverture vers la rue Raffet pourrait se faire. »
Jacques Remond

Commentaires de la rédaction : Nous devinons que notre lecteur ne supporte pas les critiques contre un projet émanant du maire de Paris. Une visite de cette réalisation menée par son architecte ne pouvait qu'être élogieuse. La rédaction maintient cependant les réserves exprimées dans l'article publié dans son n° 146.

Extension de Roland-Garros dans les Serres

« C'est l'affaire des serres d'Auteuil qui prouve notre désaccord avec la position de l'association XVI^e DEMAIN.



Nous aurions attendu qu'elle parvienne avec les autres associations à une entente sinon cordiale pour le moins virtuelle de façon à envisager le projet B pour Roland-Garros.

En effet n'était-il pas utopique de songer à chasser Roland-Garros à l'extérieur de Paris ? Ni le maire de Paris, ni le maire du 16^e, ni les joueurs nationaux et internationaux, ni les commerçants ne veulent du départ de Roland-Garros. Alors que faire ? Les Serres d'Auteuil, le stade Hébert et à moyen terme le jardin des Poètes seront sacrifiés. Mais Roland-Garros en dehors de Paris ? Inenvisageable. Donc tenter de trouver une autre solution... Cependant pour cela, il faudrait que les associations parlent d'une seule voix... »

Françoise Javel

Commentaires de la rédaction : Nos tentatives d'accord avec certaines autres associations, comme vous le souhaitez, ont toujours été, depuis plus de deux ans, vouées à l'échec. Quant à l'affirmation selon laquelle beaucoup « ne veulent pas du départ de Roland-Garros », on a pu lire dans la presse que les avis étaient extrêmement partagés. Beaucoup de joueurs ont pris des positions favorables à la décentralisation dans le Grand Paris. (cf. : page 3)

AGRÉMENT DE XVI^e DEMAIN

L'association a été agréée pour l'environnement en 1987. Le décret du 12 juillet 2011 nous oblige à soumettre une nouvelle demande d'agrément à renouveler tous les cinq ans. Nous venons de recevoir l'accord du préfet de région assorti des « considérants » suivants :

Que l'association XVI^e DEMAIN témoigne d'activités opérationnelles et publiques de l'association depuis au moins trois ans, notamment dans les domaines de l'amélioration du cadre de vie, de la protection des sites et paysages et de L'urbanisme,

Que l'association XVI^e DEMAIN mène des activités de plaidoyer relatives à l'environnement principalement au niveau local,

Qu'au vu des éléments transmis il apparaît que cette association œuvre à titre principal en faveur de la protection de l'environnement,

Que l'association XVI^e DEMAIN déclare avoir regroupé 432 adhérents en 2012, soit un nombre suffisant au regard du cadre géographique de son activité,

Que cette association déclare organiser des réunions bi-annuelles des membres du conseil d'administration, conformément aux statuts de l'association,

Que les éléments financiers et comptables n'appellent aucune observation particulière,

La situation spécifique du département de Paris...

« C'est désormais un statut envié, car le décret du 12 juillet 2011 a fait de cet agrément-là, une épreuve qui élimine les associations de circonstance ou de complaisance, les associations fantôme dont les adhérents se comptent sur les doigts d'une main, celles qui ne vivent que des subventions du monde politique et de nos impôts. »

(Voir l'agrément de : <http://www.vivrelamarais.typepad.fr/>)

QUELLE VILLE VOULONS-NOUS POUR PARIS ?

*Outre ce qui est dit dans notre éditorial,
nous ne voulons pas non plus de tours !*



Nos amis du « Collectif contre la Tour Triangle » à la porte de Versailles nous alertent contre ce projet insensé grâce au message reproduit ci-après :

« La TOUR TRIANGLE est un projet urbain soutenu par la Mairie de Paris, qui prévoit la construction d'un immeuble de bureaux de 180 mètres de haut (!), Porte de Versailles, le long de l'avenue Ernest-Renan à Paris 15^e.

Afin de déroger à la règle qui plafonne à 37 mètres de haut toute nouvelle construction dans la Capitale, le Conseil de Paris a voté le 12 juillet 2013 à une courte majorité (87 voix pour et 73 voix contre), la délibération 2013 DU 98 relative à la révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme, sur le secteur Porte de Versailles.

1/ Le « Collectif contre la Tour Triangle », collectif d'associations opposées à ce projet urbain pharaonique, a déposé un recours contentieux contre cette délibération, en septembre 2013, près le Tribunal Administratif de Paris.

2/ Par ailleurs, France 3 Paris Ile-de-France a consacré de nouveau, lundi 16 septembre 2013, un reportage télévisé sur ce sujet. »

XVI^e DEMAIN rappelle que, dès octobre 2008, elle avait prévenu les Parisiens dans le n° 127 de sa « Lettre » que la politique municipale des tours les menaçait. Nous avons donné toutes les raisons de nous opposer à cette politique aux hommes de bonne

volonté. En effet, sous le fallacieux prétexte de « loger les Parisiens et de résoudre la crise du logement en densifiant la ville », nous avons expliqué que les tours ne densifiaient rien du tout à cause du COS (Coefficient d'Occupation du Sol) et à cause des règles du prospect. En outre, pour des raisons de coût de construction, nous avons expliqué que les tours ne pouvaient pas accueillir de logements, mais seulement des bureaux.

Le projet de la Tour Triangle est une illustration parfaite de nos propos. En effet, au cœur du parc des expositions, elle accueillera des milliers de bureaux et aucun logement, avec une hauteur de 180 mètres qui abîmera plusieurs perspectives de Paris ; l'architecture de notre ville n'est pas compatible avec l'édification de tours.

Mais, malgré les 110 250 opposants aux tours lors du sondage lancé en 2006 par la Mairie, le Plan Local d'Urbanisme a été révisé par des procédures partielles (et subreptices) pour autoriser des tours en dépassant le plafond de hauteur dans certaines zones. C'est ainsi que la Ville étudie de nombreux projets de tours aux diverses portes de Paris, au grand dam du paysage urbain que nous aimons et que des millions de touristes viennent admirer chaque année.

Association XVI^e DEMAIN

Créée le 30 septembre 1966 ; agréée le 18 mars 1978, puis le 23 septembre 2013
3 rue Dangeau - 75016 Paris ; XVIeDEMAIN@orange.fr ; www.16emedemain.fr

Membre de la PLATEFORME des ASSOCIATIONS PARISIENNES D'HABITANTS

Cotisation annuelle : 20 €

Responsable de la publication : Claude MUYARD

Rédaction : Suzanne Babey, Martine Blatin, Isabelle Brun, Françoise Manoncourt, Marie Moes et Sylvia Pozzo di Borgo ; François Douady, Daniel Mortgat et Philippe Porté PHOTOS : F. Douady, F. Manoncourt, C. Muyard et P. Porté.

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