



Lettre

Numéro 38 | Octobre 2020

Les enjeux urbains, aujourd'hui

La crise sanitaire s'éternise. Les difficultés sociales et économiques ne peuvent que s'amplifier. Les dérèglements climatiques sont là. Faut-il se résigner, attendre que cela se passe, et redémarrer comme avant ? Dans Le Guépard, Lampedusa-Visconti font dire à Tancredi-Alain Delon : « Il faut que tout change pour que rien ne change. » Ce n'est pas notre avis.

La campagne des municipales a eu raison du pharaonesque projet Bercy-Charenton dans le douzième arrondissement. Il n'est pas trop tard pour reconsidérer l'achèvement de Paris Rive-Gauche, pour cesser d'y projeter des tours gigantesques, d'y construire des logements hors de prix et des bureaux dont on ne sait pas s'ils trouveront des preneurs, et d'ouvrir le quartier Bruneseau sur la Seine sans l'enclaver par des immeubles de grande hauteur.

La Ville de Paris vient de lancer la procédure de révision du plan local d'urbanisme (PLU), pour en faire un « PLU bioclimatique ». Il devrait être adopté en 2024. C'est bien, mais que se passera-t-il entre temps ? Avec d'autres associations, et en liaison étroite avec France Nature Environnement, nous demandons un moratoire sur tous les grands projets d'aménagement dont on risque de nous dire qu'ils sont des « coups partis » et qu'on ne peut rien y faire.

Nous n'excluons pas de faire des recours devant les tribunaux. Mais le véritable verdict est entre les mains des citoyens.

Les projets de Masséna Bruneseau et des opérations « Réinventer Paris » sont aujourd'hui obsolètes. Arrêtons-les avant qu'il ne soit trop tard.


Pierre Deblock ■

L'épidémie nous a empêchés de tenir notre assemblée générale, prévue fin mars. Nous avons dû ensuite suspendre nos permanences et nos réunions du mardi matin. Aujourd'hui, les réunions à la Maison des associations sont limitées à une participation de 10 personnes. C'est pourquoi nous avons « réuni » nos instances statutaires par Internet. Le rapport d'activité a été adopté et le bureau élu l'an dernier a été reconduit tacitement. Pour que la vie associative, élément essentiel de la vie démocratique, reprenne, il serait souhaitable que des lieux de réunion assez vastes soient accessibles. Ces lieux existent dans notre arrondissement (l'Institut Eastman, le Totem, des bureaux inoccupés, voire la salle des fêtes de la Mairie). Il serait utile que nos élus se saisissent de cette question.

PLACE D'ITALIE, 1^{ER} MAI 2020



Le confinement nous aura au moins donné un spectacle rare, une Place d'Italie respirable ...



aménager,
bâtir,
créer...

ACTUALITÉ URBAINE

La révision du PLU de Paris

Qu'est-ce qu'un PLU ? Un PLU (Plan local d'urbanisme) est un document à la fois stratégique et réglementaire qui comporte des orientations sur l'évolution de la ville au moyen d'un zonage fonctionnel.

Il régit l'évolution des parcelles au moyen de règles de construction et d'aménagement du territoire sur lesquelles se fondent les décisions publiques et privées en matière d'urbanisme, notamment à travers l'instruction des permis de construire et de démolir.

Ce document est prévu pour valoir sur une période de 10 à 15 ans et est opposable (notamment aux promoteurs).

Le PLU de Paris a été révisé (c'est-à-dire redéfini de fond en comble) pour la dernière fois en 2006, en donnant à l'époque la priorité à la construction de logements sociaux.

Il a été modifié (c'est-à-dire amendé partiellement) en 2009 afin d'intégrer les dispositifs d'économie d'énergies répondant au premier plan Climat de Paris (2007) (panneaux solaires, éoliennes, toitures végétalisées, isolation) puis une autre fois en 2016 afin d'intégrer les recommandations environnementales du Grenelle de l'Environnement (gestion des eaux pluviales, des déchets, performances énergétiques et acoustiques).

Il a par ailleurs été modifié en 2012 afin d'intégrer de nouvelles règles concernant les hauteurs des constructions dans certaines zones (dont l'autorisation de construire des tours à Masséna et Bruneseau).

Mais il ne l'a pas été après l'adoption du Plan climat de 2018 qui n'est donc pas intégré au PLU actuel.

Aux yeux de la nouvelle municipalité, le PLU actuel est désormais considéré comme « obsolète au regard de ses ambitions sociales et environnementales » visant à répondre aux enjeux du dérèglement climatique.

Aussi, en juillet 2020, le Conseil de Paris a autorisé l'exécutif à ouvrir **une procédure de révision du PLU de Paris**.

Celle-ci doit lui permettre d'atteindre cinq objectifs :

1. un environnement plus favorable à **la santé** (végétalisation, densité) et moins exposé aux nuisances (bruit, pollution) et une **ville davantage résiliente** et adaptée aux changements climatiques ;
2. une **ville solidaire** au sein de la métropole (mixité sociale et fonctionnelle, logement pour tous, accès aux transports, nouveaux modes de déplacements) et résistante aux excès du « **surtourisme** » (locations meublées de type AirBnB) ;
3. de **nouveaux enjeux patrimoniaux** (patrimoine naturel et construit, paysage, biodiversité)
4. une **économie circulaire** du bâti (réhabiliter le bâti existant ou construire du neuf, efficacité énergétique, empreinte carbone) et des services urbains (logistique dite « du dernier kilomètre »).
5. un **développement économique durable** (commerce, tourisme, emploi).

Pour y parvenir, la démarche sera inaugurée par deux modalités de consultation participative.

- En septembre 2020, **une conférence de citoyens**, composée de 100 parisiens, usagers de Paris et banlieusards tirés au sort, formés et rémunérés pour leur participation, travaillera trois week-ends sur ces thèmes de façon à énoncer les thématiques et définir les objectifs en matière d'urbanisation dans la capitale.
- Parallèlement, sur ces mêmes enjeux, sera organisée une consultation des partenaires de l'aménagement urbain (collectivités locales, grands opérateurs du transport ou de l'énergie, associations environnementales et patrimoniales et « acteurs de la démocratie participative parisienne »).

Sur cette base, **la révision proprement dite du PLU pourra s'ouvrir fin 2020** avec :

- la définition d'un nouveau Plan d'aménagement et de développement durable
- puis la définition de règles s'appliquant à des zones définies.

L'adoption de ce « **PLU Biodimatique** » est prévue pour 2024.

Cependant, afin de ne pas perdre de temps, une modification du PLU actuel prenant en compte le Plan climat air énergie territorial de 2018 est prévue dès 2021.

« Dans Paris, à vélo, on dépasse les autos ; à Paris, en vélo on dépasse les taxis... »

(chanté par Joe Dassin en 1972)

L'institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France évaluait en 2010 à 16% la part du vélo dans l'ensemble des déplacements mécanisés (voitures, bus, motos...) sur les voies de surface dans Paris. Selon une enquête d'Île de France Mobilité, les déplacements en vélo auraient augmenté de 30% entre 2010 et 2018. En juin 2020, la pratique du vélo a explosé. À Paris, le nombre de passages enregistrés sur les pistes cyclables a ainsi grimpé de 67% entre la sortie du confinement et la fin août par rapport à la période correspondante de 2019. C'est ce que montrent les chiffres publiés mercredi 2 septembre 2020 par l'association de collectivités Vélo et Territoires, en lien avec le ministère de la transition écologique et solidaire.

Différentes mesures au niveau parisien et au niveau régional accompagnent cette évolution.

- Une aide financière pour acheter un vélo ou faire réparer son vieux vélo.

-Le développement des places de parking sécurisées pour vélos.

La mairie annonce des places sécurisées à louer pour 75€ par an : des petits abris pouvant accueillir six vélos installés sur des places de parking en bord de trottoir ou bien dans des délaissés urbains, sous le métro par exemple ; une vélostation de 198 places dans le parking Van Gogh près de la Gare de Lyon ; une autre près de la Gare Montparnasse ; des consignes véligo sécurisées dans les gares, accessibles avec un pass navigo. Elle propose également des subventions pour l'installation ou l'équipement d'espaces sécurisés pour vélos dans les immeubles d'habitation ou de bureaux. Mais ces subventions auront vraisemblablement du mal à se concrétiser car il faut trouver un local disponible dans le bâtiment, suffisamment grand et accessible. Dans le parc social locatif, où les emplacements de stationnement sont la propriété du bailleur, c'est sans doute possible sans trop de difficultés. Dans les copropriétés, c'est évidemment plus compliqué. De plus, on n'imagine pas un parking vélos au xième sous-sol !

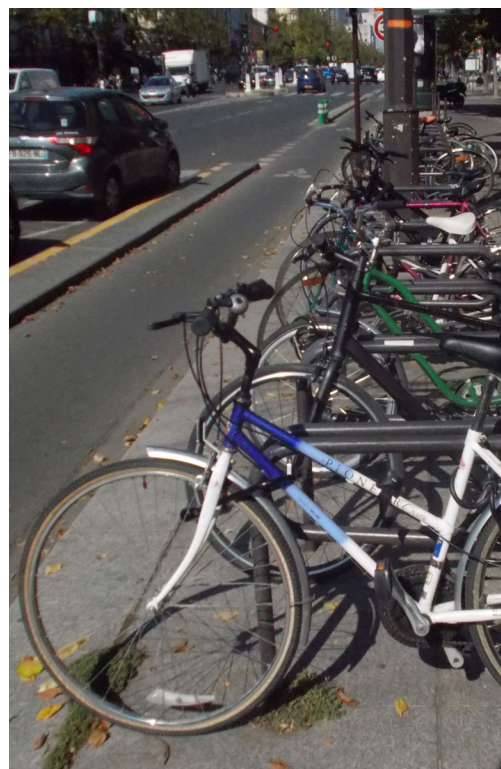
À la sortie du confinement, des pistes cyclables reliant de façon provisoire des tronçons déjà existants pour les mettre

en réseau ont été réalisées. Leur tracé a été établi en concertation avec le « collectif vélo Île-de-France » regroupant 38 associations de Paris, et des petite et grande couronnes. Encore faut-il que la tentation du retour en arrière ne l'emporte pas. Le Collectif Vélo Île-de-France est plus que jamais mobilisé en cette rentrée pour faire basculer l'Île-de-France dans un monde définitivement cyclable. Il a déjà obtenu la suppression du port du masque obligatoire pour les cyclistes et négocié département par département le tracé qui sera pérennisé.

La conjonction de ces mesures a été efficace. À titre d'exemple, à la Défense, la piste cyclable sur le Pont de Neuilly, les aménagements sur la dalle et l'ensemble du boulevard circulaire Nord, les parkings à vélo provisoires, ont permis de passer de 600 vélos par jour en mars dernier à 4500 en juillet.

Mais pour que le cycliste trouve réellement sa place dans le paysage francilien, il reste à envisager de nouveaux aménagements comme des carrefours cyclables protégés permettant au cycliste de tourner à gauche sans braver le flot des voitures le serrant par derrière ou venant de face, ainsi que le traitement des nombreuses coupures urbaines que sont les artères très circulées, dangereuses à franchir, les voies ferrées, les voiries dangereuses à emprunter du fait de leur aménagement insuffisant ou de leur mauvais état, ou les grandes emprises que forment les stades, les parcs urbains fermés la nuit, les gares de triage, les usines de traitement des ordures ménagères, les hôpitaux, les cimetières... Il faut aussi penser de façon plus ambitieuse et plus coordonnée la question des places de parking sécurisées.

Il faudrait aussi que les cyclistes pensent qu'ils sont aussi parfois des piétons !



Françoise Samain ■

aménager,
bâtir,
créer...



VIE DU TREIZIÈME

Le projet de réaménagement de la Gare d'Austerlitz

Les associations membres du Comité permanent de concertation de Paris rive-gauche, dont ADA 13, ont participé au débat sur le réaménagement de la Gare d'Austerlitz et de l'îlot dénommé A7-A8.

A l'occasion de l'enquête publique, nous avons fait part de nos interrogations et de nos réflexions¹. Notre ligne directrice a été de proposer un urbanisme moins massif, moins centralisé, plus écologique et plus centré sur la qualité de vie au niveau local et métropolitain.

Les points forts de notre contribution :

1. La gare est d'abord une gare. La circulation des voyageurs, l'accès et la sortie des trains est évidemment prioritaire. L'ambiance sonore et esthétique doit s'adapter à cette réalité, l'espace événementiel de la Grande Halle doit s'articuler avec la vocation première du lieu.
2. La cour Muséum (ancienne cour des arrivées) doit être un espace agréable, lisible et praticable. En accumulant les équipements (parcs à vélos, kiosques, etc.) le projet est difficile à lire. Les obstacles entre les flux d'usagers risquent d'entraîner des conflits d'usage entre piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, sans parler des utilisateurs de trottinettes ou de gyropodes.
3. L'immeuble A7-A8 doit être plus modeste. Cette construction massive risque d'ombrager la cour Muséum et de la rendre moins agréable. La quantité de bureaux qu'elle est sensée recevoir pose le problème pratique des flux de circulation que cela entraînera. En outre, est-il encore utile de construire des bureaux à cet endroit ? En tout état de cause, si bureaux il y a, ils doivent être conçus pour pouvoir être convertis en logements. Les locaux collectifs résidentiels qui y sont prévus devraient être ouverts à des activités associatives ou citoyennes du quartier.
4. Le nombre de commerces doit être revu à la baisse. Il ne faut surtout pas mettre en difficulté les commerçants du quartier et ceux des alentours des gares de la périphérie. Il faut aussi proscrire les chaînes et franchises.
5. Il faut compenser la perte du bureau de poste du boulevard de l'Hôpital, très utile aux habitants, usagers et riverains de la gare.



6. Ce quartier doit être un îlot de fraîcheur. L'ensemble est minéral, et le bassin de retenue des eaux pluviales sous la cour Curie empêche la plantation d'arbres de haute tige. Mais on peut y mettre des fontaines et des brumiseurs. Un corridor « vert » devrait être créé en lien avec le parc de la Salpêtrière.
7. La circulation automobile doit être mieux contrôlée. L'augmentation du trafic ferroviaire d'Austerlitz entraînera une augmentation des flux automobiles (dépose minute, taxis, autobus). Une attention particulière doit être portée sur les traversées du boulevard de l'Hôpital et sur la liaison harmonieuse avec le Jardin des Plantes et le 5^e arrondissement.

En conclusion, les associations se félicitent du bon travail accompli dans le cadre du Comité permanent de concertation de Paris Rive-gauche et souhaitent que ces problématiques soient discutées avec la Ville, la SEMAPA et les porteurs du projet tout au long de sa mise en œuvre.

Un journal déménage, une banque arrive...

Le Monde a quitté le boulevard Blanqui pour s'installer près de la gare d'Austerlitz. Le bâtiment du boulevard Blanqui, un des immeubles emblématiques du 13^e, est en cours de « curetage » par un de nos géants du BTP. Les travaux vont durer plus de six mois, ensuite il y aura un an de réaménagements avant que la Banque Populaire et d'autres entreprises viennent s'y installer.

À l'intérieur, tout doit disparaître. La façade, avec l'admirable texte de Victor Hugo et les dessins de Plantu, va être « déposée ». Nous ne savons pas ce qu'en pense Christian de Portzamparc, qui avait transformé le vieil immeuble d'Air France il y a maintenant 20 ans.

Le comité de rédaction

Françoise Cellier
Pierre Deblock
Brigitte Einhorn
Emmanuel Leguy
Catherine Marin
Martine Rigoir
Françoise Samain

Conception graphique

Julien Chilou

Impression

Graphirel
01 45 81 23 83

Association pour le développement et l'aménagement du 13^e arrondissement

5, avenue de la Sœur-Rosalie
75013 Paris
Tél. : 01 45 3519 02
Courriel: ada13@ada13.com
Twitter: @Ada13Paris
Site: www.ada13.com
N° ISSN: 1968-780X

Directeur de la publication :
Pierre Deblock



¹ Les signataires de la contribution dont nous publions une synthèse sont : ADA13, Aparis13, APF-France-Handicap, Plateforme des associations parisiennes d'habitants, SOS Paris. La contribution à l'enquête publique a été rédigée par Emmanuel Leguy, membre du bureau d'ADA13.