



La Feuille des Peupliers



Novembre 2003

Numéro 12

"Les Peupliers", association loi de 1901 - 6, rue Charles-Fourier. 75013 Paris - association.lespeupliers@wanadoo.fr - http://ass.lespeupliers.free.fr

É D I T O R I A L

Le plan de circulation du quartier vert a été approuvé par une majorité de ses habitants ! C'est l'aboutissement d'un long et difficile processus de concertation de près de trois ans, qui ne sera concrétisé que parallèlement à un aménagement de la rue de l'Amiral-Mouchez pour éviter les éventuels reports de circulation d'entrée dans Paris.

Les travaux de la rue Charles-Fourier, sitôt approuvés par le questionnaire, ont commencé, comme quoi il est possible aussi d'aller vite. Cette question est cruciale. Le délai de mise en place du plan de circulation est désormais conditionné aux délais d'étude et de concertation pour les aménagements de la rue de l'Amiral-Mouchez. La conduite et l'aboutissement de ces phases dans des délais décents montrera si oui ou non il y a une réelle volonté politique de la part de la mairie de réaliser un projet voulu par les habitants et donc de respecter leur expression.

La dynamique semble enclenchée puisque la voirie travaille actuellement sur un projet qu'elle devrait présenter aux riverains de la rue de l'Amiral-Mouchez en novembre. Nous suivrons ça de près.

Pendant ce temps, les opposants au projet de quartier vert, désarmés par les résultats du questionnaire, essayent de contester sa légitimité, alors qu'il avait été formulé sur mesure et selon leurs souhaits. Mauvais joueurs ?

Florence Lamblin

Quartier vert : les résultats du questionnaire

Fin septembre, nous avons reçu les résultats du questionnaire adressé en juin par la mairie. Les habitants ont pu se composer un quartier vert "à la carte" et ils ont opté pour l'ensemble des aménagements proposés, avec plan de circulation. Voici les résultats détaillés.

→ 57% des habitants se sont prononcés en faveur du plan de circulation, un résultat assez inattendu, compte tenu des réserves énoncées par les auteurs du questionnaire... Le plan de circulation, dont la mesure principale consiste à réserver l'accès de la rue de la Poterne des Peupliers aux bus et véhicules prioritaires pour l'entrée dans Paris, sera mis en route simultanément avec des aménagements sur la rue de l'Amiral Mouchez (travaux de voirie réalisés au titre du plan "réseau mobilier" qui concerne ici l'amélioration des conditions de circulation du bus 21).

→ 80% des habitants sont favorables à l'aménagement de la rue Charles-Fourier : élargissement des trottoirs du côté impair, surélévation de la chaussée aux entrées et débouchés de la rue ainsi qu'entre les passages Trubert-Bellier et Bellier-Dedouvre, revêtement de chaussée antibruit, installation de bacs plantés.

→ 70% des habitants sont favorables à l'aménagement de la place de l'Abbé-Georges Hénocque : élargissement des trottoirs, réalisation d'un revêtement en pavés "sciés".

→ 90% des habitants sont favorables à l'aménagement du carrefour Docteur-Tuffier/Interne-Loeb : rond-point paysager et, si possible plantations d'arbres rue du Docteur-Lecène.

→ 67,7% des habitants sont favorables à la pose d'un revêtement antibruit sur les pavés de la rue de la Colonie et à l'élargissement des trottoirs et à la plantation d'arbres au détriment du stationnement.

→ 71% des habitants sont favorables à l'hypothèse n° 1 pour l'aménagement du carrefour Moulin des Prés/Ernest-Rousselle : sécurisation du carrefour par la rupture de l'axe de la chaussée, élargissement des trottoirs et plantation d'arbres, sans changement du sens de circulation.

Nous n'avons pas eu les résultats des suggestions des habitants concernant les emplacements de stationnement pour les vélos, les places de stationnement réservées aux handicapés et aux livraisons. Il était aussi question d'études en cours pour la plantation d'arbres dans d'autres rues.

FL

Sommaire

Éditorial	p. 1
Quartier vert : les résultats du questionnaire	p. 1
Journée "En ville sans ma voiture"	p. 2
Zac de Rungis : début de l'enquête publique	p. 2
Assemblée générale	p. 2/3
Expo sur la Bièvre : la grenouille et le castor	p. 3

Beujolais nouveau 21 novembre 2003

Débat : le péage urbain	p. 4
Quelques dates à retenir	p. 4

Journée "En ville sans ma voiture"

L'association s'est associée à sa façon à la journée nationale "En ville sans ma voiture" le 22 septembre.

7 juillet 2003 : l'association écrit au maire du 13^e, Serge Blisko, avec copie à Denis Baupin, adjoint au maire de Paris chargé notamment de la circulation, pour lui suggérer de tester le plan de circulation du futur Quartier vert des Peupliers le 22 septembre 2003, dans le cadre de la journée nationale "En ville sans ma voiture". Résultat : un simple accusé de réception du cabinet de Denis Baupin... et puis le grand silence estival (la canicule, vous vous souvenez?).

Nullement découragée, l'association décide alors de s'associer quand même – toute seule et comme une grande ! – à cette journée.

Résultat : une magnifique banderole proclamant fièrement : **"Plus de pâtures, moins de voitures - Quartier vert Peupliers : les habitants ont voté OUI"**, installée sur la place de l'Abbé Georges Hénocque et... 60 m² de moquette verte sur la rue des Peupliers à l'entrée de cette même place!

Cerise sur le gâteau : un tract pour chaque passant expliquant le pourquoi de notre action : **"Bientôt moins de pollution, moins d'accidents et moins de bruit et un cadre de vie plus beau et plus agréable grâce au Quartier vert massivement approuvé par les habitants lors de la consultation du mois de juin dernier"**.

Quant au journal *Le Parisien* du lendemain, il en a rendu compte en bonne et due place. Un beau coup de pub !

Jérôme Marcillet



Zac Gare de Rungis : moins de verdure, plus de...

Le projet de délibération pour la création de la Zac de Rungis a été adopté en Conseil de Paris les 22 et 23 septembre dernier.

Ce projet correspond au projet "de synthèse" proposé par les architectes en charge de l'étude de définition, Pierre Riboulet et le cabinet Choiseul, sauf sur un point et non des moindres et sur lequel la mairie se garde bien de communiquer.

En effet, le projet présenté en réunion publique le 19 mai dernier comportait une surface construite de 35 000 m², le projet de création de la Zac en comporte aujourd'hui 40 000 ! Une augmentation sensible qui se fera soit en augmentant la taille des immeubles, initialement prévus à R+3 et R+4, soit en densifiant l'emprise au sol dans le secteur urbanisé.

Le jardin

Lors de la concertation, la question du jardin avait fait débat. Certains souhaitaient

diluer l'espace vert dans les constructions, à la manière d'une cité-jardin, d'autres, au contraire, demandaient un véritable espace vert. Le projet avait donc proposé un compromis, un jardin plus petit, 5000 m² au lieu des 8000 m² de l'objectif de départ avec, en contrepartie, un secteur construit de faible densité et paysagé.

Finalement on se retrouve avec 3000 m² de jardin en moins et 5000 m² de béton en plus. Marché de dupes ?

Florence Lamblin

Assemblée générale 2003

Le 23 septembre dernier s'est tenue l'assemblée générale annuelle de l'association dans le sympathique salon de coiffure d'Odile Mennesson, qui nous accueillait comme chaque année. L'assemblée a été reportée cette année pour tenir compte du résultat du questionnaire sur le quartier vert.

À l'ordre du jour :

- Bilan des actions,
- Compte financier,
- Actions à venir

L'activité de l'association s'est centrée sur deux sujets principaux : le quartier vert, bien sûr, mais aussi le tramway. La Zac Rungis, la concertation et le suivi du projet ont également fait l'objet de notre attention, ainsi que le projet de réhabilitation de la Bièvre, le Plan local d'urbanisme et la participation aux conseils de quartier.

Quelques actions :

- la fête du Beaujolais, en novembre 2002,
- le repas au *Sahara* avec l'exposé de l'étude des chercheurs du Cnrs,
- la fête des voisins, le 27 mai, particulièrement réussie et conviviale,
- la participation à la fête des associations organisée par l'Arbp en juin,
- la journée "En ville sans ma voiture" (voir ci-contre, à gauche)...

... Sans oublier notre site Internet, très vivant, la parution régulière de *La Feuille des Peupliers* (trois numéros depuis la dernière assemblée générale) et l'information en continu sur la liste de diffusion internet.

Le Quartier vert

Après le premier questionnaire – dont les résultats, rappelons-le, donnaient 85 % de personnes favorables à la réduction de la circulation automobile –, un deuxième questionnaire est envoyé, en juin 2003, pour cibler les projets. Le résultat est détaillé en première page de ce numéro de *La Feuille*.

Le tramway

Lors de l'enquête publique, l'association s'est prononcée en faveur du projet mais a bataillé en revanche contre la suppression pré-

L'enquête publique sur la gare de Rungis se déroule à la mairie du 13^e, du 3 novembre au 6 décembre 2003, du lundi au vendredi, de 9 h à 17 h, et le samedi matin, de 9 h à 12 h.

Le commissaire enquêteur recevra le public les :

- mercredi 12 novembre et mardi 18 novembre, de 10 h à 12 h,
- jeudi 27 novembre, de 17 h à 19 h
- samedi 6 décembre, de 10 h à 12 h

suite de "Assemblée générale 2003"

vue de l'arrêt "Damesme". Notre pétition a recueilli plus de deux cents signatures, et la possibilité de créer une station ultérieurement a été reprise par le maire, Serge Blisko, et retenue par la commission.

La Zac Rungis

Après une première réunion en septembre 2002, le projet est présenté en mai 2003. Après un tour de passe-passe, la surface de jardin est réduite de 3000 m² et la surface des constructions augmentée de 5000 m² (voir page 2)!

Les comptes

À fin juillet 2003, quarante-quatre personnes étaient à jour de cotisation. Les dépenses, principalement de reproduction (journal, tracts...), ont été importantes, mais les recettes l'ont été bien davantage grâce aux adhésions et à la vente des bouteilles d'*eau véritable de la Bièvre* lors de la fête des associations. L'action "En ville sans ma voiture" a très peu grevé la trésorerie, la moquette n'ayant rien coûté. L'exercice se clôt donc sur un bénéfice substantiel.

Actions à venir

Les traditionnels et festifs rendez-vous sont reconduits: fête du beaujolais 2003 (voir ci-contre), repas au *Sahara* et fête des voisins. Un membre de l'association souhaite que notre action soit élargie à d'autres horizons que la réalisation du quartier vert lui-même. Il y aura, n'en doutons pas, d'autres actions d'ici à la prochaine assemblée générale, et nous en reparlerons!

Le bureau

Présidente : Florence Lamblin
Trésorier : Phillip Williams
Secrétaire : Michel Utgé-Royo
Membres : Barbara Snow, Marigrine Auffray-Milésy, Mathilde Barbasetti di Prun et Jérôme Marcillet (webmestre émérite...).

Siège social

L'adresse de correspondance a changé; elle devient : 6, rue Charles-Fourier.

La soirée se termine par un pot convivial chez Marigrine Auffray-Milésy.

Michel Utgé-Royo

Opération Beaujolais nouveau!...

La branche de notre association spécialisée dans la propagation des bienfaits des eaux minérales, bénites ou lustrales organise, comme chaque année, une soirée beaujolais nouveau. Nous vous convions donc tous le **vendredi 21 novembre**, de 19 h à 21 h, au "**Broken Os**", 79, rue de la Colonie. **Animation musicale : violon ou accordéon.** Ce sera l'occasion d'échanger, autour d'un verre et de quelques rondelles de saucisson, les dernières infos sur le quartier vert et de se retrouver de façon conviviale.

Nous vous attendons nombreux !

La participation est de 6 euros par personne.



La grenouille qui coasse

Du mardi 14 au jeudi 30 octobre s'est tenue, à la mairie du 13^e, une expo sur la Bièvre. Petit compte-rendu de notre reporter spéciale "Bièvre"...

Sous forme de panneaux, l'exposition était très agréable et facile à suivre; tout le monde pouvait y trouver des explications claires et précises sur cette petite rivière d'environ 40 km de long. Il y avait de magnifiques photos du temps jadis: une lavandière, une belle dame habillée en toile de Jouy, un castor: bièvre en vieux français; d'où le nom de la rivière... et une grenouille qui coassait (à l'entrée...)!

La faune, la flore, la manufacture de Jouy-en-Josas, l'histoire industrielle de la rivière dans Paris, les propositions pour la faire réapparaître à l'air libre, la "marche de la Bièvre", qui a lieu tous les 5 mai, depuis Notre-Dame jusqu'à la source, à Guyancourt, le sauvetage d'autres rivières dans le monde (Séoul, Munich...). En moins d'une heure, on savait tout sur cette petite rivière bien de chez nous mais qui a plein de sœurs de par le monde, qui ont les mêmes problèmes de pollution et les mêmes désirs de se faire belles pour réapparaître à l'air libre! Et c'est possible!

Mathilde Barbasetti di Prun

Les grands débats scientifiques de "La Feuille des Peupliers"

Chacun sait, après l'expo décrite ci-contre, que la Bièvre tire son nom du castor. Voire... Un pavé est jeté dans la mare par un de nos lecteurs, honorable personnalité du quartier, qui n'est pas du tout convaincu de cette sympathique et, selon lui, trop facile étymologie de notre rivière... Lançons le débat, en espérant faire progresser la science!

Les castors n'auraient-ils jamais fréquenté les bords de la Bièvre?

C'est la question que certains commencent sérieusement à se poser depuis quelque temps. En effet, il apparaît à l'évidence que cette petite rivière ne pouvait convenir à ce type de rongeur qui, pour survivre durant les chaleurs de l'été et ne pas crever d'hyperthermie, est contraint de vivre dans l'eau, alors qu'il se nourrit exclusivement de bois tendre.

La Bièvre étant, à l'origine, pratiquement à sec une bonne partie de l'été, on est en

droit de se demander où cet animal pouvait survivre durant les chaleurs estivales.

Par ailleurs, de nombreuses observations viennent quelque peu étayer cette thèse.

1°. On n'a jamais retrouvé d'ossements de castor dans les tourbières qui jouxtent la rivière.

2°. Il y a eu, dans les années 1960, une tentative de réintroduire le castor dans la "haute" vallée de la Bièvre. L'expérience fut rapidement abandonnée après quelques mois seulement.

3°. La plus ancienne mention de castors dans la Bièvre remonte à 1820, sous la plume d'un certain Barbet, qui écrit, vers 1820: "*Je suis originaire de Jouy-en-Josas, petit village sur les bords de la Bièvre, appelée ainsi par ce que, autrefois, il y avait des castors.*"

C'est tout de même un peu léger comme argument...

G.C. Octobre 2003



La Bièvre à Buc.
Un jour à Paris?

La question du péage urbain

Après l'exemple de Londres, le débat est lancé : est-il légal et légitime de faire payer l'espace public et de le réserver à ceux qui en ont les moyens ? Par ailleurs, jusqu'à quand peut-on accepter, au nom de la liberté de circuler en voiture, le bruit, la pollution, l'insécurité et la surmortalité dus à l'automobile ? Faut-il interdire, faut-il limiter et comment ? Nous rendons compte ci-dessous – sans prendre parti et simplement pour lancer le débat – d'un récent colloque consacré à ce thème et auquel assistait un de nos adhérents.

Le 14 octobre s'est tenu à Lyon un colloque organisé par la Fnaut (Fédération nationale des usagers des transports) et le Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) sur le thème *"Mobilité et péages urbains : Singapour, Londres, et après"*. Certains points de cette réunion méritent d'être relatés, puisque l'idée du péage urbain fait son chemin.

L'octroi, version XXI^e siècle, revient sur le devant de la scène depuis que Londres a fait ce choix, le 17 février 2003. Dans la classe politique française, on admet que cette technique a l'avantage de pouvoir rapidement être mise en place et d'obtenir des financements pour les transports en commun. Mais rares sont les hommes politiques à se prononcer ouvertement pour. En coulisse, on aime plutôt dire : *"Tout le monde y est favorable, mais le premier qui dégaine est mort"*.

Deux arguments opposés reviennent lors de toute discussion sur le péage urbain :

→ Face à la congestion urbaine et à la croissance des pollutions, le péage est un bon outil pour accélérer le changement des comportements. S'il faut dix ans pour mettre en place une ligne de tramway, un péage urbain exige seulement quelques mois.

→ Le péage urbain entraîne des effets pervers. Ils sont de trois ordres. D'une part, un détournement du trafic vers d'autres zones, entraînant des effets sur les commerces. D'autre part, une sélection par l'argent, car ceux qui peuvent se le permettre accepteront le péage, et les personnes moins aisées prendront les transports en commun. Enfin, la zone préservée par le péage devient "une île entourée d'un autodrome".

Le péage urbain peut osciller entre deux versions. Ainsi, celle de Singapour, petit territoire asiatique très prospère, qui a mis en place le sien dès 1975. L'usage de la voiture y est depuis toujours cher, tout comme le

stationnement et le péage. Ceux qui peuvent et veulent circuler en voiture doivent y mettre le prix. C'est une version libérale et capitaliste, qui permet de recueillir des fonds et d'améliorer constamment des transports en commun peu onéreux.

La Norvège a choisi une autre philosophie du péage urbain. De 1986 à 2001, elle a développé des péages dans différentes villes comme Bergen, Oslo, Stavanger... Le but était de taxer les automobilistes afin de faire financer des infrastructures routières par eux et non par l'ensemble de la population. En conséquence, les péages urbains sont peu onéreux et n'ont pas pour vocation de réduire la circulation urbaine.

Londres a choisi un péage proche du modèle de Singapour, avec un accès cher au cœur de la ville : 5 £ la journée, soit 7 €. Depuis la mise en place de ce système, la circulation automobile a diminué de 16 %, le nombre de deux-roues a progressé, et la qualité du service des bus s'est légèrement améliorée. C'est déjà beaucoup en si peu de temps. Obtenir plus est délicat car, sans réforme de fond, nombre de transports restent incompressibles (poids lourds, artisans...); des études sont en cours pour mieux connaître ce qui a changé et comment les déplacements ont évolué géographiquement.

Et Paris? Denis Baupin, chargé des Transports auprès du maire de Paris, a déclaré lors de ce colloque que *"il n'y a pas à être pour ou contre le péage urbain, c'est un outil."* Sur le fond, il n'en dira pas vraiment plus...

Paris et Londres développent deux visions différentes de l'adaptation de la ville à l'automobile. Londres joue la carte financière, en taxant le passage des véhicules, mais permet toujours de se déplacer vite en ville avec une voiture. À l'inverse, Paris mise sur le ralentissement de la vitesse et sur l'espace réservé à l'automobile. Qui veut prendre sa

voiture doit prendre son mal en patience... En fin de colloque, Jean Sivardièrre, président de la Fnaut, a apporté les conclusions les plus pertinentes sur cette question. Excellent connaisseur de la thématique des transports, cet ancien administrateur de la Snct signe régulièrement des articles d'une rare pertinence dans les bulletins de son association (www.fnaut.fr). Il a rappelé que le péage urbain n'est certes pas une solution miracle, mais que, depuis vingt ans, on parle de diminuer l'usage urbain de la voiture alors que, dans les faits, les encombrements sont toujours là : *"On continue à construire en centre-ville des parkings, qui sont des aspirateurs à voitures. Le partage de la voirie entre les divers usagers de la ville ne se fait pas, et les financements manquent pour développer efficacement les transports en commun."*

De fait, si les fonds recueillis par un péage urbain cher sont intégralement reversés au budget des transports en commun, cela a des effets très positifs sur les comportements. Et la sélection par l'argent? *"C'est une question irritante. On ne parle habituellement pas des défavorisés, mais dans ce cas, ils sont utilisés pour défendre la voiture. Les personnes défavorisées, ce sont aussi les ménages non motorisés qui subissent l'augmentation du prix des transports en commun, et ils profiteront d'une meilleure offre en la matière."* Comme d'autres intervenants, Jean Sivardièrre s'est montré très favorable au péage urbain. Il concluait la journée en disant : *"Il faut le mettre en place rapidement. Sinon, on va en parler pendant des années et surtout ne rien faire."*

Philippe Bovet

Quelques dates à retenir

- **Jeudi 20 novembre 2003**, à 19 h : conseil de quartier, école des Longues Raies.
- **Mercredi 26 novembre 2003**, à 18 h 30 : compte rendu de mandat de Bertrand Delanoë, mairie du 13^e arrondissement.
- **Du lundi 3 novembre au samedi 6 décembre 2003** : enquête publique pour la modification du Plan local d'urbanisme (Plu) en raison du projet de Zac de la gare de Rungis, mairie du 13^e arrondissement.