

LA LETTRE DE XVI^e DEMAIN

N° 102 JUILLET 2002

ÉDITORIAL

DEMOCRATIE LOCALE INCANTATION OU RÉALITE ?

C'est sur le terrain, qu'on juge de la volonté politique d'application des grands principes au delà des discours d'intentions.

Trois exemples :

1) S'agissant de la **démocratie de proximité**, la volonté initiale du législateur de faire participer habitants et associations à la détermination de la composition des conseils de quartier a disparu dans la loi définitive.

On pouvait craindre un enterrement des objectifs initiaux. Heureusement, dans notre arrondissement, la démarche du maire, que nous avons rencontré, est empreinte de pragmatisme et nous semble encourageante.

2) Sur le **stade du Parc des Princes**, l'ancienne mandature avait permis de définir entre les partenaires (Ville, Préfecture de police, société d'exploitation de parc et associations) une charte qui nous a semblé un succès de la démocratie locale.

La nouvelle municipalité ne s'appuie plus sur cette charte, en continuant à réunir le comité technique issu de la charte, mais sur une commission éloignée du terrain et des riverains.

Une régression !

3) Pour le **Plan Local d'Urbanisme**, l'Hôtel de Ville a créé une multitude de commissions auxquelles sont conviées les associations.

Le dessein était louable et nous en remercions M. Contassot !

Mais des réunions de 60 à 100 personnes, sans diffusion préalable de documents, parfois sans ordre du jour, ne donnent lieu le plus souvent qu'à l'expression de propos d'associations extrémistes et peu soucieuses de l'intérêt général.

Jusqu'ici, une concertation pour la galerie !

Aujourd'hui, le jugement que nous portons est assez mitigé, selon les cas. La concertation réelle avec les habitants et leurs comités a encore beaucoup de progrès à faire pour répondre aux aspirations de rénovation de la population et pour que *tout ce qui peut être fait dans la proximité soit fait par la proximité*.

Claude Muyard

Correspondants de quartier :

Dauphine Chaillot	Simonne PAREZ	01 47 27 75 79	Auteuil Nord	Philippe BENOIT	01 45 25 77 91
Muette Passy	Paule LANASPEZE	01 47 04 92 34	Auteuil Sud	Jacques REMOND	01 46 51 49 89

PLAN DES DEPLACEMENTS DE PARIS

(d'après la lettre du Président de la PLATEFORME des comités parisiens d'habitants au Maire de Paris)

La commission des déplacements de Paris a clairement montré que l'espace manquait terriblement dans la capitale pour les usagers de la rue, autres que les automobilistes.

Il s'agit des piétons et des cyclistes, mais aussi des rollers, des handicapés, des mères de famille avec des voitures d'enfant ou des poussettes, etc. Si l'on veut que chacun se sente bien à Paris, il est nécessaire de donner plus d'espace à cette population, ce qui veut dire moins d'espace à l'automobile (circulation et stationnement).



Ce n'est donc pas de 5 à 10 % qu'il faut réduire la circulation automobile, mais de beaucoup plus, ce qui ne peut pas être obtenu par de simples mesures de rétrécissement des voies ou d'interdiction, mais un accroissement de l'offre de transports en commun dans Paris et dans la région Île de France.

La première urgence, avant d'entreprendre des travaux importants indispensables, nous paraît être de moderniser les transports en commun existants (accès aux stations, fréquences, horaires, lisibilité, sécurité, sites propres, voire tarification modulée incitative), tout en développant un dialogue social qui assure un vrai service public sans discontinuité.

Dans le même temps, il paraît nécessaire de limiter au minimum le parking en surface et de sécuriser les parkings privés. Une idée, lancée par le PDU était de ne pas faire payer la taxe d'habitation pour les parkings. La suppression de la taxe foncière et l'application du taux réduit de TVA pour les constructions et l'entretien des parkings serait aussi une puissante incitation à la construction et l'utilisation de parkings privatifs. Il faut aussi, bien entendu, construire des parkings relais autour de Paris avec accès direct aux transports en commun.

Une étude de l'Institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité montre que les infrastructures tangentielles (boulevards des Maréchaux) n'ont aucune influence sur le trafic automobile entrant dans Paris. Cela nous semble remettre en cause le projet de construire un tramway autour de Paris qui ne réduirait pas, ou peu, la circulation automobile intra-muros.

Nous suggérons donc un moratoire sur les projets de tramway sur les boulevards des Maréchaux. Le projet « mobilien » par exemple, (améliorer la qualité de 70 lignes de bus de fort trafic et des 90 gares ou stations de métro qu'elles desservent, pour Paris) paraît mieux répondre aux besoins que le tramway des Maréchaux.

L'arrivée dans Paris d'un transport en commun, desservant la banlieue ouest et allant jusqu'à la Bibliothèque de France, serait économiquement préférable à un projet dont l'exécution ne fera qu'embouteiller un peu plus le quartier du Parc des expositions. Ainsi le tramway T2, en provenance de la Défense par Issy-les-Moulineaux, répond mieux à cet objectif. Il doit atteindre, en projet concurrent, la Porte de Versailles en 2006, sur l'emprise de l'ancienne petite ceinture.

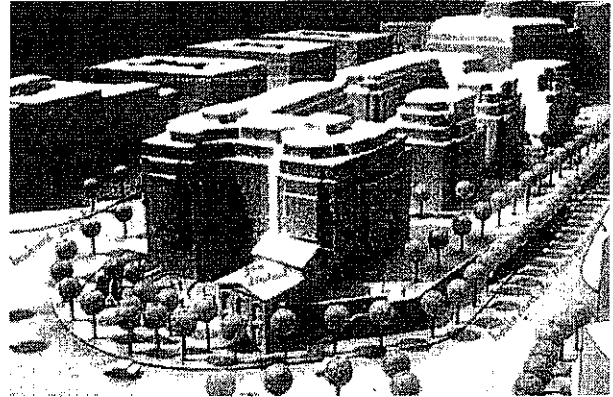
Il est absolument nécessaire que cette commission des déplacements, qui a effectué un excellent travail jusqu'à présent, étudie maintenant ce problème de limitation drastique de l'entrée des automobiles dans Paris, objectif du PDU d'ailleurs, et les véritables moyens de l'atteindre.

PROJET DE CONSTRUCTION SUR LE TERRAIN SNCF DE LA PORTE D'AUTEUIL

En 1987, la SNCF supprimait la circulation ferroviaire sur le tronçon Henri-Martin/Auteuil de la "petite ceinture", avant de transférer hors de Paris ses installations informatiques du boulevard Suchet.

Notre municipalité, en contrepartie de la valorisation des terrains libérés mais légalement inconstructibles, suggérait l'installation d'une promenade plantée, dite "coulée verte", sur les voies de l'ancien chemin de fer.

La SNCF, associée au promoteur Kauffmann et Broad, élaborait alors un programme immobilier pour la seule plate-forme d'Auteuil, sans que la commission d'enquête, instituée pour le projet, ait tenu compte de l'opinion des riverains, ni même d'une note protestataire remise en janvier 1991. Et le 21 juillet 1994, la demande de permis de construire était déposée.



Quelques chiffres éloquentes décrivent, cette promotion immobilière gigantesque :

réalisation de 5 bâtiments, de 7 à 9 étages de hauteur, d'une surface totale de 35 000 m², dotés en outre d'une galerie commerciale de 8 000 m² et de deux parkings de 590 places en sous-sol.

Cela supposait l'arrivée dans le quartier de 1 200 personnes supplémentaires avec l'apport de 590 voitures particulières, sans compter la noria des camions de livraisons et des véhicules des 2 500 clients du centre commercial, en inadéquation totale avec la configuration des lieux.

Quant au coefficient d'occupation des sols (COS), il passait de 2,7, moyenne du 16^e arr., à 4 !

En contrepartie de l'accord des mairies de Paris et du 16^e arr., les promoteurs s'étaient donc engagés à aménager en jardins les voies de chemin de fer désaffectées jusqu'à la Muette, à l'aide des bénéfices réalisés par la promotion immobilière sur la plate-forme d'Auteuil.

Des associations de riverains se constituaient, en 1993 et 1994, qui s'insurgeaient devant l'absence de résolutions des problèmes : écoles, crèches, transports en commun (avec l'inconvénient de la boucle du métro d'Auteuil), livraisons et circulations des piétons et des véhicules, nuisances supplémentaires de bruits et de pollution.

Une procédure était intentée, le 24 juin 1996, par deux associations, "Porte d'Auteuil-Environnement" et "Auteuil-Raffet" et quatre particuliers. Elle obtenait gain de cause, le 15 mai 1998.

Malheureusement la Ville de Paris, s'opposant au souhait de ses administrés, interjetait appel, en entraînant les promoteurs dans son action. La Cour administrative d'appel, qui avait fixé son audience au 21 mai 2002, recevait alors de la part du Commissaire du gouvernement une conclusion rejetant l'appel.

Mais quoi qu'il en soit, la municipalité de Paris organise à présent la refonte du POS en PLU "plan local d'urbanisme" pour le conformer à la loi SRU.

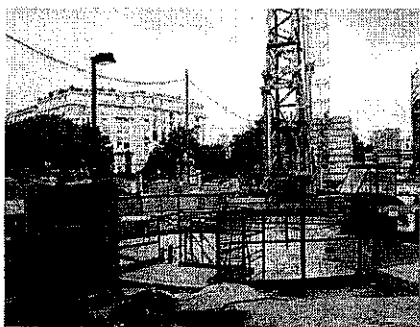
Cette loi, relative à la "solidarité et au renouvellement urbain", enjoint à toutes les villes de plus de 15 000 habitants, situées dans une agglomération de 50 000 personnes, de se doter d'un quota de 20 % de logements sociaux. Si au bout de trois ans cet objectif n'était pas atteint, les préfets se substitueraient aux maires pour faire exécuter les constructions.

En conséquence, si la menace de cette promotion immobilière, démesurée, s'éloignait grâce à la confirmation du jugement par la Cour, il nous resterait encore le risque, pour la vie sociale du quartier, du projet éventuel de préemption du terrain de la plate-forme d'Auteuil par le Conseil de Paris...

Nous en sommes là !

UN BON TUYAU POUR AUTEUIL

Le chantier en cours est le dernier maillon du réseau LIRE (Liaisons Inter-Réservoirs) qui participe à la sécurisation du réseau de distribution en doublant les liaisons entre les réservoirs d'eau potable, aux endroits où ces liaisons étaient constituées d'une conduite unique.



Plus précisément, le chantier concerne la partie sud-ouest du projet reliant le réservoir de Montsouris au réservoir de Saint-Cloud.

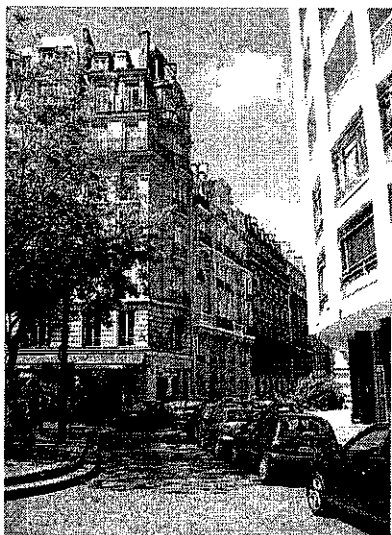
Les travaux en cours sont conduits par la SAGEP, société d'économie mixte de la Ville de Paris, qui produit et transporte les 650 000 m³ d'eau potable consommée chaque jour par les Parisiens.

Au plan technique, l'objectif a consisté à creuser entre la Porte de Versailles et la porte d'Auteuil une galerie de 2,4 km. La galerie a été réalisée par un tunnelier qui a été introduit il y a trois ans Porte de Versailles et qui vient d'aboutir Porte d'Auteuil. Il reste à exécuter des travaux de finition de la galerie (paliers, échelles etc....) puis à y placer une conduite de 1,2 m de diamètre. La fourniture et la mise en place de cette conduite viennent de faire l'objet d'un appel d'offres au niveau européen et le début de ces travaux est prévu en octobre.

La SAGEP annonce la fin de ce très gros chantier en août 2003.

QUARTIER TRANQUILLE CORTAMBERT

Le 4 avril s'est tenue une réunion de concertation avec les responsables du projet, nos élus du 16^e et les associations représentatives.



Rappelons que les quartiers tranquilles rebaptisés récemment « verts » bénéficient d'aménagements internes, d'une circulation « douce », d'aménagements d'entrées/sorties (13 pour Cortambert), de recalibrage de voies pour faciliter le déplacement des piétons, des poussettes d'enfants, des handicapés. La sécurité des carrefours et des traversées est renforcée. Ajoutons une réintroduction de la végétation arbustive (ce qui n'est pas évident dans ce cas d'espèce).

En bref, dans le quartier Cortambert délimité par le périmètre avenue Georges-Mandel, Paul-Doumer et rue de la Pompe, certains carrefours seront équipés de ralentisseurs par surélévation, les emplacements de stationnement illicites supprimés, le stationnement résidentiel et tournant dans les zones commerçantes sera généralisé. Des modifications éventuelles de sens de circulation sont à l'étude.

Se pose davantage le problème du stationnement avec la disparition de places qu'il faut compenser tant pour les résidents que pour ceux dont le véhicule est leur outil de travail. XVI^e DEMAÎN insiste sur l'impérieuse nécessité de mettre en œuvre une politique concertée, ambitieuse et courageuse dans ce domaine. (A quand des loyers de parkings publics abordables, alors que les concessionnaires peinent à louer leur parc ?)

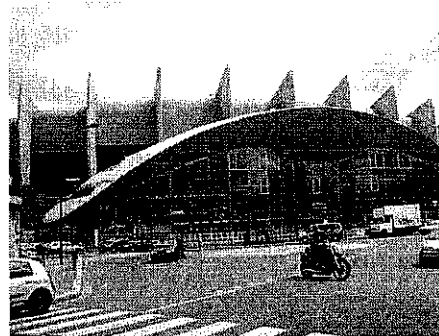
Les travaux d'aménagements inscrits au budget 2001, seront effectués à la rentrée. Bien entendu, les résidents sont invités à faire connaître leurs suggestions et remarques. Enfin, nous apprenons que le quartier Boileau sera le prochain quartier vraiment vert.

Stade du Parc des Princes : concertation ou figuration ?

Une Commission de Concertation, prévue par la Charte, s'est tenue à l'Hôtel de Ville le 18 avril. Elle a été présidée par le Maire adjoint aux relations avec les communes, P. Mansat ainsi que par le Maire adjoint aux Sports, P. Cherki. Le maire de Boulogne, J. P. Fourcade, y avait été convié par le Maire de Paris. Y participaient également la Préfecture de Police, la SESE, la Direction de la Jeunesse et des Sports, le député de Boulogne P.C. Baguet et plusieurs associations de riverains dont XVI^e Demain.

Les municipalités de Paris et Boulogne ont décidé d'établir un **contrat local de sécurité (CLS) intercommunal** qui associe le conseil général des Hauts-de-Seine, le préfet de police de Paris, le préfet des Hauts-de-Seine, les deux procureurs de la République et les associations. En septembre, ce contrat devrait être présenté aux instances pour validation. Les associations demandent instamment à participer à l'élaboration de ce contrat.

La SESE annonce qu'elle va installer, en août prochain, 100 caméras de vidéosurveillance pour visualiser l'intérieur et l'extérieur du stade et suivre plus précisément les flux de spectateurs.



S'agissant des **matches à risques** (tels que PSG / OM), il a été demandé de les faire jouer l'après-midi comme cela se pratique en Grande-Bretagne. En effet, des observateurs ont constaté que les matches joués l'après-midi génèrent moins de violence (le public est plus familial) et que, en cas d'incident, la police intervient plus facilement lorsqu'il fait jour.

Le maire de Boulogne et les associations de riverains insistent pour obtenir la délocalisation des matches à hauts risques au Stade de France.

Le **terrain Guilbaud** qui jouxte le stade est propriété de la Ville de Paris, mais est situé sur le territoire de Boulogne avec classement au POS de cette ville comme espace vert.

Actuellement utilisé comme parking, il devrait selon la Ville de Paris être transformé en jardin. Nous allons suivre avec intérêt les travaux de la commission ad hoc.

Après étude, le projet de construction d'un parking sous le stade Jean-Bouin semble abandonné en raison d'un coût prohibitif. Une commission sera mise en place cet automne en vue de trouver une solution acceptable.

La SESE annonce la signature de l'accord suivant avec la RATP – un seul billet pour le transport et l'accès au stade – qui devrait inciter les supporters à laisser leurs voitures.

Signalons que la Préfecture de Police s'est engagée à faire en sorte que les cars de supporters stationnés rue Nungesser et Coli ne fassent pas tourner leurs moteurs en permanence pendant le déroulement des matches.

Enfin, pour lutter contre les nuisances sonores, lors des concerts, un expert acousticien sera choisi avec comme mission le relevé des bruits à l'intérieur et à l'extérieur du stade.

Le responsable de la SESE confirme que la Charte sera respectée à savoir une limitation à trois soirées par an. En 2003, il y aura trois soirées Johnny Halliday, mais pas de fête de la musique au stade du Parc des Princes.

En 2006, la superficie du stade Roland-Garros passerait de 8 à 14 hectares.

Le maire de Paris, interviewé par un journaliste de la télévision lors de la finale des internationaux en 2001, avait indiqué qu'il était favorable à une extension du célèbre stade de tennis qui, rappelons le, est propriété de la Ville.

La Fédération Française de Tennis a présenté un projet d'extension visant à occuper 6,25 ha situés dans le Bois de Boulogne le long de la bretelle de l'autoroute A13 pour y édifier notamment un court central bis de 12 300 places équipé d'un toit rétractable (coût prévisionnel 400 MF ou plutôt 61 M €).

*Une large concertation doit être menée par la FFT en particulier avec les associations pour mener à bien cet ambitieux projet. En effet, l'augmentation prévisible du nombre de spectateurs rendra plus difficile encore la circulation et le stationnement dans le quartier du Parc des Princes. **C'est l'occasion d'exiger la construction de plusieurs milliers de places de parking qui seraient rentabilisées lors des matches de football.***

R. A. T. P.

PLUS DE CONFORT DANS LES BUS

Saluons les efforts de la RATP pour ses clients (le mot "usager" n'est plus de mise) :

- 300 bus climatisés en service en six mois (trois degrés gagnés sur la température extérieure).
- Tous les nouveaux bus sont dotés d'une rampe d'accès escamotable et d'un espace adapté pour les voyageurs en fauteuil roulant. 30 lignes sont déjà équipées.
- Un effort pour réduire la pollution sonore, l'antique klaxon come de brume cède la place à une clochette plus discrète, mais tout aussi efficace.
- Des lignes de bus sont équipées de bornes indicatrices du temps d'attente...
- Une enquête téléphonique auprès de 800 Franciliens montre que pour 85 % d'entre eux « l'aménagement des couloirs de bus au détriment de la voiture est plutôt une bonne chose » et à 90 %, ils pensent que « le développement des transports en commun est une solution au désengorgement de la circulation ». Voilà qui est net !

Autant d'initiatives capables de vous réconcilier avec le bus et de vous inciter à laisser reposer votre voiture au garage. Profitez-en !

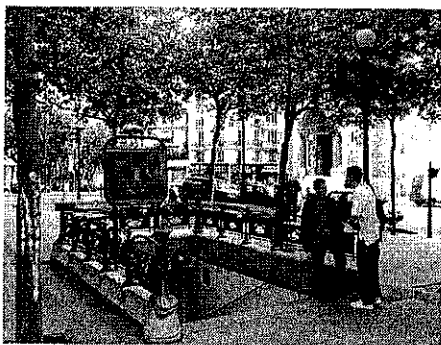
MÉTRO ÉGLISE D'AUTEUIL, À QUAND UN ESCALIER MECANIQUE ?

XVI^e DEMAIN est intervenu sur cette question. Voici la réponse de la RATP.

« Nous sommes bien conscients de la difficulté que peut représenter l'accès à une station de métro pour les personnes âgées. C'est dans cet esprit que la RATP développe une politique d'accessibilité à l'ensemble de ses moyens de transports.

Malheureusement, la station Eglise d'Auteuil est, en termes de fréquentation journalière, la dernière station du réseau et son dénivelé par rapport à la surface est inférieur à quatre mètres. Elle n'est donc pas classée prioritaire dans le déploiement des escaliers mécaniques.

Cependant, ce quartier est desservi par trois lignes de bus, 22, 52 et 62 équipées de voitures à plancher bas ... Cela permet un meilleur accès aux personnes âgées. »



Sans aller jusqu'à inviter le directeur de l'agence du développement pour Paris à venir constater de lui-même que l'accès principal sur la place comporte 57 marches de 15 cm, 8,55 mètres (ou l'équivalent de trois étages), nous pouvons nous étonner d'une telle réponse de la RATP. Naïvement, nous osons croire que cet organisme doit se soucier du confort de ses clients âgés qui sont aussi des contribuables.

On peut aussi penser en toute logique que l'absence d'escalier mécanique dissuade d'emprunter cette station, ce qui la place au dernier rang de fréquentation. Alors, on nous invite à prendre le bus. Une forme d'aveu et un mauvais point pour la RATP.

DES SUGGESTIONS POUR FACILITER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

« Un ticket unique métro et bus, valable deux heures » une « carte orange heures creuses, moins chère ». Des idées à creuser ! Notre interlocuteur RATP la juge intéressante, nous l'en remercions et attendons la suite.

Aussi, un peu de rationalité dans les indications de correspondance. Ainsi à la station Michel-Ange-Auteuil, il est indiqué : « pour la direction gare d'Austerlitz, prendre la correspondance à la station Boulogne Jean-Jaurès ». Le trajet le plus rapide consiste à prendre la direction Pont-de-Sèvres et à changer à Michel-Ange Molitor (une station au lieu de trois) ou alors ... faire 400 mètres à pied pour aller directement à Molitor.

Une synchronisation est nécessaire pour les correspondances quai à quai à la Motte-Piquet (lignes 8 et 10). Des consignes pourraient être données au conducteur pour attendre le transfert des voyageurs surtout aux heures creuses évitant de voir la rame « filer sous son nez ».

PS. Nous rendons hommage à la RATP d'avoir créé la lettre aux associations qui facilite notre travail d'information.

NOS ADHERENTS RÉAGISSENT ...

BOIS DE BOULOGNE : On s'inquiète.

« La disparition de l'hippodrome d'Auteuil présenterait un réel danger pour l'environnement : avidité des promoteurs »... « Que va devenir la piscine d'Auteuil ? »... « En avant pour une manif ! » « Tenez-nous au courant » XVI^e demain est mobilisé avec d'autres associations sur cette question.

PISCINES MUNICIPALES

Une adhérente est sensible à l'installation « d'une ligne pour les nageurs voulant nager dans le bon sens » évitant les risques de collision. Des « ouvertures nocturnes supplémentaires » sont réclamées. Le problème est délicat : l'ouverture est conditionnée par la présence permanente d'un maître-nageur pour la surveillance. Question de budget et d'application des 35 heures ...

DES SUGGESTIONS POUR LA PROPETE

Des panneaux visibles et interpellants : « je respecte mon quartier, je ramasse ». Un autre adhérent suggère « de fortes amendes » prévues par le code pénal. Pourquoi pas la condamnation du nettoyage sur les lieux de forfait avec un tee-shirt bien visible : « je salis, donc je nettoie ». Voilà qui aurait valeur d'exemple. On nous propose aussi la distribution d'un tract XVI^e Demain incitatif « remis gentiment aux fautifs ». D'accord, mais sommes-nous assez nombreux et disponibles pour assurer cette diffusion et n'est-ce pas aux pouvoirs publics d'assumer et de sévir ?

Rappel : élimination des objets encombrants : 01 55 74 44 60, (intervention ayant lieu le lendemain de l'appel).



LA SECURITE : Plus de sévérité demandée.

On déplore la « mendicité organisée avec des mineurs étrangers » qui détournent l'attention sous quelque prétexte et sont maîtres dans l'art de subtiliser portefeuilles et sacs. Des bandes qui s'activent près des supermarchés, postes. Nous ne pouvons qu'appuyer pour que la tolérance « zéro » devienne un objectif réel avec des moyens appropriés.

LA PROSTITUTION : Le phénomène s'aggrave

La prostitution est libre, seul le racolage est sanctionnable. La loi Marthe RICHARD « la veuve qui clôt » avait mis fin à l'existence des maisons closes en 1946. Il faudrait faire évoluer la législation.

DES NOMS DE RUES plus visibles (souvent cachées par les enseignes des commerces, voire absentes).

UN PROJET pour l'ex-ligne SNCF Porte d'Auteuil – Pont Cardinet ?

RATP

« Les musiciens ambulants dans le métro, non seulement dérangent les voyageurs qui souhaitent un peu de quiétude pour lire, voire travailler, mais déversent une musique amplifiée à des niveaux sonores proches du seuil de douleur. L'incitation à utiliser les transports en commun passe par l'offre d'un confort minimum aux voyageurs. »

REUNION du secteur Auteuil-Sud XVI^e DEMAIN

Ce groupe se renforce avec l'arrivée des anciens adhérents de l'Association de défense contre le bruit des hélicoptères et s'est réuni le 12 avril.

Au programme : le stationnement à la Porte de St Cloud et ses environs, le loueur Hertz, la propreté. Monsieur LEBAN et Madame DOUBLET adjoints à la mairie du 16^e ont été saisis de ces affaires.

Une suggestion : faire connaître notre association auprès des syndics d'immeubles avec l'étude d'un dépliant approprié et obtenir leurs réactions.

Des inquiétudes sur les réaménagements du Bois de Boulogne qui comprendraient aussi une extension du stade de Roland-Garros sur six hectares.

Un projet de mairie annexe, 30 rue Claude-Terrasse pour les habitants du Sud de l'arrondissement.

Le soutien à l'association Claude-Terrasse qui souhaite obtenir le classement d'une ancienne ferme, terrain convoité par un promoteur.

BRUIT DES AVIONS A PARIS



Le dispositif de circulation aérienne ne comprend aucune trajectoire au-dessus de Paris. Le survol de Paris n'est autorisé que pour des raisons de sécurité liées à la saturation du trafic. Cette procédure exceptionnelle concerne toutefois plusieurs dizaines de milliers de vols par an !

Le survol de Paris est interdit en dessous de 2000 mètres. Certains vols peuvent enfreindre cette règle, à la suite d'erreurs de navigation. Si le nombre reste faible (139 en 2000), le respect du plancher des 2000 mètres ne constitue pas une garantie contre le bruit des avions.

La quiétude des îlots du Nord de Paris (secteur Montmartre) est troublée par le bruit des avions. Le bruit de fond y est relativement bas (de l'ordre de 35 à 40 dB Acoustique la nuit et de 45 le jour). Les émergences des pics sonores par rapport au bruit de fond varient entre 11 et 13 dB. Dans la nuit du 16 février 2001, un pic de bruit de 71 dB A a été relevé, en provenance d'un avion volant à 2200 mètres.

Des nuisances sont également relevées dans le sud de Paris (secteur Montsouris). Le bruit ambiant y varie entre 40 et 55 dB A. L'émergence des pointes de bruit est de l'ordre de 10 dB A.

LA PREFECTURE DE POLICE FAIT-ELLE CAVALIER SEUL ?

L'instauration d'un sens unique avenue du Général Sarrail et rue Claude Farrère entraîne de multiples désagréments pour les riverains.

Les riverains du stade du Parc des Princes ont découvert fin mars qu'un sens unique avait été placé avenue du Général Sarrail et rue Claude Farrère. Cette décision a été prise de façon unilatérale et technocratique (même la municipalité du 16^e n'a pas été consultée nous a répondu M. Taittinger) par les autorités, en l'occurrence la Préfecture de Police.



Les habitants du quartier sont cependant ouverts au dialogue et à la concertation. Encore faudrait-il que les autorités soient dans le même état d'esprit.

La mise en place de ces « sens unique » a entraîné notamment une sensible augmentation de la circulation de transit dans la rue Nungesser et Coli sans pour autant améliorer la sécurité des piétons du quartier.

Une pétition demandant la suppression de ces « *sens unique* » a circulé. Elle a recueilli plus de 500 signatures puis a été adressée au Maire de Paris, au Préfet de Police, au Maire du 16^e ainsi qu'au Maire de Boulogne.

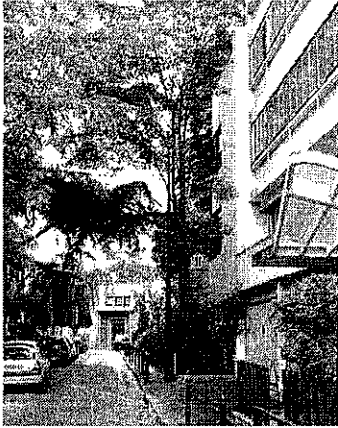
Nous souhaitons que les représentants de la Préfecture de Police donnent satisfaction aux riverains en revenant sur leur décision. Par ailleurs, nous invitons les autorités à venir constater in situ que les panneaux de sens interdit placés à l'entrée de l'avenue Sarrail sont très souvent ignorés, volontairement ou involontairement, ce qui n'est pas fait pour sécuriser les piétons.

M. LEBAN 1^e adjoint au maire a organisé, fin juin, une réunion avec les intéressés « afin de déterminer les mesures à prendre de nature à répondre au mieux aux attentes des riverains ».

Ont participé à ce numéro : Mmes Agathe de Roffignac, Claudie Fournier-Christol, Paule Lanaspéze, Simonne Pérez, MM. Philippe Benoit, Valère Gros, Daniel Mortgat et Claude Muyard

PROMENADES ARCHITECTURALES RUE MALLET-STEVENS

Chaque année, cette voie attire dix mille visiteurs, amateurs d'architecture venus d'Europe ou de plus loin.



Un peu d'histoire : Robert Mallet-Stevens (1886-1945) est architecte, moins connu que Le Corbusier, il a été plutôt architecte de l'éphémère avec la création de décors de cinéma, a construit une villa à Hyères pour la famille de Noailles. Il rencontre Daniel Dreyfus, propriétaire d'un terrain donnant rue du Docteur-Blanche. Ils ont des amis communs férus d'art, de qualité de vie, fortunés aussi et qui vont se réunir autour d'un projet commun, une oeuvre architecturale avant-gardiste en 1925. (C'est l'époque des « années folles » après la guerre de 14-18 où s'affirme un besoin de renouveau.)

Le projet de Mallet-Stevens et de ses amis veut concilier l'art de vivre moderne avec toutes les commodités de la ville proche dans un cadre de vie saine au grand air (il y a encore des fermes et potagers aux alentours).

Sur une rue centrale vont se dresser six hôtels particuliers en forme d'immeubles de plusieurs étages cubiques aux enduits blancs et lisses aux larges baies vitrées. Pas de fioritures extérieures, une apparente simplicité, voire un dépouillement des façades, si ce n'est les vitraux signés Le Chevallier et Barillet, les ferronneries de Jean Prouvé et un grand soin apporté aux couleurs primaires des ouvrants.

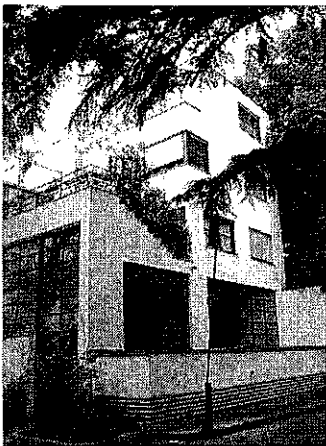
Pour autant luxe et confort intérieurs n'ont pas été sacrifiés. La priorité a été donnée au fonctionnel, sans renier les principes de l'habitat bourgeois mais à l'opposé de la conception des immeubles haussmanniens.

Ainsi, au rez-de-chaussée, un garage pour deux voitures (des précurseurs) les services et les chambres du personnel, au premier étage les vastes pièces de réception, au deuxième les pièces plus intimes, au troisième et quatrième les dépendances avec les terrasses en retrait habillées de grès cérame.

Six familles vont élire domicile de chaque côté de la rue en juillet 1927 (le préfet de la Seine présidera l'inauguration, en témoignent les actualités cinématographiques que nous avons pu visionner). La rue n'a pas encore son aspect de verdure, mais une des premières occupantes a tenu à ce que soient plantés deux magnifiques cèdres sur les pelouses devant les hôtels qu'on peut toujours admirer.



Au 12 vivaient Mallet-Stevens et sa famille, avec les bureaux de son agence au rez-de-chaussée au coin de la rue du Docteur Blanche, l'immeuble a été rehaussé de deux niveaux.



Au 8-10 a été édifié l'hôtel de la famille Martel, avec au rez-de-chaussée l'atelier de sculpture des deux frères (qui conserve plusieurs œuvres monumentales), chacun s'étant réservé un étage ainsi que leur père. Cet ensemble a été admirablement conservé et restauré ; il est classé depuis 1975, ouvert au public lors des journées du patrimoine. Le reste de la rue a été inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Les 5 et 7 ont souffert d'agrandissement vers les années 50, transformation qui altèrent l'œuvre originelle.

75 ans plus tard, les familles ne sont plus, les hôtels ont été mis en copropriété et suscitent les appétits des promoteurs peu respectueux du site, mais l'esprit demeure chez la majorité des résidents.

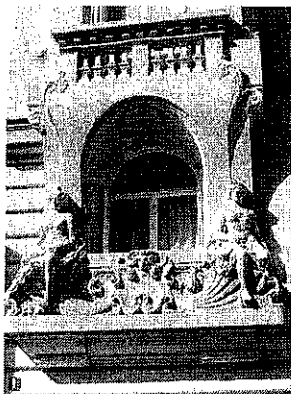
Un projet d'immeuble de neuf étages avec parking a heureusement avorté (l'affaire ira en Conseil d'Etat) face à la détermination et la vigilance de l'Association de Sauvegarde de la rue Mallet-Stevens¹ constituée « ad hoc ». Cette association présidée par le dynamique comédien Claude Pieplu est animée par des résidents animés par un même enthousiasme que les initiateurs du projet, pour entretenir, protéger l'harmonie de la rue, faire connaître et apprécier ce témoin d'une époque architecturale marquante, un site unique à Paris, un art de vivre auquel ils sont attachés.

En vous promenant, arrêtez-vous quelques instants ! (visites organisées possibles)

¹ XVI^e Demain remercie Mmes Barbara Burgevin et Catherine Wenes de leurs informations et de leur passion qu'elles nous ont fait partager avec beaucoup de gentillesse.

Une intéressante exposition au Pavillon de l'Arсенal

« identification d'une ville, architectures de Paris »



Identifier l'esprit d'une ville : qu'est-ce qui caractérise « formellement » Paris ; à quoi reconnaît-on la capitale, qu'est-ce qui la distingue des autres métropoles ?

C'est à ces questions que cherche à répondre cette exposition à partir d'une somme d'indices : matériaux de façades, couleurs des pierres et des briques, portes cochères, pavage des rues, volumes des cours ou des entrées d'immeubles, forme des places, hauteur et style du bâti en fonction des époques, abris d'autobus, ...

Photos, documents, maquettes, textes (un peu trop dense, mais sans trop de jargon) illustrent l'évolution du tissu urbain sur les cent cinquante dernières années, depuis les anciens villages, (celui des arrières cours et des artisans) jusqu'à la seconde moitié du 20^e siècle en passant par la période haussmanienne.

Le choix des rues et immeubles proposé à l'appui des informations est éclairant.

Pour ceux et celles qui s'intéressent à l'architecture et à la morphologie de leur ville, cette

exposition gratuite vaut le détour.

Pavillon de l'Arсенal, 21, boulevard Morland 4^e (métro : Sully-Morland) tél : 01 42 76 31 28 du mardi au samedi de 10 h 30 à 18 h 30, dimanche de 11 à 19 h. jusqu'à fin juillet.

Conseils d'arrondissement

Lors du Conseil d'arrondissement qui s'est tenu mercredi 12 juin, de nombreux sujets ont été abordés dont nous vous proposons, ci-après pour quelques uns, la synthèse.

LE 16^e BIENTOT PLUS PROPRE ?

Le rapporteur chargé de l'environnement et de la propreté a proposé à la délibération des élus le projet soutenu par la Mairie de Paris concernant une nouvelle organisation du nettoyage dans la capitale. En effet, actuellement la collecte des déchets venant des corbeilles à papier est assurée par une société privée dans tous les arrondissements.

Le projet consiste à confier le ramassage des corbeilles et des ordures ménagères à un collecteur unique, municipal. De ce fait, la prestation de la société privée serait supprimée dès janvier 2003. Pour ce faire, un marché transitoire d'un an serait passé, ce délai permettant la mise en place d'une nouvelle organisation et le recrutement de personnel supplémentaire. Le rapporteur attire l'attention du Conseil sur le fait qu'à ce jour personne ne connaît la répartition, par arrondissement, du nombre de bennes et du personnel. Il souligne également que l'organisation actuellement défectueuse serait à revoir en profondeur et dans sa totalité si l'on veut obtenir une véritable efficacité.

En conclusion, le Conseil renvoie le projet à la Ville de Paris pour complément d'informations avant de prendre une décision définitive.

DES NOUVEAUX LOCAUX ?

Lors des questions diverses abordées par le Maire, celui-ci a souligné les difficultés pour les habitants du 16^e à accéder aux services de la Préfecture située dans les locaux de la Mairie.

En effet, il n'est pas possible de prendre rendez-vous, les locaux étant exigus et le personnel étant en nombre insuffisant... d'où une longue attente pour les usagers.

Il est donc souhaitable de déplacer l'antenne de police pour laquelle la recherche de nouveaux locaux est en cours.

Par ailleurs, compte tenu du succès de la Maison des Associations, un deuxième local, là aussi, est en cours de recherche.

Prochaines réunions du Conseil d'arrondissement du 16^e

CICA sur l'urbanisme : mardi 2 juillet. **Conseils d'Arrondissement** : mardi 10 septembre, mardi 15 octobre.

Journées portes ouvertes sur la vie associative dans le 16^e

Ces journées vous permettront de rencontrer les animateurs des principales associations du 16^e arrondissement (plus de 200 stands pour vous renseigner dans tous les domaines de la vie quotidienne).

Elles se tiendront à la mairie :

Le samedi 28 septembre 2002 : de 10 h 30 à 13 h 00 et de 14 h 30 à 18 h 00,

Le dimanche 29 septembre 2002 : de 14 h 30 à 18 h 30.

Roland-Garros

Demi-finale de la Coupe Davis de tennis sur le central de Roland-Garros du 20 au 21 septembre 2002.

VOS IDEES, VOS CRITIQUES, VOS SUGGESTIONS

Communiquez nous vos préoccupations, les sujets que vous souhaitez nous voir étudier, par téléphone et fax (01 47 27 75 79), par e-mail (xvidemain@hotmail.com) et par message sur carte et auprès de vos correspondants de quartier.

Venez aussi nous rejoindre à nos réunions du mercredi matin, 10h au Siège de l'association 4, place de Mexico.