

La Lettre de XVI^e DEMAIN

Urbanisme, Environnement et Qualité de Vie



BONNE ANNÉE 2016



Janvier 2016 n° 156

LE BOIS DE BOULOGNE DOIT-IL ACCUEILLIR *toute la misère du monde ?*

la mairie de Paris y installe 200 sans-abri et migrants

La Mairie, habituée à utiliser le Bois comme sa « friche » foncière, a déjà accueilli « les migrants » du groupe LVMH dans le jardin d'Acclimatation et ceux de la FFT dans les Serres d'Auteuil, mais cela ne lui suffisait pas.

Elle vient de faire adopter par son Conseil municipal du 14 décembre un hébergement provisoire de cinq ans pour 200 sans-abri et migrants sur la chaussée de l'allée des Fortifications qui relie la porte de Passy à la porte de la Muette. La Ville entend ainsi lutter contre la grande exclusion en augmentant sa capacité d'hébergement pour toute personne ayant besoin d'un toit. En accord avec l'État, elle a identifié des sites se prêtant à l'installation d'hébergements modulaires préfabriqués et provisoires. L'allée des Fortifications lui paraît être un site qui s'insère « harmonieusement » dans le paysage du Bois !

Ces 200 malheureux migrants seront en grillage sous la surveillance d'un concierge – gardien de l'association Aurore. Cette dernière, fondée en 1871 pour aider les sans-abri, est dirigée par un homme spécialisé dans le droit au logement et son Conseil d'administration compte de grands noms du BTP.

L'association Aurore, mandatée par la Ville, a déposé une demande d'autorisation devant la Commission des sites où nous avons siégé le 27 novembre 2015. Malgré de fortes réticences des services de l'État chargés de la protection des sites, l'abstention de l'architecte des bâtiments de France de Paris (ABF) et une vigoureuse opposition du Maire du 16^e, le projet de construction d'une vingtaine de logements, soit 2 500 m² habitables, sur R+1 ou R+2 a été entériné dans le Bois, espace vert inconstructible !

Nous comprenons l'émotion qui a gagné les riverains du quartier et les familles dont les enfants vont à la piscine d'Auteuil toute proche ou au jardin du Ranelagh. Les riverains s'en sont pris à la mairie du 16^e accusée d'être passive... Mais il faut savoir que les maires d'arrondissement de Paris n'ont pas la capacité juridique pour engager un recours contre la mairie de Paris. Seules des associations peuvent tenter d'empêcher le projet. Pour ce faire, les riverains doivent procurer les moyens financiers aux associations s'ils veulent que des avocats défendent l'environnement qu'ils ont choisi.

François DOUADY Président



FLASH INFO : Un référé du TGI du 18 décembre suspend pour trois mois les travaux de la Fédération française de tennis sur demande des descendants de JC Formigé, architecte des Serres.

« COULE LA SEINE SOUS LES PONTS DU 16^e... »

Paris comprend 37 ponts reliant les deux rives de la Seine, dont neuf se situent dans le 16^e arrondissement : pont du boulevard périphérique, pont du Garigliano, pont Mirabeau, pont de Grenelle, pont Rouelle, pont de Bir-Hakeim, pont d'Iéna, passerelle Debilly et pont de l'Alma. Trois d'entre eux, Grenelle, Rouelle et Bir-Hakeim, enjambent l'Île aux Cygnes au bout de laquelle est érigée la statue de la Liberté.



Le pont du Garigliano relie le boulevard Exelmans dans le 16^e au boulevard du Général-Martial-Valin dans le 15^e. A cet emplacement, de 1863 à 1962, se trouvait le viaduc d'Auteuil (ou du Point du jour), en maçonnerie, qui comportait deux étages : en haut, les trains de la ligne de la Petite Ceinture et en bas, la circulation des véhicules et des piétons. La circulation automobile augmentant, un nouveau pont fut construit de 1963 à 1966 par l'architecte Davy et l'ingénieur Thénault. Constitué d'une charpente en acier recouverte d'une dalle en béton armé, ce pont comporte trois travées portées par deux piles. Il mesure 209 m de long et 18 m de haut, ce qui en fait le plus haut pont de Paris et malheureusement un lieu fréquent de suicides.



Paris (proue), la *Navigation* (poupe) et rive gauche l'*Abondance* (proue) et le *Commerce* (poupe). Ce pont est connu par le poème d'Apollinaire, le *Pont Mirabeau*, poème mis en musique par Léo Ferré en 1953 et par Marc Lavoine en 2001.

Le pont Mirabeau joint le rond-point du pont Mirabeau dans le 15^e - gare du RER C - à la place de Barcelone et la rue Rémusat dans le 16^e. Il fut construit de 1893 à 1896 sur la décision du président Sadi Carnot, par les ingénieurs Paul Rabel Jean Résal et Amédée Alby. Long de 173 m, le pont est supporté par deux piles représentant des bateaux, l'un rive droite descend la Seine et l'autre la remonte. Ces piles sont ornées de figures allégoriques de Jean-Antoine Injalbert : rive droite la *Ville de*



Le pont de Grenelle raccorde la rue Maurice Bourdet dans le 16^e à la rue de Linois dans le 15^e. Trois ponts ont été construits successivement : le premier en 1827 par l'architecte Mallet sur l'initiative des promoteurs du quartier Beaugrenelle et le dernier en 1966/1968 par trois ingénieurs, Thénault, Grattasat et Pilon. Le pont actuel, long de 220 m, comporte trois travées métalliques. Il prend appui sur l'Île aux Cygnes.

Le pont Rouelle a été construit par les architectes Moïse et Widmer entre 1897 et 1900 pour l'Exposition Universelle de 1900. Pont-rail, il était destiné au passage de la ligne Champ-de-Mars – Courcelles connectée à la Petite Ceinture, puis désaffecté en 1937. Il supporte aujourd'hui la ligne C du RER depuis 1988. D'une longueur de 180 m, il est constitué de deux travées, l'une rive droite composée d'une seule portée, l'autre rive gauche reposant sur deux piliers et d'une petite arche en pierre sur l'île aux Cygnes. Son nom est tiré de la rue Rouelle dans le 15^e, maintenant place de Brazzaville sur cette partie du quai, et rend hommage au fondateur de la chimie en France, Guillaume-François Rouelle.



Nous reprendrons la liste des bâtiments *Protections Ville de Paris* (PVP) après les ponts du 16^e.

LE PROJET DE LOI CAP

fait la navette au Parlement

La loi Création Architecture et Patrimoine (loi CAP) fait la navette entre le Sénat et l'Assemblée Nationale sous la houlette de Fleur Pellerin, notre Ministre de la Culture. Ce projet a l'ambition de rassembler tous les anciens textes régissant la protection des sites et du patrimoine bâti ainsi que la création artistique et architecturale.

Il faut rappeler les récentes lois qui ont traité, d'une façon ou d'une autre, à ces domaines. Dans nos précédentes « Lettres », nous avons évoqué la loi ALUR traitant du droit de construire, la loi MAPTAM créant les métropoles et la loi NOTRe régissant le découpage territorial. Toutes allaient dans le sens d'une facilitation de l'acte de construire et d'un affaiblissement des protections des sites et des paysages.

La loi CAP ne déroge pas à cette tendance. L'ancien ministre de la Culture, Jack Lang, ne s'écrie-t-il pas : « On décide de supprimer Malraux et Lang d'un seul coup ! ». Pourtant, la protection du patrimoine bénéficiait d'excellentes lois : celle de 1913 complétée par l'instauration des secteurs sauvegardés de Malraux, puis les Zones de protection du patrimoine architecturale urbain et paysager (ZPPAUP).

Mais, au nom de la relance économique et de la décentralisation, les collectivités locales se sont vu transférer en 2005 et 2010 certaines compétences de l'État en matière de protection des sites. Les ZPPAUP sont devenues des Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) pour lesquelles le rôle des Architectes des bâtiments de France (ABF) est fortement réduit. Quand on parle de « mise en valeur » attention, danger on va bétonner !

Or, la loi CAP efface toute cette législation antérieure : plus de secteurs sauvegardés, ni de

ZPPAUP, ni d'AVAP, mais des « cités historiques » dont les plans et obligations sont élaborés par les villes avec l'assistance de l'État. C'est un transfert de l'État aux villes qui sont trop souvent soumises aux pressions du secteur immobilier. Les maires ont certes la responsabilité d'élaborer des Plans locaux patrimoniaux, mais ils pourront les défaire aussi facilement qu'ils les auront édictés.

Alors, pourquoi ce transfert de l'autorité de l'État vers les communes ? Il ne correspond pas à une finalité patrimoniale, mais il veut « promouvoir un urbanisme de projet ... au cœur des politiques d'aménagement ». Le patrimoine ne doit plus gêner les bulldozers. La protection des abords des monuments classés est également affaiblie ; les sacro-saints 500 mètres de protection pourront être remis en question par les PLU patrimoniaux. Quant aux ABF, les villes pourront ignorer leurs avis « lorsqu'un aspect économique est en jeu et que celui-ci peut être démontré » ! Enfin, des dérogations seront possibles face aux protections qui subsisteraient en cas « d'innovations architecturales (hauteurs et gabarits), « d'exemplarité énergétique ou sociale » (densité et hauteur) ou « d'architecture de rupture ». Voir le dossier Samaritaine-Rivoli ! Le meilleur pour la fin : rien n'est prévu pour protéger les sites et les monuments de la floraison des éoliennes qui massacrent nos paysages !

On voit bien que tout est organisé pour favoriser l'urbanisation, la construction et les énergies dites « propres » au détriment de l'histoire de notre pays et de la qualité de vie de nos compatriotes.

Lire « La Tribune de l'Art » article de Didier Rykner et Julien Lacaze.

www.latribunedelart.com/

DES TAXIS ÉLECTRIQUES A HYDROGÈNE A PARIS

Le 7 décembre 2015, la première station de recharge d'hydrogène à Paris a été inaugurée place de l'Alma.

La Société du taxi électrique parisien (STEP), créée en partenariat avec la société Air Liquide, vient de lancer la première flotte de cinq taxis électriques à hydrogène dénommée « hype » maintenant en circulation.

Une voiture à hydrogène est un véhicule



électrique alimenté par une pile à hydrogène. Celle-ci produit de l'électricité grâce à l'hydrogène haute pression, stocké dans le réservoir du véhicule, et l'oxygène de l'air. Le véhicule ne rejette que de la vapeur d'eau. Son autonomie atteint 500 km, soit trois fois plus qu'un véhicule électrique à batterie. La recharge demande moins de cinq minutes.

MISSIONS ADMINISTRATIVES DE LA PRÉFECTURE DE POLICE

LE JEU DE L'OIE DES ACTIONS DE LA DTPP EN 2014 !

La Direction des transports et de la protection du public (DTPP) nous a conviés à assister le 24 septembre 2015 à la présentation de ses résultats 2014 au regard des objectifs fixés par sa qualification *Qualipref*. Notre participation, ainsi que celles des nombreuses autres associations invitées pour former le comité local des usagers, avait également pour but d'échanger entre les participants afin d'améliorer la qualité de l'accueil et des services rendus.

A cette occasion, nous avons souhaité exposer à nos lecteurs, de façon synthétique et ludique, les actions effectivement entreprises en 2014 à Paris par la DTPP.

Munissez-vous de patience et venez jouer !

Notions préliminaires indispensables :

Case Départ : DTPP dont la mission consiste :

- à prévenir et lutter contre les multiples nuisances, risques et périls dont peuvent être victimes les Parisiens
- à intervenir fortement dans la fixation des règles de stationnement et de circulation et dans la réglementation de l'espace public
- à coordonner la politique de sécurité routière à Paris.

Cases Spéciales, rattachées à la DTPP :

DDPP	Direction départementale de la protection des populations
SDSP	Sous-direction de la sécurité du public
SDPSE	Sous-direction de la protection sanitaire et de l'environnement
SDDEP	Sous-direction des déplacements et de l'espace public

Règle du jeu : en partant de la case Départ en bas à gauche du plateau, choisissez une Direction ou Sous-direction quelconque et naviguez de case en case, au gré de votre humeur, en essayant d'éviter les cases Spéciales qui vous feraient revenir à la case Départ : vous passerez ainsi à travers les différents écueils de la mise en fourrière, des nuisances animales, des contrôles alimentaires...

Attention ! Si vous tombez sur une case avec un sigle inconnu, comme SISPRI, ERP, BOTF, BTTP, IPPP, **vous passez trois tours**, le temps d'aller l'identifier ci-dessous et vous devrez ensuite repartir de la case Spéciale la plus proche !

Le gagnant est celui qui arrive le premier dans le coin supérieur droit : *toxi-infections alimentaires collectives* et, en récompense, il a le droit d'aller, **sans passer par la case Départ**, à la **DDIPPP**, Direction départementale interministérielle de la protection des populations de Paris ou, en dernier recours pour un repos bien mérité, à **L'INSTITUT MEDICO-LEGAL**, ces deux dernières organisations étant également rattachées à la DTPP...

En résumé, il n'y a pas que « Ducros qui se décarcasse » à Paris pour assurer notre bien-être et notre sécurité !

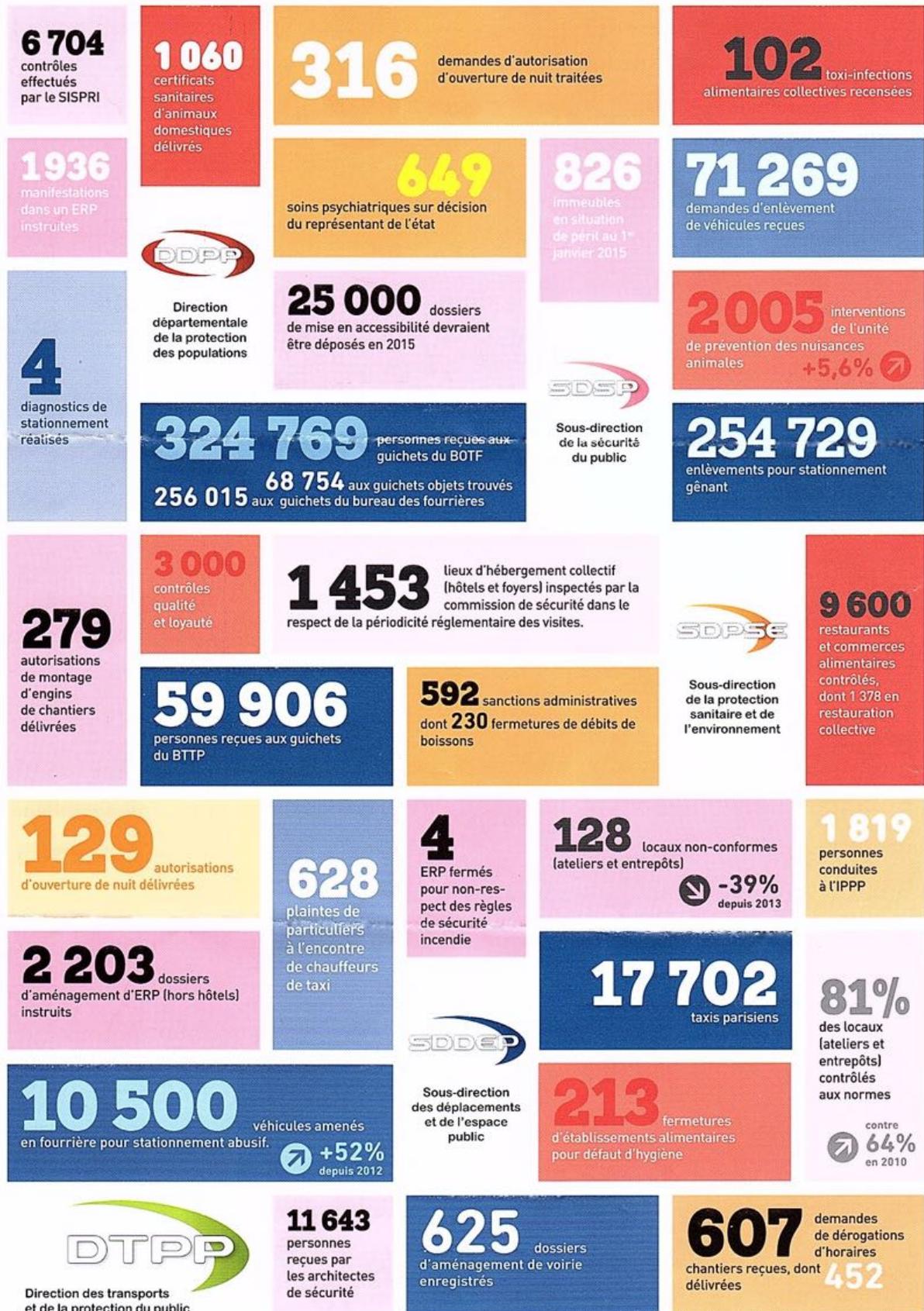


Sigles annexes :

- SISPRI** : Service d'inspection de la salubrité et de la prévention du risque incendie
ERP : Établissement recevant du public
BOTF : Bureau des objets trouvés et des fourrières
BTTP : Bureau des taxis et transports publics
IPPP : Infirmerie psychiatrique de la Préfecture de police

Enfin, si vous voulez en savoir plus sur la DTPP, consultez le site :

<http://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr/layout/set/print/Nous-connaître/Services-et-missions/Missions-administratives/La-direction-des-transport-et-de-la-protection-du-public>



PROJET GARE EOLE DE LA PORTE MAILLOT

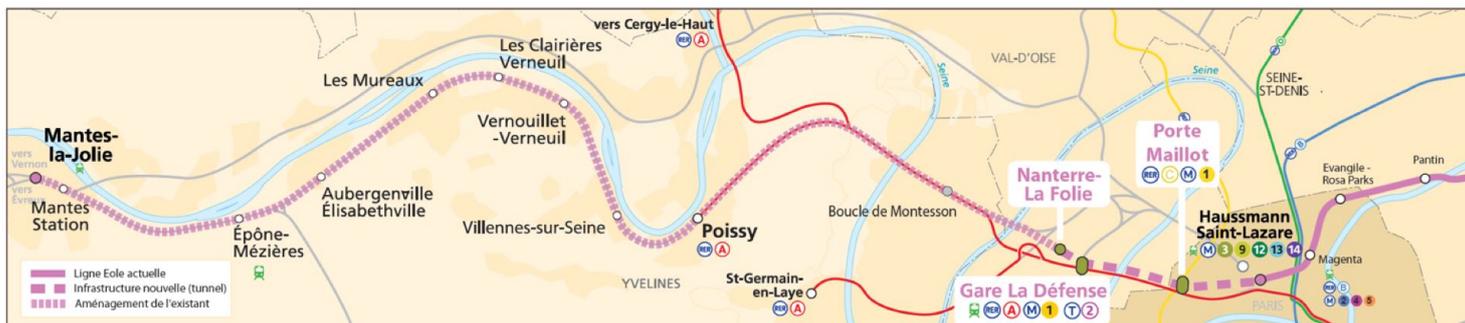


Dans le cadre du développement et de l'amélioration du transport en Ile-de-France, il a été décidé de réaliser le prolongement vers l'ouest du RER E (Eole), depuis le terminus actuel Haussmann - Saint-Lazare jusqu'à Mantes-la-Jolie.

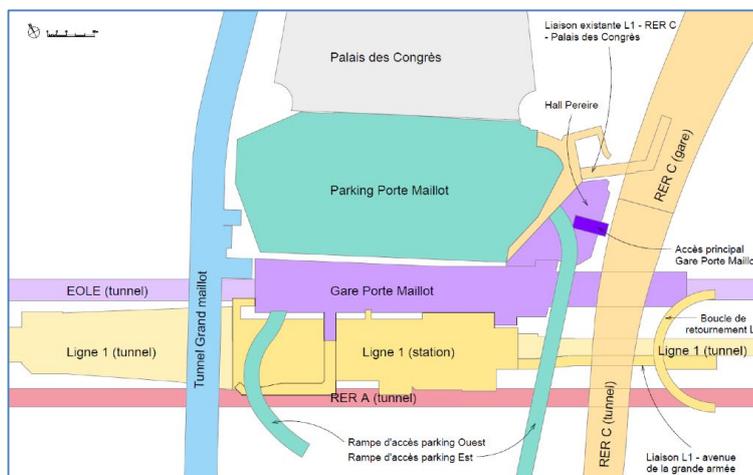
Ce projet comprend notamment la réalisation de 8 km de tunnel depuis la gare Haussmann - Saint-Lazare jusqu'à Nanterre avec la réalisation, dans sa partie nouvelle, de trois nouvelles gares RER : une située à Paris porte Maillot, une autre sur le site de la Défense et la troisième à Nanterre.

Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 31 janvier 2013.

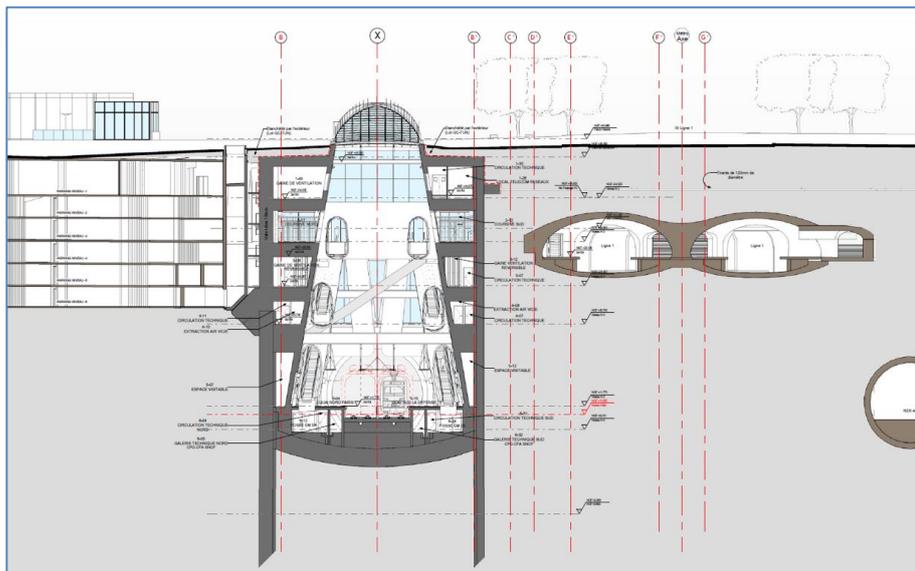
LE TRACÉ DU PROJET DE HAUSSMANN-SAINT-LAZARE À MANTES-LA-JOLIE



La gare entre les existants, vue en plan :



Coupe sur la gare :



De gauche à droite (du nord au sud) :

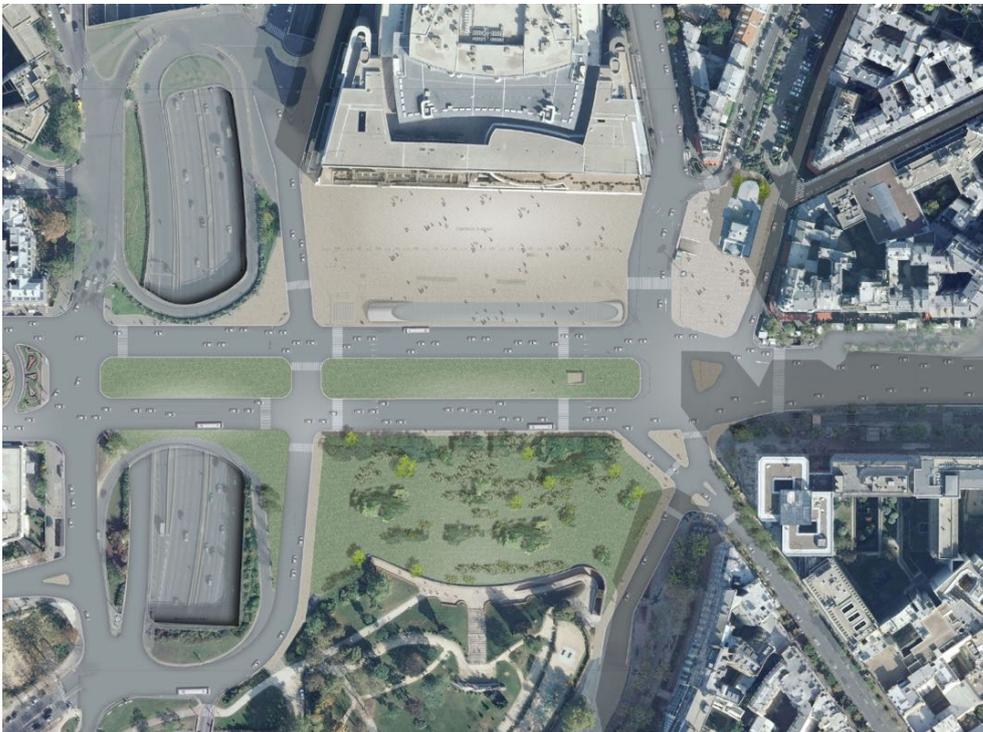
- le parking du palais des congrès
- les gaines de ventilations parking
- le vide technique
- la gare RER E porte Maillot
- la station de la ligne 1 du métro
- le tunnel du RER A.

À noter que l'axe majeur correspond aux axes des quatre rangées de tilleuls et à l'axe de la ligne 1.

La future gare porte Maillot :



Projet de la ville de Paris et de l'APUR pour la porte Maillot :



- suppression du giratoire et de son aspect d'îlot
- prolongation de l'avenue de la Grande Armée
- création d'un parvis de 9 000 m² devant le palais des congrès
- maintien de l'issue de secours RATP dans l'axe majeur
- création d'une zone boisée plus importante permettant de créer une coulée verte entre cette zone, le square Parodi et le bois de Boulogne
- végétalisation d'une partie de l'ouvrage d'art enjambant le périphérique
- augmentation de l'îlot Pereire
- modification des entrées et sorties du parking
- requalification de l'espace végétal du site.

Ce dossier nous a été présenté lors de la commission des sites le 29 octobre 2015.
Les travaux devraient durer quatre ans.

HIPPODROME DE LONGCHAMP

les travaux ont démarré

En faisant le tour de Longchamp, les cyclistes découvrent une longue palissade blanche en tôle qui ceinture les tribunes. Ils aperçoivent aussi le grand bûcher d'énormes souches des arbres abattus pour permettre l'extension des nouvelles installations prévues par France-Galop. Sur les 55 hectares du site, 11 hectares seront reconstruits pour la tribune et la promenade piétonne abritée par un réseau d'ombrelles en maille métallique tissée.

Deux ans de travaux et 131 millions d'euros financés par France-Galop seront nécessaires à Dominique Perrault afin



de livrer son projet pour le grand prix de l'Arc de Triomphe de 2017. Le programme permettra de porter de 60 000 à 100 000 personnes la capacité d'accueil de Longchamp.

Le morceau de bravoure du projet est la tribune principale qui sera coiffée d'un étage panoramique supplémentaire en verre transparent avec un important porte à faux qui permettra de voir la Seine, Paris et bien sûr les chevaux en dînant, déjeunant ou goûtant dans des restaurants d'altitude !

COURRIER DES LECTEURS

Travaux sur le terrain Guilbaud



« Face au Parc des Princes, le terrain Guilbaud est situé sur le territoire de Boulogne, mais a été cédé à la ville de Paris. Sur cet hectare classé en " zone naturelle. Espace vert à protéger " dès 1999, grâce à l'Association de Sauvegarde Boulogne - Paris-les-Princes, alors présidée par Madame Suaudeau, des jardins ont été aménagés de part et d'autre d'une vaste esplanade où les enfants pouvaient jouer au ballon ou faire de la bicyclette en l'absence de match. Cet espace servait de parking aux camions de télévision et le sol en avait été stabilisé. Cela n'a pas suffi à la ville de Paris : l'esplanade vient d'être asphaltée en vue de l'Euro 2016.

Que ne ferait-on pas pour le PSG et le Qatar, même à la veille de la COP21 ? »

Michèle Hervé

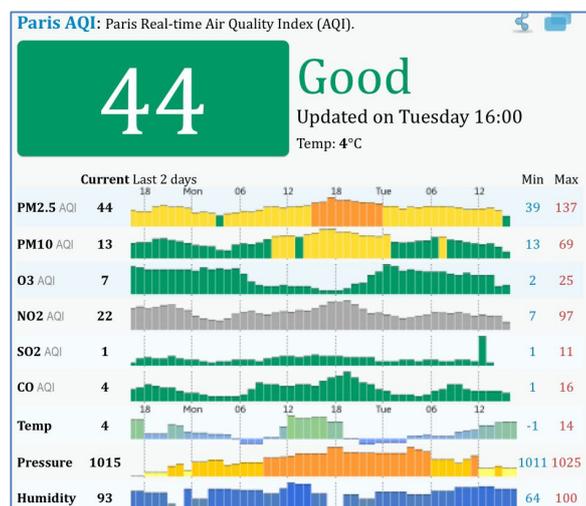
Présidente de Boulogne Paris les Princes

VOIR LA POLLUTION À PARIS

Si vous voulez connaître les différents composants de la pollution du jour à Paris, vous pouvez accéder au site :

<http://aqicn.org/city/paris/>

Des prévisions de l'indice de la qualité de l'air sont aussi disponibles pour les jours à venir.



LA CHARRUE AVANT LES BŒUFS

encore la voie sur berges

L'envahissement de la ville par la voiture est un problème crucial et récurrent. Encombrant les chaussées, la voiture défigure des sites prestigieux. Elle pollue l'air ambiant au détriment de la santé de ses habitants. Et pourtant, elle rend des services inestimables. Maîtriser son usage demande cohérence et intelligence.

Anne Hidalgo a l'intention de fermer à la circulation automobile la voie sur berges rive droite pour offrir aux promeneurs ce lieu idyllique leur permettant d'admirer les berges de la Seine et ses monuments historiques.

La maire de Paris accentue sa politique de fermeture des voies aux automobiles, après la fermeture des quais rive gauche et des souterrains des Maréchaux, dans une démarche d'écologie punitive.

Politique aveugle qui s'attaque à l'envahissement de la ville et qui conduit l'opposition parisienne à enchérir avec des contre-projets tout aussi utopiques contre les voitures.

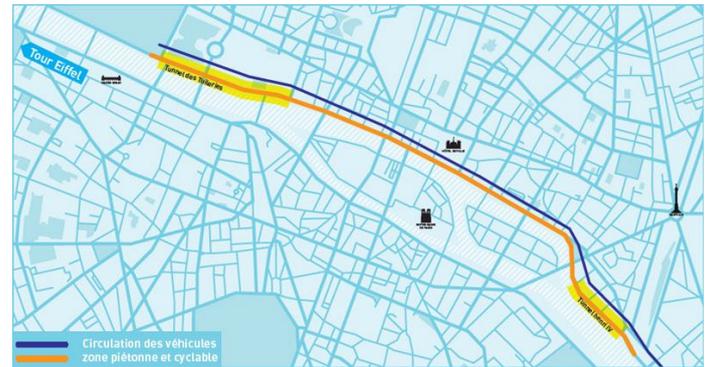
Restreindre la circulation automobile et sa pollution est un objectif que nous approuvons tous, sans oublier la pollution du chauffage des immeubles et toutes les autres sources de pollution... Mais un rêve doit se confronter à la réalité.

Le réseau ferré métropolitain est à la limite de la saturation malgré sa modernisation. L'unanimité s'est faite pour programmer dans le Grand Paris un réseau express régional à échéance de 2020. Il devrait éviter le passage d'un grand nombre d'usagers par le centre de la capitale et ainsi alléger la charge des lignes actuelles de métro.

La circulation francilienne accumule, matin et soir, des records d'embouteillages : jusqu'à 400 km de bouchons certains jours. Les embouteillages de Paris et de l'Île-de-France ont augmenté de 26 % ces quatre dernières années. La lutte contre les embouteillages et la pollution ne doit pas se limiter à

une politique restrictive à l'égard de l'automobile, mais elle doit aussi envisager de développer le réseau autoroutier en suivant les exemples donnés par les villes étrangères. La ville de Tokyo, qui se targue d'un développement écologique, ne construit-elle pas quand même un troisième périphérique !

Certes, les Franciliens n'ont pas vocation à traverser Paris d'ouest en est pour éviter le périphérique encombré.



La circulation sur la voie sur berges doit être régulée, mais sans pour autant l'interdire de façon drastique, unilatérale et autoritaire. Expérimentons le péage urbain.

N'oublions pas que le report de la circulation sur le quai haut, lorsque les voies sur berges sont fermées, provoque des embouteillages polluants.

En conséquence, prenons du recul devant cette utopie qui s'appuie sur des consultations douteuses limitées à Internet, appelées « participation » par la Mairie plus attachée à sa communication « écolo » qu'à la qualité de vie des Parisiens !

Que la Mairie présente un véritable projet avec des objectifs clairs, des études d'impact, l'évaluation des conséquences économiques, sécuritaires et environnementales en cohérence avec le développement des transports en commun du Grand Paris.

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 : 20 €

Responsable de la publication : Claude MUYARD

Rédaction : Suzanne Babey, Martine Blatin, Isabelle Brun, François Douady, Marie Moes, Yves Marang, Daniel Mortgat et Philippe Porté

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