

La Lettre de XVI^e DEMAIN

Urbanisme, Environnement et Qualité de Vie

avril 2016

n° 157

R É I N V E N T E R P A R I S !

Le souhaitons-nous vraiment ?

Parisiens, réveillez-vous ! La municipalité ne cesse de porter atteinte à la physionomie de notre ville en s'abritant derrière de confidentielles consultations estivales des Parisiens par Internet.



C'est ainsi que des « tours » vont défigurer notre horizon, telles de vilaines asperges qui apparaîtront en co-visibilité derrière les monuments prestigieux que des millions de touristes viennent admirer à Paris ; la tour Triangle se profilera derrière le dôme des Invalides ; la tour de la Justice se montrera derrière le Sacré-Cœur de Montmartre ; les tours Duo s'afficheront derrière le Panthéon.

La voiture, elle, est pourchassée pour préserver nos voies respiratoires. Après la fermeture de la voie sur berge rive gauche, c'est la voie Pompidou, rive droite, qui sera fermée. Chacun sait que le Parisien ne possède plus de voiture, car il n'a plus d'enfants à transporter avec armes et bagages, ni de grand-mère à conduire à la gare ou à l'hôpital, ni d'activité professionnelle ! Une zone 30 générale participera au partage de la chaussée, aidant au *vivre ensemble durablement*, et provoquera une thrombose circulatoire et une pollution néfaste pour nos bronches.

Autre ambition : l'animation des rues, jour et nuit. Ainsi fleurissent sur les trottoirs toutes sortes de terrasses de petits caboulots, d'étals de marchands de camelote pour touristes égarés. Les bistrotts sont encouragés au tapage nocturne dans les quartiers centraux par des animateurs de rue portant nez rouge.

Les grandes places se transformeront en jardins, comme la place d'Italie où les piétons pourront discuter sur des bancs. Les jardins deviendront des lieux pour débattre des grands problèmes de la cité, de préférence de nuit. La ville deviendra un grand espace ludique et convivial. Les travailleurs, de plus en plus rares, il est vrai, doivent comprendre que cette ville n'est plus faite pour eux.

Pour détourner l'attention du public de cette politique du *mieux vivre*, la Mairie concède aux Parisiens un budget participatif correspondant à 5 % du budget d'investissement de la Ville. Ainsi, pendant que les promoteurs érigeront leurs tours, les bons citoyens planteront quelques fleurs sur les trottoirs, quelques toilettes dans les squares et des pendules aux carrefours, grâce aux largesses de la Mairie.

François DOUADY
Président

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

Le pont de Bir-Hakeim relie l'avenue du Président-Kennedy sur la rive droite dans le 16^e au quai Branly et au quai de Grenelle dans le 15^e. Le premier ouvrage piéton, la passerelle de Passy, date de l'exposition universelle de 1878.

En 1903-1904, il est remplacé par un pont-viaduc métallique à deux étages de 247 mètres. Construit par l'architecte Camille-Jean Formigé, à qui l'on doit les Serres d'Auteuil, et par l'ingénieur Louis Biette, il permet la circulation piétonne, automobile et ferroviaire.

Deux groupes de statues en fonte, de Gustave Michel, nautés et forgerons, ornent les piliers de pierre et quatre allégories en bas-relief, la Science, le Travail, l'Electricité et le Commerce, parent la maçonnerie.

Ce pont-viaduc est baptisé le 18 juin 1949 « pont de Bir-Hakeim » par le Général de Gaulle. Il est inscrit au titre des monuments historiques depuis 1986.



La passerelle Debilly est un pont pour piétons et vélos, qui joint l'avenue de New-York 16^e au quai Branly 7^e. Son nom honore le général napoléonien Jean-Louis Debilly, mort à la bataille d'Auerstaedt en 1806.



Édifiée à titre provisoire pour l'Exposition universelle de 1900 par l'architecte Jean Résal, elle est légèrement déplacée en 1909 pour devenir permanente.

La passerelle est construite sur une charpente métallique posée sur des piles en maçonnerie près des rives et décorées de carreaux de céramiques de Gentil & Bourdet vert foncé suggérant des ondulations.

Témoin de l'époque de la Tour Eiffel, elle est inscrite au titre des monuments historiques en 1966. Pendant la guerre froide, cette passerelle était réputée pour être un lieu de réunion des services secrets de l'Est.

Le pont d'Iéna relie la Tour Eiffel au Trocadéro. Il a été construit entre 1808 et 1814 par l'ingénieur Lamandé au lendemain de la victoire de Napoléon à Iéna en 1806.

Durant l'occupation des troupes prussiennes, le général Blücher, le vaincu d'Iéna, voulut le détruire. Long de 155 mètres, il présente cinq arches de 28 mètres en maçonnerie s'appuyant sur quatre piles. Ses tympans sont décorés d'aigles impériaux sculptés par Jean-François Mouret.

En 1853, quatre sculptures sont installées aux extrémités du pont : un guerrier gaulois, un romain, un arabe et un grec. Il est inscrit au titre des monuments historiques depuis 1975.

Depuis juin 2015, un chantier de consolidation est engagé. En effet, trois des quatre piles du pont se sont affaissées de 30 à 60 cm. Les travaux consistent à renforcer les pieux en bois qui soutiennent les piles par des cylindres en acier qui traverseront les 14 mètres de maçonnerie et s'enfonceront de 32 mètres supplémentaires dans le sol.



Le pont de l'Alma relie l'avenue de New-York au quai Branly.

Construit pour l'Exposition universelle de 1855, il est doublé d'une passerelle lors de l'Exposition universelle de 1900 et remplacé en 1974 par un pont en acier de 142 mètres construit par les ingénieurs Lagallissérie, Darcel et Vaudrey.

Des quatre statues représentant les régiments ayant combattu lors de la guerre de Crimée, un zouave, un grenadier, un chasseur à pied et un artilleur ornant le pont à l'origine, seul le zouave est resté et sert de mesure populaire des crues de la Seine.

Ce pont est mondialement connu depuis août 1997, date du fatal accident de Lady Diana.

OÙ EN EST L'EXTENSION DE ROLAND-GARROS ?

En juin 2015, notre association a intenté un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Paris contre le permis de construire du stade de 5 000 places prévu par la Fédération française de tennis dans le jardin botanique des serres d'Auteuil. Le jugement ne devrait pas intervenir avant quelques mois.

Mais, fin décembre, les héritiers de Camille-Jean Formigé, l'architecte des Serres, ont obtenu par référé devant le tribunal de grande instance une suspension des travaux de trois mois dans la zone des serres de travail, mais non pas sur le site de l'actuel Roland-Garros où les travaux sont menés tambour battant.

Les associations SPPEF (Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France) et VMF (Association Vieilles Maisons Françaises) ont obtenu, le 24 mars, par référé, la prolongation de cette suspension dans l'attente du jugement au fond. Les attendus de l'ordonnance sont tellement favorables aux associations requérantes que le jugement au fond pourrait anéantir le projet du stade de 5 000 places ! Bien entendu, la FFT va se pourvoir en cassation au Conseil d'Etat pour demander un déclassement partiel du terrain d'assiette de ce stade... À suivre !

PROPOSITION DE XVI^e DEMAIN

*Un chalet d'aisance dans le parc Sainte-Périne ?
Oui, si le budget participatif de la mairie l'accorde !*

« La rénovation des pelouses et des aires de jeux rend ce parc encore plus attractif pour les enfants et les adultes. Hélas, le tableau est gâché par l'absence de toilettes publiques, qui oblige les parents à emmener « discrètement » leur progéniture dans les fourrés pour se soulager !

« Quelle carence en matière d'équipements publics et d'hygiène ! Il est grand temps d'y remédier. Un édicule moderne et intégré au paysage, équipé de toilettes sèches, serait une des solutions.

« Les moyens techniques existent maintenant pour innover et éviter cette pollution, en limitant le coût d'exploitation à un minimum. Cependant, si les frais d'une intervention quotidienne de nettoyage étaient trop élevés, il existe la solution d'une sanisette gratuite de type « Decaux ».

« La comparaison financière des deux solutions reste à établir par les services de la Ville. Mais ce parc très fréquenté ne peut pas rester sans cet équipement souhaité par les familles utilisatrices. »



Selon la mairie de Paris, la phase de présentation des projets 2016 s'est terminée le vendredi 19 février. La mairie a reçu 3 162 projets : « La grande majorité est documentée et de grande qualité ! »

<http://www.paris.fr/actualites/budget-participatif-2016-3162-projets-deposes-3393>

L'instruction des projets a commencé, « pour voir s'ils sont recevables, c'est-à-dire s'ils contribuent à l'intérêt général, relèvent des compétences de la Ville et correspondent bien à des dépenses d'investissement. »

MIGRANTS DANS LE BOIS DE BOULOGNE

Il y a trois mois, il s'agissait de loger des migrants en surfant sur notre sympathie à l'égard des réfugiés fuyant la guerre ou une dictature. Aujourd'hui, il s'agit de traiter un problème de long terme concernant les SDF de Paris.

En réalité, la mairie de Paris veut punir un arrondissement qui a mal voté aux dernières municipales. D'où la colère explosive des habitants le 14 mars lors de la présentation du projet par la mairie, alors que le permis de construire avait été délivré la veille.

Si nous condamnons les débordements qui ont empêché le déroulement de cette réunion, **nous pensons que le 16^e devrait accueillir ces sans-abri, mais pas dans le Bois classé espace vert inconstructible.**

Nous avons donc décidé de soutenir les efforts de l'ARBB (Association des riverains du bois de Boulogne) qui, avec notre accord, viendra solliciter le soutien de nos adhérents.

Par ailleurs, nous reproduisons ci-dessous, pour mémoire, la lettre envoyée à Ségolène Royal, Ministre de l'environnement, par trois associations, dont la Plateforme des associations parisiennes d'habitants à laquelle nous appartenons.

Dans notre prochain bulletin, nous ferons le point sur les diverses associations du 16^e qui accompagnent les SDF.



ASSOCIATION DES RIVERAINS
DU BOIS DE BOULOGNE

Pour la sauvegarde des quartiers Hippodrome, Auteuil, Passy, Muette



pour une ville plus humaine



COORDINATION
POUR LA SAUVEGARDE
DU BOIS DE BOULOGNE
ET DE SES ABORDS

Madame Ségolène ROYAL

Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Paris, le 29 février 2016,

Madame la Ministre,

Par courrier du 25 novembre 2015, deux des signataires de cette lettre appelaient votre attention sur le projet de construction d'un centre d'hébergement temporaire pour 200 migrants et sans domicile fixe qui serait implanté sur l'Allée des Fortifications, dans le site classé du bois de Boulogne.

Nous sommes toujours dans l'attente de la décision officielle concernant le permis de construire précaire. En revanche, nous avons eu connaissance de la signature, le 18 janvier 2016, de la convention d'occupation précaire du domaine public qui, sur la base de la décision prise par le Conseil de Paris le 16 décembre 2015, conduira à la fermeture de la route publique et de la piste cyclable publique pour en réserver l'usage exclusif au gestionnaire du centre.

Les associations de défense du bois de Boulogne ont collectivement déposé un recours en annulation contre la décision du Conseil de Paris, tout en restant ouvertes à discuter d'autres solutions, en site urbain, dès lors qu'elles ne porteraient pas atteinte à l'environnement.

Mais, si nous sommes trois signataires aujourd'hui, c'est pour appeler votre attention, en votre double qualité de Présidente de la COP 21 et de Ministre de l'Écologie, sur le bois de Vincennes, un site classé en 1960 qui subit de la part de la Ville de Paris les mêmes avanies que le bois de Boulogne.

Le dernier exemple qui met en cause l'autorité même de votre ministère est édifiant à cet égard. Voilà cinq ans, votre ministère avait en effet autorisé la construction d'un bâtiment d'hébergement provisoire situé route des Fortifications dans cet espace vert protégé, sous la stricte condition qu'au terme du délai du permis précaire le bâtiment serait détruit et le terrain remis en état.

Fin juillet 2015, au terme de l'autorisation, ADOMA, le gestionnaire du foyer, et la ville de Paris qui s'était engagée à pallier la carence du gestionnaire ont fait fi de cette obligation de démolition. Prolongeant une délibération du Conseil de Paris prise à l'été 2015, il a fallu attendre le 3 novembre 2015 pour que la société ADOMA dépose une nouvelle demande de permis précaire et attendre le 18 février 2016 pour que la Commission départementale des sites l'examine.

L'avis négatif de l'Architecte des Bâtiments de France et l'avis négatif de l'Inspecteur des Sites n'ont rien pu empêcher. La Commission est passée en force et n'a même pas relevé trois manquements supplémentaires pourtant notés par vos services, une construction réalisée en maçonneries de parpaing et non en éléments préfabriqués ; la construction d'un édicule ajouré en bois qui n'était pas prévue et une polychromie du bâtiment non retravaillée, contrairement à ce qui était exigé.

Cette affaire est révélatrice du peu de cas dont fait preuve la ville de Paris vis-à-vis des espaces verts parisiens, à commencer par ceux qui sont placés sous votre protection légale. Ce sont les « variables d'ajustement » d'une politique qui, selon les termes mêmes de l'Inspectrice des Sites de Paris, considère les sites classés comme des « réserves foncières ». Mais elle met surtout en cause l'autorité de votre ministère, la mairie de Paris et la société gestionnaire s'étant d'elles-mêmes affranchies des conditions fixées par l'autorisation que celui-ci leur avait accordée.

Dans ces conditions, comment pouvons-nous croire qu'une autorisation limitée dans le temps qui concernerait aujourd'hui l'Allée des Fortifications du bois de Boulogne serait mieux respectée demain par la ville de Paris que celle qui concernait hier la Route des Fortifications du bois de Vincennes et qu'elle a violée, comme elle le fait encore ?

Notre analyse - et c'est pour cela que nous nous plaçons sous la protection de la justice - est que la ville de Paris, en agissant de la sorte, n'est nullement de bonne foi. Les conventions d'occupation précaire - et les permis de construire précaire qui les traduisent - lui servent à contourner les règles normales d'urbanisme et de protection de l'environnement pour faire simplement ce qu'elle veut.

De tels détournements de procédure doivent être sanctionnés par la justice. Nous nous y emploierons avec toute notre conviction et souhaiterions pouvoir compter sur votre plein soutien.

Nous vous prions, Madame la ministre, de bien vouloir agréer l'assurance de nos respectueux hommages.

Lionel LEMAIRE
Président de l'ARBB

Christophe BLANCHARD-DIGNAC
Président de la COBB

Claude BIRENBAUM
Président de la Plateforme

LE DOMAINE DE LONGCHAMP REPART POUR UNE NOUVELLE AVENTURE

Situé dans le bois de Boulogne, ce château de 2 500 m² avec ses deux pavillons et son parc de trois hectares était depuis des mois en complète déshérence. La concession du domaine avait été accordée en mai 2004 à WWF (World Wide Fund), mais l'association n'ayant pas réuni les fonds nécessaires n'a pu faire vivre son projet.

Le 30 juin 2015, le Conseil de Paris a approuvé celui présenté par Good Planet, fondation d'utilité publique créée en 2005 par Yann Arthus-Bertrand. Grâce à la renommée internationale que ce dernier a acquise par ses actions incessantes en faveur de l'environnement, ce lieu va enfin revivre. C'est donc une très bonne nouvelle.

La concession porte sur trente ans. L'investissement prévu est de près de 7 M€. Les travaux sont conduits par l'architecte Patrick Bouchain, qui a aménagé la Cité internationale de l'immigration à la Porte Dorée.



Le lieu sera ouvert au public et dédié à la préservation de l'environnement.

Il est prévu au rez-de-chaussée une salle de cinéma et un restaurant bio, ainsi que 1 000 m² d'exposition sur deux étages. Des événements culturels seront organisés dans le parc où un pavillon pédagogique de 400 m² sera réservé aux enfants des écoles.

ET MAINTENANT, TOUS EN SELLE !

Le Plan vélo 2015-2020

Le plan vélo 2015-2020 adopté par la Ville de Paris a pour ambition de faire passer les déplacements à vélo de 5 % aujourd'hui à 15 % d'ici à 2020. Pour ce faire, la longueur de voies cyclables sera doublée



dans la capitale, passant de 700 à 1 400 km en cinq ans. Un réseau express sera créé avec des axes nord-sud et est-ouest, un axe reliant les Bois et trois rocade intérieures.

Cela va dans le sens des demandes formulées par les Parisiens lors des votes sur le budget participatif où ils ont donné la priorité aux aménagements cyclables sur ceux concernant les piétons ... et ce sera bon pour la santé de tous ceux qui s'y mettront sérieusement ! Sauf si la pollution reste à son niveau actuel ! Mais attention : le développement du trafic nécessitera la mise en place de règles de comportement collectif et de mesures permettant



d'assurer la sécurité de ces flux de cyclistes à deux vitesses : les « physiques » courbés sur leur guidon et les « électriques » droits sur leurs pédales, **tout en respectant les autres usagers.**

A cet égard, il est intéressant de citer certaines des mesures prises par le décret de partage de la voirie du 8 juillet 2015, dit plan d'action pour les mobilités actives :

- le stationnement sur les espaces dévolus aux piétons et vélos est qualifié de « très gênant » et sanctionné par une contravention de 4^e classe de 135 €,
- le double sens cyclable devient la règle générale dans toutes les voies à sens unique limitées à 30 km/h, les aires de rencontre et les zones piétonnes,
- le code de la route n'autorisait pas les cyclistes à s'éloigner du bord droit de la chaussée.

En ville, sur les voies où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins, il est désormais permis aux cyclistes de circuler à une distance suffisante des voitures en stationnement afin d'éviter les accidents dus à des ouvertures de portières.

L'obligation étant faite aux véhicules de doubler à un mètre de distance du cycliste, il devient possible pour les voitures, quand la visibilité le permet dans les voies à double sens, de

chevaucher la ligne continue pour doubler un cycliste,

- l'officialisation des marquages des trajectoires cyclistes pour servir de repères aussi bien aux cyclistes qu'aux autres usagers qui « doivent faire preuve d'une prudence accrue envers les usagers les plus vulnérables »,



- la création aux feux rouges de 7 000 nouveaux sas pour vélos. Permettant aux cyclistes de se placer devant les véhicules pour démarrer en toute sécurité ou se positionner à gauche, ils sont interdits aux deux roues motorisés,

- un nouvel aménagement est prévu en ville : « la chaussée à voie centrale banalisée » qui concerne les rues trop étroites pour aménager deux voies de circulation et des pistes cyclables. On met alors en place des accotements pour cyclistes avec une ligne de rive discontinue pour permettre aux véhicules de se croiser.



Quant à l'arrêté du 23 septembre 2015, il modifie la signalisation routière pour les vélos, notamment avec les six minipanonceaux apposés sur les feux autorisant les cyclistes à franchir un feu rouge dans certaines conditions.

Enfin, tout doit être mis en œuvre pour éviter la frustration et le sentiment d'impuissance ressenti en cas de vol de son vélo ! La création de 10 000 nouvelles places de stationnement réservées aux vélos et de box sécurisés près des gares et dans les lieux de dépose de longue durée, bien connus des voleurs, devraient y contribuer. Et pourquoi pas un zeste de vidéosurveillance en plus ... ?

En conclusion, le partage de l'espace public, notamment la voirie, devient de plus en plus compliqué. Les progrès du « vivre ensemble » nous permettront-ils d'y faire face, d'autant plus que les cyclistes se comportent trop souvent de façon indisciplinée ?

LA VOITURE à HYDROGÈNE

1e 16^e à la pointe de l'innovation !

Le 7 décembre 2015 était inaugurée en grande pompe - à hydrogène... - sur le parking du pont de l'Alma la première station de recharge d'hydrogène, sécurisée et surveillée, pour une flotte de cinq taxis électriques nouvellement créée et destinée à se développer significativement d'ici à cinq ans. (voir notre Lettre n° 156).

Il est clair que remplacer les particules fines du diesel et le CO₂ par de la vapeur d'eau est séduisant !



Derrière cette façade accueillante se trouve une petite usine à gaz permettant de comprimer et stocker le gaz des bonbonnes livrées à 200 bars jusqu'à 700 bars dans des cuves permettant un rechargement en moins de cinq minutes.

Tous les constructeurs automobiles investissent actuellement dans la fabrication de véhicules à hydrogène réputés non-polluants et disposant d'une autonomie beaucoup plus importante que les véhicules électriques actuels qui ne fonctionnent que sur batteries.

Toutefois, leurs premières études de commercialisation sont en accord avec les réflexions stratégiques de l'ADEME sur les possibilités de développement de la filière d'ici 2050. Selon l'agence, « Une analyse prospective en coût global pour l'utilisateur, fondée sur une pré-industrialisation de la technologie pile à combustible, montre des solutions économiquement acceptables à moyen terme pour certaines flottes captives de véhicules ».

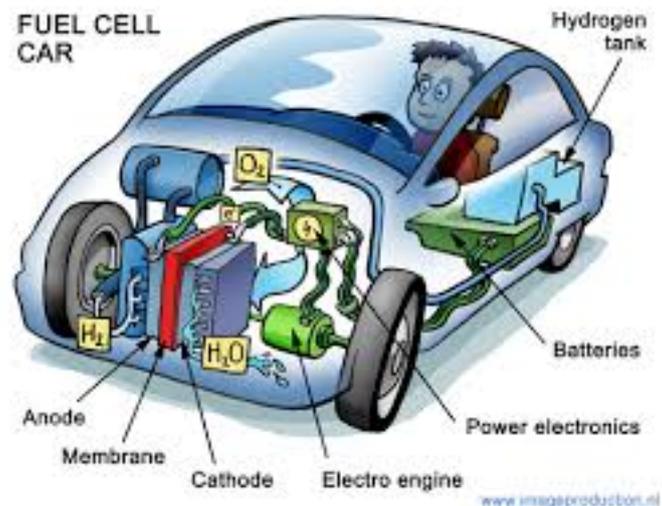
Pour les particuliers, le marché est incertain et dépend des politiques publiques en matière de

distribution et d'investissements en infrastructures appropriées.

L'hydrogène est en effet un moyen efficace et propre pour stocker de l'énergie électrique, mais son bilan énergétique de production, essentiellement par craquage thermique du méthane fossile par de la vapeur d'eau surchauffée, n'est pas encore satisfaisant. Des recherches sont en cours pour trouver des méthodes d'élaboration plus propres à partir de matières renouvelables comme la biomasse, la voie par électrolyse étant par ailleurs contraignante et coûteuse.

Mais comment fonctionne une voiture à hydrogène, c'est-à-dire une voiture électrique alimentée par une pile à combustible ?

C'est très simple : l'hydrogène comprimé à 700 bars, stocké dans le réservoir en composite renforcé par un enroulement de filaments en fibre de carbone et répondant à des normes de très haute sécurité, est acheminé vers la pile à combustible. En général, celle-ci est de technologie PEM (Proton Exchange Membrane ou membrane échangeuse de protons qui est insérée entre deux plaques métalliques conductrices avec un catalyseur au platine) et utilise l'oxygène de l'air pour produire l'électricité nécessaire au fonctionnement du moteur électrique, en continu ou en soutien de la batterie, notamment au démarrage. Le véhicule ne rejette que de la vapeur d'eau...



On a longtemps cherché à faire fonctionner le moteur à eau et pour l'instant on fait l'inverse ! Espérons que les recherches et la technologie nous permettront rapidement de rouler propre et durable de façon économique.

BIENTÔT LE TRAM DANS LE 16^e ?

Nous avons participé à la présentation du projet de prolongement du tram dans le 16^e, inaugurant le 18 janvier la concertation qui s'est achevée le 21 février 2016.

LES ÉTAPES DU PROJET



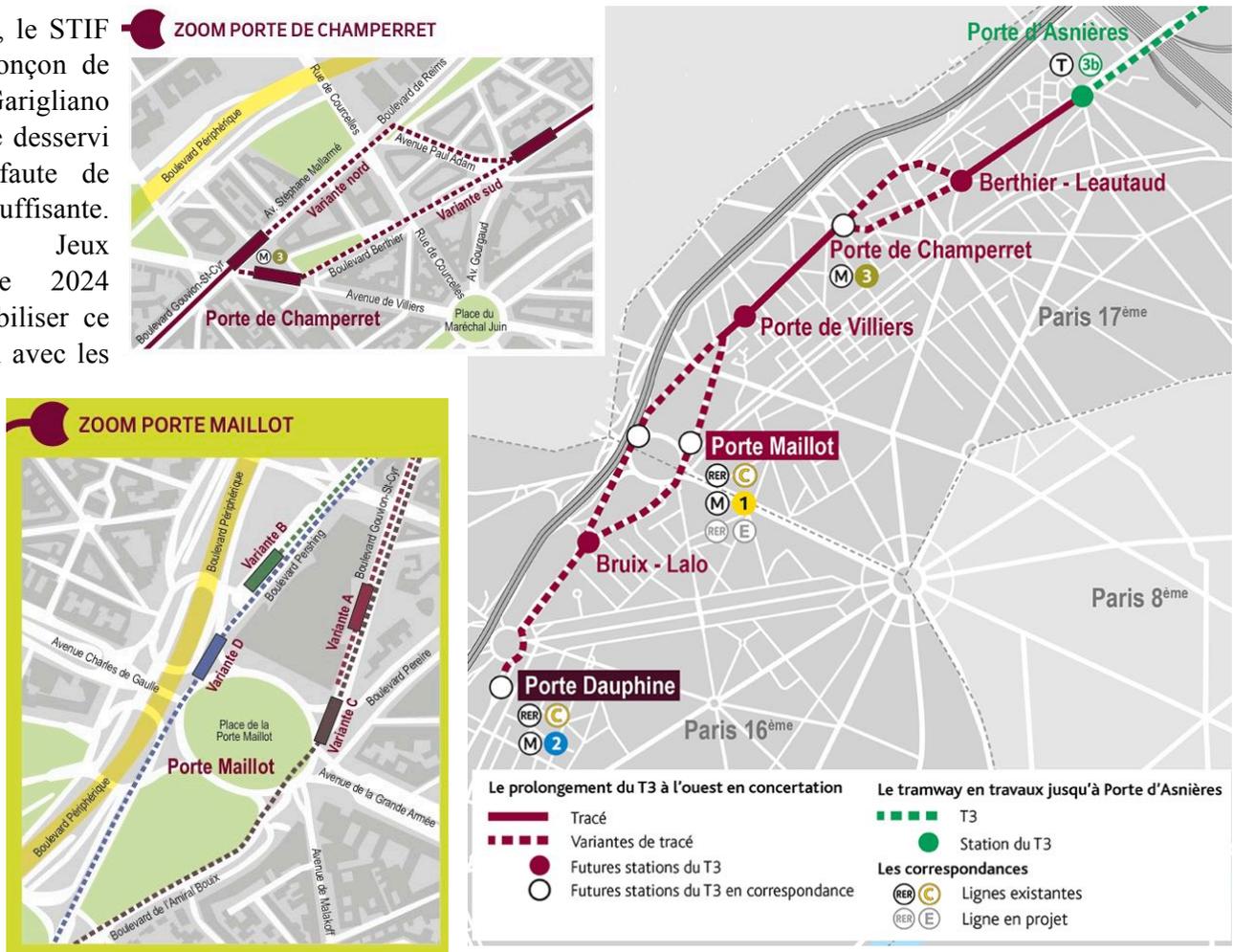
Les variantes du tracé figurent sur les croquis ci-dessous. Les coûts selon les variantes s'établiraient ainsi : terminus à Maillot, variante A=102 M€, variante B =105 M€, terminus à Dauphine, variante C = 170 M€ et variante D = 245 M€.

Le projet jusqu'à Dauphine couvrirait 3 km depuis Asnières, avec 6 stations pour 11 minutes de trajet. Le tramway transporterait 7 600 voyageurs à l'heure de pointe.

Et la suite ? En effet, il faudra bien aller jusqu'au pont de Garigliano ! Aucune étude n'est disponible pour le moment. Faudra-t-il choisir d'aller jusqu'à la porte de Saint-Cloud ou se contenter d'aller au plus court par le boulevard Exelmans ?

Pour le moment, le STIF pense que le tronçon de Dauphine à Garigliano continuera à être desservi par des bus, faute de rentabilité suffisante. Seuls les Jeux Olympiques de 2024 pourraient rentabiliser ce nouveau tronçon avec les foules de spectateurs et surtout les financements apportés par l'évènement !

Quelle cohérence pour un réseau qui souffrirait de cette rupture de charge !



DÉCOUVRIR LE NOUVEAU MUSÉE DE L'HOMME

La réouverture du musée de l'Homme, resté bien longtemps fermé, nous offre l'occasion de revenir sur ces lieux où beaucoup de Français, à une époque où l'on voyageait encore peu, ont rêvé aux civilisations lointaines, à l'exotisme et aux voyages. Reconnaissons que c'est toujours un plaisir de se rendre au palais de Chaillot, l'un des plus beaux sites de la capitale.



Le Palais lui-même, classé monument historique, est une grande réussite architecturale due, en 1937, à une équipe de trois architectes, dont Jacques Carlu, qui en a conçu la très belle façade. A partir de l'ancien palais du Trocadéro, le choix sera fait à l'époque de détruire la partie centrale pour créer l'immense parvis en balcon au-dessus des jardins et de la Seine, tout en gardant les deux ailes existantes.

La rénovation actuelle a porté sur l'intérieur du bâtiment : ouverture d'un puits de lumière par la suppression d'un plancher au premier niveau et mise en place du nouveau parcours des collections permanentes qui s'intègre bien dans le magnifique espace où le plaisir d'évoluer reste intact. A l'entrée, le mur surplombant le grand escalier scintille pour accueillir le visiteur de signes « bienvenue » dans toutes les langues mais, curieusement, pas en français !

L'espace muséographique, ouvert à la visite sur deux étages et une mezzanine, s'intitule la galerie de l'Homme. Il nous est proposé, ainsi que l'explique le descriptif, « un voyage au cœur de l'évolution humaine » et une tentative ambitieuse de répondre aux trois questions clés : Qui sommes-nous ? D'où venons-nous ? Où allons-nous ?

Dans la première partie du parcours, l'intitulé des modules est conçu pour interpeller le visiteur : naître humain, mille et une façons de penser le monde, un être de liens, un être de paroles ... Un grand nombre d'objets sont présentés sans véritable fil directeur. Certains sont intéressants comme les cires anatomiques ou le mannequin d'accouchement en tissu conçu par une sage-femme auvergnate du début du XVIII^e. D'autres sont plus anecdotiques et on s'étonne parfois du contenu disparate

de certaines vitrines. Mais il est vrai qu'une grande partie des collections d'origine a été transférée au quai Branly. Le grand portant des bustes et le mur des langues se veulent spectaculaires.



La séquence suivante, consacrée à l'émergence de la lignée humaine et son évolution jusqu'à 10 000 ans avant Jésus-Christ est beaucoup plus scientifique et intéressante. Il faut garder du temps pour s'y attarder. C'est là que sont exposés des repères majeurs dans l'histoire de l'évolution : Lucy, les fossiles de l'homme de Cro-Magnon et la Vénus de Lespugue.



Sur les thèmes de la mondialisation en marche et des ressources à partager, les vitrines du 2^e étage cherchent à répondre à la 3^e question : où allons-nous ? Hormis un panneau animé très bien fait mettant en regard le passage du temps, les grands événements historiques, l'accroissement démographique et le peuplement de la Terre, l'étage est assez vide.

Tout au long du parcours, l'intérêt est sollicité par des dispositifs divers, sonores, audiovisuels ou bien interactifs très bien conçus qui enthousiasment les enfants et retiennent les adultes.

A la sortie, les avis sont partagés. Un visiteur a tenté d'exprimer ses réserves en inscrivant dans le livre d'or : « La sociologie n'a pas remplacé l'ethnologie de façon avantageuse ! ».

VIE PRATIQUE

PayByPhone disponible dans tout PARIS !

Depuis le 1^{er} juillet 2015, le service P Mobile opéré par PayByPhone est actif dans tous les arrondissements de Paris (<https://www.paybyphone.fr/actualites/paris2>).



Dans le 16^e, il suffit d'indiquer 75016. L'application détecte automatiquement si votre véhicule bénéficie du tarif visiteur, résident ou professionnel. Depuis deux ans, nous pouvions déjà l'utiliser à Boulogne et à Neuilly.

Comment cela fonctionne ?

La première fois, vous devez créer un identifiant avec votre numéro de téléphone mobile, une carte bancaire, le numéro d'immatriculation du véhicule et son type (auto, moto, moto électrique ou poids lourd) dans l'application téléchargée au préalable (Google Play ou Apple Store).

Pour payer un stationnement, il suffit de se connecter à PayByPhone avec son identifiant, saisir le code tarif du lieu de stationnement affiché sur la borne (photo ci-contre), sélectionner le tarif (résident ou visiteur) si vous êtes dans votre zone résidentielle, choisir le véhicule concerné si vous en avez entré plusieurs (jusqu'à quatre) et la durée du stationnement. Vous pouvez demander à recevoir un SMS cinq minutes avant la fin du stationnement payé. Vous pouvez alors prolonger à distance la durée du stationnement, dans la limite du maximum autorisé.

Vous n'avez plus de ticket à afficher derrière votre pare-brise. Le contrôle s'effectue par lecture de votre plaque d'immatriculation, grâce un boîtier qui vérifie votre situation auprès de l'opérateur PayByPhone. Cette lecture permet à l'agent de vérifier que vous possédez bien une carte de résident valide, que votre véhicule est stationné dans la zone autorisée par votre carte de résident et que vous avez un « ticket » de stationnement valide.



Prise USB sur abribus

Toujours pour votre téléphone, les nouveaux abribus sont équipés de prises USB qui vous permettent de recharger votre téléphone (câble non fourni) en attendant l'autobus (photo ci-contre). Le bouton situé au-dessus de la prise USB sert à informer les personnes non voyantes.

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, Yves Marang, Marie Moes, Daniel Mortgat et Philippe Porté

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