

La Lettre de XVI^e DEMAIN

Urbanisme, Environnement et Qualité de Vie

avril 2020

n° 173

LAISSEZ-NOUS TRANQUILLES ! *disent les Parisiens*

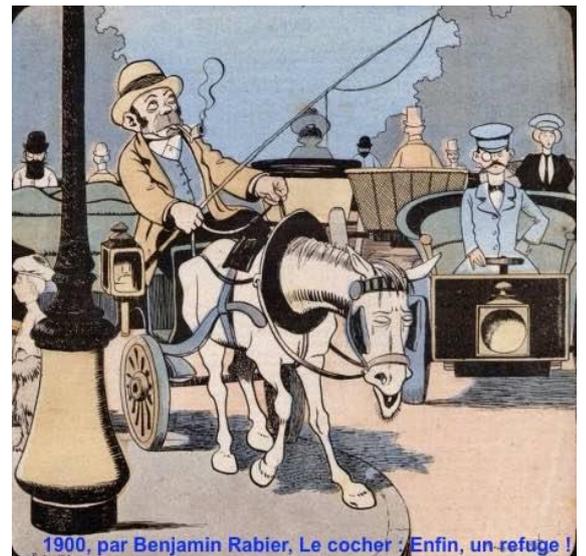
Les Parisiens aiment Paris, la ville qu'ils ont choisie pour habiter, travailler et vivre en famille. Cependant, depuis quelque temps, ils se mettent à redouter les grands projets et les manifestations qui perturbent leur qualité de vie.

La transition énergétique a engendré les journées jaunes comme les gilets. La réforme des retraites suscite encore les journées noires de la CGT transport. Les Parisiens se transforment alors en marcheurs, sans allusion politique. Ils doivent slalomer entre les palissades vertes que la municipalité déploie sur les trottoirs pour de sempiternels travaux éventrant trottoirs et chaussées. Sur les passages piétons, comme des matadors, les Parisiens esquivent la charge des voitures et des EDP « engins de déplacement personnels » selon le nouveau code de la route (trotinettes électriques et autres gyropodes).

S'ils se risquent à lever les yeux, ils sont obligés de contourner des empilements de bureaux provisoires empiétant sur les trottoirs pour de grands projets immobiliers. Ils ne se doutent pas que l'avenir ne va pas améliorer leur qualité de vie. Les Jeux olympiques de 2024 leur réservent de spectaculaires chantiers au Champ-de-Mars pour le beach-volley, dans le Grand Palais « éphémère ?! » pour les activités paralympiques, sur l'Esplanade des Invalides pour le tir à l'arc et dans le « vrai » Grand Palais pour l'escrime. En outre, la place Charles-de-Gaulle et les Champs-Élysées seront aménagés pour que les foules s'égaient au mieux.

Enfin, à l'occasion des dernières municipales, les candidats annonçaient d'autres grands projets aux Parisiens, comme le verdissement du site Trocadéro – Champ-de-Mars, le déplacement de la gare de l'Est, le projet du quartier Montparnasse ou une forêt de 175 000 arbres dans nos rues et sur nos places.

Arrête un peu le bras, ô terrassier, toi qui te soucies de ne pas augmenter la charge du déficit de la ville sous laquelle nos enfants devront courber l'échine !



François Douady

Président

Chers Lecteurs, malgré l'offensive du Covid-19, nous avons tenu à publier notre Lettre comme d'habitude. Nous avons conscience que certains projets évoqués dans nos articles pourront être modifiés par les conséquences de cette épidémie. Nous pensons tout particulièrement à tous ceux dont les familles traversent cette épreuve.

IMMEUBLES « PROTECTION VILLE DE PARIS »

Suite de la liste des sites remarquables retenus en 2003 par le Conseil de Paris dans le Plan Local d'Urbanisme

Rue de Lübeck

La rue de Lübeck débute place des États-Unis et se termine rue Magdebourg. La rue est ouverte par un décret du 17 septembre 1864 et prend sa dénomination actuelle par un décret du 2 mars 1867.

Elle est ainsi nommée en mémoire de la bataille de Lübeck, victoire française remportée sur les Prussiens, les 6 et 7 novembre 1806. La ville de Lübeck fut formellement incorporée à l'Empire français en 1810, puis restituée à la Prusse par le congrès de Vienne en 1815.

Aux n^{os} 4 et 6 se situe l'Institut de l'Assomption, établissement catholique sous contrat avec l'État. Dans les années 1870, Anne-Eugénie Milleret de Brou, mère Marie-Eugénie de Jésus en religion, eut l'intuition d'une formule d'école plus souple que le pensionnat, un externat permettant d'ouvrir sur le monde l'éducation familiale des jeunes filles. L'école fut construite en 1882 en pleine campagne, les vaches et les moutons paissant sur l'actuelle place des États-Unis.

L'ancien réfectoire, devenu aujourd'hui le Grand Parloir, ainsi que la chapelle, datent de cette époque. Cette dernière, vaste édifice de style romano-byzantin achevé en 1889, est l'œuvre de l'architecte Albert Allain. La nef centrale, ample travée voûtée d'arêtes, est épaulée par deux plus petites. Les trois niveaux d'élévation sont décroissants, de hautes arcades ouvrent sur les bas-côtés, puis des baies géminées ornent les tribunes et enfin deux rangées de petites fenêtres éclairent l'espace. Le chœur semi-circulaire est voûté en cul-de-four. La finition est soignée : chapiteaux et murs sont agrémentés de sculptures décoratives et la tribune face au chœur repose sur des colonnettes de marbre géminées. Les vitraux, réalisés par Édouard Didron en 1890, évoquent la vie de la Vierge et celle de Saint-Joseph dans un style néo-médiéval.



Au n° 15 se trouve un hôtel particulier de la Belle-époque réalisé par l'architecte de la nouvelle Sorbonne, Henri-Paul Nénot en 1896, et librement inspiré du style Louis XV. Il est construit en pierre de taille. Sa façade sur rue est composée de deux étages sur rez-de-chaussée et de cinq travées. La travée centrale simule une loggia. Le rez-de-chaussée est orné de refends, le premier étage de balustres en pierre et le second étage de garde-corps galbés en fonte.

Autres lieux d'intérêt :

N^{os} 2 et 5 : ambassade du Koweït.

N^o 9 : annexe de l'Institut Goethe (siège au 17 avenue d'Iéna).

N^o 12 : ancien hôtel de Robert Lebaudy, puis siège du Centre national du cinéma et de l'image animée (CNC) de 1946 à 2018.

N^{os} 17 et 19 : consulat général de Tunisie à Paris ; n^o 17 : ancien hôtel du prince de Faucigny-Lucinge.

N^o 40 : fut habité par le baron Pierre de Coubertin (1863-1937), rénovateur des Jeux olympiques.

VOIRIE ET SÉCURITÉ

À la suite du tragique accident, survenu au carrefour des rues George-Sand et Jean-de-La-Fontaine le 13 janvier dernier qui a entraîné la mort d'une collégienne de 11 ans, la mairie du 16^e est intervenue pour sécuriser l'endroit (cf. photo ci-contre). Rappelez-vous les nombreuses préconisations que nous avons formulées dans le passé en matière de voirie, signalisation et sécurité.

Depuis 20 ans, nous rencontrons régulièrement les responsables du service de la voirie du 16^e, avec lesquels nous avons des échanges cordiaux et constructifs, mais qui ne sont pas toujours suivis d'effets ! Vous pouvez retrouver sur notre site les articles concernant ces réunions.

<https://16medemain.fr/index.php/notre-lettre/historique>

On ne peut que regretter l'absence de consultation des associations locales, dont la nôtre, sur les aménagements de voirie qui peuvent donner lieu à des remarques pratiques de la part des usagers que nous représentons. Les habitants et les conseillers de quartier ne doivent pas hésiter à faire des suggestions pour améliorer la voirie près de chez eux.

Les expériences de suppression de la signalisation menées à l'étranger ont montré que les automobilistes faisaient preuve de responsabilité et que le nombre d'accidents diminuait (voir sur le site la Lettre n° 121 d'avril 2007).

Des feux de croisement ont été installés en 2003 pour 195 000 €, à l'intersection George-Sand - Mozart, à la suite d'accidents à ce croisement. En fait, il suffisait d'améliorer la visibilité en interdisant le stationnement avant le croisement (voir sur le site la Lettre n° 105 d'avril 2003) avec un coût d'aménagement limité.

La politique du feu rouge systématique, avec des arrêts qui ne sont pas toujours justifiés, conduit l'automobiliste à foncer dès que la voie est libre, ce qui nécessite de mettre un deuxième feu rouge au passage protégé suivant.

Le feu rouge est un élément de régulation indispensable sur les grands axes mais il doit être installé dans les quartiers avec discernement, comme le reconnaissait notre interlocuteur au service de la voirie.

Dans le 16^e, les rues sont étroites et ne supportent pas le trafic de camions de dimensions disproportionnées. C'est l'une des causes de la mort de cette collégienne. Aux transporteurs d'adapter la taille de leurs camions de livraison aux dimensions des rues !

La visibilité au croisement et à chaque passage protégé est un élément essentiel de sécurité. Il est donc indispensable que les voitures ne puissent stationner devant les passages protégés et ainsi cacher les jeunes enfants et ... les vieillards voûtés s'appêtant à traverser la rue ¹. Ne négligeons pas les mesures simples de sécurité.

Quant au vélo, il ne représente encore que 2 % des déplacements, en dépit des lourds investissements de voirie. Son intégration dans le réseau urbain doit être réalisé en cohérence avec les activités et les déplacements de chacun. La politique d'extension du vélo mérite une réflexion au-delà de l'idéologie verte anti-voitures du moment. La sécurité des cyclistes est très perfectible alors que le vélo électrique fait fi des collines parisiennes et que son usage ne peut que croître.

Les véhicules sont sources de risques dans la cité. Il faut en réduire au minimum l'usage quotidien. Mais ils sont aussi source de l'activité économique et sociale.

La chaussée et les trottoirs appartiennent à tous les citoyens qui doivent savoir partager ces espaces.



Le passage protégé a été reporté plus en amont et une barrière courbe canalise les piétons

¹ La suppression de ces places de stationnement pourrait être compensée par une restriction du stationnement résidentiel et la construction de parkings souterrains, à l'encontre de la politique municipale de ces dix dernières années.

TROCADÉRO - CHAMP-DE-MARS

Cafouillage sur trois kilomètres

Courrier reçu de Bernard Seydoux, Président des *Amis et Usagers du Champ-de-Mars*

Trois kilomètres séparent le Palais de Chaillot de la place de Breteuil. Seconde grande perspective après celle des Champs-Élysées, ses éléments patrimoniaux, historiques et urbanistiques en font un tout. Sa mise en valeur s'impose.

La Tour Eiffel captive. Le monde entier veut la voir et s'y faire voir. Nos autorités elles-mêmes, l'État comme la Ville, ne voient plus qu'elle, infatuées qu'elles sont d'attirer à Paris le plus grand nombre.

Faut-il préciser que l'on est sur des sites classés, bordés de monuments historiques et relevant de surcroît du patrimoine mondial de l'Humanité (UNESCO).

2018 sonne le branle-bas et la précipitation. Les Jeux olympiques sont là. Il faut s'y préparer par de grands gestes!

Grand site Tour Eiffel

La Ville prévoit un aménagement et lance un concours. Le site est dit « grand » mais il n'embrasse même pas l'intégralité de l'arc formé par la colline de Chaillot. Le Pont de Bir-Hakeim (1900), petit frère de la Tour Eiffel, métallique comme elle et tellement proche visuellement, n'en est pas.

Le périmètre défini s'arrête à mi Champ-de-Mars, en tout cas dans un premier temps. On verra dans cinq ans pour la suite. Quant à l'École militaire, elle est bien lointaine et au-delà de celle-ci, malgré l'UNESCO, c'est terra incognita !

Au terme d'une sélection plutôt opaque, un projet d'aménagement est retenu.

Alors que le site est déjà saturé et promis à l'étouffement de par l'augmentation des flux touristiques attendus, on en renforce l'attractivité avec des espaces de fixation voués à l'événementiel (place du Trocadéro, place de Varsovie) s'ajoutant au Plateau Joffre (partie sud du Champ-de-Mars) friche urbaine à tout faire depuis de longues années.



Au lieu de fluidifier, de répartir, de diluer et d'éclater la fréquentation, tout est fait, à commencer par le nom même du projet, pour focaliser sur la Tour Eiffel en haut de laquelle ne pourront jamais monter plus de visiteurs qu'aujourd'hui.

Bien sûr, le projet nous est livré avec quelques séductions donnant parfois dans le spectaculaire (arbres enracinés sur le pont d'Iéna). Les circulations, nous dit-on, sont maîtrisées. Le vélo est grand favori. Le piéton n'est pas assuré de venir en second. Discretion sur les transports en commun. Quant à la voiture, les solutions sont pour elles radicales. Ne fallait-il pas lui laisser le bénéfice d'un délai de transition, au risque de détruire l'activité dans Paris ?

Mais pour nous convaincre véritablement, il aurait surtout fallu qu'une fois livrés, bruts, par l'aménageur, les lieux soient mis sous gouvernance unifiée, chargée de la maintenance, de la surveillance et de la sécurité faute desquelles l'échec est assuré. Sur ce point crucial, le silence est complet.

Grand Palais éphémère

Le Grand Palais des Champs-Élysées doit être rénové, ses espaces intérieurs redistribués pour une meilleure rentabilité. Quatre années de travaux en perspective. Sa trop précieuse clientèle (Chanel, Hermès, les antiquaires, la FIAC...) ne saurait être traitée ailleurs qu'au centre de Paris, au Champ-de-Mars ! On va donc y construire un Grand Palais « éphémère » (quatre ans) au mépris des règles de protection les plus élémentaires et de la pénurie d'espaces verts dont souffre la capitale. Le bâtiment qui aura, on s'en doute, toutes les qualités, fonctionnera à plein régime, exploité trois ans par la Réunion des musées nationaux, puis en 2024 par le Comité des jeux olympiques.

Du coup, carambolage. L'occupation du terrain arrête le développement du Grand site sur le tiers sud du parc dont l'aménagement est reporté sine die. On verra plus tard. Mais cet espace une fois renforcé par les pieux laissés dans le sol pour asseoir le bâtiment, il sera bien tentant d'en pérenniser l'utilisation pour d'autres occupants « temporaires » !

Et l'effet domino ne s'arrête pas là. Une construction éphémère peut chasser une construction provisoire...

Mur pour la Paix

Sortie de jeu pour celui-ci. Il est mis sur la touche, pour se retrouver sur les pelouses de l'avenue de Breteuil. Le monument, dû à Clara Halter et à l'architecte Wilmotte, pourtant bien visible à cinquante mètres en façade de l'École militaire, n'était en réalité qu'une ombre. Édifié en complète illégalité, sans statut juridique et devenu sans propriétaire, la Ville le rachète pourtant 1,5 M€. À qui ? Mais la transaction intervenue et la démolition autorisée lui redonnent paradoxalement une existence qu'il n'avait plus. Redevable de cette résurrection au Grand Palais éphémère, il peut bien lui céder la place !

À l'évocation de tous ces arrangements, mesquineries, illégalités, forfaitures, les autorités semblent bien n'avoir à nous répondre que : résignez-vous.

Nous n'en ferons rien. Quelles que soient les nouvelles équipes issues des élections municipales et nous situant dans une perspective dépassant la stricte échéance olympique, nous allons réunir autour d'une table tous ceux qui exercent leur attention sur l'ensemble du site et qui ont à la fois volonté, compétence et expérience.

La circulation automobile sur ce grand site (ndlr)

À l'issue de ce brillant réquisitoire contre le projet municipal, les Parisiens comprennent que les 50 millions de touristes visitant chaque année Paris ont la priorité sur les riverains.

Notons que la circulation automobile sur le site sera fortement réduite, compliquée, sinon supprimée, sur certaines portions des voies du 7^e.

Sur la rive droite, la suppression de la circulation privée sur le pont d'Iéna est un non-sens. Mais le « clou » du projet reste la place du Trocadéro. Le rond-point tournant autour de la statue du maréchal Foch, qui ne fonctionne pas si mal, va être supprimé au profit d'un prolongement, vert bien sûr, du parvis des droits de l'homme pour permettre aux touristes de se vautrer dans l'herbe.

Les voitures, elles, circuleront dans les deux sens pour emprunter les six avenues et une rue qui

irriguent le 16^e. Il existera donc sept feux pour les tourne-à-gauche et pour les passages piétons. Un cauchemar pour les ingénieurs de trafic mais surtout pour les usagers automobilistes et piétons !



FAUT-IL INTERDIRE LES CARS DE TOURISME DANS PARIS ?

Le sujet déjà évoqué dans le passé a été repris par la Mairie dans le cadre de la campagne pour les élections municipales. Une étude réalisée fin 2019 à la demande de l'Hôtel de ville par le *think tank* Terra Nova soutient l'idée d'une interdiction totale. Mais peut-on exclure les autocars sans menacer le tourisme ?

Anne Hidalgo pour sa part insiste plutôt sur la nécessité d'une régulation. À cet égard, les problèmes de pollution, circulation et stationnement sont déjà pris en compte dans des arrêtés municipaux. Mais, avec la croissance rapide du tourisme, les Parisiens supportent les nuisances de plus de 1 200 cars par jour en haute saison, avec encombrements, stationnements anarchiques et pollution de moteurs qui parfois tournent à l'arrêt.

Que dit la réglementation ? Le stationnement des cars est autorisé le temps nécessaire à la dépose des touristes aux abords des hôtels et des monuments. Pour une plus longue durée, il est possible et payant sur des emplacements dédiés et dans des parkings insuffisants en nombre et à la capacité limitée. Dans le 16^e : place du Trocadéro, place de Varsovie et, près de l'Étoile, en haut des avenues Foch, Iéna, Kléber et Victor-Hugo sur 50 mètres.

Dans la capitale, la circulation des cars est déjà interdite dans un grand nombre de voies et les cars diesel immatriculés avant le 1^{er} octobre 2009 sont interdits d'entrée. À partir de 2022, l'interdiction est élargie aux cars diesel immatriculés entre 2009 et 2013 et, à partir de 2024, tous les autocars diesel sont concernés ainsi que les autocars à essence immatriculés entre 2009 et 2013. Donc, à terme, l'interdiction complète est bien prévue.

Comment alors acheminer les touristes quand les cars seront obligés de se garer en périphérie de Paris ? Les solutions envisagées sont diverses : acheminement par la Seine, transports en commun ou, comme le propose Anne Hidalgo, création de *hubs* à l'extérieur des quartiers touristiques où se ferait l'échange entre cars et bus à énergie propre. Mais où placer ces *hubs* ?

La tentation est grande de renvoyer le problème sur les communes de banlieue ou d'utiliser les emplacements disponibles dans les espaces verts en bordure de Paris : bois de Boulogne, bois de Vincennes, pelouse de Longchamp.

Mais dans ce cas, où est la cohésion avec la politique municipale de défense des espaces verts et la plantation de milliers d'arbres ?

Tout reste à imaginer et surtout à rendre possible car les oppositions à ce type de solution seront fortes.

On en revient à la question de fond que soulève cette interdiction : comment transformer le tourisme de masse de telle façon qu'il devienne acceptable par les populations ? Le problème posé au départ par la ville de Barcelone a gagné l'Europe entière.

LES PERMIS DE CONSTRUIRE À PARIS

Depuis longtemps, nous espérons pouvoir accéder par internet aux permis de construire et aux autorisations préalables accordés par la Mairie. Un premier pas vient d'être franchi : à l'adresse <https://www.paris.fr/pages/paris-ouvre-la-consultation-de-ses-donnees-d-urbanisme-3319#carte-des-demandes-recentes>, on peut voir les demandes formulées et la réponse qui leur a été donnée. L'icône qui s'affiche en donne seulement les informations générales. Il manque toujours le contenu détaillé du projet. C'est déjà un pas important vers plus de transparence de la part de la Mairie. Espérons que la suite viendra rapidement...

Par ailleurs, et dans la même veine, nous avons accès à la carte des emprises autorisées par la Mairie au profit de commerces sur les trottoirs.

Elle se trouve à l'adresse : <http://capgeo.sig.paris.fr/Apps/EtalagesTerrasses/>

LE PÉRIPHÉRIQUE TRANSFORMÉ EN BOULEVARD URBAIN

Quelles perspectives de changement en 2030, puis en 2050 ?

Cette interrogation sert de titre à l'étude de la Mission d'information et d'évaluation, MIE, approuvée par le conseil de Paris le 11 juin 2019. Le groupe des écologistes avait pris l'initiative de ce travail au nom de l'égalité devant les nuisances de pollution et de bruit pour les arrondissements limitrophes du périphérique. Leur but est d'éradiquer les nuisances et de permettre de nouvelles mobilités.

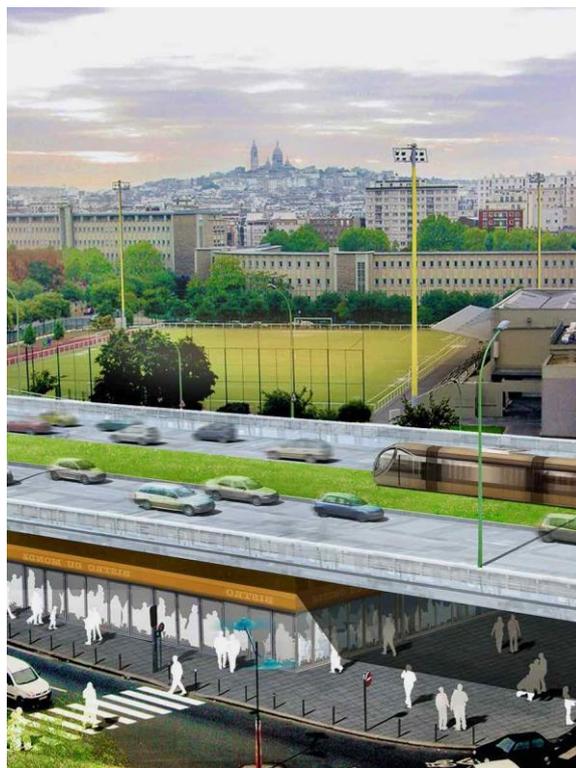
Historique du périphérique

Construit dans les années 1850, l'enceinte de Thiers a été détruite en 1919. La zone non aedificandi d'une largeur de 250 mètres, *la zone* ou *les fortifs*, a progressivement disparu au profit des HBM (Habitations à bon marché) dans les années 1930. Dès 1956, ont démarré les travaux du périphérique de 35 km achevé en 1973 pour un coût d'environ trois milliard d'euros valeur 2019.

Le projet de transformer le périphérique en boulevard urbain et végétal est porté par la Maire. En 2016, à l'occasion de la modification du PLU de Paris, Anne Hidalgo a lancé ce projet. L'APUR a réalisé les études qui ont conduit à préconiser 40 mesures.

Deux étapes sont prévues :

- jusqu'en **2030**, tout sera fait pour diminuer bruit et pollution de l'air : revêtements antibruit, arbres, écrans visuels et diminutions de vitesse avec l'accord de l'État
- **de 2030 à 2050**, des travaux lourds auront lieu, rendus possibles par une diminution espérée de la fréquentation automobile et le passage au tout électrique. Des voies seront transformées en espaces de loisirs accompagnés d'équipements urbains.



Les mesures les plus innovantes

Plus d'un million de véhicules circulent chaque jour sur le périphérique, soit environ 40 % du trafic parisien, c'est-à-dire l'équivalent de la moitié des passagers des bus de toute l'Île-de-France.

Le périphérique est saturé par les *autosolistes*². D'où le projet d'une voie qui pratique le co-voiturage et qui sera contrôlée par caméras et d'un report de la circulation vers les contournements de Paris par les autoroutes A86 et A104.

À certains endroits, le périphérique comportera deux voies et une voie supplémentaire végétalisée, réservée aux piétons et aux cyclistes.

Des caméras de vidéo-verbalisation permettront de vérifier que seules les automobilistes autorisés par IDF Mobilités circuleront. Elles pourront également détecter le nombre d'occupants.

La MIE a réfléchi à la couverture partielle de certaines zones pour améliorer la continuité urbaine entre ville et banlieue. Elle a préconisé des plantations sous forme de forêts linéaires sur les talus et sur de grandes places, dites du Grand Paris, donnant accès aux banlieues. On remarquera que des logements sur des zones de couverture ne sont pas préconisés à cause de la pollution, même si certaines esquisses d'architectes ont pu circuler sur les réseaux sociaux.

L'État, les territoires concernés et Paris financeront l'aménagement et le contrôle des voies réservées. La plantation des arbres sera à la charge de la capitale.

Ce projet de limitation de la circulation automobile sur le périphérique devrait accroître le mécontentement des Parisiens et des habitants de la banlieue. En effet, elle s'ajouterait à la suppression de la circulation sur les voies sur berges qui étaient deux grands axes est/ouest pour le trafic de la région parisienne et aurait pour conséquence d'aggraver les embouteillages actuels.

Par ailleurs, aucun chiffrage de ces transformations n'a été demandé à la MIE.

² Un conducteur seul dans sa voiture

RUE DE LA SOURCE

L'abbaye Sainte-Marie se transforme

Les Bénédictins ont décidé de valoriser leur patrimoine. Ils ont confié un projet de démolition et de reconstruction de l'immeuble, situé à l'angle de la rue Ribera et de la rue de la Source, à la Société Trustone, une fiducie d'investissement et de gestion immobilière. Cette société a signé un bail à construction de longue durée qui prévoit que la propriété du projet fera retour aux Bénédictins au terme de ce bail. Le bâtiment conventuel et la chapelle Sainte Marie ne sont pas concernés.

Le bâtiment d'angle, des années soixante-dix, souffre d'un défaut de fondations qui nécessite sa démolition. Le nouvel immeuble avancera jusqu'en limite de propriété par suppression d'un petit espace vert, avec la bénédiction du responsable des EVP (espace vert protégé) de la ville de Paris. Elle sera compensée par une extension du jardin de l'abbaye.

Ce jardin sera amélioré par des restanques recueillant la pluie. Il deviendra visible pour les passants de la rue de la Source grâce à un porche d'accès à la chapelle qui la séparera du nouveau bâtiment. Celui-ci aura le même gabarit que l'ancien immeuble avec une hauteur de quinze mètres. Il accueillera, sur cinq niveaux, quatorze logements en location pour PMR (personnes à mobilité réduite) et des locaux d'intérêt collectifs tels que salles de réunion, salle de sport, cabinet médical et autres locaux sociaux. Sa toiture sera « verdie », selon les canons à la mode, par un potager et un espace vert.

Si certains se posent la question de l'insertion du projet dans son environnement, on conviendra qu'il est en harmonie avec son vis-à-vis de l'angle Colledoeuf / Ribera et on ne regrettera pas l'ancien immeuble massif et introverti.



Le permis de construire délivré le 29 octobre 2019 autorise la démolition de 1 121 m² et la construction de 1 743 m² sur le terrain de 3 761 m².

Comme pour le projet des sœurs de l'Assomption du 19 rue de l'Assomption dont nous avons récemment parlé, on voit que l'Église et les ordres religieux tentent de conserver leur patrimoine sur le long terme.

L'HÔTEL-DIEU

Massacre patrimonial ou renaissance ?

Après la refonte de la gare du Nord, un nouveau grand projet suscite la polémique à Paris : la rénovation de l'Hôtel-Dieu, hôpital historique situé sur l'île de la Cité à deux pas de Notre-Dame et de la Seine.



La restructuration de ce bâtiment s'impose si l'on veut y conserver une activité hospitalière. L'AP-HP propriétaire des 22 000 m² des lieux a signé un bail à construction de quatre-vingts ans avec le promoteur Novaxia pour la rénovation et la commercialisation de l'ensemble moyennant un loyer total de 144 M€.

L'Hôtel-Dieu n'est pas classé, mais sa proximité avec Notre-Dame le place sous le contrôle des architectes des bâtiments de France qui ont accepté le programme de travaux. Ceux-ci sont censés démarrer en 2020 pour s'achever en 2025.

La restructuration comprendra deux programmes : un pôle commercial et un pôle hospitalier.



Le pôle commercial ouvrira sur le parvis de Notre-Dame et s'articulera autour des trois cours côté rue de la Cité et du jardin de l'Hôtel-Dieu bordé d'arcades.

Novaxia prévoit d'y réaliser trois types d'activités :

- des commerces : restaurants, boutiques, services
- une activité santé : laboratoires de biotechnologie, entreprises médicales et d'intelligence artificielle

- des logements sociaux pour les familles et les étudiants gérés par *Toit et Joie* de Poste Habitat.

Le pôle hospitalier sera accessible par le quai de Corse. Il occupera toute la partie longeant la rue d'Arcole dont deux des cours qui seront fermées par des extensions de quatre étages pour compléter ce programme.

La Commission du Vieux Paris a examiné trois fois le projet car elle s'alarme devant la construction de ces quatre étages qui vont défigurer l'alignement de l'hôpital sur la rue d'Arcole. Elle réfute l'argument du besoin de surfaces supplémentaires pour l'hôpital sachant qu'un tiers des actuelles surfaces hospitalières seront cédées pour des activités lucratives.

Mais, pour l'AP-HP, ces bâtiments se substituent à des extensions ne présentant aucun intérêt architectural et accolées au bâtiment historique au cours du XX^e siècle. « *Les deux nouveaux bâtiments prévus doivent permettre d'abriter des activités médicales qui ne peuvent pas être installées dans les peignes historiques de l'Hôtel-Dieu selon les standards actuels de prise en charge médicale* ».

Alertée, Anne Hidalgo vient d'écrire un courrier à Martin Hirsch, directeur général de l'AP-HP, pour que le projet soit corrigé en matière d'architecture. La maire de Paris assure le directeur général de l'AP-HP de son « *entier soutien* » au projet, mais elle souhaite que « *le jour où les techniques médicales seront en mesure d'optimiser les besoins en surface, l'on puisse envisager la déconstruction partielle ou totale des bâtiments fermant les deux cours sans stigmates sur le patrimoine historique* ».

Si la rénovation de l'Hôtel-Dieu est nécessaire, alors le bail avec Novaxia est une chance. Clore les cours de la rue d'Arcole par des bâtiments modifie certes leur aspect depuis la rue. Mais ces cours ont été encombrées par des constructions hétéroclites sans avoir inquiété la Commission du Vieux Paris jusqu'à présent. Cependant, le souhait de la Mairie de bâtir ces volumes de façon éphémère peut paraître surprenant.

Espérons que la réflexion du corps médical, des architectes et des amoureux de Paris aboutira à un projet respectant l'histoire des lieux, datant de 1878, en offrant toutefois les soins d'un hôpital moderne au cœur de Paris.

RESTRUCTURATION DE LA GARE DU NORD OU UBU ROI !

En juillet 2019, le conseil de Paris approuve, en prévision de la coupe du monde de rugby de 2023 et des JO de 2024, le projet de 600 M€ financé par la SNCF et CEETR. La gare du Nord, avec ses 700 000 passagers/jour, est la plus fréquentée d'Europe. En octobre, la *Commission nationale d'aménagement commercial* approuve le projet malgré les critiques d'un collectif d'architectes soutenu par la Mairie. En mars 2020, l'enquête publique se conclut par un rapport favorable remis au préfet de région qui a maintenant deux mois pour délivrer le permis de construire permettant de démarrer les travaux devenus urgents pour respecter les délais.

COURRIER DES LECTEURS

Une adhérente nous écrit

Isabelle Marx, fidèle adhérente, nous a fait parvenir les réflexions suivantes :

« Résidant en face de l'hippodrome d'Auteuil, je me promène très souvent autour du lac inférieur et ne peut que constater avec désolation l'état dégradé de celui-ci au niveau de l'entretien, de la propreté et même des réparations. J'ai utilisé plusieurs fois l'application « Dans ma rue » pour signaler qu'il fallait réparer les bancs historiques au débarcadère et en face. On m'a répondu deux fois que cela avait été fait alors que rien n'avait changé : merci la mairie de Paris !

En ce qui concerne la saleté des abords de ces lacs, j'ai remarqué qu'il y a très peu de poubelles et que celles-ci sont en général éventrées pas des rats, corbeaux, etc. Il existe pourtant des poubelles transparentes en plastique résistant et épais qui éviteraient ces désagréments tout en respectant les contraintes du plan vigipirate.

Par ailleurs, je suis sidérée par l'absence de toilettes autour de ces deux lacs. En effet, la fréquentation est très importante, surtout les samedi et dimanche, et je

pense qu'un bon nombre de ces visiteurs doit se soulager à la va-vite, n'importe où, d'où la présence de papier toilette et autres à peu près partout. [...]

Par ailleurs, [...] je suis effarée par le niveau sonore, particulièrement celui des deux-roues. [...] Ce problème de bruit est un sujet de préoccupation croissant pour les Parisiens et le 16^e n'est pas à l'abri. Je pense que ce sera un des enjeux importants de la campagne des municipales.

Je ne sais pas si vous êtes intervenus, mais je me félicite de la restauration en cours de la piscine d'Auteuil qui était dans un état déplorable : fers à béton saillants, coulures de rouille sur les murs, filets de protection pour éviter les chutes partielles du plafond, toilettes et vestiaires insalubres... J'avais à l'époque fait un petit reportage photo édifiant que j'avais envoyé à Danièle Giazzi. J'attends de voir si les travaux répondront à mes attentes !!!??? ».

Association XVI^e DEMAIN

Créée le 30 septembre 1966 et agréée environnement en 1978, 2013 et 2018

3 rue Dangeau - 75016 Paris ; XVIeDEMAN@gmail.com; www.16medemain.fr

Membre de la PLATEFORME des ASSOCIATIONS PARISIENNES D'HABITANTS

Cotisation annuelle adhérent : 25 €

Responsable de la publication : François DOUADY

Rédaction : Suzanne Babey, Martine Blatin, Isabelle Brun, Marie-José Chemin, Françoise Lacroix,

Luc Domenge, François Douady, Yves Marang, Claude Muyard et Philippe Porté

Impression : Imprimerie DTLC 15, 71 rue Saint-Charles - 75015 Paris