

Notre quartier est pollué

C'est un des résultats de l'étude qui concerne notre quartier présentée par leurs auteurs, chercheurs au CNRS, le 13 mai 2003 au restaurant "Le Sahara".

Cette étude a été réalisée pour le compte du ministère de l'Écologie et du Développement durable dans le cadre d'un programme de recherche sur l'impact des politiques de préservation du paysage. Elle pose la question de la notion de paysage en ville et esquisse une évaluation de la qualité environnementale des quartiers étudiés.

Menée par une équipe pluridisciplinaire composée de géographes, d'un climatologue et d'un physicien, l'étude s'est déroulée sur deux ans.

Notre quartier est bruyant

Mai 2003 : Paris publie sa cartographie du bruit routier. Elle est consultable sur : http://www.paris.fr/FR/Environnement/bruit/carto_bruit/default.htm.

On y découvre que de nombreuses rues du quartier sont exposées à un niveau de bruit élevé (en rouge sur la carte) à très élevé pour la rue des Peupliers et la place de l'Abbé Georges Hénocque, en bleu sur la carte, bleu étant le maximum (bruit supérieur à 70 db)!

D'après Yves Contassot, adjoint chargé de l'Environnement à la Mairie de Paris, cette cartographie doit être "un formidable outil de sensibilisation et d'aide à la décision", c'est donc très clairement un argument pour la circulation à l'intérieur du quartier vert des Peupliers...

Notre quartier est dangereux

Tragique ironie du sort, au moment où on nous demande notre avis sur la réduction de la circulation dans le quartier, un accident s'est produit samedi 21 juin dans la matinée : un automobiliste venant de banlieue a percuté et blessé très grièvement un piéton qui traversait sur le passage réservé situé rue des Peupliers à l'entrée de la place de l'Abbé Georges Hénocque. Cet accident a nécessité l'intervention des pompiers pendant plus de deux heures.

Plusieurs fois déjà, des enfants se rendant à l'école ont été blessés par des automobilistes. Cette fois, c'est l'accident de trop : on ne peut plus tolérer une telle circulation dans le quartier, et les limitations de vitesse n'y changeront rien puisque même les passages piétons ne sont pas respectés.

Les élus doivent prendre leurs responsabilités. A bon entendeur...

A partir d'un travail d'enquête et d'analyses, une comparaison a été faite entre perceptions de l'environnement et mesures sur le terrain. Les secteurs analysés sont trois "micro-quartiers" de Paris dont le nôtre.

L'étude s'est notamment intéressée à la mesure de la pollution. Airparif mesure la pollution à Paris au moyen de "stations de fond" situées en hauteur, qui cumulent leurs analyses pour fournir un taux de pollution moyen (indice ATMO). Il y a eu un questionnement quant à la pertinence de cet indice qui a conduit, pour les besoins de l'enquête, à la mise au point d'un appareil mobile de mesure individuel.

Dans le quartier des Peupliers, Les résultats contredisent l'image positive qu'ont les habitants de la qualité de l'air du fait de la verdure. Les rues sont très passantes et il y a un afflux de polluants. La pollution par dioxyde de carbone, mesurée au niveau du piéton, est au seuil d'alerte en permanence.

D'après les chercheurs, on devrait disposer de données locales de mesure de la pollution à l'échelle de l'habitant. Il est proposé de créer un indice de proximité modélisé à partir de données sur l'intensité du trafic, la configuration urbaine et les conditions climatiques.

L'exposé, passionnant, a réuni une quarantaine de personnes, dont une bonne moitié s'est retrouvée autour du traditionnel cous-cous, en compagnie des auteurs de l'étude, dans l'excellente ambiance que l'association sait établir! Et, cerise sur le gâteau, "Le Sahara" a offert le dessert: ses excellentes pâtisseries maison!

*Des paysages pour vivre la ville de demain.
Entre visible et invisible.*

Responsable scientifique : Nathalie Blanc, UMR LADYSS. CNRS.

Plus d'info sur :

<http://ass.lespeupliers.free.fr>



Dimanche 18 mai 2003 : fête des associations du quartier.

Comme chaque année, notre association a participé la fête des Associations organisée par l'ARBP - Association Rungis-Brillat-Peupliers - bien connue dans le quartier pour son sens de l'animation locale. 2003, année de l'eau, il a plu toute la journée, mais le succès était comme toujours au rendez-vous.



Notre animation portait sur l'élément liquide : notre stand proposait à la vente de splendides petits flacons "d'eau véritable de la Bièvre", de "rêve de quartier vert" et de "Jouvence de l'Abbé Hénocque".

Toutes ces productions avaient été réalisées par les membres du bureau. L'eau de la Bièvre avait été puisée quelques jours auparavant dans le réservoir de Buc, dans les Yvelines, comme en faisaient foi les photos fièrement affichées aux parois du stand. Quant aux deux autres productions, elles avaient été réalisées à partir d'eau véritable du quartier, tirée du robinet, et de colorants honorablement connus, tels que menthe et cassis.

A dire vrai, l'eau de la Bièvre s'est arrachée comme des petits pains, et même Serge Blisko, notre maire du 13^e, s'est laissé tenter.



Le stand présentait également des bouteilles "d'air de Paris, rue des Peupliers" et d'autres rues du quartier, remplies d'un liquide plus ou moins noirâtre selon leur degré de pollution. Des masques antipollution étaient également à disposition des visiteurs. Deux messages en forme de clin d'œil appréciés de nos visiteurs, sensibles aux diverses pollutions du quartier.

Jérôme Marcillet



La Feuille des Peupliers



Juin 2003

Numéro 11

"Les Peupliers", association loi de 1901 • 3, place de l'Abbé-Georges-Hénocque. 75013 Paris • association.lespeupliers@wanadoo.fr • <http://ass.lespeupliers.free.fr>

É D I T O R I A L

RÉVONS : toujours plus de voitures en transit dans le quartier, de pollution, de bruit, mais avec de beaux aménagements, des lampadaires tout neufs, et quelques arbres ça et là. Voilà le nouveau concept de quartier vert imaginé par nos élus et dont celui des Peupliers serait le prototype. Avantage : on ne réalise que du consensuel. Revers : ça ne veut plus rien dire.

Autre piste étudiée : conditionner la réduction de la circulation dans le quartier à la réalisation d'aménagements sur la rue de l'Amiral-Mouchez afin de prévenir les reports de circulation sur cet axe. Oui sur le principe (voir l'éditorial de *La Feuille* n° 10), à condition que les travaux ne soient pas à nouveau reportés. Plus d'un an d'attente et près de deux ans d'études et de concertation ont été nécessaires pour le quartier vert des Peupliers!

Avantage : le projet s'enlise. Revers : le projet s'enlise.

Si l'on en croit les articles de presse, les couloirs de bus ont été, à l'époque de leur réalisation, une erreur politique. Ils sont pourtant aujourd'hui plébiscités. Et ce sera sans doute la même chose avec le tramway. La réduction de la place de la voiture ne se fera pas sans résistances fortes. Les quartiers verts, qui sont un des outils de cette politique, n'échappent pas à la règle. Avis à nos élus : le principal écueil politique reste l'inaction...

Florence Lamblin

Quartier vert : le questionnaire nouveau est arrivé

Malgré les 85 % de réponses favorables à la diminution du trafic exprimées lors du dépouillement du premier questionnaire – et malgré les objectifs de réduction de la circulation automobile à Paris affichés par la municipalité – on sollicite à nouveau un accord sur la réduction du transit automobile dans le quartier.

"OUI" : on réduit la circulation, "NON" : on ne fait rien...

Rappelons que, lors de la concertation, pas moins de cinq propositions de plan de circulation avaient été étudiées pour réduire le trafic automobile, ces propositions ne sont ni évoquées ni soumises au vote.

Nous avons exprimé notre désaccord sur cette façon de présenter les choses mais, visiblement, la formule était déjà arrêtée...

Un des principaux objectifs d'un "quartier vert" est la réduction du transit automobile pour lutter contre la pollution, le bruit et l'insécurité. Peut-on concevoir un quartier vert traversé par une circulation de transit intense (plus de mille véhicules, camions et cars de tourisme par heure dans certaines rues)?

■ Quel est l'impact sur la réduction de la pollution (au-dessus du seuil d'alerte chaque jour dans le quartier)?

■ Quel est l'impact sur la réduction du bruit (certaines rues sont très bruyantes sur la récente carte du bruit à Paris)?

Tous les quartiers verts ont adopté des plans de circulation (voir tout récemment *Aligre*). Si ce ne devait pas être le cas pour celui des Peupliers, il ne s'agirait alors que de simples aménagements de voirie mais pas d'un quartier vert.

Les travaux sur le tramway qui commencent dès cet été vont à coup sûr intensifier la circulation de transit dans le quartier.

Si on doit attendre l'issue de la concertation sur la rue de l'Amiral-Mouchez (plus de trois ans en ce qui concerne les Peupliers), on n'est pas près de voir un changement!

Imaginer un autre plan de circulation?

C'est ce qui a été fait pendant un an et demi avec les services de la voirie, pour finalement éliminer toutes les hypothèses et ne garder que la plus "controversée".

Ce qui est controversé, en réalité, c'est l'utilité de diminuer la circulation dans le quartier, bien pratique pour tous ceux qui n'y habitent pas...

Ne laissons pas passer notre chance :
Votons : **"Oui, je suis favorable au plan de circulation"** à la première question du questionnaire.

Sommaire

Éditorial	p. 1
Quartier vert : le questionnaire nouveau est arrivé	p. 2
Aménagement du terrain de la gare de Rungis	p. 3
Rappel des propositions de l'association pour l'aménagement de la gare de Rungis	p. 3
Un quartier sans voitures?	p. 3
Notre quartier est pollué, bruyant et dangereux...	p. 4
Dimanche 18 mai 2003 : fête des associations du quartier	p. 4
Le tramway : ça va rouler!	p. 5
À la claire fontaine	p. 5
Nous avons invité les voisins	p. 6

Aménagement du terrain de la gare de Rungis

Concertation

La deuxième réunion de concertation sur le projet d'aménagement du terrain de la gare de Rungis s'est déroulée le 19 mai dernier dans le préau de l'école Kuss devant une très nombreuse assistance.

À la mi-décembre 2002, la première réunion de concertation avait permis de définir quelques objectifs pour l'aménagement de ce terrain de 3 ha : 30 000 m² de surface construite et un espace vert de 8 000 m² situé sur la pointe du terrain côté rue des Peupliers. Au programme : une Mapad (maison d'accueil pour personnes âgées dépendantes), une crèche de 60 berceaux avec halte-garderie, des locaux d'activité et des logements dont une résidence pour étudiants chercheurs. Une moitié de la surface construite est réservée aux logements, l'autre moitié aux activités.

Étude de définition

Courant janvier, l'équipe de concepteurs a été désignée : il s'agit de Pierre Riboulet et du cabinet Choiseul, architectes urbanistes, associés à Arpentère, paysagistes. Des études techniques ont été également attribuées, la Semapa étant chargée de coordonner l'ensemble de ces études.

Un diagnostic environnemental est en cours. Il consiste à établir l'historique industriel du terrain. Des prélèvements ont été effectués en vingt-cinq points, mettant en évidence des poches de pollution "superficielles" (sur 70 cm de profondeur), ce qui implique des travaux ultérieurs de dépollution. Un rive-rain met par ailleurs en doute la pertinence de la localisation des points de sondage. L'étude d'impact sur les déplacements et l'impact acoustique sera soumise à enquête publique.

Caractéristiques urbaines

L'histoire a marqué le relief du site. Initialement sous forme de coteau vers la Bièvre, la voie ferrée de la petite ceinture modifie une première fois le site puis, à la fin du XIX^e siècle, la création de la gare de marchandise transforme le terrain en plateau, déconnecté de la voirie au pourtour.

C'est un terrain fermé et enclavé. Il est bordé au sud par la rue des Longues-Raies, en impasse dès sa création car elle desservait des usines situées à l'emplacement de l'actuelle caserne de la garde républicaine. Il n'existe pas de traversée nord-sud, excepté le passage privé de la résidence "Cap Sud" à proximité. Il existe néanmoins des "mains ten-

dues" : la rue Albin-Haller, la traversée de la cité Brillat-Savarin, la rue Cacheux...

Le parcellaire autour du terrain est très hétérogène. Les gabarits très élevés des immeubles de la caserne et la résidence Cap Sud apportent de l'ombre au terrain et induisent des servitudes de constructibilité. Les éléments forts du terrain sont la place de Rungis et la terrasse de la Poterne.

Parti d'aménagement

Tous ces éléments ont conduit à un parti d'aménagement qui consiste à reconstituer l'ancienne colline de la Bièvre, en pente sur la rue Brillat-Savarin et à "finir" la place de Rungis à l'ouest et, enfin, à construire le socle sur la pointe est du terrain.

Il est prévu de créer une promenade piétonne est-ouest entre Montsouris et le jardin du Moulin de la Pointe.

Trois scénarios

Autour de la question centrale du jardin, trois scénarios ont été envisagés :

■ Hypothèse 1 : un jardin en longueur sur la rue Brillat-Savarin.



■ Hypothèse 2 : une voie de desserte part de la place de Rungis et rejoint la rue des Longues-Raies en diagonale, formant un triangle construit devant "Cap Sud" occupé par la Mapad et la crèche. Au milieu, un grand jardin traversant de 8000 m². Puis viennent les logements, sur une bande nord-sud et, enfin, sur la pointe, les activités.



■ Hypothèse 3 : la cité-jardin. Les constructions occupent l'ensemble du terrain, en alternance avec des espaces plantés.



Une synthèse des trois propositions

La proposition finale (ci-dessous) fait la synthèse des trois scénarios précédents et tient compte des remarques formulées en amont. L'organisation de la parcelle correspond à l'hypothèse 2. Le jardin est réduit et ne fait plus que 5000 m². Il est conçu en terrasse



et présente de petites constructions sur la rue Brillat-Savarin. Le bâti des logements à l'est est de faible densité (R+3/4), le socle de la pointe supporte un immeuble d'activité en recul par rapport à la rue Brillat-Savarin.

Les circulations

■ Liaisons nord-sud : entre l'école Kuss et la future gare de tramway Gouthière. Face à la traversée de la cité Brillat-Savarin. En diagonale entre la place de Rungis et la rue des Longues Raies. La traversée de "Cap Sud" serait améliorée (meilleure visibilité).

■ Liaison est-ouest : piétonne en prolongement de la rue des Longues-Raies (quelques grilles à enlever) et vers le jardin du Moulin de la Pointe, le long de la petite ceinture.

Le débat

Il a porté sur les différents partis d'aménagement. Jardin d'un seul tenant ou disséminé sur l'ensemble du terrain ? La question des conflits entre espace public et espace privé est posée. Une demande forte d'espaces verts s'est exprimée. Faut-il un centre social, des commerces, des jardins solidaires ? A-t-on tenu compte du contexte "quartier vert" ? Comment se font les circulations ?

Calendrier

- Fin septembre 2003 : délibérations, bilan.
- Enquête publique : un mois, jusqu'à fin octobre 2003.
- Délai d'analyse et création de la ZAC : trois mois.
- Modification PLU : fin février 2004.



Rappel des propositions de l'association pour l'aménagement du terrain de la gare de Rungis

■ Tenir compte du contexte de quartier vert : le désenclavement prévu doit être envisagé en priorité sous la forme de liaisons piétonnes ou cyclistes et par l'amélioration de la desserte en transport en commun.

■ La place de Rungis est actuellement très mal desservie par les transports en commun. Le tramway assurera une bonne desserte de rocade ; il reste à améliorer l'accès à l'intérieur de Paris, par le prolongement de la ligne 5 du métro, depuis la place d'Italie.

■ Sur le projet, nous sommes favorables à la création d'un vrai jardin de 8000 m², jalon de la promenade piétonne qui irait du parc Montsouris au jardin du Moulin de la Pointe, le long de la petite ceinture. Des jardins partagés et un terrain de sports pourraient y être intégrés.

■ Pour les locaux d'activités et bureaux prévus sur le site, limiter le stationnement des voitures afin d'encourager l'utilisation des transports en commun. Des parkings à vélos doivent être aménagés pour le personnel, qui pourrait également bénéficier d'un atelier de réparation gratuite et, pourquoi pas, de vélos de fonction.

■ Dans les logements, il faut prévoir de véritables parcs de stationnements pour les vélos car on sait que la difficulté à garer ces derniers est le principal frein au développement de ce moyen de transport.

■ On pourrait aller plus loin et créer un quartier sans voitures sur le modèle de ceux qui se développent en Allemagne ou dans d'autres grandes villes européennes comme Vienne ou Amsterdam (voir article ci-contre).

■ Concevoir les espaces publics et les bâtiments en intégrant la démarche Haute Qualité Environnementale.

Le terrain de la gare de Rungis, longtemps considéré comme déshérité, est au cœur d'une dynamique de projets et bénéficie donc de très fortes potentialités :

- Il fait partie intégrante d'un quartier vert, le seul quartier vert disposant d'une zone à urbaniser à Paris.
- Il longe la future ligne de tramway du boulevard des Maréchaux, moteur de requalification urbaine du secteur.
- Il se trouve sur le tracé de la Bièvre, à proximité des sites envisagés pour son éventuelle réouverture.

Il pourrait, à tous ces titres, faire figure de quartier pilote et inaugurer une nouvelle façon de concevoir la ville.

Un quartier sans voitures gare de Rungis ?

La construction, sur les terrains de l'ancienne gare de Rungis, d'un nouveau quartier, lance le débat : faut-il en faire un quartier pilote, sans voitures ? L'article ci-dessous est une libre contribution à ce débat.

Les études menées actuellement sur l'aménagement à venir des anciens entrepôts de la gare de Rungis sont l'occasion de parler d'un nouveau type d'urbanisation dont il est malheureusement trop peu question : les quartiers sans voitures. Ils se développent à l'étranger, mais sont assez peu connus en France. C'est en Allemagne qu'ils sont les plus fréquents. Dans d'autres grandes villes européennes, comme Vienne ou Amsterdam, ils commencent aussi à se développer. Pour que ces quartiers, situés au cœur des villes, soient faciles à vivre, il faut une bonne offre de transports en commun (TC).



Prime aux transports en commun

Aujourd'hui, en Allemagne, les logements sociaux ne sont plus subventionnés si les TC ne sont pas présents à proximité. Certaines municipalités offrent aux acheteurs d'un logement neuf une carte d'abonnement gratuite pendant cinq ans aux TC. Ceci afin que les bonnes habitudes soient prises dès l'emménagement. C'est bien loin des pratiques mises en place en France, où l'on a trop tendance à urbaniser une zone, puis à y faire venir cinq à dix ans plus tard les TC. Les habitudes de transport individuel sont alors prises et il est difficile de sortir les automobilistes de leur voiture.

Le principe des quartiers sans voitures est réalisé sur des logements neufs ou la réhabilitation d'anciens. Ce travail d'urbanisme se fait avec l'accord de trois acteurs : le promoteur (privé ou public), une association d'habitants et enfin la municipalité, qui donne son accord. Chaque partie trouve son compte dans ce type d'aménagement. Le promoteur commercialise un produit qui se vend ou se loue bien, car il correspond à une nouvelle demande. De plus, ces logements sont plus économiques car le fait de ne pas construire ou acheter un parking, de surface ou souterrain, constitue une économie de 15 000 €. Une économie mensuelle de l'or-

dre de 1 € par m² est aussi réalisée sur l'entretien de cette surface non existante. Il est attendu qu'un logement ait une salle de bains, une cuisine et un parking, cette adéquation peut être repensée. La tranquillité, la pollution diminuée et surtout la sécurité pour les jeux des enfants assurent une bien meilleure qualité de vie, qui compense sans commune mesure la perte du véhicule. Il n'est pas inutile de rappeler l'économie faite sur l'achat d'une voiture et tous les frais d'essence, d'assurance et d'entretien qui y sont liés. En cas de nécessité, il est toujours possible de louer un véhicule, pour une utilité occasionnelle.

À la place des parkings...

À quoi ressemble un quartier sans voitures réhabilité ou neuf ? Si l'on prend le cas, à titre d'exemple, d'une ancienne caserne de cinq étages avec son vaste parking de cent places : le parking est transformé en terrain de jeux, une crèche peut y être construite et des jardins potagers créés. Il suffit simplement de prévoir quelques places de stationnement pour les handicapés et les secours. Dans le cas de logements neufs, il est aussi possible d'en accroître la qualité environnementale, en les créant peu consommateurs en énergie, équipés d'un chauffage collectif au bois. Repenser notre vie quotidienne devient une nécessité, et les bases même sur lesquelles elle repose, comme l'habitat ou le transport, doivent être envisagées différemment pour ne pas nous trouver confrontés dans quelques décennies à un cauchemar que nous aurons créé nous-mêmes. Promoteurs et élus se doivent d'être plus prévoyants dans leurs choix.

Philippe Bovet





Le tramway : ça va rouler !

La commission d'enquête publique sur le projet du tramway s'est déroulée du 25 février au 5 avril derniers. La commission d'enquête vient finalement d'émettre un avis favorable pour la future implantation du tramway sur les boulevards des Maréchaux.

Pour l'association *Les Peupliers*, c'est une bonne nouvelle puisqu'elle soutient ce projet, qui constitue une formidable opportunité pour notre quartier. Rapide, d'une grande capacité, accessible et non polluant, le tramway va permettre en outre le réaménagement complet des boulevards des Maréchaux, où vit une nombreuse population. Il offre un rapport direct à la ville, le plaisir du spectacle de la ville, ce qui n'est pas le cas des transports enterrés ou semi-enterrés qui ont des coûts généralement très supérieurs. Nous sommes très favorables à sa prolongation simultanée à l'est jusqu'à la porte de Charenton, en particulier pour la desserte du futur pôle universitaire situé dans le quartier Seine Rive Gauche. L'association a néanmoins formulé quelques réserves à l'attention du commissaire enquêteur sur quelques points du projet.

Une station supplémentaire ?

Les habitants du sud-est de notre quartier ont aujourd'hui un arrêt PC au niveau de la rue du Moulin de la Pointe. Avec le tramway, ils se trouveront à mi-chemin entre deux stations très éloignées, Poterne des Peupliers et Porte d'Italie (ce sont les stations les plus éloignées du tracé : plus de 800 m alors que la distance moyenne entre deux stations est de 450 m). Nous souhaitons une station supplémentaire au niveau de la rue du Moulin de la Pointe. L'association a diffusé une pétition, signée par plus de deux cents habitants du quartier favorables à cette proposition, et l'a transmise au commissaire enquêteur.

Devenir de la rampe d'accès en site propre du PC vers la rue des Peupliers

La rampe d'accès qui descend vers la rue des Peupliers depuis le boulevard Kellermann comporte deux voies : l'une réservée aux voitures et l'autre aux bus. Cette dernière, en site propre, sera abandonnée avec le tramway mais ne doit pas être restituée à la circulation automobile.

Liaison avec le bus 57

Elle n'est pas évidente avec l'arrêt situé rue Gouthière. Le bus 57 passe sous le pont de la Poterne et il n'y a pas de liaison verticale. Le fait qu'il n'y ait aucune mention du 57, ni sur le descriptif de la station Poterne des Peupliers ni sur la carte (ils parlent du 67 !) laisse supposer que la question n'a pas vraiment été étudiée.

Faut-il maintenir les deux fois deux files de voitures actuelles ?

Ne pourrait-on en effet passer à une fois deux files, comme cela a été fait à Lyon sur plusieurs grands axes, ce qui a entraîné une réduction du trafic de 50%. A Paris, cela permettrait de rompre avec la situation actuelle d'itinéraire bis du périphérique, de créer un vrai "boulevard urbain" tourné vers la vie locale comme le projet l'ambitionne.

Un aménagement "défensif"

Nous apprécions la qualité des aménagements prévus et la très forte présence végétale introduite dans le projet. Cependant, la plate-forme du tramway surélevée de la hauteur d'un trottoir, les car-

fours protégés, les haies constituent autant de dispositifs défensifs qui nuisent à l'homogénéité de l'espace public.

On comprend la logique qui conduit à séparer, pour les protéger, les utilisateurs de l'espace public, mais cela ne facilite pas les liaisons transversales. Il y aurait moyen de concevoir un espace plus interdépendant qui induise des comportements plus civilisés. La grande complexité qui résulte de l'organisation des différents composants de l'espace public ne peut pas indéfiniment se concevoir sous forme d'espaces réservés.

Florence Lamblin

À la claire fontaine...

Il y a quantité de fontaines à Paris. Mais il y en a peu qui aillent chercher aussi loin l'eau qu'elles distribuent...

Sur la place Paul-Verlaine, il y a une fontaine. Gageons que, lors de ses visites dans notre quartier, le divin Paul ne dut pas boire souvent de son eau... pour la bonne raison que sa construction n'a été terminée qu'en 1904, après un forage dans la nappe captive, à 582 m de profondeur ! Un nouveau forage a eu lieu en 2000, à 620 m de profondeur.

Qu'est-ce qu'une nappe captive ? C'est une nappe située entre deux couches de terrain imperméable. Elle a un lien ténu avec la surface par où elle est alimentée et qui correspond à la zone où la couche perméable affleure. Le renouvellement de la nappe est plus lent que celui d'une nappe libre. Elle est en général très profonde et, si sa pente est libre, l'eau y est sous pression.

La fontaine puise son eau dans la nappe des "sables verts de l'Albien" qui se trouve à plus de 600 m de profondeur sous Paris, mais s'infiltré aux environs d'Auxerre (Yonne), où elle est alimentée par les pluies. C'est donc une eau minéralisée par son passage dans la terre : c'est une eau ferrugineuse comme disait naguère un autre poète !

En 1924, la piscine est construite et alimentée par cette eau et il y a même un projet au XIX^e siècle d'augmenter le débit de la Bièvre avec l'eau de la nappe : projet abandonné lors de la couverture de la rivière.

A nous tous de faire attention et de ne pas gâcher l'eau de la fontaine car "tant va la cruche à l'eau qu'à la fin elle la vide !".

Mathilde Barbasetti di Prun



Le site propre et les arrêts du tramway de Lyon (ici, implantation latérale sur la voie).

Nous avons invité les voisins...

Le 27 mai dernier, c'était la journée nationale de "la Fête des voisins". C'était une excellente occasion pour notre association d'organiser une fête de quartier sympathique et conviviale autour du projet de Quartier vert...

À vrai dire, nous avons déjà eu l'idée d'organiser quelque chose l'année dernière autour de cette "Fête des voisins". Hélas, la météo ne l'entendait pas de cette oreille et, les haliebardes étant de sortie, les voisins restèrent chez eux.



Cette année, au contraire, le ciel était avec nous et la soirée était superbe.

Le libellé de l'invitation était on ne peut plus simple : "Venez passer la soirée avec les voisins du quartier; que chacun apporte ses provisions et, si possible, un siège..."

À 19h30 apparut le premier participant, son siège réglementaire et une table pliante sous le bras, ses provisions en bandoulière. Puis commencèrent à arriver des voisins et membres de l'association, mais aussi des gens du quartier qui, trouvant l'idée de cette fête impromptue excellente, venaient passer la soirée avec nous, apportant qui une tarte ou une bouteille, qui une salade ou un pâté, munis de chaises pliantes et bardés de bonne humeur.

"Ab, c'était vous, la vache !..."

Les passants, enchantés, musardaient devant les panneaux d'information placés sur la grille du siège de l'association. D'aucuns regrettaient de ne pouvoir rester car pris par d'autres obligations mais promettaient de nous rejoindre à la prochaine occasion.

Du potager au tramway, de la conférence du Cnrs au Sahara (voir p. 4) à l'expédition dans la haute vallée de la Bièvre, de la légende de la vache à l'élaboration ultra-secrète de la *Jouvence de l'abbé Hénocque*, toute l'action de l'association fut revisitée entre tartines de rillettes de la place et quiche lorraine locale, le tout arrosé comme il se doit d'un agréable substitut à l'eau de l'Albien.



Vers 21 heures, plusieurs dizaines de personnes étaient attablées ou debout sur le trottoir de la place et festoyaient en devisant gaiement, les enfants jouant alentour.

Arrivèrent à ce moment-là trois élus "verts" de l'arrondissement sortant du préau de l'école Damesme, où ils avaient exposé à l'assistance (forcément nombreuse) les mérites



de leur action "à mi-mandat". Ils furent bien évidemment invités à se joindre à la fête et à participer aux agapes, nous félicitant au passage pour le succès de ce rassemblement festif et bon enfant.

Ce qui est ressorti de cette première, c'est le bonheur des participants d'avoir pu se rencontrer comme ça, pour un moment convivial presque spontané, autour de quelques victuailles à partager, dans la rue, qui a retrouvé pour une soirée son rôle de lieu de rencontre et de débat qu'elle a perdu depuis bien longtemps!

Michel Urgé-Royo

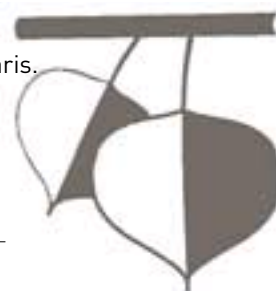


BULLETIN D'ADHÉSION

Adhérez à l'association "Les Peupliers"

association loi 1901. 3, place de l'Abbé-Georges-Hénocque. 75013 Paris.

association.lespeupliers@wanadoo.fr et <http://ass.lespeupliers.free.fr>



M., Mme _____

Adresse _____

Tél. _____ mail _____

Verse, le (date) _____ la somme de 10 euros, cotisation annuelle à l'association.