

LA LETTRE DE XVI^e DEMAIN

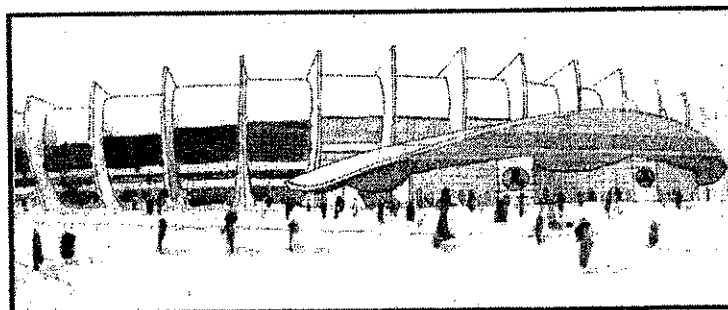
N° 94 JUILLET 2000

URGENT

Avant le 13 juillet 2000, vous pouvez exprimer à la mairie du XVI^e sur le registre à votre disposition vos remarques sur le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France (voir page 4).

RÉNOVATION DU PARC DES PRINCES

La commission de concertation entre les villes de Paris et de Boulogne, le gestionnaire du parc (la SESE), les directions concernées de l'Hôtel de ville, la RATP, la préfecture de police, les élus et les associations s'est réunie cinq fois au cours du premier semestre 2000. Nous avons participé à toutes ces réunions qui ont donné lieu à la rédaction d'une charte.



Cette charte vise à organiser de manière concertée le fonctionnement du stade du Parc des Princes. Elle devrait être signée en juillet entre les parties (Nous pouvons vous en envoyer une copie par courrier ou par e-mail).

La Société d'Exploitation Sports et Événements (SESE) s'engage à informer les riverains des calendriers des manifestations par panneaux d'information aux entrées du périmètre de sécurité et à quelques endroits stratégiques de Boulogne et du XVI^e arrondissement (et aussi par e-mail : amaurel@psg.tm.fr)

La préfecture de police s'engage à ne pas déplacer les voitures qui stationnent à l'intérieur du périmètre de sécurité avant 9 h du matin.

La ville de Paris, la SESE et la RATP sont déterminées à donner la priorité aux transports en commun pour l'accès au stade.

Le nettoyage des rues s'effectuera dès le début et après les matchs de sorte que les opérations mécaniques cessent au plus tard à 0 h 30 et que les projectiles potentiels soient ainsi enlevés dès le début des matchs.

La SESE rappellera, contractuellement, aux organisateurs de concert les normes acoustiques à respecter et mettra en place un observatoire du bruit.

La Ville de Paris s'engage, en accord avec la SESE, à abandonner la réalisation de l'amphithéâtre prévue au permis de construire.

Des réunions d'information auront lieu sur l'organisation du chantier.

METRO : STATION FANTOME

Une voie unique située sous le boulevard Murat relie les stations Porte de Saint-Cloud (ligne N° 9) et Porte d'Auteuil (ligne N° 10). Une station à quai central est située sous ce boulevard.

Cette station était destinée à l'origine à desservir le stade du Parc des Princes les soirs de match, mais les accès ne furent jamais construits et les voies servent au garage des rames de métro.

A la dernière commission de concertation sur la rénovation du Parc des Princes, nous avons interrogé la RATP sur l'utilisation de cette station. A ce jour, la RATP ne semble pas vouloir exploiter cette station pour améliorer la desserte du Parc des Princes (nous reviendrons sur cette question).

RENOVATION DU BOIS DE BOULOGNE



A la suite des dégâts occasionnés par la tempête du 26 décembre 1999, la Ville a organisé une commission de concertation pour la rénovation du bois de Boulogne. Nous avons assisté le 19 mai à la deuxième réunion de cette commission.

Nous pensions qu'allait nous être exposé le projet du Bois de Boulogne du XXI^e siècle avec les équipements que les Parisiens attendent, les destructions subies étant l'occasion de repenser l'utilisation du Bois.

En fait, il s'agissait de l'exposé de la reconstitution du massif forestier et de l'adaptation du Bois au Plan de Déplacements Urbains par la classification de l'allée de Longchamp en voie principale et la suppression de la circulation avenue de la Reine Marguerite et avenue de l'hippodrome qui lui est perpendiculaire.

La circulation dans le Bois avec 15.000 voitures est aux heures de pointe au même niveau que la circulation sur l'autoroute A4 dans les deux sens. Il semble assez utopique de supprimer la circulation sur ces deux voies sans transformer l'allée de Longchamp en autoroute souterraine, doublée par une ligne de métro jusqu'à Suresnes et au-delà.

Les travaux de désouchage devraient être terminés en juillet. Trois zones principales seront replantées à l'automne : avenue de la Reine Marguerite près de la Porte de Boulogne, la bordure du lac inférieur près de la Porte de la Muette et le secteur de la mare Saint James. Un don de 500 KF de la Ville de San-Francisco permettra de réaménager la petite île du lac Inférieur. Le jardin Shakespeare sera aussi replanté.

Certes, on a évoqué, mais d'une façon imprécise, les aménagements à envisager en matière de terrain d'entraînement, d'hippodrome (celui d'Auteuil suscite beaucoup d'intérêt de la part de nos adhérents) et de lieux de stationnement.

Il nous semble indispensable de définir les objectifs de réaménagement du Bois au-delà d'un simple reboisement qui relève de la stricte gestion du Bois. Il importe de développer les pistes pour cyclistes, pratiquants du roller, les parcours sportifs, les terrains d'entraînement, tout en assurant une meilleure fluidité du trafic automobile que l'on ne pourra interdire sans contrecoup inadmissible pour les rues à la périphérie du Bois. Les accès, actuellement inexistantes pour les cyclistes et rollers à partir du XVI^e, ne devront pas être oubliés.



Au CICA du 6 Juin à la mairie du XVI^e, à l'issue d'un exposé présenté par le directeur des parcs, jardins et espaces verts de la ville de Paris, le maire du XVI^e a décidé la création d'un groupe de travail entre la mairie, les élus et les associations pour la constitution d'un projet pour le réaménagement du Bois de Boulogne. Nous préparons pour la première réunion du 6 juillet une première ébauche de propositions. Nous attendons les vôtres pour les réunions ultérieures.

NOS QUESTIONS AU C. I. C. A du 6 JUIN

Projet de couloir d'autobus boulevards Murat et Suchet : Des réunions ont été organisées avec les habitants du secteur. La mise en site propre boulevard Murat ne serait pas indispensable compte tenu de la fluidité de la circulation sur ce boulevard.

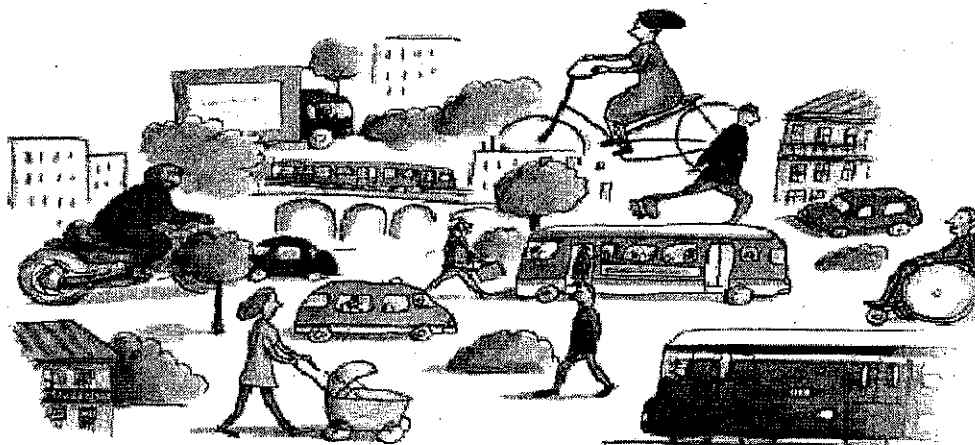
Sculpture Place de Mexico : La consultation auprès des riverains a été largement négative. Cette sculpture a été proposée par Mme l'ambassadeur du Mexique. Es-

pérons que, devenue ministre, elle n'exercera pas une pression trop grande auprès du Gouvernement français pour aller à l'encontre des souhaits des riverains démocratiquement consultés !

Éclairage public rue du Bouquet de Longchamp : Les services de l'EDF ont été alertés et font une étude. L'équipement de cette voie n'est pas prévu au budget d'investissement, mais le maire a obtenu un crédit exceptionnel pour renforcer l'éclairage de cette voie.

PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE

X Viè **DEMAIN**, dans le cadre de la PLATEFORME des comités de quartier, a participé à une première réunion de la commission des déplacements créée pour définir les principes de base et les priorités du plan de déplacements urbains. Cette commission viendra également appuyer l'observatoire du bruit, les transports étant également responsables d'une partie importante de cette autre pollution.



L'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains a été rendue obligatoire en Ile-de-France par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, adoptée le 30 décembre 1996.

Ce Plan des Déplacements Urbains (PDU) doit être compatible avec :

- les orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF),
- le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).

Rappelons que le SDRIF approuvé en 1994 donne les grandes orientations sur l'aménagement de la région parisienne à l'horizon 2015.

L'organisation prévoit quatre types de pôles urbains (les centres d'envergure européenne, les secteurs de redéveloppement de la proche couronne, les villes nouvelles et les villes en pourtour de la région).

Les réseaux de transport associés sont conçus autour de trois catégories d'infrastructures : un réseau régional à grand gabarit, le réseau de métro étendu en proche couronne, un réseau de modes plus légers en site propre.

La phase d'élaboration du PDU a permis d'établir un diagnostic sur les dysfonctionnements auxquels il faut remédier pour faire de l'Ile-de-France un espace compétitif.

En octobre 1999, un projet de Plan des Déplacements Urbains a été présenté aux collectivités locales, au Syndicat des Transports Parisiens et aux associations.

Les actions de ce projet de PDU visent en cinq ans à :

- une diminution de 3 % du trafic automobile (5 % à l'intérieur de Paris et la petite couronne et 2 % dans la petite couronne),
- une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2 %,
- une augmentation de 10 % de la marche pour les déplacements inférieurs à un kilomètre,
- le doublement des déplacements à vélo,
- une augmentation de 3 % de l'acheminement des marchandises par fer et voie d'eau.



La politique de déplacements de l'agglomération repose sur une exploitation plus efficace des réseaux routiers et ferroviaires et la mise en place d'une politique globale de stationnement, principal outil de régulation des déplacements automobiles.

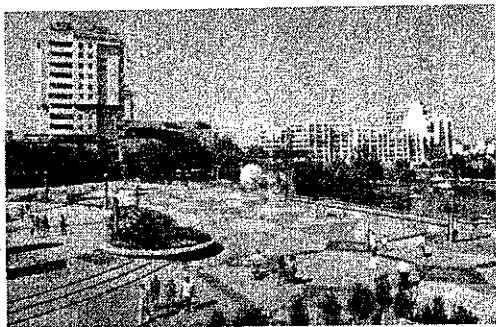
Elle vise à favoriser le développement de l'usage des transports collectifs par une amélioration de leur attractivité et de leur sécurité.

Le PDU établit des recommandations pour améliorer la régularité, la qualité et l'accessibilité des transports en commun, développer l'information des usagers et remédier au climat d'insécurité.

Le réseau cyclable et les chemins piétons seront aménagés pour offrir aux habitants des déplacements sûrs et confortables à l'échelle du quartier.

A Paris, le plan prévoit de conforter et de développer l'existant. Le principal problème reste le stationnement illicite qu'il faut impérativement endiguer. La requalification de l'espace public au profit des circulations "douces" (vélo, marche à pied,...) sera poursuivie ainsi que le développement des quartiers tranquilles.





En zone agglomérée, il s'agit d'imaginer une urbanité qui redonne l'envie aux habitants d'y vivre, sans que le recours à la voiture soit vécu comme une nécessité. Il faut privilégier l'espace public interdit à la voiture particulière et constituer un réseau de transports collectifs plus efficace associé à des itinéraires complets affectés à la circulation des vélos.

Le partage de la voirie doit être repensé et le boulevard urbain doit intégrer les activités et l'ensemble des modes de déplacements.

Les principaux axes de la circulation seront réaménagés pour reprendre un peu de la place consacrée à l'automobile et retrouver des voies urbaines plus agréables à vivre (élargissement des trottoirs, augmentation du nombre des pistes cyclables). Une politique de stationnement mieux appropriée sera engagée en relation avec une meilleure desserte du transport collectif vers les lieux de travail. Une harmonisation des livraisons et une diminution du trafic des poids lourds seront aussi mises en œuvre.

Au-delà de la zone agglomérée dense, une offre en transports collectifs réorganisés doit permettre une meilleure desserte des grands pôles générateurs de trafic. Les futurs acquéreurs de logement devront être mieux informés des contraintes et les investisseurs incités à choisir des zones déjà desservies par une gare ferroviaire. La réduction significative des déplacements courts en voiture sera engagée.

Mieux intégrer les modes "doux" de déplacement est un objectif affirmé du PDU, en offrant à leurs usagers plus de confort et de sécurité et en leur permettant d'accéder facilement aux gares. La limitation des nuisances liées à la circulation automobile par la création de quartiers tranquilles est aussi rappelée.



Il s'agit de promouvoir un véritable réseau de quartiers tranquilles dans les différents quartiers. Il faut développer et multiplier ces zones afin de modérer globalement la circulation automobile et ses nuisances, détourner les flux en transit pour rendre les quartiers aux piétons, aux cyclistes et aux dessertes en transports collectifs adaptés.

La plupart des principes énoncés dans le PDU nous semblent intéressants. Certains restent toutefois dans le domaine de l'abstrait et ne débouchent pas sur des objectifs concrets.

La mise en place de modes doux de déplacement, pour sympathiques qu'ils soient, est assez illusoire dans des voies urbaines qui ont le plus souvent, en particulier en dehors de Paris, le même gabarit qu'il y a cinquante ans, à moins de perturber de façon drastique la circulation automobile actuelle. Le développement des grandes surfaces en périphérie des agglomérations n'est certainement pas propice à l'utilisation de ces types de mode de déplacement.

Enfin, ces orientations impliquent des investissements importants dont il importe, dès aujourd'hui, d'évaluer l'ampleur et d'envisager les modes de financement (budget de la région, budget de l'Etat ?).

Le Conseil d'administration du Syndicat des Transports Parisiens a émis un avis favorable sur le projet du PDU. Le projet, soumis aux collectivités territoriales, est maintenant présenté à l'enquête publique. **Il est disponible, ainsi qu'un cahier de doléances, à la mairie du XVIème arrondissement, jusqu'au 13 juillet 2000.**

QUELQUES ELEMENTS STATISTIQUES POUR UNE MEILLEURE CONNAISSANCE DE NOTRE ARRONDISSEMENT

Recensement de 1999. Premiers résultats sur Paris.

Actuellement ne sont connues que les données concernant la population et l'habitat.

La population et son évolution

(chiffres arrondis à la centaine)

| | 1962 | 1982 | 1990 | 1999 | 1999/1990 | |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------|------------|
| Paris | 2.790.100 | 2.176.700 | 2.152.400 | 2.125.200 | perte de 27.200 | soit 1,3 % |
| XVIè | 227.400 | 178.700 | 169.900 | 161.800 | perte de 8100 | soit 4,8 % |

A noter :

- que la diminution de la population de Paris (qui en 40 ans a perdu près d'un quart de ses habitants) est presque stoppée : perte de 3.000 habitants par an sur les deux dernières décades alors que la perte annuelle dans les années 60-70 était 10 fois supérieure.
- que le XVIè a perdu en 40 ans environ 62.000 habitants soit 28 % et que la diminution est encore forte sur la dernière décade (4 fois supérieure à la moyenne parisienne).

Pour information :

- Aujourd'hui, l'arrondissement le moins peuplé est le 1er : 17.000 habitants.
l'arrondissement le plus peuplé est le XVè : 225.000 habitants.
- Seuls, les XIIè et XIXè ont connu un accroissement démographique entre 1990 et 1999, soit près de 5 %.
- La densité de la population parisienne est très supérieure à toutes celles de villes de province
 - Paris (hors bois de Boulogne et Vincennes) : 24.400 au Km².
 - XVIè (hors bois de Boulogne et Vincennes) : 20.600 au Km².
 - le plus dense, le XIè : 40.700 au Km².
 - le moins dense, le 1er : 9.200 au Km².

Les mouvements de population
pour la période 1990-1999

| | Naissances | Décès | Solde naturel | Solde migratoire (1) | Variation de population |
|------------------|------------|---------|---------------|----------------------|-------------------------|
| Paris | 274.100 | 168.900 | + 105.200 | - 132.400 | - 27.20 |
| XVI ^e | 17.100 | 84.300 | + 2.100 | - 10.200 | - 8.100 |

(1) : Différence entre arrivées et départs

A noter :

- que, pour une période identique 82-90 et 90-98, il y a eu :
19.100 naissances en plus à Paris et 1.400 dans le XVI^e
8.200 décès en moins à Paris et 100 dans le XVI^e
- mais, pour la même période, le solde migratoire a augmenté à Paris (30.000 personnes), et dans la même proportion dans le XVI^e.

Évolution du nombre des ménages

| | 1982 | 1990 | 1999 | Évolution 99/82 |
|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------------|
| Paris | 1.097.500 | 1.095.100 | 1.111.700 | + 1 % |
| XVI ^e | 87.300 | 84.300 | 82.300 | - 6 % |

Taille moyenne des ménages

| | 1982 | 1990 | 1999 | Évolution 99/82 |
|------------------|------|------|-------------|-----------------|
| Paris | 1,94 | 1,92 | 1,87 | - 3,5 % |
| XVI ^e | 2,01 | 1,98 | 1,94 | - 3,5 % |

A noter :

- que le nombre de ménages, en légère augmentation à Paris, diminue sensiblement dans le XVI^e.
- que seul le XIX^e a un chiffre supérieur à 2 : 2,15 et que celui du IV^e est de 1,66.
- que la taille moyenne des ménages était de **2,20** en 1968.

Explications de la baisse : (outre la diminution du nombre d'enfants par ménage)

- Augmentation du nombre de personnes vivant seules ou de familles monoparentales,
- Plus de départs de familles et d'arrivées de personnes seules,
- Amorce de décréue de la cohabitation parents/enfants (allocation logement étudiant).

Nombre de logements

| | 1990 | 1999 | Evolution 99/90 | |
|------------------|-----------|-----------|-----------------|---------|
| Paris | 1.304.400 | 1.323.500 | + 19.100 | + 1,5 % |
| XVI ^e | 104.200 | 101.800 | - 2.400 | - 2,4 % |

Structure du Parc de logements en 1999

| | Résidence principale | | Logements vacants | | Résidences secondaires | |
|------------------|----------------------|--------|-------------------|--------|------------------------|-------|
| Paris | 1.111.700 | (84 %) | 136.000 | (10 %) | 75.700 | (6 %) |
| par rapport à 90 | + 17.000 | | + 18.000 | | - 16.000 | |
| XVI ^e | 82.300 | (81 %) | 10.500 | (10 %) | 9.000 | (9 %) |
| par rapport à 90 | - 2.000 | | + 400 | | - 800 | |

A noter :

- le pourcentage élevé de logements vacants.
- le pourcentage de résidences secondaires plus élevé dans le XVI^e qu'à Paris.

Les résultats du recensement 99 seront entièrement connus fin décembre. Nous ne manquerons pas de vous en communiquer l'essentiel dans nos prochaines lettres.

QUARTIERS TRANQUILLES

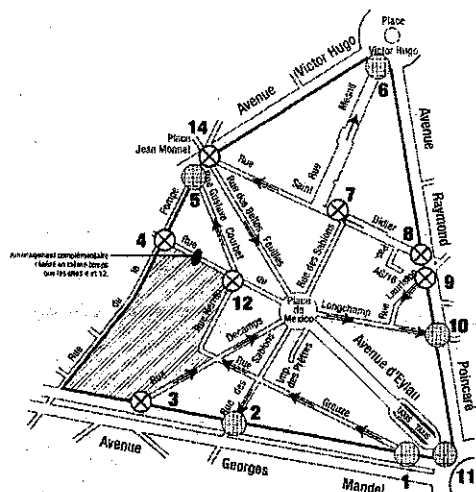
Le quartier EYLAU, premier quartier tranquille du XVI^e arrondissement est en cours de réalisation depuis le 13 juin

Le projet, étudié sous tous ses aspects : scolaire, commerce, circulation piétonne et automobile, avait fait l'objet d'un questionnaire dans la lettre de XVI^e DEMAIN en 1997.

Nous avons pu le proposer à la nouvelle commission des quartiers tranquilles en janvier 1998. Le conseil d'arrondissement et le conseil de Paris adoptaient le projet et votaient les crédits.

Un document décrivant les aménagements a été distribué aux riverains. Il est disponible à la mairie. Les travaux devraient être terminés en septembre 2000.

Le choix de ce quadrilatère, délimité par la rue de la Pompe et les avenues Georges-Mandé, Raymond-Poincaré et Victor-Hugo a été relativement facile, car il a peu d'effet sur la circulation de transit qui est contenue à sa périphérie.



Le caractère commerçant de ce quartier en fera par ailleurs un endroit animé et agréable à parcourir. Rappelons que la vitesse des véhicules sera limitée à 30 Km/h dès son achèvement.

Le choix d'un deuxième site sur des critères identiques ne sera sans doute pas aisé, car la circulation risque de se reporter sur les autres rues déjà très fréquentées et qu'il convient de ne pas trop surcharger. Il serait sans doute judicieux de transformer en quartiers tranquilles les sites de Muette-Passy et d'Auteuil.

Communiquez-nous vos suggestions ou vos objections. Nous les transmettrons au groupe de travail sur les quartiers tranquilles.

JOURNEES "PORTES OUVERTES" SUR LA VIE ASSOCIATIVE DANS LE XVI^e

Ces journées, selon la tradition, vous permettront de rencontrer les animateurs des principales associations du XVI^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 23 septembre : de 10 h 30 à 13 h 00 et de 14 h 30 à 18 h 00,

le dimanche 24 septembre : de 14 h 30 à 18 h 00.



VOS IDEES, VOS CRITIQUES, VOS SUGGESTIONS

Transmettez-les-nous ainsi que vos demandes d'intervention auprès des pouvoirs publics ou des élus, par téléphone et fax (01 47 27 75 79), par e-mail (16demain@wanadoo.fr) et par message sur carte :

| | |
|--|--|
| <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> | <div style="border: 1px solid black; width: 60px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div> <p>XVI^e DEMAIN</p> <p>4 place de Mexico</p> <p>75116 PARIS</p> |
|--|--|