

LA LETTRE DE XVI^e DEMAIN

N° 93 AVRIL 2000

Nous consacrons notre numéro d'avril essentiellement à la large consultation lancée, en septembre dernier, par le Maire de Paris sur la qualité de la vie dans la capitale. Nous vous avons exposé dans notre lettre de janvier les promesses du Maire de Paris, faites lors de la journée du 4 décembre. Nous nous intéressons aujourd'hui aux observations des Parisiens.

ETATS GENERAUX DE LA QUALITE DE LA VIE A PARIS



- *Limiter l'envahissement de Paris par la voiture,*
- *Donner la priorité aux transports en commun,*
- *Rendre Paris plus vert et plus convivial,*
- *Appliquer les réglementations avec moins de laxisme.*

Tel pourrait être le résumé des souhaits des Parisiens.

Nous avons procédé à la lecture de la moitié des 8000 propositions déposées dans les mairies de Paris. Si ces propositions ne proviennent pas nécessairement d'un échantillon représentatif de la population parisienne, nous pensons qu'elles n'en restent pas moins significatives d'un état d'esprit. Elles ne sont sans doute pas trop éloignées de ce qu'une étude marketing aurait révélée. Nous essayons maintenant d'en souligner les grandes lignes.

En premier lieu, on retrouve les mêmes critiques que vous nous avez communiquées en avril dernier dans l'enquête sur le même thème. Nous les rappelons brièvement :

- en matière de circulation, le laxisme de la police devant l'interdiction du stationnement et de l'utilisation des couloirs de bus,
- en matière de propreté, le manque de volonté politique quant au problème des déjections canines.

Au-delà de ces points communs, nous vous présentons les thèmes les plus fréquemment développés.

I. VOITURE, STATIONNEMENT ET TRANSPORTS EN COMMUN

La voiture et ses inconvénients dans Paris impliquent une réduction de son emprise sur la capitale en termes de circulation et de stationnement :



Le plan de circulation devrait être revu pour qu'il soit difficile d'emprunter la voirie parisienne pour traverser Paris.

Cette réduction de l'utilisation de la voiture pourrait être facilitée par la création de grands parkings à la périphérie ou en tête de ligne du métro et près des gares de banlieue, où ils sont notoirement insuffisants, mais aussi par la création de parkings dans certains quartiers encombrés.

Il faut rendre les possibilités de se garer sur la voie publique de plus en plus difficiles.

La généralisation du stationnement payant dans l'ensemble des vingt arrondissements, les jours fériés comme en semaine, la construction de parkings municipaux pour les résidents, la suppression du stationnement dans les rues étroites ou très fréquentées et sur les trottoirs quand il est autorisé seraient des incitations notables.

Une plus grande répression du stationnement sauvage, des livraisons qui bloquent toute une rue, de l'accès des camions de grandes dimensions dans les rues étroites devrait aussi être envisagée.

Ces mesures orientées sur la voiture devraient s'accompagner d'un encouragement à l'utilisation des transports en commun rendus plus attrayants. *"Les électeurs sauront remercier les hommes qui auront le courage politique de mettre en oeuvre ces mesures"*.

Le réseau de transport en commun doit offrir une vraie concurrence pour la voiture.

Il faut améliorer la régularité de toutes les dessertes, faire rouler tous les bus en site propre, prévoir des bus directs qui ne desserviraient que les stations où le trafic voyageurs est important, équiper les feux de détecteur de bus qui les feraient passer plus rapidement au vert, remettre en circulation le tramway le long du boulevard des maréchaux et des grands axes, remettre en service les lignes de la petite et de la grande ceinture, utiliser davantage la Seine. Il faut améliorer l'accès aux gares par les transports en commun (ex : gare de Lyon par RATP) et la liaison entre les gares.



L'incitation serait encore plus grande grâce à une politique de tarification plus attrayante par l'utilisation de titres de transport à la durée sur tout le réseau.

Les taxis sont en nombre insuffisant et chers. Des mesures fiscales sont à envisager sur la taxe professionnelle. Il faut que les taxis soient aussi rapidement disponibles que dans d'autres capitales.

II. LES AUTRES DEPLACEMENTS

La circulation des piétons est entravée par de multiples causes :

- des utilisateurs de deux roues ou de rollers qui empruntent les trottoirs,
- des commerçants dont la devanture déborde exagérément,
- des hauts piquets en bordure de trottoirs étroits qui repoussent les piétons sur la chaussée,
- sans oublier bien sûr les voitures qui se répandent sur les trottoirs...

La surface offerte aux piétons est trop limitée. Il faut que les trottoirs soient réservés exclusivement aux piétons, qu'ils soient élargis et dotés de plus de bancs. Il y a 9515 bancs dans tout Paris, mais combien dans le XVI^e où ils disparaissent ?

La création de lieux piétonniers permettrait de mieux développer la vie de quartier, rendrait un agrément à la marche. Il faudrait étendre à tous les arrondissements le principe de zones entièrement libérées de la circulation automobile exclure les voitures des rues étroites, rendre les quartiers historiques, piétonniers.

Mais il faut aussi, *"que les piétons respectent les feux. Paris est la seule ville où les piétons traversent n'importe où et n'importe quand"*.

La demande de pistes cyclables et de parkings sécurisés pour les vélos est récurrente dans le document.

Des voies réservées aux cyclistes en site propre pourraient être créées sur les trottoirs les plus larges . Des pistes seraient appréciés aussi entre les parcs et les bois.

En revanche, d'autres Parisiens s'opposent très vivement à l'emprise des pistes sur des chaussées déjà très encombrées, alors que les pistes sont quasiment inutilisées. Ils s'interrogent sur la réduction des voies de circulation automobile alors que les emplacements de parking sont maintenus

Le roller devrait être pris en compte comme véritable moyen de locomotion.

III. LA VERDURE

L'augmentation des espaces verts se décline selon plusieurs thèmes :



- L'extension de la plantation d'arbres à toutes les rues,
- La plantation de gazon au pied des arbres,
- L'incitation des Parisiens à fleurir leurs balcons par l'organisation de concours "immeubles de Paris fleuris",
- L'aménagement de promenades piétonnes sur les anciennes lignes de petite ceinture ou de cheminements verts qui relieraient tous les parcs de Paris, et de jardins potagers à la française, avec des pistes de jogging,
- La réhabilitation des kiosques des squares pour organiser des concerts,
- Le report de l'heure de fermeture des parcs et jardins quand il fait encore jour,
- Le remplacement du stationnement sur certains terre-pleins par des espaces verts ...

IV. LA POLLUTION

La pollution canine vient en premier dans l'ensemble des critiques. Les solutions proposées sont assez divergentes, de l'impôt à l'amende en passant par la distribution de points aux maîtres vertueux. La répression vient toutefois en tête *"pour remonter le courant de laxisme qui s'est installé depuis des années"*.

L'absence de détermination des élus à résoudre ce problème est vivement critiquée: *"Vous pensez à tort que chaque propriétaire de chien (ou automobiliste) est un électeur pour vous"*.

La pollution atmosphérique concerne essentiellement les véhicules :

- le stationnement des cars dont le moteur tourne en permanence pour alimenter chauffage ou climatisation, notamment devant les monuments de Paris,
- les voitures dans les embouteillages, dont les conducteurs devraient arrêter leur moteur au delà d'une minute d'arrêt comme en Suisse.

La réduction de la pollution atmosphérique doit passer par l'utilisation de voitures électriques, de bus électriques et de tramways pour les véhicules publics, mais aussi par l'amélioration de la fluidité du trafic automobile.

Il faut limiter les excès de vitesse des voitures dans les lignes droites, mais aussi supprimer les causes de ralentissement et d'engorgement aux carrefours par :

- l'amélioration des carrefours grâce à des arrondis correspondant au rayon de courbure d'un véhicule roulant à vitesse raisonnable,
- le repositionnement relatif des feux par rapport à la ligne d'arrêt des voitures pour éviter les difficultés de visibilité à l'arrêt,
- la régulation de certains feux qui ne laissent passer ni piétons, ni voitures, mais en arrêtent dix fois plus,
- la matérialisation des voies au gabarit des autobus en prenant sur le stationnement...

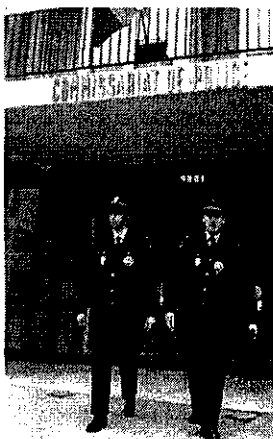
La pollution sonore est aussi assez souvent relevée:

- les motos et les scooters qui devraient être soumis à des contrôles réguliers et verbalisés,
- les mobylettes de livraison qui se font un plaisir de faire le plus de bruit possible,
- les voitures trop rapides qui pourraient être ralenties par des chicanes,
- les voitures de police qui pourraient limiter l'utilisation de leur sirène, les avions,
- les bennes à ordures qui passent le matin avant 7 heures ainsi que les engins de nettoyage
- les souffleurs de feuilles qui deviennent insupportables à l'automne, ...

Un revêtement de sol bitumé pourrait assourdir les bruits de roulement.

Les pigeons souillent les façades, les trottoirs, les espaces verts. Il faut verbaliser les gens qui nourrissent les pigeons et créer des colombiers pour maîtriser la reproduction.

V. LA SECURITE



C'est un thème modérément abordé, mais avec des témoignages forts : des bandes de jeunes punks ou de mineurs qui agressent les passants, la communauté homosexuelle qui se livre à des débordements inacceptables dans certains quartiers, les clochards dans les jardins publics, le trafic de drogues : Il faut instituer la tolérance zéro.

Les Parisiens soulignent là aussi une démission de la police nationale à faire appliquer la réglementation et ils s'interrogent sur la création d'une police municipale.

VI . LES AUTRES OBSERVATIONS

Terminons sur le relevé de quelques réflexions amusantes et d'autres plus sérieuses.

- Comment voir nos morts lorsque l'on travaille et que le cimetière ferme à 17 h?
- Organiser une journée sans chiens et diminuer les impôts locaux des parisiens qui n'ont pas de chiens,
- Colorer murs des immeubles et trottoirs de teintes vives, rose bonbon, vert pistache,
- Faire une opération tour Eiffel fleurie en lui accrochant des fleurs et plantes,
- Créer une journée anti-stress durant laquelle les policiers distribueraient des fleurs et les contractuelles porteraient des mini-jupes (sauf les mal foutues, sinon stress),
- Mon fils a mis le pied dedans, il a 13 mois, c'était son premier pas. Dommage!
- Multiplier l'opération en ville sans ma voiture une fois par mois, une fois par semaine, puis une fois par jour,
- Couvrir le bassin de la Villette de nénuphars,
- Fermer Paris intra-muros à toutes les voitures,
- Rallonger de 20 jours les grandes vacances, que les gens soient gentils,
- Distribuer un air purifié à tous les utilisateurs intéressés de la même façon que l'eau potable, ...
- Afficher sur la tour Eiffel le nombre de jours qui nous séparent de l'arrivée de l'euro,
- Animer des comités de quartier où les citoyens pourraient exprimer leurs souhaits avant les décisions du Conseil Municipal et des réunions de quartier entre habitants, (problème de fonctionnement du C.I.C.A., Comité d'Initiatives et de Consultation des Associations),
- Créer des aires de dépose ou d'arrêt minute devant les entrées d'immeubles importants,
- Inciter tout parisien propriétaire d'une voiture à posséder ou à louer un parking par la suppression des taxes foncières et d'habitation sur les parkings,
- Faire en sorte que les plaques de rue soient visibles...

VII. QUELQUES CONCLUSIONS

Les souhaits de Parisiens sont tous difficilement réalisables, souvent contradictoires. Certaines revendications sont aussi quelquefois en dehors de toute rationalité économique et relèvent de l'Etat providence.

Ces souhaits dénotent toutefois des tendances majoritaires au-delà de toutes ces propositions et idées divergentes.

La voiture se présente comme un moyen de locomotion dont il faut restreindre l'envahissement dans la ville.

Les transports en commun doivent exercer une véritable concurrence sur le plan de la rapidité, de la régularité, du confort et de la sécurité.

La végétation dans les rues, dans les parcs, sur les balcons doit encore plus agrémenter la pierre et le béton de la ville.

La police fait preuve d'un laxisme inacceptable en matière de stationnement, de circulation sur les trottoirs, de respect des feux autant par les automobilistes que par les cyclistes et les piétons, de propreté et de bruit.

Elle devrait contribuer à réapprendre aux Parisiens le respect d'autrui, fondement de la morale, sur lequel doit s'appuyer l'organisation de la vie en société. La liberté des uns commence là où cesse celle des autres.

Cette consultation est la bienvenue et devrait être l'occasion pour la Mairie d'organiser des réunions de concertation et de travail avec les quelques cinquante ou cent rédacteurs qui ont pris le temps de rédiger un document long et souvent pertinent et de rendre convergents les souhaits des Parisiens et la politique d'aménagement et d'organisation de la ville.

VISITE DE L'HOPITAL EUROPEEN GEORGE POMPIDOU

Le 14 décembre, nous étions invités à visiter l'Hôpital Européen George Pompidou. Nous avons été aimablement reçus et guidés par les responsables de la Communication au milieu de travaux de finition importants qui prendront quelques mois encore avant l'ouverture. Situé entre la Seine, le Parc André Citroën et Boulevard Martial Valin, bâti sur un terrain de 35.000 m², il représente une superficie totale de 120.000 m².

Trois entrées en permettent l'accès : la principale, la plus proche de la Seine, place Albert Cohen, débouche sur la rue piétonne, recouverte d'une large verrière et longue de 125 mètres. Elle est d'une luminosité exceptionnelle, devant être bordée de magasins, cafétéria, librairie, salle de culture physique, importante médiathèque, maison des associations notamment. Actuellement décorée de quelques jardinières de plantes et d'arbustes, elle représente l'axe vital de l'hôpital et assure l'accès aux huit étages et à tous les services. De grands panneaux vitrés, des murs de verre et d'aluminium dispensent à l'ensemble une lumière généreuse. Aération et chauffage sont assurés par une ventilation d'air très perfectionnée (filtrage et stérilisation étant en conformité avec les nouvelles normes).

L'HEGP, dont l'équipement sera considérable, exercera son activité particulièrement dans les domaines des urgences, de la cancérologie et des traitements cardio-vasculaires, où il aura un rôle de pointe en Europe. Un secteur de Biologie important complétera l'ensemble.

Un transport pneumatique automatisé pour le petit matériel, les prélèvements... sera d'une efficacité appréciable. La gestion, entièrement informatisée, sera assurée par un important réseau contrôlant toutes les activités. Chaque patient aura son dossier électronique. Enfin, des groupes électrogènes garantiront, en cas de besoin, une autonomie de cinq jours.

La capacité d'hospitalisation sera de 828 lits (70 lits de moins de 24 h, 758 lits de plus de 24 h). Nous avons pu voir quelques chambres déjà installées dont l'agencement est parfaitement étudié : double vitrage, store incorporé commandé depuis le lit, salle de bain pour chaque chambre, douche modulable, lavabo dans l'entrée pour le personnel médical, coffre personnel ... Ces chambres seront individuelles à 90% (une centaine comprenant un canapé-lit supplémentaire, non hospitalier, pour accompagnant).

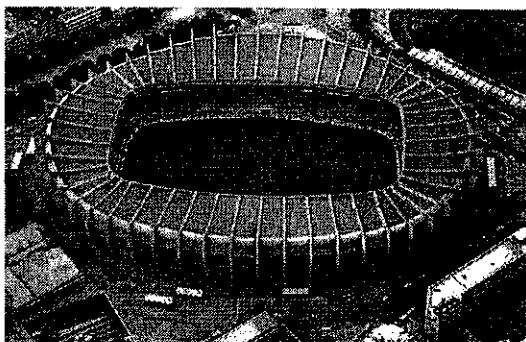
Le coût de l'hôpital est de 1,626 milliards de Francs pour la construction et 400 millions de Francs pour l'équipement. Il est entièrement financé par l'Assistance Publique, grâce à la vente de terrains et à un emprunt d'un milliard de Francs auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations. Le budget de fonctionnement annuel de ce nouvel hôpital devrait être moins élevé que celui des hôpitaux qu'il remplace (130 millions de Francs d'économie escomptées). 3.300 personnes doivent y travailler.

Un étage de parking de 600 places pour le personnel et les visiteurs sera complété utilement par le parc de stationnement Cévennes-Citroën.

D'après ce qui nous a été dit, les derniers aménagements effectués, installation des plateaux techniques, décontamination (environ 2 mois) et transfert des autres hôpitaux, l'ouverture au public pourrait être envisagée pour l'été.

RENOVATION DU PARC DES PRINCES

Le commissaire enquêteur chargé de l'enquête publique avait donné en août 1999 son accord à la rénovation du Parc des Princes, sous réserve de la création d'une commission de concertation entre les parties concernées (voir notre lettre N° 91 d'octobre 1999).



Nous avons assisté aux deux premières réunions de cette commission en janvier et mars 2000.

Les représentants des associations riveraines du Parc des Princes, de Boulogne et de Paris, sont assez virulents sur les extensions commerciales dans l'enceinte du Parc (boutique, restaurant et amphithéâtre pour séminaires) prétextant la vocation sportive du stade.

A la demande des intervenants, le Président de la commission propose que la construction de l'amphithéâtre soit différée.

Il nous semble que ces nouvelles activités commerciales seront relativement marginales en termes de nuisances quotidiennes par rapport à celles qui sont engendrées lors des manifestations, sur la sécurité, la circulation et le stationnement.

Pour inciter les spectateurs à utiliser les transports en commun, les organisateurs envisagent de coupler chaque billet à un ticket de métro. La RATP qui véhicule aujourd'hui 30 % des spectateurs pourrait en accepter 60 %.

Sur les problèmes de stationnement sauvage, la Préfecture de Police avoue être "dépassée", par manque de moyens, en dépit paraît-il, d'enlèvements immédiats. Nous sommes assez sceptiques sur cette argumentation. Il semblerait plutôt qu'il n'y ait pas de volonté politique d'agir sur ce stationnement illicite.

Un budget de 78,58 MF a été voté le 14 mars 2000 par le Conseil d'Arrondissement du XVIème pour ce projet de rénovation du Parc des Princes.

VILLA des VIGNES

Le terrain qui fait face à la Poste de la rue Singer, inutilisé depuis quinze ans environ, devenu une décharge, un repaire de rats, a enfin trouvé sa destination.

Grâce à l'obligeance de M. Bolotte, adjoint au maire du XVIè arrondissement, nous pouvons vous donner les grandes lignes du projet.

Un immeuble de 6 ou 7 étages et de 22 mètres de haut sera construit sur le terrain de l'ancien dispensaire entre la rue Singer et la rue des Vignes.

Il y aura 37 logements et un parking de 53 places sur plusieurs étages de sous-sol. Un accord entre le constructeur et les services compétents a déterminé la situation exacte de l'immeuble. Une bordure scellée dans le sol matérialisera la séparation des domaines publics et privés.

La partie la plus saillante des balcons sera en retrait d'au moins 1,20 mètre sur l'aplomb du trottoir de la rue Singer.

Du côté du passage Singer, voie privée, des retraits ponctuels seront aménagés en harmonisation avec l'axe du passage.

Les grands arbres implantés à la limite de la voie privée seront conservés.

Le projet qui a fait l'objet de recherches architecturales pour une transition harmonieuse entre l'immeuble, la rue Singer et le passage sera mis en œuvre très prochainement.

GOLF : UN PRACTICE SUR L'HIPPODROME D'AUTEUIL



Plusieurs de nos adhérents en rêvaient ... et nous avons proposé qu'il occupe ce grand terrain trop souvent inutilisé. Le voilà ouvert tous les jours à l'hippodrome d'Auteuil, de 8 heures à 20 heures, sauf les jours de course. On peut s'y entraîner sur un practice de 70 places, prendre des cours et même y déjeuner à l'intérieur ou sur une agréable terrasse à l'extérieur. On atteint ces installations, en venant de la Porte d'Auteuil, en passant devant l'entrée de l'hippodrome et en empruntant sur 400 mètres la voie qui le longe, entre le champ de courses et l'accès au périphérique. L'entrée est sur la droite, le bureau et le parking visibles et fléchés.
Bons drives à tous.

L'EXPOSITION AU PAVILLON DE L'ARSENAL

Les premières fois qui ont inventé Paris. Cette passionnante exposition qui retrace tout ce qui a contribué à faire Paris (architecture, événements, urbanisme et réseaux) est prolongée jusqu'à la fin avril. (21 bd Morland, 75004 PARIS- 01 42 76 33 97)

ASSOCIATION GENERALE DE FAMILLES DU XVIè

Le professeur Henri JOYEUX de la faculté de médecine de Montpellier donnera une conférence sur un sujet d'une brûlante actualité : La Santé de nos jeunes est-elle en danger ? Dialogue parents-enfants sur l'amour et la sexualité. Entrée libre : jeudi 11 mai à 20 heures à la Mairie du XVIè.

NOS QUESTIONS AU PROCHAIN C. I. C. A

Service de garde des pharmacies : Insuffisant, rarement effectif et mal signalé. La pharmacie du drugstore des Champs Elysées permet enfin de clore une course éperdue dans la nuit. La sécurité est-elle ainsi assurée ?

Eclairage public : La rue du Bouquet de Longchamp n'a pratiquement aucun éclairage la nuit, ce qui pose aux riverains quelques problèmes.

RECTIFICATIF

Dans notre dernière lettre, nous avons évoqué le problème de l'eau et de sa teneur en plomb dans des normes très en dessous de celles de l'OMS. Le chiffre communiqué de 50 mg/litre provient d'une erreur de transcription que nous vous prions d'excuser et de rectifier. Il fallait lire 50 µg/litre.

COTISATION ANNEE 2000

Cette cotisation qui comprend l'abonnement à nos quatre "lettres" trimestrielles, dont le montant, 80 F, est inchangé depuis cinq ans, nous est indispensable pour poursuivre notre action au profit de la "qualité de la vie" dans notre arrondissement. Merci à tous ceux qui l'ont déjà fait parvenir. Que les autres l'adressent, comme d'habitude à

XVIè Demain 4 place de Mexico 75116 Paris.