

# LA LETTRE DE XVI<sup>e</sup> DEMAIN

N° 97 AVRIL 2001

## UN ILOT PITTORESQUE DU 16<sup>e</sup> Quartier du Point du Jour

Le XVI<sup>ème</sup> arrondissement comporte des hameaux tranquilles et verdoyants, des îlots aux maisons basses et pittoresques, témoins de la vie et des activités des siècles derniers.

Rue Claude Terrasse, entre les n° 35 à 45 (à l'est), trois allées bordées de maisons basses et de petits jardins créent un bel ensemble cohérent. Il s'agit des villas Murat, Dufresne et Sommeiller. Ce site est protégé, la hauteur admise pour les constructions est limitée à deux étages.



De l'autre côté de la rue, en face de ces allées, aux n° 30 et 32 se trouvent deux maisons qui sont sans doute les plus anciennes de ce secteur, le cadastre de l'Empire (1808 – 1812) indiquant déjà des constructions à cet endroit.



Au n° 32 se situe une ancienne laiterie où les habitants du quartier se sont approvisionnés jusqu'en 1918 et qui abritait quelques vaches. À notre connaissance, il ne subsiste pas d'autre trace à Paris de ce type d'établissement.

Un couple de sculpteurs s'y installe en 1963. Ils en font leur domicile et leur atelier sans en altérer le caractère originel et l'occupent encore. Il s'agit de deux corps de bâtiments disposés de part et d'autre d'une cour pavée. La forme et la taille des ouvertures témoignent de leur utilisation en tant qu'étable. Les niveaux supérieurs étaient utilisés pour entreposer paille et foin.

Ces bâtiments ont toujours excité la convoitise des promoteurs auxquels il a fallu s'opposer pour conserver ce témoignage de notre passé.

Au n° 30, jouxtant cette ancienne construction à vocation agricole, une maison de deux étages, datant de la même époque, est menacée de démolition pour être remplacée par un immeuble de sept étages.

Un permis de construire a été d'abord refusé par le Maire en juillet 2000, puis accordé en septembre par l'un de ses adjoints sans qu'aucune modification

essentielle du projet initial n'apparaisse, la hauteur de sept étages étant conservée, juste en face des allées bordées de maisons basses.

Certes les 30 et 32 ne sont pas alignés avec les autres immeubles et supportent une servitude d'alignement, car le trottoir à leur niveau est plus étroit. On peut toutefois s'interroger sur la meilleure solution pour préserver et mettre en valeur certains témoignages du passé.

## **PARTICIPATION aux JURYS de CONCOURS D'ARCHITECTURE**

Les associations de la Plateforme des Comités parisiens d'habitants, dont fait partie XVIè Demain, demandent à siéger aux jurys de concours d'architecture.

Ces jurys sont composés d'élus, de fonctionnaires-techniciens et d'architectes urbanistes. Ils restent largement imprégnés de technocratie et conduisent à des constructions souvent critiquables. L'intervention des associations sur les projets reste tardive, contestée et dépourvue de moyens.

Le code des marchés publics précise que seuls les élus (maire et conseillers municipaux) ont voix délibérative. Tous les autres membres du jury (fonctionnaires, urbanistes, personnes compétentes) n'ont que voix consultative.



La demande des associations se fonde sur le bon sens. Ne serait-il pas normal, lors d'un concours, de recueillir leur avis en amont des projets, lors du choix du maître d'œuvre, plutôt qu'en aval, au moment de l'enquête publique ou du permis de construire ? On éviterait ainsi des levées de bouclier.

En 1988, deux associations parisiennes, dont XVIè Demain ont été conviées à siéger dans le jury devant choisir le meilleur projet d'aménagement du terrain du quai de Passy. Depuis 1996, quatre associations du 14è arrondissement ont obtenu de siéger dans des commissions concernant la ZAC Alésia-Montsouris. En 1998, la ville a accepté la participation des associations pour la ZAC Paris rive gauche.

La demande des associations s'appuie donc sur une pratique. Le système suggéré fonctionne à la satisfaction de l'ensemble des parties.

En conséquence, les associations de la Plateforme demandent aux maîtres d'ouvrages réalisant, dans la capitale, des projets financés sur fonds publics (logements sociaux, équipements, espaces verts, ouvrages d'art, etc.) de bien vouloir étendre à l'ensemble de Paris, l'expérience de la ZAC Alésia-Montsouris et de la ZAC Paris rive gauche dans le domaine de la participation des représentants associatifs aux jurys de concours d'architecture.

## PARC DES PRINCES

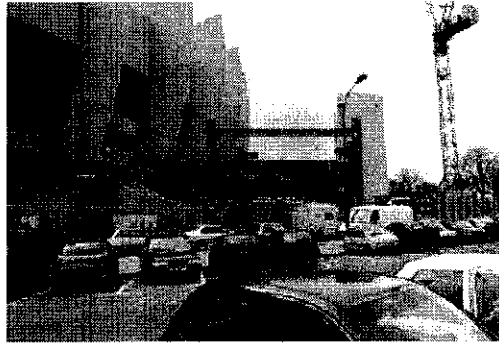
### Travaux de rénovation du Parc des princes

Les travaux qui ont débuté au cours de l'été 2000 semblent se dérouler conformément au planning de la Ville de Paris sous la houlette de la Direction du Patrimoine et de l'Architecture. Ces travaux s'élèvent à 78 MF et leur financement est supporté par la Ville de Paris.

En ce qui concerne le bâtiment d'entrée, prévu pour abriter la boutique, le restaurant et le siège social du PSG, c'est la SESE, société concessionnaire, qui en assure la maîtrise d'ouvrage et qui finance les travaux pour un coût de 53 MF.

Les travaux extérieurs devraient être terminés en mai 2001 et, à partir de juin 2001, débiteront ceux concernant l'aménagement intérieur du stade.

Enfin, la totalité des travaux devrait être achevée fin 2001.



l'état du chantier début mars

### Commission de concertation

une sous-commission technique s'est réunie le 17 Janvier dernier pour débattre des points suivants : demande d'indemnisation des riverains pour les vitres brisées lors des matches et bilan d'expérimentation (concernant le stationnement des véhicules de police et de la télévision)

Concernant la **demande d'indemnisation**, le compte rendu de la réunion fait ressortir que les différentes parties prenantes (SESE et PSG, Préfecture de Police) ont présenté leurs arguments tendant à démontrer que leur responsabilité n'est pas engagée.

La réclamation de associations est cependant tout à fait fondée puisque le coût des dégradations commises par les supporters est, in fine, mis unilatéralement à la charge des riverains qui ont subi les dommages.

La recherche de responsabilité conduisant à constater que nous sommes confrontés à une sorte de vide juridique, il y a fort à parier que les plaignants devront s'armer de patience.

Il est précisé qu'une convention relative à la sécurité a été conclue entre l'Etat (pour Paris, c'est la Préfecture de Police), le Ministère de la Jeunesse et des Sports et la FFF. Puisque rien n'est prévu pour indemniser les riverains victimes des agissements des supporters, est-il envisageable de compléter la convention en prévoyant la création d'un fonds d'indemnisation.

En attendant, à la suite de l' « intifada » qui a sévi le 13/10 à l'issue du match PSG/Marseille, un riverain suggère de priver de munitions (en l'occurrence de cailloux) les supporters qui regagnent leurs cars.

Ce riverain a remarqué « que les pierres utilisées par les supporters pour casser les vitres proviennent essentiellement du trottoir non asphalté et de la bande de terrain non goudronnée du stade Jean Bouin dont les grilles permettent de passer la main pour attraper des cailloux servant de projectiles ».

Il propose que, le long du stade Jean Bouin, « ..le trottoir soit asphalté et qu'un grillage soit mis en place sur les grilles jusqu'à une hauteur de 40 cm pour empêcher que les supporters puissent ramasser des pierres dans le stade.. ».

Cette action simple peut être mise en œuvre rapidement et à moindre frais.

*L'analyse du bilan de l'expérimentation concernant le stationnement des véhicules de police et de la télévision sera traitée dans une prochaine édition.*

### **Calendrier des matches**

L'équipe du PSG ayant été éliminée de la Coupe de France, de nombreux matches sont supprimés.

D'ici à la fin du 2<sup>ème</sup> trimestre, les matches à jouer au Parc des Princes sont les suivants :

**PSG / Auxerre le samedi 7 avril**

**PSG / Monaco le samedi 28 avril**

**PSG / Lille le samedi 12 mai**

Par ailleurs, la saison 2001 - 2002 débutera à la fin du mois de juillet et vous serez informés du calendrier prévisionnel.

Enfin, si nécessaire, vous pouvez joindre le Service des Relations avec les riverains soit par téléphone : **01 41 10 71 83** soit par e-mail : [amaurel@psg.tm.fr](mailto:amaurel@psg.tm.fr)

## **STADE JEAN BOUIN**

### **Nuisances sonores**

Lorsque des matches de rugby se déroulent sur le stade Jean Bouin, ce qui est peu fréquent il est vrai, les riverains immédiats sont en première ligne pour subir les excès de la sonorisation existante.



Les habitants du quartier constatent que les nuisances sonores générées par les matches de rugby disputés à Jean Bouin sont très supérieures à celles d'un match joué au Parc des princes tout proche.

Le Président du CASG Jean Bouin nous a dit que la sonorisation était en cours de modernisation et que les riverains devraient être moins gênés.

Pour l'heure, ce n'est, hélas ! pas le cas. L'amélioration annoncée n'est pas probante car la propagation des ondes sonores est loin d'être maîtrisée.

En revanche, la rénovation des tribunes ainsi que le ravalement en cours des façades extérieures du stade de rugby ont permis de rajeunir les bâtiments. Les travaux devraient être terminés fin mars.

Pour finaliser cette opération de jouvence, les riverains apprécieraient que les grilles rouillées ceinturant l'ensemble du stade Jean Bouin soient repeintes.

### Travaux à venir

Le stade Jean Bouin après le dépôt de deux permis de construire a obtenu un avis favorable pour les travaux suivants :

#### « Bulles » pour courts de tennis

Il s'agit de l'installation de deux structures gonflables couvrant chacune 2 courts de tennis situés à proximité de l'avenue de la Porte Molitor.

Entre les 2 structures gonflables, sera édifié un bâtiment annexe construit en dur destiné à abriter les installations techniques de pressurisation et permettant aux utilisateurs d'accéder aux courts pendant la période de mise en service des couvertures.

Les structures gonflables seront en place d'une manière temporaire pendant la période hivernale.

#### Création d'une salle polyvalente

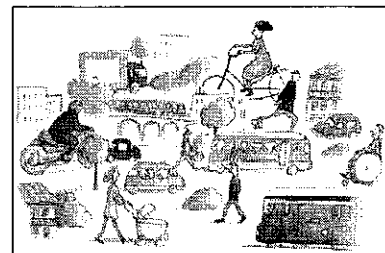
Pour accueillir les participants aux différentes activités sportives et extra-sportives organisées par le CASG, ce dernier a obtenu les autorisations nécessaires pour effectuer les aménagements suivants :

Couverture de la terrasse de 87 m<sup>2</sup> située au 1<sup>er</sup> étage du Club House pour édifier un bâtiment qui hébergera une salle de bridge et un bureau occupant une surface utile de 82,5 m<sup>2</sup>.

## **PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE**

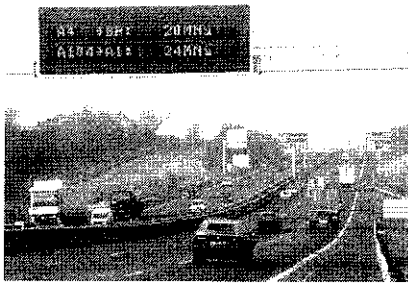
Le PDU veut accompagner le développement de l'agglomération francilienne en favorisant l'émergence d'une nouvelle culture commune.

(<http://www.pduif.org/accueil/index.htm>)



Ses orientations portent sur :

- la diminution du trafic automobile de 3 % en cinq ans,
- le développement des transports collectifs (2 %) et des moyens de déplacement économes et les moins polluants (vélo : 100 %, marche : 10 %),
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie,
- l'organisation du stationnement,
- le transport et la livraison des marchandises,
- l'encouragement pour l'utilisation des transports en commun et du covoiturage pour les entreprises.



Par ces orientations, les habitants du XVI<sup>e</sup> peuvent espérer être protégés de la croissance de l'invasion quotidienne des Franciliens.

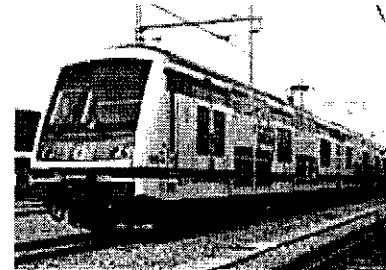
Le rapport de la commission d'enquête rédigé à la suite des observations du public est fort instructif et dénote une bonne analyse de la part du public. Nous vous livrons un résumé des réflexions du public.

#### **Les transports collectifs (37 % des observations)**

Les demandes d'amélioration de la rapidité et de la régularité sont fortement exprimées avec la mise en cause des grèves et l'instauration d'un service minimum. Le renforcement des fréquences en heures creuses, l'amélioration des conditions de voyage, l'impression d'insécurité sont aussi avancés.

La tarification est jugée élevée ou mal adaptée : création de billets combinés, de formules nouvelles pour d'autres catégories de la population (seniors),....

Les sites propres pour bus sont insuffisants. Des tramways à l'intérieur de Paris seraient appréciés, plus contestés sur le boulevard des maréchaux.



#### **Les modes individuels motorisés (15 % des observations)**

L'objectif de réduction de l'espace de circulation n'est pas le bon moyen pour lutter contre la pollution (les voitures ralenties par des arrêts fréquents en produisent davantage). Il faut au contraire développer les infrastructures pour fluidifier la circulation. Le développement des autres modes ne doit pas se réaliser par une opposition systématique à la voiture.



Il est nécessaire de revoir les plans de circulation à l'intérieur des communes (interdiction de tourner à gauche, déviation des trafics poids lourds, régulation électronique de la circulation).

Les quartiers tranquilles sont largement plébiscités.

Les observations à l'égard des deux roues motorisés sont très virulentes (vitesse, bruit, comportement, stationnement).

Le **stationnement** (7 % des observations) doit jouer un rôle essentiel pour dissuader les automobilistes de prendre leur voiture.

Le coût du stationnement devrait être plus levé sur la voirie que dans les parkings, tout en privilégiant le stationnement résidentiel. La répression doit porter en priorité sur le stationnement gênant (couloirs de bus, trottoirs, ...) avant les dépassements d'horaires.

Les principales propositions sont la hausse du montant des contraventions et la recherche de solutions au stationnement professionnel considéré comme essentiel à la vie économique.

Il faut construire des immeubles de parkings pour maintenir les voitures en dehors de Paris. Les parcs relais sont actuellement non seulement peu nombreux mais

complets dès 7 h 30. Et la tarification ne favorise pas l'intermodalité (passage de la voiture au train).

Enfin, est soulignée la faiblesse des investissements de l'Etat et de la Région qui a conduit à différer voire à oublier les infrastructures prévues au Schéma directeur de la région Ile de France.

Pour notre part, nous continuons à penser que la démarche du PDU vise plus un changement de comportement de la population qu'un engagement sérieux des pouvoirs publics vers une nouvelle orientation conséquente du plan directeur de la Région Parisienne avec de forts investissements dans les transports en commun. Dans ces conditions nous partageons autant l'intérêt de la population pour la démarche que le scepticisme pour la mise en oeuvre.

Après dépôt des conclusions et avis de la commission d'enquête, un arrêté interpréfectoral a été signé le 15 décembre 2000.

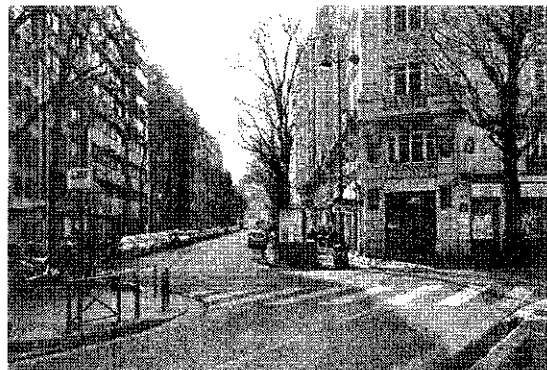
Depuis le Conseil Régional a décidé d'accorder une priorité aux transports en commun et de réviser le SDRIF d'ici à deux ans.

## SIGNALISATION

"Compte tenu du caractère dangereux du carrefour formé par l'avenue Théophile-Gautier et la rue Gros, à Paris 16<sup>ème</sup>, le Maire a demandé au Préfet de Police l'installation de feux tricolores à cette intersection."  
(Paris 16 magazine, Printemps 2001)

Ce carrefour récemment réaménagé avec des trottoirs larges comportait une signalisation au sol inadaptée que les automobilistes ne comprenaient pas. D'où, sans doute quelques accidents par hésitation. Ce marquage au sol a d'ailleurs été récemment effacé.

Si une demande de sécurisation peut sembler justifiée, la solution facile et coûteuse à base de feux, sans étude préalable, paraît en revanche prématurée.



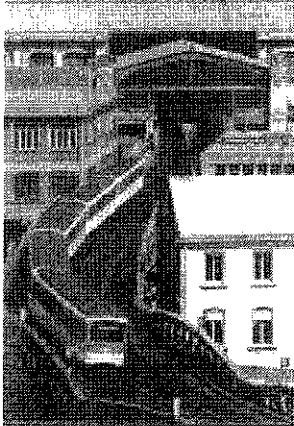
le carrefour, un jour sans stationnement parasite

Le flux de véhicules en provenance de la rue Théophile Gautier est faible. L'installation de feux tricolores est source de circulation hachée, avec des accélérations bruyantes et des excès de vitesse engendrant bruit et pollution et des freinages tout aussi bruyants, sans toutefois souvent qu'aucune voiture ou piéton ne passe.

L'installation de feux est une sécurité "parapluie" source de nuisances et non exempte de risque la nuit, car des feux considérés par certains comme inutiles sont trop souvent moins respectés.

Ce carrefour pourrait certes être réaménagé. L'installation de panneaux de signalisation indiquant clairement la priorité, l'interdiction de stationner à moins de dix mètres du carrefour, rue Gros en particulier, l'application de l'interdiction de stationner dans le virage conduiraient à un investissement certainement moins coûteux et à un résultat plus efficace. A la limite, un simple stop serait la solution la plus économique à défaut d'être la meilleure.

## LE BRUIT FERROVIAIRE À PARIS



La RATP mène régulièrement des actions de réduction des bruits émis par les matériels roulants, ainsi que des vibrations et des bruits aériens.

Le tiers du réseau de 360 kilomètres de lignes ferroviaires du métro est en courbe, dont 50 % avec un rayon inférieur à 150 mètres.

Ces courbes occasionnent des crissements que la RATP limite par la pose de cercles insonorisants sur les roues. D'autres crissements dûs au freinage donnent lieu à l'installation de semelles en matériau composite.

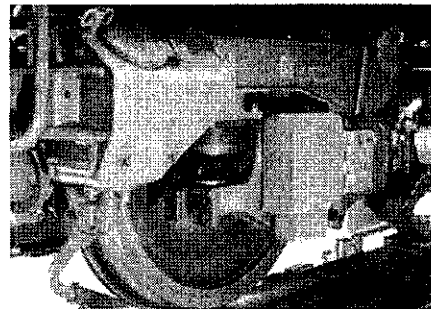
Un matériel de nouvelle génération (le MF 2000) devra présenter une amélioration en matière de bruit. Il équipera en priorité les lignes 2 (porte Dauphine-Nation) 5 et 9 (pont de Sèvres-Montreuil). Notre arrondissement est donc directement concerné.

Le roulement fer-fer provoque des vibrations qui se transmettent au matériel roulant et à la voie avec pour résultat :

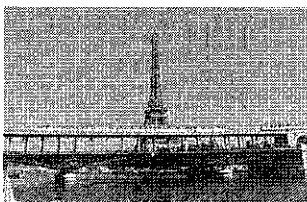
- une émission de bruits aériens dans l'atmosphère,
- une émission de vibrations dans le sol jusqu'aux parois des habitations rayonnant et engendrant un bruit sourd.

L'examen des plaintes montre que le phénomène déclencheur est la plupart du temps une dégradation de l'état de la voie entraînant le dépassement de niveau sonore ou vibratoire jugé jusque-là supportable.

Dans les zones sensibles la RATP intègre un isolant vibratoire lors de gros travaux de renouvellement des voies.



Ainsi, en 1999 près de 5000 mètres de tapis antivibratile ont été posés sur les lignes 13 et 9 (gain de 10 à 17 décibels acoustiques). La quasi-intégralité de la ligne 9 dans le 16<sup>e</sup> arrondissement a été ainsi traitée.



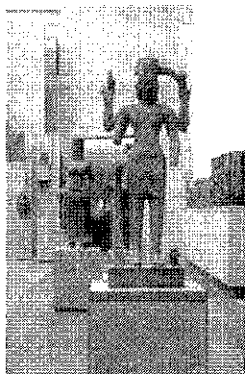
Le bruit aérien est assez limité dans le 16<sup>ème</sup>. Il ne concerne que la ligne n° 6 à l'émergence de la station Passy, classée niveau 4 à 68 dBA. Le bruit aérien semble relativement bien accepté par les riverains (peu de plaintes).



Les plaintes concernant le bruit sont traitées individuellement et reçoivent une réponse personnalisée dans un délai moyen de 3 à 6 semaines suivant la complexité du problème (écrire à la Délégation générale à l'écologie urbaine et au développement durable 54 quai de La Rapée 75599 PARIS CEDEX).

## MUSEES de PROXIMITE

### Musée Guimet



Allez visiter, profane ou initié, ce splendide musée des arts asiatiques qui justifie le battage médiatique.

A l'intérieur, vous découvrirez un musée moderne aux œuvres magnifiquement présentées (Inde, Cambodge, Chine, Afghanistan, Népal, Corée, Japon, ...).

On ne peut que regretter les étiquettes souvent placées au niveau des genoux (oh ! mon dos après trois heures de visite !) et d'une lecture pas toujours très attrayante.

(métro Iéna, ouvert de 10 h à 18 h sauf mardi.)

<http://www.museeguimet.fr/>

### Rétrospective Signac au Grand Palais

Cette rétrospective consacrée au peintre Paul Signac, la première à Paris depuis 1963, est présentée jusqu'au 28 mai aux Galeries nationales du Grand Palais, et constitue l'un des grands événements culturels du printemps.

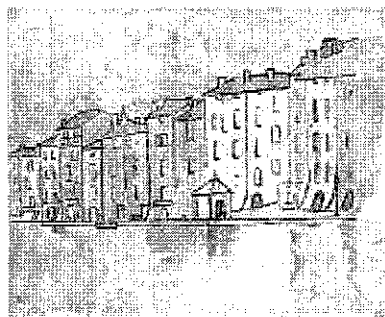
Organisée par la Réunion des musées nationaux, le Van Gogh Museum d'Amsterdam et le Metropolitan Museum of Art de New York, cette exposition réunit près de 150 œuvres permettant de redécouvrir un artiste longtemps resté dans l'ombre de Seurat.

(métro Franklin-Roosevelt, ouvert de 10 h à 18 h sauf mardi.)

(jusqu'au 28 mai 2001)



### Paul Signac à Marmottan



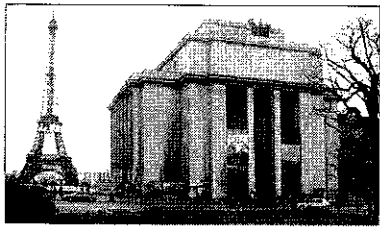
De splendides dessins et aquarelles sont exposés jusqu'au 15 mai au musée Marmottan (2 rue Louis Boilly, métro Ranelagh)

tous les jours sauf lundi de 10 à 17 h .

Ne les manquez pas (jusqu'au 15 mai 2001).

Et c'est l'occasion de revoir au musée des grandes références impressionnistes.

## AQUARIUM DU TROCADERO



Le commissaire enquêteur chargé de l'enquête publique qui s'est déroulée du 23 octobre au 7 décembre 2000 a déposé un avis favorable sur la demande formulée par la société d'exploitation de l'aquarium du Trocadéro afin que soient autorisées l'implantation et l'exploitation d'un aquarium sous le jardin du Trocadéro.

"Autant la qualité de présentation des aquariums, la richesse des espèces présentées, le traitement architectural de l'ensemble que le fort aspect pédagogique contribuent à ce que ce projet satisfasse à la fois les souhaits de la mairie de Paris et le public."

Le commissaire émet toutefois trois recommandations :

- La durée importante des travaux devrait être mise à profit pour résoudre les problèmes de la circulation et du stationnement, et des cars en particulier,
- Un état initial du bruit dans le jardin actuellement est indispensable.
- Un suivi de cette installation doit permettre de minimiser les risques de légionellose.

XVI<sup>e</sup> DEMAINE propose depuis des années la création d'un parking souterrain sous les jardins où, semble-t-il, des surfaces importantes sont utilisables à cet effet. De nombreux adhérents nous assurent que, sous l'Occupation, l'armée allemande y parquait des véhicules militaires.

Le permis de construire a été accordé le 6 mars 2000, conformément au projet initial.

## VOS IDEES, VOS CRITIQUES, VOS SUGGESTIONS

Nous vous remercions de toute vos remarques de ce début d'année dont nous vous reparlerons dans notre lettre de juillet. Continuez à nous les transmettre, par téléphone et fax (01 47 27 75 79), par e-mail (mailto:cmuyard@aol.com) et par message sur carte. A tous ceux qui souhaitent recevoir la lettre trimestrielle sous forme de fichier WORD 2000 et profiter d'une typographie plus agréable en couleurs, communiquez nous votre adresse email

..... ..... ..... ..... ..... ..... ..... ..... .....	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 50px; margin: 20px auto;"></div> <p><b>XVI<sup>e</sup> DEMAINE</b></p> <p><b>4 place de Mexico</b></p> <p><b>75116 PARIS</b></p>
---	--