

Ada 13

## Lettre

## Éditorial

Le XIII<sup>e</sup> dans la presse

Deux hebdomadaires ont consacré un copieux supplément au XIII<sup>e</sup> arrondissement, qu'ils ont traité comme une grande ville de province, sa population, avec 180 000 habitants environ, équivaut en effet à celle de Saint-Étienne.

◆ Dans L'Express (« Paris XIII<sup>e</sup> dans 10 ans, les projets qui vont transformer l'arrondissement », 5-11 janvier), l'accent était mis sur l'urbanisme, sur des projets qui peuvent nous faire rêver.

Notre arrondissement a eu la chance d'avoir de vastes friches industrielles et des espaces à occuper au-dessus des lignes de chemin de fer que la traction électrique permet de couvrir, non loin de la Seine, de quoi développer un nouvel urbanisme à l'est. On envisage aussi de rénover ce qui date des années 1970, notamment aux Olympiades.

◆ Le Point a suivi, le 3 février (« Le 13<sup>e</sup>, nouveau Quartier latin. Un campus de 25 000 étudiants; le repaire des intellectuels; les bonnes adresses de l'art contemporain »). Une évolution de l'arrondissement est mise en valeur : le Quartier latin s'étire vers l'est. Alors que de nobles institutions du V<sup>e</sup> quittent Paris, d'autres se rapprochent de la BNF. Les images et les analyses étaient intéressantes et plutôt flatteuses.

◆ De jeunes journalistes font le pari risqué d'un hebdo de proximité, Le 13 du mois, dont le 5<sup>e</sup> numéro va bientôt sortir. Culture, histoire locale, actualité, personnalités du treizième, mais aussi gastronomie, ce magazine nous aidera à mieux connaître notre lieu de vie.

Nous lui souhaitons de nous accompagner longtemps.

■ ■ ■ Jacques Goulet ■

## VIE ASSOCIATIVE

## Retour sur le 14 janvier 1966

**S**AVEZ-VOUS QUE LE 14 JANVIER 2011 NOUS AURIONS PU CÉLÉBRER LE 45<sup>e</sup> anniversaire du décret municipal permettant la rénovation du « secteur Italie », l'opération qui devait « reconquérir 87 hectares de ville mal utilisés » et qui est à l'origine de la plupart des tours du 13<sup>e</sup>, aux Olympiades, boulevard Masséna, à Galaxie ?

Les autorités inventèrent à l'époque un « machin », comme aurait pu dire le Général, les zones d'aménagement concerté (ZAC). Notre arrondissement et le secteur des Hauts-de-Belleville, dans le 20<sup>e</sup>, furent les premières ZAC. La base juridique proposée aux promoteurs fut l'association foncière urbaine (AFU), sortie d'un décret de Napoléon III. Elle devait permettre aux petits propriétaires de participer à l'opération. Mais ce dispositif trop compliqué s'avéra être un leurre. Et la solution trouvée (mais sans doute déjà imaginée par ceux qui avaient fait ce montage) fut la vente simple de leurs droits à des promoteurs qui réalisèrent alors le plan masse prévu.

L'arrêt du programme de transformation radicale et rapide du 13<sup>e</sup> arrondissement intervint à la suite de la crise pétrolière de 1973-1974, et l'élection de

Giscard d'Estaing a facilité l'abandon d'un quartier de tours et d'autoroutes urbaines, projet sur lequel avaient veillé de Gaulle et surtout Pompidou.

Cette opération fut pour Ada 13 l'occasion de montrer sa présence de trois façons : l'aide aux petits propriétaires pour comprendre le dispositif juridique proposé, la demande de création des équipements promis et la critique de la transformation de l'avenue d'Italie en autoroute urbaine au milieu d'une forêt de tours. Ada 13 s'est également insurgée contre une information très orientée diffusée par un Centre d'information pris en main par les promoteurs, lequel finit par brûler !

Les archives de notre association, conservées en partie par le Centre d'architecture du XX<sup>e</sup> siècle de la Cité de l'architecture (127, rue de Tolbiac), abondent en documents qui témoignent d'une forte participation citoyenne à l'élaboration d'un nouvel urbanisme. Sommaire classé, ce fonds — six caisses regroupant textes de lois, interventions d'élus, correspondances, documentation officielle, prospectus de promoteurs, etc. — sera utile pour faire l'histoire de notre association et celle de l'arrondissement.

■ Vincent Wybail ■

## Une crèche sur le terrain aux lapins

Un professeur d'architecture de Lille et ses étudiants, à la recherche d'un projet de crèche pour étudier les modalités de son élaboration, ont visité le terrain aux lapins de la rue Gustave-Geffroy sur lequel un établissement de cette sorte doit être édifié. Un adhérent d'Ada 13, fin connaisseur du quartier Croulebarbe, leur a fait découvrir les projets et les travaux de la commission d'urbanisme du conseil de quartier. Si les habitants sont pour la plupart acquis à l'idée de cette construction, ils demandent qu'une percée soit aménagée à travers les nouveaux bâtiments pour préserver la visibilité de monuments et de traces du passé qui caractérisent les lieux. Cela doit être pris en compte dans tout programme d'aménagement. Les étudiants et l'enseignant ont apprécié cette façon d'appréhender la construction d'un équipement public.

Leur déambulation a été par ailleurs l'occasion de découvrir ce quartier riche de son histoire et de sa diversité. Le groupe a visité la tour Albert, premier « gratte-ciel » construit à Paris, bâtiment original dont les dimensions paraissent aujourd'hui modestes, en bénéficiant des explications de trois architectes qui ont choisi cette tour pour résidence.

■ Brigitte Einhorn ■

aménager,  
bâtir,  
créer...

## ACTUALITÉ URBAINE

### Place d'Italie

**MÉTRONOME, DE L'ACTEUR LORÀNT DEUTSCH, A CONNU UN BEAU SUCCÈS (L'ÉDITEUR VIENT D'EN donner une seconde version, abrégée mais illustrée de photographies). Le chapitre II est en partie consacré à la place d'Italie. Cette place et l'avenue sont associées au II<sup>e</sup> siècle et liées à l'Italie par l'histoire et la géographie. Chacun apprendra avec plaisir des faits historiques ou anecdotiques et révisera quelques notions d'ancienne acquisition. Dans le cours de cette longue dérive parisienne**



Credit photo : Pierre Cimaz

« Mais la vue était, en effet, splendide : par-delà la place des Alpes elle s'étendait jusqu'au boulevard Vincent-Auriol, au métro aérien, et plus loin jusqu'à ces forteresses quadrangulaires construites dans le milieu des années 1970 en opposition absolue avec l'ensemble du paysage esthétique parisien, et qui étaient ce que Jed préférait à Paris, de très loin, sur le plan architectural. »

Michel Houellebecq,  
*La Carte et le territoire*,  
Flammarion, 2010,  
p. 16-17.



Credit photo : Pierre Cimaz

qui n'est pas sans agrément, nous retiendrons cette description — dont la justesse est difficilement contestable — de la place qui, avec la mairie, la station de métro, l'entrée du centre commercial Italie 2, constitue le cœur de notre arrondissement : « La place d'Italie m'a toujours semblé biscornue, pour tout dire mal fichue. On sort du métro, et rien ne paraît équilibré ni harmonieux. La mairie XIX<sup>e</sup> siècle du XIII<sup>e</sup> arrondissement fait mine de se tenir à l'écart, comme effrayée par la noria de bagnoles qui tourne sur le rond-point en un ballet incongru et déréglé. En face, sur les toits du centre commercial laborieusement hypermoderne, les assemblages futuristes miment involontairement les grues figées d'un chantier abandonné. De l'autre côté de l'avenue, les fast-foods régurgitent leurs odeurs de frites rances au pied d'un assemblage de cubes grisâtres. Plus loin, les tours sans âme étirent leurs formes tristes. »

■ Jacques Goulet ■

Lorànt Deutsch, *Métronome, l'histoire de France au rythme du métro parisien*, Michel Lafon, 384 pages, 17,90 euros

### Ports de Paris réinvestit les Magasins généraux d'Austerlitz

**UNE RÉFLEXION, ENGAGÉE DEPUIS MARS 2010 PAR PORTS DE PARIS AFIN D'ÉTABLIR SON PLAN stratégique 2010-2015, s'est conclue par des « Assises », le 12 octobre 2010, qui avaient pour but de boucler la démarche de concertation sur sa stratégie à cinq ans à l'échelle du Grand Paris. Nous avons tenté d'obtenir des réponses sur un point qui concerne le XIII<sup>e</sup> : qu'en est-il du projet de logistique urbaine et notamment du transport de marchandises du dernier kilomètre? L'idée consiste à faire entrer les marchandises directement au cœur de Paris par voie fluviale. Cela nécessiterait des points d'attache sur les berges. En quelle quantité? Pour quel impact sur le trafic**

roucier à proximité des quais? Ces questions n'ont pas été retenues par PDP lors des comptes-rendus d'atelier, cela a plus ressemblé à de la communication qu'à de la concertation.

La logistique urbaine fluviale est un « objectif prioritaire », des études et des expérimentations vont être lancées. PDP « étudie la possibilité d'affecter les anciens Magasins généraux d'Austerlitz à cette fonction de centre de distribution urbaine. Situé au cœur de la ville, il permettrait d'optimiser les tournées de livraison ainsi que la logistique retour ». Sur son site Internet, l'établissement affirme qu'il « est prévu d'accueillir un pôle de logistique urbaine par la voie d'eau dans les deux derniers pavillons des Magasins généraux ».

Le sujet est d'importance, cette logistique « représente de 9 % à 15 % des déplacements en ville, 30 % de l'encombrement et jusqu'à 30 % du bilan carbone des villes ».

■ Hugues-Alexandre Nicolas ■



## Écoquartiers : quelles promesses seront tenues ?

**P**ORTÉS PAR LA VAGUE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, LES ÉCOQUARTIERS SE MULTIPLIENT. ON EN COMPTE des centaines, plus ou moins labellisés, sur la France entière, et à Paris il y a pour le moment six projets validés et un autre est en débat : les Halles. Le label sera homologué au niveau européen en 2012. Dans les intentions initiales de tout projet de ce type on trouve la volonté de rendre compatibles, de manière systémique, le social, l'écologique et l'économique. C'est estimable et ambitieux, mais est-ce réaliste ?

Du côté de l'écologie, les choses vont plutôt bien. De la lutte contre le changement climatique, qui a déclenché le mouvement, à la maîtrise de l'empreinte écologique, le bilan paraît positif. Les écoquartiers jouent leur rôle de laboratoires de l'urbanisme durable que quelques pionniers scandinaves ont expérimenté il y a une vingtaine d'années.

Subsiste toutefois une inconnue qui tient à l'usage qu'en feront les habitants puisque ce sont eux en effet qui décideront de la persistance des pratiques écoresponsables des lieux. Le volet social est introduit, mais de manière plutôt discrète. Les intentions affichées dans la philosophie comme dans leurs cahiers des charges sur le volet social sont beaucoup plus hautes : introduire par les écoquartiers la mixité et la diversité, harmoniser le melting-pot social, faire cohabiter les générations, équilibrer habitat et activités. Il s'agit rien

moins que de refaire la ville à partir d'un nouveau contrat social.

Mais les choses deviennent plus compliquées. Des logiques purement quantitatives du genre 20 % de logements sociaux s'opposent en effet à la logique qualitative qui, historiquement, fonda la première génération d'écoquartiers réservés à une population de « happy fews », écologiquement corrects. Voilà introduit le volet économique, mais de manière peu discrète... Difficile en effet, quelles que soient les bonnes intentions affichées, de surmonter la réalité des chiffres, parce qu'un écoquartier coûte pour le moment sensiblement plus cher. Construire durable, plutôt dense, mettre tous les services urbains à proximité, recycler les déchets, l'eau pluviale, etc., cela doit être financé très en amont, même si on peut espérer que les économies d'usage apporteront à terme des compensations.

Restent le développement d'une économie solidaire, encore introuvable, et la création d'emplois verts — qui se font attendre — pour équilibrer le bilan. Les lois du marché ignorent encore les frontières des utopies, durables ou non. Il faudra beaucoup travailler, à bonne échelle, modestement : les progrès de chacun sur des objectifs plus réalistes feront avancer tout le monde. Sans inutile tapage.

■ Emmanuel Leguy ■

### VIE DU 13<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT

## S'émerveiller, s'émuvoir, réfléchir avec des artistes vivants

**A** CEUX QUI S'INTÉRESSENT À L'ART CONTEMPORAIN, MAIS AUSSI À CEUX, BIEN PLUS NOMBREUX, QUI demeurent *a priori* sceptiques face à ses manifestations, à ceux, par exemple, que les expositions de la halle Freyssinet peuvent horrifier, il faut signaler l'ouverture récente d'un lieu assez incroyable dans le XIII<sup>e</sup>, au 183 de la rue du Chevaleret.

Discret et magnifique, il est émouvant quand on pense qu'il procède de la générosité d'un jeune couple. Il faut au préalable s'inscrire sur le site Internet Rosenblum Collection and Friends<sup>1</sup>. En général, les visites ont lieu le samedi (à 11 heures et à 15 heures). À l'heure dite, on est bien accueilli pour visiter une vraie collection d'art contemporain. Dans un ancien atelier de 1 500 mètres carrés, jadis dédié à la photographie et parfaitement réaménagé, on passe 1 heure ou 2 à admirer des œuvres récentes dont les propriétaires nous expliquent pourquoi ils les ont choisies. En fait, un tiers

environ de la collection de Steve et Chiara Rosenblum est présenté pour un an, sur le thème de la dystopie (dystopia, notion anglaise qui évoque le malaise ressenti quand l'utopie expérimentée a donné un piètre résultat, mais l'utopie a-t-elle jamais pour vocation de s'inscrire dans le réel?)... En octobre, ces œuvres seront remplacées par d'autres sur le thème de l'abstraction. Sculptures, installations et peintures actuellement présentées disent mieux que bien des écrits nos peurs, nos doutes, nos interrogations sur notre monde. On sort de là ravi, même si cela ne nous fait pas échapper à notre angoisse, plein de gratitude envers ceux qui ont créé cet espace pour donner en partage leur perception du monde à travers l'art.

■ Jacques Goulet ■

1. Rosenblum Collection and Friends  
<http://rosenblumcollection.fr>





aménager,  
bâtir,  
créer...

## Reconstruire l'usine Syctom d'Ivry-Paris XIII : où en est-on ?

**L**A PREMIÈRE PHASE DE CONCERTATION SUR CE PROJET VIENT DE SE TERMINER, SUR LA BASE DES PRINCIPES

affirmés lors du débat public de l'année dernière : réduction du volume global d'ordures ménagères à traiter grâce à un important effort de prévention, hiérarchisation des modes de traitement privilégiant la méthanisation et l'incinération (avec l'idée de proscrire la mise en décharge), valorisation du déchet transformé en « produit » récupérable. Mais le projet en discussion a intégré les changements de contexte intervenus depuis le débat public : désormais on donne une place notable au traitement des biodéchets (compostage individuel, collectes « séparatives »); les nouvelles normes du Grenelle 2 sont plus contraignantes; le volume d'ordures provenant de zones extérieures au bassin versant d'Ivry a été revu à la baisse.

La quantité totale des déchets à traiter passerait ainsi de 570 000 tonnes par an aujourd'hui à 490 000 tonnes en 2023. Il est prévu de réduire considérablement la quantité à incinérer (de 570 000 actuellement à 350 000 tonnes en 2023), car une part importante des ordures serait méthanisée à l'issue d'un tri à la source ou après un tri mécanique effectué à l'usine. L'enjeu essentiel du projet en discussion porte sur les quantités à méthaniser et sur la nature des biodéchets à traiter, en privilégiant soit le tri à la source soit le tri mécanique. Deux scénarios de méthanisation ont donc été proposés : le premier est dans la continuité de ce qui était prévu au moment du débat public. Dans le second, le rôle du tri mécanique est fortement réduit au profit de celui du tri à la source. Cette option garantirait mieux la qualité du compost.

En dehors de cet enjeu important, la concertation a donné lieu à de nombreuses interrogations : difficulté d'articuler collecte et traitement des déchets qui relèvent d'autorités différentes, adaptabilité des équipements pour éviter le risque de surcapacité ou de sous-capacité résultant d'évolutions difficiles à prévoir en matière de démographie, de réglementation et de comportement, surcoût lié à une méthanisation en milieu urbain dense (projets d'aménagement à Masséna-Bruneseau et à Ivry)... L'hypothèse d'un arrêt de toute incinération dans la future usine d'Ivry a souvent été abordée mais elle s'est heurtée à la volonté du Syctom de maintenir cette activité qui participe au fonctionnement du chauffage urbain parisien en fournissant de la vapeur. On peut observer également qu'aujourd'hui la filière de l'incinération est bien contrôlée en matière de risques sanitaires et écologiques.

Une projection à échéance de 2050 prévoit une accentuation des tendances observées : forte réduction de la production d'ordures ménagères, importance donnée aux biodéchets.

■ Brigitte Einhorn ■

## Le plan local d'habitat 2011-2016

**Nous avons participé le 10 février à un CICA sur le plan local d'habitat 2011-2016 adopté par la Mairie de Paris le 15 novembre 2010.**

Trois objectifs ont présidé à l'élaboration de ce document qui doit encore être avalisé par le préfet de Région : poursuivre les efforts en faveur du logement social; développer les outils pour la réhabilitation écologique des immeubles d'habitation privés et les préserver de la dégradation; développer la réflexion et l'action à l'échelle métropolitaine.

Sur ce troisième point, les projets sont encore vagues et limités. Or la politique de développement de l'emploi à Paris participe largement à la pression sur le prix des logements (hausse de 91 % du m<sup>2</sup> à l'acquisition en 10 ans, hausse de 42 % des loyers). On aurait aimé que M. Mano, adjoint chargé du logement, aborde clairement cette question.

■ Françoise Samain ■

## Transports du Grand Paris : quid de la station Maison-Blanche ?

**L'**ACCORD ENTRE L'ÉTAT ET LA RÉGION IDF SUR LE FUTUR TRACÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORTS DU

Grand Paris rendu public le 26 janvier a été qualifié d'« historique ». Il reste cependant dans le schéma proposé quelques interrogations comme pour la desserte du plateau de Saclay. L'une de questions en suspens concerne le XIII<sup>e</sup> et la station Maison-Blanche.

Le projet initial de « grande boucle » proposé au débat public inclut la prolongation de la ligne 14 vers les aéroports d'Orly et de Roissy. La ligne passerait par Maison-Blanche mais les rames ne s'y arrêteraient pas. Pourtant le projet Météor prévoyait dès les années 1990 le raccordement des lignes 7 et 14 à la station Maison-Blanche. Le département de Paris, dans une délibération du 20 juillet 2007 affirme que « l'extension de M14 à Maison-Blanche avant 2020 mériterait d'être prise en compte », et cette volonté sera réaffirmée dans le projet du SDRIF voté le 25 septembre 2008 par la Région. La Mairie du XIII<sup>e</sup> et la population ne comprendraient pas qu'on les prive d'une interconnexion impatientement attendue. Une pétition a recueilli de très nombreuses signatures dès octobre 2010. La station Maison-Blanche a recouvré le statut de « gare optionnelle ».

■ H.-A. Nicolas ■

## L'événement à retenir

■ **Assemblée générale d'Ada 13**, samedi 12 mars, de 9 h 30 à 13 heures, à la **Cité-refuge de l'Armée du salut**, 12, rue Cantagrel, avec la participation de Pascal Dibie, ethnologue, codirecteur du Pôle des sciences de la ville de l'université Paris-Diderot, qui proposera une réflexion sur la façon de vivre son quartier et sur l'utilisation que chacun fait de sa ville à partir de documents filmés dans le 13<sup>e</sup> arrondissement.

### Le comité de rédaction

Edgar Boutilié  
Françoise Cellier  
Brigitte Einhorn  
Daniel Friedman  
Jacques Goulet  
Abel Pautré  
Martine Rigoir  
Françoise Samain

### Association pour le développement et l'aménagement du 13<sup>e</sup> arrondissement

5, avenue de la Sœur-Rosalie  
75013 Paris  
Tél. : 01 45 35 19 02  
Courriel : ada1375@orange.fr  
Site : www.ada13.com  
N° ISSN : 1968-780X

Directrice de la publication :  
**Françoise Samain**

