

La Lettre de XVI^e DEMAIN

Urbanisme, Environnement et Qualité de Vie

N° 117 Avril 2006

RÉVISION DU SDRIF

quel avenir voulons-nous pour nos enfants ?

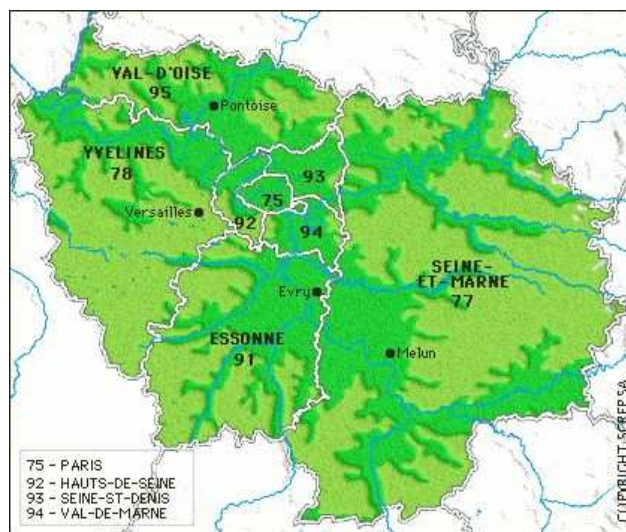
Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France ⁽¹⁾, ou SDRIF, est en cours de révision. Il va déterminer nos conditions de vie pour 20 à 30 ans, dans la région.

Les formes de notre habitat, de nos emplois, des transports en commun, de l'utilisation de la voiture, des espaces verts, de la qualité de l'air, sont conditionnées par les décisions qui vont être prises dans ce document de planification urbaine.

Si nous désirons que nos enfants parviennent à se loger à des prix qui ne soient pas prohibitifs, si nous voulons que la durée de leur trajet domicile/travail soit réduite, si nous voulons que leurs enfants, nos petits enfants, échappent à l'asthme ou à la bronchiolite, si nous voulons que nos enfants trouvent à proximité de leur logement des emplois, des commerces, des espaces verts, il faut nous informer sur les décisions qui se préparent.

Le projet du nouveau SDRIF tente de répondre à toutes ces questions en prenant des options dans le domaine :

- du transport en commun, avant de pouvoir réduire l'usage de la voiture individuelle,
- de l'arrêt du développement en tâche d'huile de l'urbanisation, au profit d'une densification de l'urbanisation,
 - ✓ densification qui autorise une meilleure desserte par transport en commun,
 - ✓ meilleure desserte qui peut amener une baisse des prix de l'immobilier y compris à Paris,
- amélioration de la mixité domicile/emploi pour épargner des temps de transport,
- amélioration de la qualité de l'air par une meilleure maîtrise des déplacements.



Nous devons donc nous informer, nous forger une opinion et participer aux enquêtes publiques préalables à la révision du SDRIF.

Ce schéma a pour finalité d'améliorer notre qualité de vie et d'enrayer la fuite actuelle des ménages hors de l'Île-de-France.

François Douady
Vice-Président

(1) art L 141-1 du Code de l'Urbanisme : « avant son adoption par le conseil régional, le projet assorti de l'avis des conseils généraux, du Conseil Économique et Social Régional et des chambres consulaires, est mis à la disposition du public pendant deux mois »

Association XVI^e DEMAIN

Créée le 30 septembre 1966 et agréée le 18 mars 1978

3, rue Dangeau - 75016 Paris ; clmuyard@hotmail.com

Cotisation annuelle adhérent : 16 €

PROTECTION VILLE DE PARIS : le patrimoine du 16^e

La liste des monuments inscrits à l'Inventaire du Patrimoine du 16^e est terminée. Nous abordons par ordre alphabétique et accompagnée d'un descriptif succinct celle des monuments inscrits à la Protection de la Ville de Paris. Ces « signalements » d'immeubles ont un caractère simplement informatif. L'intérêt patrimonial, culturel ou paysager a été relevé à l'occasion de la « concertation », sans toutefois que le PLU en prévoie la protection.

17-21 rue ALBÉRIC MAGNARD



Ensemble d'hôtels particuliers s'inspirant des références de l'architecture classique édifiés à la Belle Époque et faisant partie du secteur de lotissement du Ranelagh.

Au n°17, hôtel particulier avec une façade composée de deux étages sur rez-de-chaussée et de trois travées présentant des baies cintrées. Au n°19, hôtel particulier en pierre situé à l'angle de deux rues. Baies présentant de grandes fenêtres cintrées et surmontées de mascarons. Au n° 21, (photo) hôtel particulier en pierre de taille avec chaînage d'angle. Porche monumental soutenu par quatre colonnes.



4, avenue ALBERT de MUN- angle de la rue Fresnel

Immeuble à « usage locatif de grand luxe », construit en 1934 par l'architecte Jean Fidler, l'un des architectes en vogue chez les artistes de l'entre-deux-guerres, qui réalisa en 1932 l'hôtel Worth à Neuilly.

L'ossature est en béton armé, la façade en pierre de taille et l'entrée en marbre. Les trois derniers étages forment un hôtel particulier.

Les baies bombées de la rotonde mettent remarquablement en valeur l'angle avec la rue Fresnel.



1 à 10, rue de l'ALBONI

Dans un site au relief très accentué, cet ensemble d'immeubles de rapport imposants a été construit entre 1898 et 1900 par l'architecte Louis Dauvergne.

Il présente des poivrières d'angle très marquantes dans les perspectives de la rue de l'Alboni.



10, rue de l'ALBONI - 23 boulevard DELESSERT

Immeuble de rapport construit par l'architecte Louis Dauvergne en 1898-1899. Il devait servir d'hôtel de voyageurs pour l'Exposition Universelle de 1900 et fut ensuite converti par la suite en immeuble de rapport.

Situé à l'intersection du boulevard Delessert et de la rue de l'Alboni, il possède une exceptionnelle tour d'angle entourée d'une colonnade et surmontée d'une lanterne.

Pour atteindre cette hauteur exceptionnelle avant le règlement de 1902, il obtint une dérogation justifiée par son emplacement remarquable. Il marque le retour du pittoresque et du monumental dans la conception des immeubles parisiens et du paysage des rues dans le prolongement des Expositions Universelles de 1889 et 1900.



COORDINATION POUR LA SAUVEGARDE DU BOIS DE BOULOGNE

QUOI DE NOUVEAU SUR LE FRONT DU BOIS ET DE SES ABORDS ?

La « Coordination » a modifié ses statuts pour étendre sa compétence également aux **abords**, du Bois afin de mieux protéger toute cette zone de notre arrondissement, face à divers projets en cours d'élaboration.

Quels sont-ils ?

La Ville a lancé une étude, dite de cohérence, entre tous les équipements sportifs situés entre les portes de Saint-Cloud et de la Muette. Nous supposons que sont visés le Parc des Princes, le Stade Jean-Bouin, 3 500 membres, (Cf. article page 6), le Stade Coubertin, la piscine Molitor, le Stade Roland-Garros, qui voudrait toujours construire son Dôme (grand stade couvert) sur le Stade Hébert (Porte de Molitor), les concessions du Racing (15 000 membres) et du Tir aux Pigeons (5 000 membres), soit un total d'électeurs concernés de 30 000 personnes environ.

A l'étude également, l'utilisation de l'hippodrome d'Auteuil prochainement désaffecté. Quant à nous, nous demandons que l'hippodrome de Longchamp cesse d'être utilisé, à longueur d'année, comme une annexe du palais des expositions de la Porte de Versailles.

Au nom de la Démocratie Participative et de la Concertation, prévues par la loi SRU, et conformément à la Charte du Bois de Boulogne, signée le 23 novembre 2003, nous demandons à la Ville la réunion du Conseil Consultatif du Bois, jamais encore réuni, qui nous permettrait de participer à l'élaboration de décisions concernant notre cadre de vie. Le Sénateur-Maire de Boulogne-Billancourt et le Maire du 16^e arrondissement appuient notre demande, la Ville nous laisse espérer une première séance « en début de 2006 »...

François Douady, Président de la Coordination

PROJET DE PLU DE PARIS Rapport de la commission d'enquête

Après l'avis des personnalités publiques consultées, après les diverses mesures d'information et de collecte des avis du public, la Commission d'Enquête a rendu un avis favorable, à l'unanimité sur le projet de PLU (Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris).

Cet avis est donné avec trois réserves suspensives et vingt-trois recommandations.

La commission tient d'abord à relever que le projet est conforme à la Loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13/12/2000, dite Loi Gayssot. Cette loi qui instaure les PLU, remplaçant les POS (Plans d'Occupation des Sols) décrète, dans le domaine de l'urbanisme : la solidarité, le développement durable et la qualité de la vie, la démocratie et la décentralisation

Le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) élaboré par la Ville et préalable au PLU, veut améliorer le cadre de vie, promouvoir Paris, créer des emplois, et enfin réduire les inégalités.

La commission a étudié 2 156 observations contenues dans les 51 registres d'enquête, et 227 lettres jointes.

Les trois réserves de la commission :

- utiliser la possibilité de la Loi SRU pour dépasser de 20 % le COS (coefficient d'occupation des sols) quant il s'agit soit de construire des logements sociaux, soit des logements utilisant des énergies renouvelables, la troisième réserve stipule que la Protection Ville de Paris pour les immeubles signalés n'a pas de caractère contraignant.

Dans les 23 recommandations :

- Si la commission n'est pas favorable aux immeubles de grande hauteur, supérieure à 27 m, il sera possible, pour des logements sociaux, d'en soumettre la réalisation aux Parisiens...
- Pour le stationnement, elle demande de ne pas réduire trop fortement les parkings en sous-sol, pour les logements et surtout pour les bureaux, avant de proposer l'alternative de transports en commun plus performants... Elle préconise aussi dans ce domaine une meilleure concertation avec les communes de la couronne...
- Elle préconise la création de toilettes publiques gratuites et gardées et le rachat par la Ville de fonds de commerce pour conserver des petits commerces de bouche en ville... Elle conseille de conserver précieusement la petite ceinture SNCF qui sera très utile dans le futur. Le STIF doit réfléchir à son utilisation pour le transport suburbain...

Enfin d'une façon générale, la commission regrette que le projet de PLU n'ait pas été étudié dans un cadre d'agglomération comme cela se fait pour les villes de province. **Elle souhaite qu'une loi puisse créer une structure d'agglomération de Paris pour régler les questions qui ne doivent pas être résolues seulement à l'intérieur du Périphérique.**

PLAN de DÉPLACEMENTS de PARIS

Voici la réaction d'un administrateur de XVI^e DEMAIN, Président de « Sauvegarde Auteuil - Bois-de-Boulogne », en réponse au questionnaire envoyé par le Maire de Paris, Bertrand Delanoë.

Monsieur le Maire,

J'ai étudié avec soin le dossier du PDP et je dois vous dire que je réfute totalement ce plan. Certes on ne peut qu'être d'accord, à la terminologie près, sur les cinq objectifs (...) énoncés, mais pas sur la stratégie ni sur les solutions préconisées. Il est évident que ce dossier a été rédigé par des personnes ayant trop le nez sur le guidon pour avoir une vision claire. On fait semblant de partir d'objectifs acceptables par tous pour pouvoir imposer ses solutions qui en fait créent ou aggravent plus de problèmes qu'elles n'en résolvent.

Un seul exemple : pour améliorer la qualité de l'air, la Municipalité a retenu, et avoué mais sans la citer expressément dans ce plan, la stratégie qui consiste à tout faire pour gêner les automobilistes en réduisant les espaces qui leur sont réservés, tant pour la circulation que pour le stationnement. Elle espérait ainsi réduire la pollution, or c'est tout le contraire qui s'est produit : ces nouvelles configurations créent des embouteillages inextricables, sources d'importantes dépenses et nuisances, et la pollution parisienne a augmenté !

De plus elle a augmenté l'accidentologie pour les piétons qui ont maintenant à traverser des chaussées à multiples voies dans tous les sens.

Cette stratégie automobile ayant montré ses limites et ses échecs, il est grand temps d'en changer pour passer à une stratégie piétons

Rendre la Ville aux Piétons

La Ville est et doit être un espace piétonnier. Il faut assurer la continuité piétonnière sécurisée. Selon le code de la route, les passages cloutés sont des espaces piétonniers empruntés par les automobiles. C'est la priorité aux piétons. C'est aux automobilistes de s'assurer qu'il n'y a pas de piétons s'engageant sur les passages cloutés et non l'inverse. Cette règle n'est pas respectée. C'est pourtant une faute aussi grave que de ne pas respecter un signal stop et elle n'est pas sanctionnée !



Pas besoin de créer un code spécifique pour la Ville : faisons respecter le code existant. Les automobilistes seraient plus vigilants et moins rapides, ce qui est bénéfique pour la sécurité et la pollution.

Dans cette optique les feux de circulation deviennent des feux piétonniers qui ne seraient nécessaires que sur les grands axes de circulation ou aux abords des centres commerciaux où le flux des piétons est très important. Ils serviraient uniquement à interrompre de temps en temps le flux des marcheurs pour laisser la voie à la circulation. Si ces règles étaient respectées, la Ville serait un espace sécurisé pour les piétons et il y aurait beaucoup plus de marcheurs. Aujourd'hui, devant le non-respect de ces règles par les véhicules, il est impossible de

laisser les enfants seuls dans la rue, même pour aller à l'école avec des auxiliaires de police seulement devant les entrées des établissements.

Cette situation entraîne des surcroûts de circulations très importants. Il est du reste confirmé dans le dossier du PDP qu'une grande partie des déplacements en automobile sont des trajets courts et donc ces trajets pourraient très bien se faire à pied. Ceci aurait un double impact sur la santé des Parisiens, si chère à notre Maire, puisque non seulement cela réduirait la pollution mais de plus la marche est excellente pour la santé.

La réponse négative de Monsieur Baupin à ma question de savoir si la Ville avait un budget pour les piétons est significative. Plutôt que faire des pistes cyclables et des couloirs de bus onéreux, dangereux pour les piétons et souvent inutiles, aménageons les trottoirs, les passages cloutés et leur signalisation. Pensons aussi à aménager des quartiers piétonniers et à développer les chemins ou coulées vertes pour rendre la Ville plus belle et plus agréable.....

Transports en commun

... Paris se renferme sur lui-même. Les principaux réseaux de transport encerclent Paris. Les liaisons avec les communes limitrophes ne sont pas assez développées. Il faut changer de bus aux portes de Paris pour se rendre en banlieue !

Autre point : les dessertes internes à l'arrondissement. Un arrondissement comme le 16^e, qui compte plus de 160.000 habitants, est l'équivalent d'une grande ville. Beaucoup de déplacements se font au sein de l'arrondissement. Il conviendrait donc de prévoir des transports en commun spécifiques pour desservir ces besoins locaux.

Pourquoi aussi ne pas imaginer des bus de ramassage scolaire. Ces véhicules qui seraient prioritairement réservés, avec un trajet spécifique, aux heures d'entrée et de sortie d'écoles, pourraient être utilisés le reste de la journée aux trajets internes à l'arrondissement.

Autres moyens de transport.

Paris est la seule capitale au monde où l'on a tant de difficultés pour trouver un taxi. Leur nombre est insuffisant, les dessertes mal organisées et le prix trop élevé... Ils ne sont jamais pénalisés et ont le droit de circuler dans les couloirs réservés... Ce ne sont pas les seuls véhicules qui travaillent dans Paris pour bénéficier de ces privilèges.

Les livreurs, les commerciaux et beaucoup d'autres sont aussi de travailleurs. Cette ségrégation est choquante.

Les motos se développent beaucoup à Paris compte tenu des contraintes créées par les diverses files réservées et les embouteillages correspondants.

Or, à part quelques espaces spécifiques de stationnement, rien n'est fait pour les deux-roues motorisés alors qu'ils sont majoritairement impliqués dans les accidents les plus graves. Suite à un accident bête avec un haut responsable de la Mairie de Paris circulant à vélo, ils sont interdits dans les couloirs de bus. C'est absurde, surtout pour des questions de sécurité... Ils devraient être autorisés dans les couloirs réservés sous réserve de respecter les limitations de vitesse et les signalisations...

La bêtise du tramway TMS

Qui peut croire que le TMS, qui est un gouffre financier, est une amélioration pour les Parisiens alors que le PC donnait une satisfaction équivalente...

Question sécurité, c'est une aberration que d'avoir implanté les voies au milieu d'un axe à très grande et rapide circulation...

Le tramway est certes un moyen de transport non polluant localement, et localement seulement car il faut bien produire l'électricité quelque part, mais le choix de son trajet n'est pas bon. Ce mode de transport correspond plutôt aux grandes transversales, tel le T2, ou pour desservir les sites piétons en centre ville. Cette nouvelle ceinture parisienne vient de plus encore aggraver la centralisation de la capitale alors que la majorité des flux est transversale...

De plus le tramway ne rend pas la Ville plus belle, malgré les efforts à dérouler des bandes de gazon entre les voies. Il a fallu couper de nombreux arbres et alors qu'il n'y a aucun fil électrique aérien dans Paris, nous voilà pourvu de pylônes et de caténaires ! Comment a-t-on prévu le passage des convois de grande hauteur qui doivent entrer dans Paris par le sud ?

L'extension envisagée de ce tramway vers l'ouest, le 16^e, ne serait pas une erreur mais une faute grave. Le seul trajet possible par le boulevard Exelmans ne correspond à aucun besoin, alors qu'il faudrait prévoir une navette, reprenant le trajet actuel de PC pour desservir la Porte de Saint-Cloud et ses abords où les besoins sont très importants !

L'utopie du vélo à Paris

On cite souvent en exemple des villes comme La Haye, où le vélo est très développé. Mais on oublie que, pour ceux qui font du vélo à Paris, Paris est une ville montagnaise ! Quel pourcentage de la population est capable de remonter les Champs-Élysées, aller de Saint Michel au Panthéon ou de l'Alma au Trocadéro. Même dans notre arrondissement, l'avenue Mozart affiche une forte pente pour les sportifs non confirmés.

Soyons réalistes, l'organe n'a jamais créé la fonction ! Ce n'est pas en créant à grands frais des pistes cyclables que l'on développera le vélo là où personne n'ira jamais... De plus ces dépenses d'aménagement des pistes cyclables sont démesurées par rapport au nombre d'usagers...

Non au développement tentaculaire du réseau de pistes cyclables, certaines seraient plutôt à supprimer...

En conclusion ce PDP doit être profondément revu et j'espère que cette révision se fera dans le cadre d'une véritable concertation avec les Parisiens.



PROJET D'AGRANDISSEMENT DU STADE JEAN BOUIN

Le 23 janvier 2006, le Comité Directeur du Paris Jean-Bouin a arrêté, sur proposition de son président M. Jacques Lelièvre, la position définitive du club face à un projet de restructuration du Stade Jean Bouin portant la capacité d'accueil du stade de rugby à 20 000 places, voire 25 000 places.

Historique

Le club Stade Français Paris est issu de la fusion des équipes premières du CASG et du Stade Français en 1995 sous l'appellation Stade Français CASG.

Suite à des évolutions juridiques et financières qu'il n'est pas question de juger ici, le club est devenu une SASP, club professionnel appelé Stade Français Paris, propriété de Max Guazzini qui gère la vie d'une trentaine d'athlètes professionnels.

Les clubs Stade Français et CASG (devenu Paris Jean-Bouin) sont totalement exclus de la gestion de ce club professionnel.

Le Stade Français Paris est sous concessionnaire du Paris Jean-Bouin.



Le Paris Jean-Bouin est donc l'un des fondateurs historiques du Stade Français Paris. A ce titre et parce qu'ils aiment le rugby et Paris, les membres du Paris Jean-Bouin sont les premiers supporters de cette équipe.

En 2004, lors du renouvellement de notre concession par la Ville de Paris, compte tenu des exigences du Comité Olympique, un plan d'aménagement du Stade Jean-Bouin avait été étudié et prévoyait de porter la capacité d'accueil du stade d'honneur à 15 000 places.

Ce plan qui évitait toute nuisance pour les riverains et ménageait le fonctionnement de toutes les sections du Paris Jean-Bouin, avait pratiquement reçu l'assentiment de tous les intéressés.

Le 13 décembre dernier, lors de l'inauguration de la plateforme du Team Lagardère, Monsieur Delanoë a annoncé la création d'un stade de rugby de 20 000 places.

Le 20 décembre, Madame de Brem, directrice de la jeunesse et des sports, m'a présenté une étude reflétant le souhait du Maire qui prévoit la démolition complète du stade Jean-Bouin, afin de permettre l'édification d'un stade neuf de 20 000 places minimum construit parallèlement à la rue Nungesser et Coli, les pistes d'athlétisme et terrain de hockey étant délocalisées ailleurs en des lieux non encore définis.

Des études d'implantation et de faisabilité sont en cours. Est également prévue l'adjonction le long de la rue Claude Farrère d'une galerie commerciale.

Voilà où nous en sommes actuellement.

Notre position

1/ - Sur le plan sportif

Ce projet ne règle en rien les problèmes du Stade Français Paris. En effet, les fréquentations potentielles du club sont en fonction de l'importance des matches de 10 000 à 50 000 spectateurs. Il est aisé de prévoir que très rapidement, ce nouveau stade sera lui aussi dépassé.

Le stade Charléty est par contre inutilisé et pourrait avec quelques modifications devenir le club résident exclusivement réservé au Stade Français Paris.

Il est faux de prétendre que l'architecte de cet édifice peut s'opposer à toute transformation. Le conseil national de l'ordre des architectes est formel, le concepteur n'a droit qu'à une priorité en cas de transformation.

De plus, le Parc des Princes est sous utilisé. Nombreux sont les sportifs qui s'étonnent qu'un tel édifice soit utilisé 1 fois tous les quinze jours.

Ne peut-on pas réunir sérieusement la FFA, la FFR, le Président du Paris Saint Germain, le Président du Stade Français Paris, la télévision et les responsables de la Ville de Paris et imposer un calendrier qui permettrait une utilisation alternée de ce stade. Et que l'on ne prétende pas que pour la tenue de la pelouse, cela est impossible. Cela se pratique très souvent en Angleterre. Peut-être est-ce nécessaire d'imposer à nos jardiniers un stage en

Angleterre ? Concernant l'état de la pelouse, ce n'est qu'une question de moyens et ces moyens coûteraient beaucoup moins cher que la construction d'un nouveau stade. On peut également mentionner, pour mémoire, la possibilité d'utilisation du Stade de France pour les grandes rencontres, voire le transfert pur et simple du Paris Saint Germain au Stade de France, ce qui permettrait d'attribuer le Parc des Princes au Stade Français Paris.

La conclusion sur ce plan général est que la construction nouvelle d'un stade exclusivement réservé à une équipe professionnelle de rugby paraît pour le moins n'être pas indispensable, voire inutile et irréalisable et résulte plus d'un caprice que d'une nécessité impérieuse justifiant le sacrifice pur et simple d'un complexe sportif historique, familial et omnisports ouvert sur l'extérieur, et notamment les établissements scolaires, au bénéfice d'un club professionnel fermé sur lui-même.

Nous sommes, nous Paris Jean-Bouin, convaincus qu'une modification telle que prévue initialement pour porter la contenance à 15 000, résout tous les problèmes pour autant qu'on impose l'usage des autres stades sous-exploités existants.

2/ - Sur le plan du devenir du Paris Jean-Bouin

Nous resterions, si le projet devait aboutir, dans l'impossibilité de maintenir l'activité de nos sections de hockey, d'athlétisme, de bridge.

Notre partenaire, le groupe Lagardère, devrait revoir totalement l'implantation du Team Lagardère pour lequel la proximité d'un terrain et d'une piste d'athlétisme est pratiquement indispensable.

Nous serions dans l'impossibilité de recevoir les 2 500 scolaires et universitaires qui fréquentent chaque jour ce club.

Que fait-on de notre sous concessionnaire Athéon (2 000 membres) et de ses stages de scolaires qui couvrent toutes les périodes de vacances ?

Compte tenu de ces données, est-ce sérieux de mettre en cause l'existence d'un club centenaire de 3 500 membres pour la satisfaction d'un club de trente professionnels.



3/ - Sur le plan esthétique

Le stade Jean-Bouin est un lieu équilibré esthétiquement, apprécié de ses membres et des riverains, oasis de verdure aux portes de Paris qui répond de plus parfaitement à ses fonctions omnisports, éducatives, il ne provoque aucune nuisance, ce qui est particulièrement reconnu, il est même mythique, doit-on rappeler les exploits de Ladoumègue, Jazy et Bubka.

4/ - Sur le plan de l'environnement

Est-ce admissible de construire à côté d'un bunker utilisé une fois par quinzaine un autre bunker qui serait utilisé, lui aussi, une fois par quinzaine.

A-t-on pensé aux riverains qui subissent déjà les inconvénients de bruit, de stationnement et détritiques de toutes sortes provoqués par le Parc des Princes, le stade Jean-Bouin actuel, Roland Garros, est-ce sérieux d'y ajouter 10 à 15 000 spectateurs supplémentaires.

On a, ce qui n'était pas prévu, admis trois concerts par an au Parc des Princes. Il faut y ajouter les jours de répétition, ce qui est déjà à la limite du tolérable.

Peut-on être certain qu'une évolution semblable sera impossible dans un nouveau stade géré par un club privé, dont les attaches avec les milieux musicaux sont bien connues.

5/ - Sur le plan financier

Alors même que la municipalité de Paris ne paraît pas en mesure de financer la rénovation de la piscine Molitor, est-il raisonnable de consacrer des fonds publics à ce projet pour le moins discutable.

6/ - Sur le plan politique

On ne peut que souhaiter que les élus parisiens avant toute décision puissent au contact de leurs électeurs s'informer suffisamment afin de pouvoir respecter totalement les désirs et besoins réels de ces derniers et rester ainsi fidèles à leurs engagements.

Jacques LELIEVRE
Président du Paris Jean-Bouin

CONSEILS DE QUARTIER DE L'AUTOMNE 2005

Muette Nord

22 novembre 2005

Circulation de l'autobus 32 (angle rue Louis Boilly, avenue Raphaël) : Un élargissement ponctuel de trottoir est prévu en 2006 et permettra d'éviter le stationnement sauvage des parents d'élèves.

Carrefour Place du Docteur Hayem en bas de la rue de Boulainvilliers : Ce carrefour, extrêmement dangereux, n'est que très peu protégé pour les piétons. Une réunion sur place sera organisée.



Traversée des avenues menant au jardin du Ranelagh : Les véhicules arrivent à vive allure de la porte de Passy. Un clignotant financé sur le budget des conseils de quartier pourrait être installé.

Drogue et violence aux abords du Lycée Molière : Le proviseur a demandé des caméras de surveillance, mais cette installation relève de l'Hôtel de Ville. La police intervient régulièrement, mais n'a constaté que la présence de jeunes en provenance d'autres arrondissements.

Parking à motos construit devant le 2, rue Eugène Manuel : La façade de cet immeuble est inscrite à l'inventaire. Un vœu est émis par le 16^e auprès de la Mairie de Paris, pour déplacer ce parking.

Verbalisation des nombreuses motos sur les trottoirs : 157 verbalisations depuis la rentrée de septembre. Le commissaire va réitérer les consignes.

Piste cyclable Muette - Bois de Boulogne : Une piste sera réalisée au 1^{er} semestre 2006.

Fermeture du souterrain du boulevard de Beauséjour : Le réaménagement en promenade de la coulée verte, mais pas avant 2007, sera l'occasion de fermer le souterrain.

Travaux de la bibliothèque du Trocadéro : Les travaux qui ont pris du retard seront terminés en août 2006 et l'ouverture deux mois après en octobre.

Projets sur l'espace vide du boulevard Emile Augier : Le parking sera maintenu et l'ancienne voie ferrée serait dévolue à la promenade. La Ville négocie avec RFF pour reprendre le terrain.

Tramway dans le 16^e arrondissement : Une réunion est organisée à la mairie du 16^e le jeudi 13 avril à 17 h 30 par la Commission Particulière du Débat Public.

Participation des habitants aux conseils de quartier : Les habitants ne sont pas autorisés à intervenir dans le 16^e.

Centre d'animation Point du jour : Les cours particuliers d'instruments de musique ont été supprimés, seuls restent les cours collectifs.

Chaillot

9 décembre 2005

Stationnement des deux-roues dans le quartier : Le stationnement des motos et des scooters sur les trottoirs se développe beaucoup plus rapidement que l'aménagement des emplacements réservés aux deux-roues motorisés. À ce jour, aucune solution n'a été trouvée. On se heurte au refus d'accepter le parc de stationnement devant chez soi. Le problème reste entier, d'autant plus que la politique actuelle est de développer la circulation des deux-roues dans Paris. La Ville de Paris met en place des aires de stationnement pour les motos. Ce programme n'est pas réalisé après consultation de la Mairie d'arrondissement. En 2005, 30 emplacements ont été prévus, en 2006, 15 sont envisagés.

Stationnement au niveau du 39/41 de l'avenue de la Grande Armée : de plus en plus de plaintes. Le commissariat est intervenu avec une trentaine de verbalisations qui, même mal perçues, ont porté leurs fruits. La Mairie de Paris envisage un projet sur une politique de la rue et du trottoir avec des trottoirs plus larges qui serviraient à garer les deux-roues. La chambre de commerce de Paris suggère un sondage pour revenir à une politique de constructions de parkings en sous-sol afin d'absorber le trop-plein de véhicules.

Projet « Mobilien 92 » : Vœu du conseil de Quartier pour s'opposer au mobilien 92 et à la mise en sens unique de l'avenue Marceau. Nécessité de mobiliser les habitants du 8^e et du 16^e arrondissement.

Travaux de l'Ambassade du Sultanat d'Oman : Un accord a été donné par la préfecture de Paris pour réaliser une surélévation avec une verrière, la plus discrète possible.

Avancement des travaux de Climespace : La nouvelle centrale commencera à être opérationnelle en 2007.

Aquarium du Trocadéro : Les travaux de finition s'achèvent. Ouverture prévue en mars 2006 de l'aquarium, dont l'exploitation est prise en charge par une société japonaise.

Les budgets du conseil de quartier Chaillot : 90% des crédits ont été consommés. Le reste qu'il faut utiliser, pourrait servir à la rénovation de la fresque de l'Église de Chaillot...

Dauphine

M. Taittinger réitère sa demande de modernisation et d'amélioration de l'éclairage qui, dans de nombreuses rues et avenues de ce quartier, date d'avant-guerre. Mais, le budget de la voirie ayant encore diminué, la mairie du 16^e pourra difficilement donner satisfaction aux demandes justifiées. Cependant, M. Leban annonce que les travaux d'amélioration de l'éclairage de la rue Pergolèse (et des rues alentour) seront réalisés en 2007.

Création d'un parking deux-roues dans l'avenue Bugeaud (entre les numéros 1 et 21) : Un conseiller ayant suggéré la création d'un parking deux-roues pour éviter le stationnement anarchique des motos, M. Leban indique que pour chaque nouveau projet d'implantation, il va demander l'accord des riverains et des commerçants. En effet, ce type de parking entraîne la suppression de places de stationnement pour les voitures. De plus, lorsqu'un parking pour deux-roues est en place, on constate fréquemment que beaucoup de deux-roues viennent occuper le trottoir adjacent.

Emprise de la terrasse du restaurant « l'Aventure » (avenue Victor Hugo) : M. Leban précise que ce restaurant respecte les autorisations qui lui ont été octroyées. Il rappelle que, sur un trottoir, il doit toujours rester 2/3 de largeur accessible pour les piétons. Si la terrasse empiète sur plus d'un tiers du passage, aucune autorisation n'est accordée. C'est la police qui a la charge de vérifier le respect des distances réglementaires.

Placette au bas de la rue Leroux (entre l'avenue Victor Hugo et l'avenue Foch) : Devant les plaintes des riverains, il a été précisé que les jardinières vides seraient enlevées et les graffitis effacés. Par ailleurs, après concertation, des travaux d'aménagement pourraient être financés sur le budget du conseil de quartier.

Projet de rénovation de l'Université Paris Dauphine : Une grande opération de rénovation (avec mise aux normes de sécurité) est en cours et devrait s'achever fin 2008, début 2009. La bibliothèque universitaire, après un réaménagement complet (3 500 m²), devrait être inaugurée au printemps 2006. La rénovation des bâtiments se terminera par l'aménagement paysager du square donnant sur la place de Lattre-de-Tassigny et interviendra fin 2008.



Recensement de la population : La campagne se déroule de 2004 à 2008. Les résultats des recensements partiels en 2004 et 2005 montrent une diminution de 14 % de la population de l'arrondissement par rapport au recensement de 1999, soit 120 000 habitants, au lieu de 160 000. Ce chiffre semble peu vraisemblable et reflète les difficultés que les agents recenseurs rencontrent dans leur tâche. Il est important de rappeler que la dotation globale de fonctionnement de l'arrondissement sera basée sur le résultat du recensement obtenu en 2008.

Ce recensement va recommencer, à partir du 19 janvier, pour être officialisé en 2008. Il faut téléphoner au numéro concerné (01 40 72 16 57 ou 16 61) et prendre rendez-vous avec l'agent recenseur. Les papiers fournis peuvent être renvoyés d'une manière anonyme.

Budget du Conseil de Quartier Dauphine : En 2006, le disponible budgétaire s'élèvera à 8 000 euros pour le fonctionnement et à 20 000 euros pour l'investissement. Le conseil doit faire des propositions d'utilisation de ce budget pour le prochain conseil de quartier prévu au printemps 2006, faute de quoi, les crédits seront perdus.

Prochaines réunions des conseils de quartier à 18 h 30 à la mairie du 16^e : 9 mai, 22 mai, 2 juin et 21 juin

PROPRETÉ DU QUARTIER AUTEUIL (Jasmin)

Mme Laurence Cassarino (Laurence.Cassarino@paris.fr et 01 55 74 44 87), responsable communication au service de la propreté, division du 16^e, signale qu'une OCNA (Opération Collective de Nettoyage Approfondi) est prévue dans la période du 24 avril au 6 mai dans le quartier Jasmin (à l'intérieur du périmètre délimité par le boulevard de Montmorency, rue Raffet, rue Jasmin et avenue Mozart).

La première semaine est consacrée à un nettoyage total et la deuxième semaine à une verbalisation des contrevenants dans tous les domaines (chiens, débris, papiers jetés à terre par les passants etc.) Une communication importante sera faite auprès des habitants, des concierges, des commerçants.

Pour plus de détails, vous pouvez consulter le site de la mairie : www.mairie16.paris.fr/mairie16/jsp/Portail.jsp?id_page=136#jardins1

CALENDRIER prévisionnel des MATCHES au Parc des Princes

Date	Championnat	Date	Championnat	Date	Championnat
Samedi 1 ^{er} avril	PSG / Bordeaux	Mardi 11 ou Mercredi 12 avril	¼ finale coupe de France	Samedi 15 avril	PSG / Lyon
Mardi 2 ou Mercredi 3 mai	½ finale coupe de France	Samedi 6 mai	PSG / Ajaccio	Samedi 17 juin	Concert

Ce calendrier peut subir des modifications. Inscrivez-vous auprès du Service des relations avec les riverains du Parc des Princes (01 41 10 71 34)

Calendrier prévisionnel des MATCHES de rugby au stade Jean-Bouin

Date	Equipe	Date	Equipe	Date	Equipe
Samedi 8 avril	CLERMONT	Samedi 29 avril	BOURGOIN	Samedi 13 mai	PAU

Pour compléter ces informations, téléphonez au Stade Français : 01 46 51 00 75 et sur Internet : <http://www.stade.fr/>

LA RATP AMÉLIORE SON SERVICE DE NUIT

Depuis le 1^{er} octobre, le NOCTILIEN remplace le NOCTAMBUS.

Il fallait répondre à la demande des usagers (près de quatre millions en 2004) dont le nombre a doublé en quelques années.

NOCTILIEN s'appuie sur les réseaux existants avec désormais une offre beaucoup plus importante, soit 37 lignes dont 27 exploitées par la RATP avec 36 bus en circulation pendant la semaine et 149 le week-end pour Paris et la proche banlieue et 8 lignes exploitées par la SNCF sur la grande banlieue (175 communes d'Île-de-France desservies).



NOCTILIEN s'articule autour de cinq grandes stations de correspondance : gare de Lyon, gare de l'Est, gare Saint-Lazare, gare Montparnasse et Châtelet. Deux lignes circulaires (N01, N02) fonctionnent dans les deux sens, relient les quatre gares ainsi que de nombreux lieux à forte activité nocturne (Champs-Élysées, Saint Germain des Prés, Bastille, République, Pigalle, ...). Leur fréquence est de 17 minutes en semaine et de 10 minutes le week-end.

Le service prend le relais des bus, métros, RER et des trains de banlieue au moment de leur fermeture et fonctionne de 0 h 30 à 5 h 30.

Deux lignes intéressent notre arrondissement :

- La N 12 qui partant de la gare Montparnasse traverse le 15^e, entre dans le 16^e par le pont de Grenelle et va par l'avenue de Versailles jusqu'à la Porte de Saint-Cloud pour terminer sa course à Boulogne – Marcel-Sembat. Fréquence : en semaine un bus toutes les 17 minutes, le week-end toutes les dix minutes
- La N 53 qui partant de la gare Saint-Lazare, passe par l'Etoile, le Trocadéro, la Muette, la Porte de Passy pour aller ensuite jusqu'à Nanterre-université. Fréquence : au moins un bus par heure (certains jours toutes les vingt minutes)

Pour connaître les horaires de passage, se reporter aux fiches horaires et pour le détail des arrêts et la tarification, tel : 08 92 68 77 14 et sur le site : <http://www.ratp.fr/>, plans des lignes et Noctilien

Nous sommes très heureux de savoir que les noctambules pourront plus facilement rentrer chez eux, mais nous le serions davantage si, étant des utilisateurs plus assidus des autobus de jour, si leur fréquence et leur régularité pouvaient être améliorées, spécialement ceux qui traversent notre arrondissement (les 22, 30, 32, 52, 62, 63, 72, 82 et PC1) avec une mention spéciale pour le 52 qui ayant un très long trajet bat les records de mécontentement des usagers. Par ailleurs, les changements de véhicules pour le PC et le 52 à la Porte de Saint-Cloud et le 32 à Trocadéro sont tout à fait inadmissibles.

SUIVI DU CONTRAT LOCAL DE SÉCURITÉ

A l'initiative du Commissaire Michel Lepoix qui a été nommé conseiller technique auprès du Ministre de l'Intérieur, chargé de la lutte contre le hooliganisme dans les stades, s'est tenue le 27 janvier la séance plénière du Conseil de sécurité et de prévention de la délinquance du 16^e. Participaient à cette réunion le Maire, le représentant du Parquet, des élus et divers partenaires et associations dont XVI^e Demain.

Tout d'abord, le commissaire divisionnaire nous communique quelques chiffres et fait le point sur l'évolution de la délinquance dans notre arrondissement.

Sur une période de trois ans, on observe une baisse régulière de la délinquance globale (- 7,56 %), de la délinquance sur voie publique (- 33,33 %), des délits de cambriolage (- 28 %) et des vols avec violence (-31 %).

En 2005, augmentation de la délinquance globale (+ 1,18 %) et des dégradations en tous genres (+ 2,42 %). En revanche, baisse de la délinquance sur voie publique (-10,36 %) et des délits de cambriolage (- 9%).

Ensuite, le commissaire fait le point sur l'activité des services de police dans l'arrondissement. Un effort tout particulier a été fait par la MPC (Missions Prévention & Communication) en direction des établissements scolaires pour sensibiliser les élèves (plus de 4 000) aux problèmes de la drogue, du racket etc. Par ailleurs, une surveillance vigilante du Bois de Boulogne s'est traduite par une baisse de la présence des prostituées et des travestis (expulsés vers l'Amérique du sud) ainsi que des exhibitionnistes.

Toutes les actions menées l'ont été en étroite collaboration avec le magistrat référent.

Dans le cadre de la lutte contre la violence dans les stades, le Commissaire indique qu'il va réactiver le « Contrat Local de Sécurité du Parc des Princes » dont le fonctionnement ne lui apparaît pas satisfaisant.

Puis la parole est donnée au représentant de la justice. Le Vice-procureur informe les participants que plus de 5000 procédures judiciaires (avec auteurs identifiés) ont été transmises au Parquet ce qui place le 16^e en tête des arrondissements parisiens.

Le magistrat précise que le « plaider coupable » donne des résultats satisfaisants et qu'on constate peu de délinquance imputable à des mineurs habitant notre arrondissement. Lorsque des mineurs sont en cause, il s'agit généralement de jeunes venant d'autres arrondissements ou de banlieue. Ces affaires sont alors traitées dans le lieu de résidence des délinquants.

Enfin, s'agissant de la lutte contre la délinquance de mineurs roumains, de plus en plus jeunes, il est très difficile de démanteler les filières.

COURRIER DES LECTEURS

Coulée verte



« Le passage coupant la voie ferrée entre le boulevard Beauséjour et l'avenue Ingres (à la hauteur du cordonnier) est une déchetterie permanente. Nous avons demandé au mois de mai, à la voirie d'intervenir, ce qu'ils ont fait... une fois.
« Apparemment, les secteurs de nettoyage s'arrêtent boulevard Beauséjour ou avenue Ingres et personne n'est responsable du passage.
« De plus, à cette même hauteur, l'ancienne voie ferrée protégée par des grillages, constitue le réceptacle idéal de papiers et d'objets divers lancés par dessus le grillage. »

Frédérique Foucher-Créteau

« Faites ouvrir le haut de la rue du Ranelagh vers le Périphérique de la Porte de Passy afin d'éviter tous les embouteillages devant la petite gare de la Muette qui est devenue un restaurant. »

Christine de Vareilles

« Installer une chicane pour interdire la circulation des motos. »

François Rooy

Rue de la Cure

« Des pieux de chaque côté empêchent tout stationnement. A chaque livraison, la rue est bouchée et il faut accéder à l'avenue Mozart par le sens interdit ! Il faudrait soit créer quelques espaces de stationnement pour les livraisons, en supprimant quelques pieux sur un des deux côtés, soit les supprimer sur tout un côté. »

Gladys Tricot

Lettre au Chien Inconnu

« Si mon chien savait parler, il te l'aboierait de vive voix.
« Mais, mon chien est un chien bien élevé. Toi, aussi, tu es bien élevé, mais tu as un copain qui n'a pas appris les bonnes manières. Sais-tu qu'il risque une amende de 183 €, voire de 457 € en cas de récidive.
« Oui, mais voilà, j'entends déjà Pierre Desproges, dans son "Dictionnaire Superflu", distiller : "Paris, ville de France, aux murs chargés d'Histoire et au sol couvert de crottes de chiens. Les premiers habitants de Paris s'appelaient les Parisiiiiiiii à cause de leur habileté à glisser et à freiner dans les crottes de chiens."
« Chacun doit apporter sa pierre à l'édifice et contribuer à la propreté de son environnement.
« Les copropriétés, à leur prochaine Assemblée Générale, voteront un avenant missionnant la gardienne de leur immeuble pour faire la propreté sur "leur" trottoir. Toutes les copropriétés d'une même rue XXL se grouperont pour promouvoir le label de leur rue ; "Rue XXL, rue propre". Puis, plus tard "Paris 16°, ville propre".
« Et, bien sûr, la Mairie et la Préfecture affûteront leurs carnets de contraventions : cave canem ! »



Alain Olmi

RÉHABILITATION DE LA MAISON DE LA RADIO

Avant que ne soient engagés les travaux de réhabilitation de la Maison de la Radio, 2006 sera consacrée à d'importantes étapes : validation du permis de construire par la Ville de Paris, installation à partir de mai des cantonnements du futur chantier, choix du concessionnaire chargé de la réalisation du parking, approbation de l'avant-projet détaillé, déménagement du Centre de modulation de Radio-France (CDM) cet été, et désamiantage de la tour à l'automne...



Les dates-clefs du chantier 2006

- 1^{er} mars : remise de l'avant-projet sommaire rectifié.
- Juin-octobre : curage de la zone centrale : enlèvement du mobilier fixe, des faux-plafonds, des revêtements acoustiques et des cloisons ne participant pas à la structure de la tour, démontage des rayonnages de la tour, etc.
- Fin juin : remise de l'avant-projet détaillé.
- Été : commutation du nouveau CDM. Échafaudage et confinement de la tour, de la radiale et de la petite couronne. Simultanément, choix des entreprises qui effectueront les travaux de réhabilitation.
- A partir d'octobre : démontage de la façade et désamiantage. Les travaux de curage et de désamiantage dureront environ sept à huit mois.

CONCOURS DES FENÊTRES, COURS ET BALCONS FLEURIS

Les inscriptions se déroulent jusqu'au 15 juillet par l'intermédiaire d'un formulaire disponible à la mairie du 16°. Deux photos devront être déposées avant le 31 août. Voir : www.jardins.paris.fr

L'ENFOUISSEMENT DE LA RN 13 À L'ORDRE DU JOUR.

La première tranche de couverture de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine fût réalisée à



l'occasion du prolongement de la ligne de métro n°1. Depuis, les conditions de circulation n'ont cessé de se dégrader : le nombre de véhicules, évalué à 160 000 par jour, fait de cette avenue une véritable autoroute qui coupe la ville en deux et engendre de nombreuses nuisances. C'est un couloir de bruit et de pollution. Et c'est une zone dangereuse où les véhicules ne respectent pas la limitation de vitesse à 50 km/h.

La mise en souterrain des 1 385 mètres entre le carrefour Madrid et la porte Maillot a fait l'objet d'études préalables, divers scénarios ont été envisagés. La solution retenue est celle de la dénivellation/couverture de l'avenue. La circulation se ferait dans deux tubes enterrés de trois voies dans chaque sens. En surface, il est prévu deux larges trottoirs de part et d'autre intégrant un stationnement longitudinal, deux voies latérales à circulation unidirectionnelle de chaque côté et un terre-plein central de même largeur que celui existant déjà en bas de l'avenue.

Le coût de l'ouvrage, hors aménagements de surface, serait de 750 M€. Le mode de financement (sur fonds publics, par mise en concession ou sur contrat de partenariat public/privé) n'est pas encore arrêté. Vu l'importance du dossier, le ministère de l'équipement a saisi la commission nationale du débat public (CNDP), compétente pour des projets d'un montant supérieur à 300 M€. Le débat public a commencé, il se déroule du 22 février au 30 mai 2006.

Les associations, en premier lieu l'association Maillot-Sablons-Madrid, se mobilisent sur ce projet depuis des années. Parmi les nombreux points faisant débat, celui concernant les itinéraires de délestage suscite l'inquiétude de l'association pour la défense de l'environnement Bineau-Villiers-Champerret.



Voir : <http://www.debatpublic-rn13.org/> Et les vidéos : http://www.debatpublic-rn13.org/documents/videos_syntheses.html

EXPOSITION AU PAVILLON DE L'ARSENAL

Voies publiques – Histoires et Pratiques de l'Espace Public à Paris

Comment s'est tissé l'espace parisien ?

Réponse à travers un parcours balisé de 28 exemples cueillis dans le paysage urbain, illustrés de gravures, de plans d'hier, de photos d'aujourd'hui et de textes clairs.

On s'y promène avec curiosité, piquant ici une anecdote historique, là une analyse critique de la pérennité d'une réalisation dans le temps, relevant des informations sur l'avenir de certains quartiers de la capitale.

Un sujet d'actualité passionnant qui met en lumière les difficultés quotidiennes et séculaires de vivre ensemble.

Pavillon de l'Arsenal. 21, boulevard Morland 4^e 01 42 76 33 97. Entrée libre de 10 h à 18 h 30 (sauf lundi) jusqu'au 4 juin.

Association XVI^e DEMAIN - 4, Place de Mexico 75116 Paris
Responsable de la publication : Simonne PAREZ

Ont participé à ce numéro : Martine Blatin et Françoise Manoncourt, François Douady, Valère Gros, Daniel Mortgat et Claude Muyard
 Photos : V. Gros, C. Muyard.