



# La Feuille des Peupliers



Mai 2004

Numéro 13

"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

« **C**HI VA PIANO VA SANO », lit-on dans les pages roses du petit Larousse pour célébrer la sagesse de celui qui prend son temps pour réaliser un voyage, un projet...

La concertation autour de la mise en site propre de la ligne de bus 21 rue de l'Amiral-Mouchez, dont la réalisation conditionne la mise en place du plan de circulation rue des Peupliers, avance en effet à un train de sénateur et, au rythme où vont les choses, personne ne hasarde plus un pronostic sur la date de réalisation de ces travaux...

Nous venons par ailleurs d'apprendre que des travaux de consolidation du pont du boulevard Kellermann enjambant la poterne vont débuter fin octobre et devraient durer six mois au plus, peut-être moins. Ces travaux ne laisseront qu'une seule voie sous le pont, et la municipalité a décidé de ne laisser qu'une seule file de circulation sortante dans la rue des Peupliers, afin de réaliser un test grandeur nature du plan de circulation.

Ce n'est peut-être pas une bonne idée, car le futur plan de circulation doit laisser entrer dans Paris les bus et les véhicules prioritaires, parallèlement à l'écoulement de la circulation sortante, sur deux voies. Ce ne sera pas le cas pendant ces travaux, puisqu'il n'y aura qu'une voie sous le pont et le passage se réduira à un goulet d'étranglement. Le croisement des bus et des ambulances, pendant les travaux, devrait donc provoquer des problèmes importants que des fâcheux - nous en connaissons - n'hésiteront pas à monter en épingle pour mélanger les genres et brouiller les cartes.

Un autre proverbe pour conclure ? Que pensez-vous de : "Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage" ?...

*Michel Utgé-Royo*

## Le point sur le quartier vert des Peupliers, avec Jérôme Coumet

Après la longue phase de concertation sur notre "quartier vert", c'est au tour des travaux rue de l'Amiral-Mouchez de faire prendre un retard important à la mise en place du plan de circulation rue des Peupliers. Nous avons donc interrogé Jérôme Coumet, premier adjoint au maire du 13<sup>e</sup> arrondissement, pour en savoir un peu plus.

*Le quartier vert Peupliers a été décidé il y a plus de trois ans. Les travaux sont en cours selon un planning établi. Reste une grosse incertitude : quand sera réalisé le plan de circulation voté favorablement par les habitants en juin 2003 ?*

Le plan de circulation est lié, comme nous nous y sommes engagés, aux aménagements de la rue de l'Amiral-Mouchez. On devrait arriver, je l'espère, à une proposition assez rapide et, ensuite, il y aura la concertation sous la forme d'un questionnaire. La mise en œuvre dépendra à la fois du vote du Conseil de Paris, de celui de la Région et de son approbation par le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France). Les autres projets "Mobilier" ont pu être adoptés de cette manière-là et il n'y a pas de raison que celui-là ne le soit pas. Donc, d'ici quelques mois, on devrait être définitivement fixés sur la mise en œuvre de la rue de l'Amiral-Mouchez.

*Concrètement, c'est pour quand ?*

Ça peut aller assez vite, comme ça peut prendre plus de temps. Je ne suis pas en mesure de vous donner une date, puisque ça ne dépend pas de la mairie du 13<sup>e</sup>. Comme, en outre, c'est lié aux travaux du tramway, la mise en œuvre n'est pas si simple que ça.

*Ces travaux étaient prévus initialement entre septembre et novembre 2004...*

Aujourd'hui, nous ne sommes pas sur le "timing" initial, à l'image des difficultés rencontrées par les autres lignes avec les autres partenaires (État et Région).

*Les riverains de la rue des Peupliers, qui subissent un trafic et une pollution intenses, perdent patience et doutent de la volonté politique de la mairie du 13<sup>e</sup> de réaliser ce plan de circulation. Y a-t-il une volonté d'aboutir, et dans des délais raisonnables.*

La mairie du 13<sup>e</sup> n'aurait pas proposé le projet si elle n'avait pas la volonté d'aboutir...

*Dans des délais raisonnables ?*

Il y a des réticences, notamment de la mairie de Gentilly et de la préfecture de police, ce qui n'est pas anormal sur un changement aussi fort que celui-là. Du côté des riverains, on a tranché par un questionnaire. On a

*Suite page 8*

## Fête des voisins

**Mardi 25 mai**

à partir de 19 h 30

Notre association est bien décidée à enraciner cette fête dans le quartier, et plus spécialement sur la place de l'Abbé-Georges-Hénocque.

Chacun apporte à boire et à manger ; on vient avec sa table et son tabouret, et on partage tout...

Un excellent moyen de faire connaissance entre voisins !

## Naissance d'un quartier vert : Tombe-Issoire

**Tout près de chez nous, il n'y a pas si longtemps que cela, est né le premier quartier vert de Paris : mais qu'est-ce qu'un quartier vert ?**

J'ai pris ma bicyclette pour le visiter et, ce qui m'a frappée, c'est le calme des petites rues et la bonhomie des passants qui, du coup, ont l'air de prendre leur temps pour faire leurs courses !

### Le cœur du problème

Tout a démarré en 1991, quand de nombreux accidents ont fait des victimes au carrefour des rues Alésia et Tombe-Issoire, qualifié par la préfecture de police à l'époque d'un des dix plus dangereux de Paris.

Alors la population du quartier et les parents d'élèves se sont associés et ont commencé un travail de concertation pour trouver une réponse à ce problème de sécurité routière. La dangerosité du carrefour était due au flux des voitures débouchant de l'autoroute A6. Les voitures s'engouffraient alors dans deux petites rues à desserte locale (pour éviter les bouchons de la porte d'Orléans) et arrivaient alors sur la rue d'Alésia.

Assez rapidement, ce constat de dangerosité va amener la concertation à réfléchir sur la manière de gérer le débit et la vitesse des voitures, à requalifier les rues : les axes rouges doivent disparaître et les rues à dessertes locales doivent cesser d'être des mini-autoroutes, puis à réfléchir sur les moyens à mettre en œuvre pour améliorer la qualité de la

vie citadine, enfin, à une totale refonte d'un quartier qui couvre 65 hectares en utilisant les "quartiers tranquilles" déjà existants et en les reliant. En effet pourquoi se borner à traiter juste ce carrefour alors que les demandes des associations allaient beaucoup plus loin !

### Historique

Les travaux commencent en juin 2002 et c'est alors que des riverains se réveillent comme s'ils avaient été sur une autre planète au moment des concertations : ce sont, entre autres, des commerçants, qui arrivent à toucher la presse écrite : *Valeurs Actuelles*, *Le Nouvel Observateur*.

Plus tard le concessionnaire BMW, gêné par le plan de circulation, fera appel à M6... Mais c'est peut-être parce que le président de BMW est un ami du président de la République qu'il arrive à atteindre ce média, et, franchement, est-ce qu'un concessionnaire a sa place dans un petit quartier ?

Il est évident que le premier plan de circulation mis en place n'a pas été sans erreurs. Il y a eu une rectification un mois après et, depuis la fin des travaux, un comité de suivi et d'évaluation fonctionnant selon le principe : diagnostic / marche exploratoire / modification et amélioration du projet, a été

mis en place en ce qui concerne les problèmes liés au plan de circulation. Suite à cela, un nouveau plan de circulation prendra effet dès juillet.

### Le pourquoi d'un quartier vert

Le quartier vert est amené à s'étendre ; ses frontières doivent éclater, sinon il devient un ghetto ; dès qu'on touche au débit et à la vitesse de la circulation, les bénéficiaires sont ressentis par les piétons, les familles, les enfants qui traversent ou habitent le quartier. Aucun commerce n'a périclité et, au contraire, certains en ont profité pour se moderniser et créer une association de commerçants favorables.

La prochaine étape des travaux va avoir lieu autour du parc Montsouris et du carrefour Alésia / Amiral-Mouchez et après, c'est le 13<sup>e</sup> arrondissement et la poterne des Peupliers, avec ses problèmes d'accidents mortels, de pollution, de flux de voitures (1000 à l'heure dans la petite rue des Peupliers) et de transports en commun peu réguliers... Mais sommes-nous prêts à nous battre pour que le quartier vert ne soit pas juste un jardin enfumé et embouteillé ? Sommes-nous soutenus par une mairie et son adjoint à la voirie et aux transports ? Sont-ils prêts à s'engager dans un vrai travail de refonte de notre quartier, de concertation avec sa population sans tirer à hue et à dia selon les flux et les reflux de l'opinion ? ■

*Mathildeprun  
pour l'association Les Peupliers*

## Zac gare de Rungis : enquête publique

**Du 3 novembre au 6 décembre 2003 s'est tenue à la mairie du 13<sup>e</sup> arrondissement l'enquête publique sur la modification du PLU (plan local d'urbanisme) nécessitée par la création de la ZAC.**

### Conclusions du commissaire enquêteur, Jacky Hazan, en date du 29 janvier 2004.

Cent quarante-trois observations ont été portées sur le registre ou reçues par la poste. Le commissaire enquêteur les a classées en favorables (67 %), défavorables (14 %) et partagées (19 %).

Notre association est dûment citée comme ayant fait valoir un certain nombre d'observations :

- Densification du projet, puisque les surfaces constructibles passent à 40 000 m<sup>2</sup> contre 30 à 35 000 m<sup>2</sup> dans les projets d'origine. Réponse du commissaire enquêteur : "... de nombreuses explications ont été fournies de manière orale... (sic) ;

- Hauteur des constructions. Le commis-

saire enquêteur : "Admettre autour de 25 m (R+6 environ), ne pas dépasser deux niveaux avec commerces en rez de voirie le long de la rue Brillat-Savarin sur 6 à 8 m de profondeur."

- Prévoir des parkings à vélos. Le commissaire enquêteur : "Prévu dans la modification du PLU."

- Circulation automobile et voies nouvelles. Le commissaire enquêteur : "Ces observations ne concernent pas directement le PLU (...). Nous estimons qu'elles alimentent positivement la concertation (...). Pour autant, elles ne peuvent faire l'objet d'un avis de notre part. Elles auront le mérite d'avoir été exprimées et sans doute d'avoir attiré l'attention des différents acteurs de la ZAC."

### Conclusion générale du commissaire enquêteur (extraits) :

"Considérant que les concertations antérieures avaient jeté les bases du projet présenté mais que les observations recueillies confirmaient ou nuanciaient, en présentant diverses revendications précédemment examinées."

"Considérant que les intéressés se déplacent beaucoup plus facilement pour manifester une opposition que pour déclarer leur approbation voire leur satisfaction et même, ici, formuler des encouragements à poursuivre."

"Considérant que les deux tiers des intervenants soient favorables à cette enquête démontre son utilité et la qualité de la concertation."

"Compte tenu enfin de l'importance du dossier, je donne un avis favorable et sans réserve pour cette enquête. Je recommande la poursuite du dialogue et la mise en œuvre de la ZAC dans le cadre d'une concertation adaptée." ■

*Jérôme Marcillet  
pour l'association Les Peupliers, 2 avril 2004*



## Gare de Rungis

Mardi 27 avril : atelier ZAC de Rungis, 19 h, école, 8, rue Kuss.

À l'invitation de l'association *Les Peupliers*, Yamina Saheb, de l'association WWF (*World Wildlife Fund*, Fonds mondial pour la nature), a présenté un projet d'éco-quartier dans la banlieue de Londres. Équipé de panneaux solaires, conçu de façon à réduire la consommation de chauffage et d'eau, la production de déchets ainsi que la part des déplacements motorisés grâce à des systèmes originaux, le projet Bedzed a réduit de moitié l'impact de ce type d'aménagement sur l'environnement. Les impératifs de mixité sociale et de qualité de l'habitat sont pris en compte, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité.

Le surcoût global a été évalué à 7%, largement amorti par les économies sur l'exploitation (économies de chauffage : 90%, d'électricité : 58%).\*

Notre intervenante a insisté sur les potentialités de notre site, plus favorables que celui de BedZed situé dans la banlieue de Londres, en particulier en termes de transport (diminuer la part des déplacements motorisés au profit des circulations douces), ainsi que sur les avantages de l'utilisation de panneaux solaires.

Un étudiant en architecture est ensuite venu nous présenter son projet de diplôme, sur la gare de Rungis. Il y applique la théorie développée par Christian de Portzamparc, dite de "l'îlot ouvert", c'est-à-dire un alignement sur rue des constructions ponctué de percées sur des espaces verts. Des ateliers thématiques de travail ont été constitués : urbanisme et habitation HQE (haute qualité environnementale), voies et circulation, jardins partagés, maison intergénérationnelle, salle polyvalente, emploi.

\* Pour plus de renseignements, voir le site (en anglais) : <http://www.bedzed.org.uk/>



## Quelle place pour la voiture, en ville ?

**La dégradation de notre environnement est devenue un sujet très fréquemment mis en avant. Les pollutions que nous dénonçons tous parce qu'elles menacent notre santé et notre bien-être sont occasionnées par des actes quotidiens que nous jugeons indispensables et auxquels nous sommes souvent très attachés. Notre façon de nous déplacer dans la ville est au cœur même de cette problématique.**

**Alors que les travaux du quartier vert progressent, c'est la question des transports qui est à l'ordre du jour. *La Feuille des Peupliers* vous propose deux interviews d'habitantes du quartier, qui ont aimablement accepté de discuter de leurs habitudes de déplacement. Il ne s'agit en rien de juger un comportement, mais de comprendre les habitudes des uns et des autres.**

### Première interview : Laure, une automobiliste convaincue

#### *Comment en êtes-vous venue à faire la majorité de vos déplacements en voiture ?*

D'abord, je connais très bien notre quartier. Quand j'étais petite, je me rappelle y avoir vu des voitures à chevaux. Je jouais au jokari sur le trottoir, c'était un quartier endormi et c'était très agréable. Lorsque je faisais mes études de sociologie, j'allais à la fac en bus et je marchais beaucoup dans Paris. J'ai commencé à prendre la voiture lorsque j'ai eu mes enfants, car prendre le bus avec une poussette et des sacs, c'est très difficile.

#### *Et depuis que vos deux premiers enfants sont adultes, vous avez conservé ces habitudes ?*

Quand on a une voiture, tout est facile. On s'arrête au coin de la rue acheter une baguette, on se gare devant un fromager pour prendre ce qui manque pour le dîner du soir. On ne fait pas cela en métro. La voiture est une facilité. C'est une extension de soi, une maison que l'on transporte avec soi. Dans la voiture, on est dans son monde avec ses enfants. Je les ai longtemps transportés à leurs cours particuliers ou leurs séances de sport et pendant ce temps, je faisais des courses. Lorsque mes parents vieillissaient et avaient besoin de soins, c'est moi qui les véhiculais. Ma mère aurait eu droit à une ambulance pour aller à un hôpital d'Ivry, mais elle préférerait que je la transporte. Aujourd'hui, ma fille habite à la Bastille, et je vais lui chercher son linge à laver. J'ai donc toujours un tas de trucs à faire en voiture.

#### *À la campagne, certains parents disent : "quand on a des enfants, un des deux parents fait le taxi". C'est ce que vous avez fait ?*

Mes enfants ont toujours fait beaucoup d'activités. Ma fille faisait par exemple de la natation synchronisée à Montparnasse. Avec des cheveux mouillés, le soir en hiver, elle n'allait pas prendre les transports en com-

mun. En fait, mon rôle dans la société, c'est d'être un lien social, de m'occuper des autres. Mon mari, lui, va au travail en transports en commun. Il a développé un rejet de l'automobile. Mais, moi, je ne pourrais pas vivre sans voiture. Je ne peux vraiment pas m'en passer.

#### *Pour certaines personnes, faire ses courses à pied dans son quartier, aller chez les petits commerçants, c'est quelque chose d'agréable et ce n'est pas une corvée. Vous, vous préférez faire vos courses en voiture ?*

Oui. Je vais chez Ed, rue Vandrezanne. Je ne vais pas à celui de l'avenue d'Italie, car on ne peut pas s'y garer. En fonction de mes trajets et des rendez-vous que j'ai, je fais des courses dans des quartiers différents de Paris. Je vais aux marchés d'Aligre ou du Trocadéro. Je fais deux gros ravitaillements par semaine et je suis débarrassée. Le dimanche, mon mari fait des courses de frais au marché de l'avenue d'Italie. C'est lui qui fait les courses de plaisir.

#### *En tant qu'automobiliste, vous n'appréciez pas les mesures actuelles de la mairie de Paris qui tendent à réduire la présence des voitures en ville ?*

Je suis consciente des problèmes de pollution et ce, bien avant que ce soit la mode. L'écologie est un thème qui devrait être intégré dans tous les ministères, être une priorité et ne pas être quelque chose de décoratif.

En matière d'environnement, la voiture fait partie des problèmes, au même titre que les pollutions engendrées par les entreprises et d'autres secteurs. Mais franchement, Bertrand Delanoë aurait dû d'abord vraiment développer les transports en commun. Au lieu de cela, il va au plus facile, il met des rues en sens interdit, il empêche les itinéraires malins, alors que je ne vois pas pourquoi la bonne connaissance de Paris serait à proscrire. Avant, on circulait dans la rue de Rivoli, aujourd'hui c'est le contraire.

Créer de la pollution par les embouteillages, ce n'est pas de l'écologie. La richesse d'une ville, c'est que les gens y bougent et s'y mélangent. Or, on les empêche de circuler. Je n'aime pas cette politique qui consiste à punir les automobilistes, qui sont de plus en plus à cran et qui ont envie de brûler les feux. C'est un mépris. On est maltraités.

***Si les prix des carburants doublient, est-ce que vous changeriez vos habitudes?***

Non, car c'est un plaisir de faire les choses en voiture. C'est souvent plus rapide et plus pratique. Ma mère était musicienne. À la fin de sa vie, j'aurais aimé l'emmener au concert, mais c'est impossible sans voiture. Un samedi, avec elle, on s'est retrouvées coincées dans la rue de Rivoli, c'était un enfer. Il n'est pas normal qu'on ne puisse pas circuler à des moments où l'on en a besoin.

***Vous avez avec votre mari un seul véhicule, une Espace essence. Vous pourriez en changer pour un autre plus petit et plus propre, qui fonctionnerait par exemple au Gpl?***

Je ne connais pas le Gpl. Mais je ne comprends pas pourquoi les constructeurs ne font pas plus en matière de véhicules propres.

***Il y a des solutions aujourd'hui qui permettent de faire des courses sans se déplacer. Il y a par exemple un numéro de téléphone de la SNCF qui permet de commander des billets de train et de se les faire envoyer gratuitement par courrier.***

Personnellement, j'ai une agence de voyages à Montparnasse, où je connais les gens et où j'aime me rendre. J'aime les rapports personnels avec les gens et aller à cet endroit. Je n'ai rien trouvé de similaire dans le quartier.

***Pour vous, le stationnement automobile est aussi une contrainte?***

Dans ma rue, il n'y a presque plus de places de stationnement. J'évite parfois de prendre ma voiture par peur de ne pas retrouver une place. Il faut parfois se garer sur des places interdites comme les clous. Une fois j'étais garée sur des clous, dans la petite rue d'Italie. C'était donc un passage piétons pas très important. Néanmoins, je ne me suis fait enlever ma voiture, alors que je ne gênais personne. Un autre jour, après avoir ramené ma mère à l'hôpital, j'ai eu un PV pour m'être garée quelques instants sur une place pour handicapés, rue Ernest-et-Henri-Rousselle. C'était un dimanche à 18 heures. J'étais furieuse.

***Vous pourriez louer un parking?***

Prendre une place de parking n'a pas d'intérêt. Les parkings sont assez loin de chez moi. Ce qui est pratique, c'est d'avoir la voiture à ma porte. ■

**Deuxième interview : Pascale, de moins en moins automobiliste**

***Votre rapport à la voiture a-t-il récemment évolué ?***

Oui. Je développe progressivement un rejet de l'automobile. La voiture est quelque chose de stressant, qui développe en nous des comportements peu courtois et une façon désagréable d'être avec les autres. Avoir une automobile est très symbolique : c'est un moyen de se valoriser et, pour nombre de gens, quand on travaille et qu'on est sérieux, on doit utiliser une voiture. On sait que passer son permis est un rite d'entrée dans la société; on a son permis, sa voiture, son travail... Cette échelle de représentation me choque. Les gens se donnent une raison d'être avec la voiture, et les gens qui n'en ont pas, qui marchent ou qui se déplacent à vélo, ne sont pas pris au sérieux. Comme les gens dits "sérieux" se déplacent en voiture, il ne faut pas les gêner. C'est un argument pour ne pas mettre en place des restrictions de circulation dans notre quartier.

***Vous avez vous-même une voiture que vous utilisez pour aller travailler ?***

Je suis enseignante et je prends quatre fois par semaine ma voiture pour aller sur mon lieu de travail vers Athis-Mons. Je mets moins de 30 minutes en voiture contre plus d'une heure en transports en commun. Basculer uniquement vers les transports en commun n'est pas simple, car la ligne de RER est peu fiable et, surtout, il n'y a plus de bus de la gare RER jusqu'à l'établissement scolaire. J'ai trois enfants, et mon temps est compté. Pour aller à Athis-Mons, je remarque qu'il y a de plus en plus de contraintes routières, comme des feux supplémentaires. Mais ces contraintes, je les respecte. J'accepte d'être ralentie et gênée dans mon accès à mon lieu de travail, car moi-même, dans mon quartier, je désire voir changer certaines choses.

***Possédez-vous une deuxième voiture ?***

Nous avons une voiture familiale, garée dans un parking et dont nous nous servons uniquement pour les vacances et certains week-ends. Mon mari se déplace en scooter pour aller à son travail. Ma voiture ne me sert que

pour mon travail, et je la gare dans la rue. Une fois qu'elle est garée, je ne la bouge plus. Depuis qu'il est devenu difficile de se garer, nous nous déplaçons beaucoup à pied. C'est une nouveauté pour nous. Quand nous allons chez des amis dans le 13<sup>e</sup>, même en plein hiver, nous y allons à pied et nous le vivons très bien. Tourner pendant un long moment pour se garer est une contrainte épouvantable. De plus, nous respectons les règlements et nous ne nous garons pas n'importe où. À pied, c'est plus tranquille. Il faut savoir changer ses habitudes.

***Comment en êtes-vous venue à cette réflexion ?***

Je suis originaire des Ardennes. Lorsque j'ai eu mon permis et que j'ai commencé à travailler, la voiture était un moyen de liberté. En province, sans voiture, c'est bien souvent le parcours du combattant pour se déplacer. Mais à Paris, c'est différent. Et surtout, je me suis rendu compte qu'on peut facilement faire évoluer son mode de vie. Je modifie mes habitudes, car je veux être en accord avec moi-même et je n'en tire pas du déplaisir. Ce qui me choque, ce sont les automobilistes qui ne veulent pas le comprendre, ne veulent pas se soumettre à des règles. Ils font tout à la facilité. Il y a là une sérieuse mauvaise foi de leur part.

***Où faites-vous vos courses ?***

Je fais toutes mes courses à pied avec un caddy dans les magasins du quartier et j'ai une grosse intendance avec nos trois enfants. J'évite les grandes surfaces, qui sont des usines à consommation et qui sont fatigantes. Sinon, j'ai mes médecins dans le quartier. Ou dans le 14<sup>e</sup>, alors nous y allons en bus. Mes enfants ont entre six et dix ans et ont des activités uniquement dans le quartier. Nous y allons ensemble à pied.

***Comment vivez-vous le fait de vous déplacer à pied avec des enfants ?***

La vie des piétons au milieu des voitures est dure, et supporter le comportement agressif des automobilistes est difficile. Rue des Peupliers par exemple, les automobilistes ont des comportements assez sauvages. Pour faire traverser cette rue à mes trois enfants, je passe la première et je bloque la circulation. Un jour, je me suis fait reprendre par un automobiliste qui m'a dit : "Voyons madame, il faut laisser passer les voitures". C'est incroyable! Sur les clous, ou aux endroits où les trottoirs sont étroits, par exemple dans la partie de la rue Damesme proche du boulevard Kellermann ou dans le haut de la rue du Moulin des Prés, il faut vraiment faire attention à ses enfants car les



aménagements sont mal pensés. J'évite aussi certaines rues où la pollution est forte, comme le bas de la rue des Peupliers. Dans tous ces cas de figure, on se met à rêver d'une ville apaisée, avec moins de voitures.

***La voiture familiale est un investissement qui vous revient cher en assurance, amortissement, frais de parking, entretien... Vous pourriez vous simplifier la vie et louer un véhicule pour vos périodes de vacances ?***

J'imagine qu'on pourrait l'envisager. Mais c'est un changement de pratique et nous en sommes encore à l'idée qu'il est plus simple de posséder une voiture, même si nous l'utilisons peu. Il faudrait y réfléchir.

***Quelles solutions proposeriez-vous pour faire évoluer les choses ?***

Il faut continuer à multiplier les contraintes pour que les automobilistes changent leurs comportements. L'image de la voiture doit également changer et ne plus être aussi valorisée. Aujourd'hui, on est toujours dans la dominance de l'automobile sur le piéton et continuer à faire triompher la voiture est une attitude choquante. ■

*Propos recueillis par Philippe Bovet*



### ***Quelques dates à retenir...***

- **Samedi 15 mai** : traditionnel vide-grenier de printemps de la sympathique association ARBP, rue de la Fontaine à Mulard.
- **Dimanche 16 mai** : fête des associations organisée par l'ARBP. Comme chaque année, nous y tiendrons un stand, dans le but de mieux nous faire connaître des habitants du quartier.

### **Pour enrichir le débat sur les modes de transport en ville, rappelons qu'il y a une mode de transport en commun qui n'est jamais cité, c'est le taxi.**

À la différence des transports en commun classiques, qui nécessitent une infrastructure lourde, très onéreuse et longue à mettre en place, l'amélioration de l'offre de taxis est très facile : l'augmentation du nombre de taxis et la diminution des tarifs corrélée à une diminution des taxes relève en France de la seule puissance publique. Aujourd'hui, il est impossible de s'installer taxi sans attendre parfois des années puisqu'il y a des quotas limitant les installations et en outre il faut payer une somme exorbitante pour obtenir la plaque. Le tarif payé par le client est cher car il y a de fortes taxes (sur les carburants notamment), donc cela décourage les gens et les taxis se plaignent de ne pas travailler correctement et de devoir faire un très grand nombre d'heures pour gagner leur vie.

En banlieue comme à la campagne, le taxi permet aux personnes âgées qui n'ont pas de voiture d'aller au supermarché ou à l'hôpital (les taxis remplacent d'ailleurs souvent les ambulances, débordées, et c'est moins cher).

En ville, ce pourrait être une solution alternative (au moins partielle) à la voiture personnelle, s'il y avait une politique pour cela, comme cela se fait ailleurs, mais il faudrait améliorer l'offre et baisser le tarif.

On peut citer des pays ou des villes qui ont développé le taxi comme moyen de transport en commun. Exemples les plus connus : toutes les villes espagnoles, des petites aux plus grandes, et surtout New York. À Manhattan, par exemple, on a strictement interdit le stationnement dans le centre ville mais on a multiplié les taxis, très bon marché, de couleur jaune, donc faciles à repérer, circulant 24 h sur 24. Il suffit de lever le bras : "hep taxi!", on en trouve un, pas besoin d'aller à une station. Il y a aussi des sortes de taxis collectifs : des navettes genre minibus qui transportent jusqu'à huit ou dix passagers. De nombreuses autres villes à travers le monde ont adopté ce système, qui a le mérite d'être souple et qui peut fort bien être associé à une réglementation du style donnant-donnant : exonération fiscale en contrepartie de l'utilisation de véhicules non polluants.

Pourquoi ne pas suivre, pour une fois, les exemples étrangers qui ont fait leurs preuves ?

*Marigrine Auffray-Milesy*

## **Voiture, transports, les priorités des Français...**

**Nous publions ci-dessous quelques extraits d'un sondage, paru dans le numéro du *Moniteur des travaux publics et du bâtiment* du 24 octobre 2003 sur le thème "Cadre de vie, les six priorités des Français".**

**Sondage Moniteur / TNS Sofres, réalisé les 27 et 28 août 2003 sur un échantillon de 1000 personnes représentatives de l'ensemble de la population, âgées de 18 ans et plus, interrogées en face à face à domicile, méthode des quotas.**

***Dans la liste suivante, quelle pourrait être la raison principale qui pourrait vous amener à ne plus circuler en voiture en ville ?***

- En cas de péage à l'entrée de votre commune : 36 %.
- En cas d'une meilleure desserte par les transports en commun : 38 %.
- En cas d'une très forte augmentation du prix de l'essence : 14 %.
- Autre raison : 3 %.
- Sans réponse : 9 %.

***Êtes vous favorable ou opposé à la mise en place d'un péage à l'entrée des grandes villes, comme cela existe à Londres ?***

- Très favorable : 5 %.
  - Plutôt favorable : 13 %.
  - Plutôt opposé : 24 %.
  - Très opposé : 52 %.
  - Indifférent : 2 %.
  - Sans opinion : 4 %.
- Soit 76 % d'opposition.

***À l'avenir, que faudra-t-il faire en priorité dans votre commune ou dans les communes alentours pour améliorer les courts trajets ?***

- Plus de pistes cyclables : 43 %.
- Davantage d'espaces piétonniers : 37 %.
- Développer le réseau de bus : 37 %.
- Améliorer le réseau routier : 23 %.
- Mettre en place ou développer le tramway : 14 %.
- Mettre en place ou développer un métro : 5 %.
- Sans opinion : 5 %.

Soit un total, pour les trois modes de transports en commun, de 56 %. ■

*Marigrine Auffray-Milesy*



## Est-il insensé de pédaler à contresens ?

**Quoi de plus fastidieux, quand on est cycliste urbain, c'est-à-dire guère plus qu'un "piéton vélocé", que de devoir faire un grand détour par là-bas pour se rendre à un l'endroit voulu alors que, en passant par ici, on y arrive en une minute ? Oui, mais, par ici, il y a un sens interdit... Et il en coûte de 90 à 135 euros si on se fait verbaliser...**

Les militants de 130 associations ont, à l'occasion d'une semaine d'action nationale sur la "généralisation des contresens cyclables" au mois de mars, apposé de faux panneaux en carton dans de nombreux centres-ville pour sensibiliser habitants et pouvoirs publics à ce type d'aménagement.

Quelques villes en France ont décidé de jouer les précurseurs en ouvrant un certain nombre de rues à sens unique à la circulation à contresens des cyclistes. A Strasbourg, ville en pointe dans ce domaine, 40 % des sens uniques sont ouverts à la circulation des vélos à contresens. Nous ne parlons pas ici

des installations en dur, avec couloir protégé pour les vélos, comme celles qui existent depuis peu dans les X<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> arrondissements, mais de la possibilité pour les cyclistes de "remonter" le sens de circulation automobile sans aménagement particulier, en signalant simplement aux automobilistes à l'entrée de la rue qu'ils peuvent se trouver nez à nez avec des vélocipédistes.

En fait, l'automobiliste voit mieux le cycliste lorsqu'il est en face de lui et, au moment du croisement, il ralentit, alors qu'il accélère lorsqu'il double un vélo roulant dans le même sens.

### Le vœu de la Ville

Dans sa séance du 22 septembre 2003, et à l'initiative d'une conseillère de Paris "verte", Charlotte Nenner, le Conseil de Paris a adopté un vœu pour que "soient généralisés les contresens cyclables dans les zones 30 et dans les quartiers verts et que, lors de chaque inversion d'un sens de circulation débattue en commission du plan de circulation soit systématiquement envisagé un contresens cyclable".

Fortes de cette prise de position quasi "vélo-révolutionnaire", les deux associations *Les Peupliers* et *Mieux se Déplacer à Bicyclette* (MDB) ont, le 5 mars dernier, écrit de concert à M. Delanoë, maire de Paris (avec copie à M. Blisko, maire du 13<sup>e</sup> arrondissement), pour lui demander d'intervenir auprès de la préfecture de police de Paris afin que ce vœu trouve une application dans notre quartier vert en cours de réalisation.\*

Nous avons reçu deux réponses. Tout d'abord, au nom du maire de Paris, celle du cabinet de Denis Baupin, sous la plume de Jean-Luc Dumesnil, conseiller technique, nous informant que "Une demande a été adressée à M. le Préfet de Police d'accepter une expérimentation de contresens cyclables, sans séparateurs, dans quelques rues, dont la rue des Peupliers".

La deuxième réponse, signée de Serge Blisko et de Jérôme Coumet, premier adjoint du 13<sup>e</sup> chargé des transports et de la circulation : "Vous faites un parfait résumé de la situation et singulièrement de l'opposition de la Préfecture de Police. Cela nous a empêché de formaliser des contresens pour vélos lors de la mise au point du quartier vert des Peupliers. Nous espérons tout comme vous une évolution positive et nous allons faire des propositions en ce sens pour le quartier vert Château des Rentiers".

Ces réponses, bien que différentes, montrent que les élus sont sensibilisés au problème et que la question est désormais posée officiellement. La préfecture de police n'est certes pas encore prête pour une telle révolution culturelle, mais un jour viendra, que nous espérons proche, où l'on pourra pédaler à contresens dans Paris... ■

Michel Utgé-Royo

\* Le texte de ce courrier est consultable sur le site de l'association <http://ass.lespeupliers.free.fr>



## Studieuse et joyeuse soirée au Sahara

**Une réunion pré-électorale au restaurant le Sahara en ce samedi 27 mars ? Un repas de famille, avec les discussions animées qu'on y connaît bien ? En fait, un peu tout cela, puisqu'il s'agissait de la traditionnelle soirée de printemps de l'association Les Peupliers.**

- Le verrou des Peupliers, c'est quoi ?
- Et alors, cette station du tramway du Moulin de la Pointe, on va l'avoir ?
- Mais non, la rue Charles Fourier n'est pas terminée, il lui manque les jardinières !
- Alors, le carrefour des Docteurs, là, il est terminé, je vous dis ...
- Mais oui, la vache du carrefour Damesme, c'était nous !
- Et les vélos, les vélos, oui, on fait quoi pour eux ?

C'était bien un repas de famille, oui, puisque les fidèles animateurs de l'association y étaient tous, mais avec quelques têtes nouvelles, venues par curiosité et intérêt pour les transformations de notre quartier, abondamment commentées dans les pages de ce n° 13 de *La Feuille*.



Au total quelque cinquante participants (un record ?), qui sont presque tous restés pour déguster le traditionnel couscous de nos amis du Sahara. Il faut dire que l'association n'avait pas lésiné sur les moyens pour faire connaître l'événement, puisque toutes les boîtes aux lettres des environs avaient été lées de leur invitation à nous rejoindre.

Un franc succès, donc, grâce auquel plusieurs nouvelles adhésions se sont fait jour, et toujours dans la bonne humeur et la convivialité ! On peut en juger d'ailleurs en consultant la "galerie de photos" du site de l'association à l'adresse suivante :

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

Et rendez-vous est déjà pris pour l'année prochaine ! ■

Jérôme Marillet



## Manifestation dans le quartier vert...

Eh oui, il se passe des tas de trucs dans notre quartier vert, et même des manifestations... Oh, pas des manifs de masse, juste une petite opération de balisage des (futurs) contresens cyclables, à l'initiative de l'association MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette).

Samedi 8 mai, sous un déluge ininterrompu, une vingtaine de cyclistes a découvert les charmes du quartier des "Peupliers". Charms, oui, mais sans compter l'inferral trafic qui passe par la rue des Peupliers en provenance de la poterne du même nom. Vivement que le quartier vert fasse son effet... Mais il semble que la mairie se coordonne avec la réalisation des travaux de l'axe Amiral-Mouchez pour ne pas charger trop la barque en y reportant le trafic Peupliers. Quoi qu'il en soit, après un accueil sympathique de deux élus\* en charge de l'insertion

et des relations avec les associations, nous avons décoré à notre tour ce quartier charmant, et les panneaux (carrés bleus signifiant "cyclistes à contresens") ont fait le meilleur effet! Heureusement qu'ils étaient plastifiés, car les panonceaux en carton "sauf cyclistes" (pour mettre sous les panneaux de sens interdit) que nous avons préparés au local dans une chaude ambiance firent bientôt triste figure sous la pluie...

*Pierre Toulouse, président de MDB*

\* Mylène Stambouli et Jean-François Pellissier.

*En attendant que la Préfecture de police reconsidère sa position sur les contresens cyclables et que des expérimentations puissent être réalisées – comme le lui a officiellement demandé la Ville de Paris – les opérations menées par MDB (une autre doit être réalisée le 15 mai dans le 10<sup>e</sup> arrondissement) sont suivies d'un "nettoyage" immédiat par les services de police. Lors d'une précédente manifestation dans le 14<sup>e</sup>, les panneaux sont restés une heure... Samedi dernier, en revanche, le zèle de la mairéchaussée a été modéré, et quelques panneaux sont restés en place. Il en reste encore quelques-uns, en particulier un beau panneau bleu place des Peupliers. Mais, chut! ne l'ébruitez pas...*



*brèves... brèves... brèves... brèves... brèves...*

### Pollution record en Ile de France

Alors qu'AIRPARIF a enregistré en Île-de-France des niveaux de pollution record en 2003 (+18% pour l'ozone, +9% pour le dioxyde d'azote, +10% pour le monoxyde d'azote et +8% pour les particules fines), une étude de l'Agence française de sécurité sanitaire environnementale, qui vient d'être rendue publique, impute entre 3 et 5% des décès en France chez les plus de 30 ans et entre 6 et 11% des décès par cancer du poumon chez les plus de 30 ans à la pollution atmosphérique, et en particulier aux particules fines. Le rapport préconise notamment "le partage de la chaussée dans toutes les agglomérations urbaines". L'étude ERPURS de l'Observatoire régional de la santé, antérieure, attribuait déjà trois cents décès prématurés chaque année en Île-de-France à la pollution et constatait une hausse des hospitalisations lors des pics de pollution, pour asthme notamment. En France, le nombre d'asthmatiques a doublé en dix ans. Aujourd'hui, un enfant sur dix est asthmatique...

### Couloirs de bus et pollution

Depuis la mise en place des couloirs de bus sur la rue de Rivoli, la pollution a diminué de 8 à 19% (mesure AIRPARIF).

Suite de la page une, interview de Jérôme Coumet.

rencontré aussi des inquiétudes des quartiers avoisinants et on a essayé de les traiter en liant le plan de circulation au projet de la rue de l'Amiral-Mouchez. On peut comprendre qu'on puisse trouver qu'on n'avance pas assez vite mais, petit à petit, on est en train de mettre en place le quartier vert tel qu'on l'a défini, les aménagements et aussi le plan de circulation.

À partir d'octobre, le plan de circulation sera testé "par obligation" pour six mois, sauf pour les bus, malheureusement. En effet, pour la mise en place du tramway, nous devons engager la rénovation du pont de la Poterne des Peupliers, et cela rend indispensable de limiter la circulation sous le pont à une seule file. Au moins, ça permettra à tout le monde de se rendre compte comment tout cela fonctionne.

**Les récentes études sur les effets de la pollution atmosphérique sur la santé sont particulièrement inquiétantes. Pensez-vous que les quartiers verts soient un bon outil pour lutter contre la pollution automobile?**

Je pense que les quartiers verts sont l'un des outils, mais la politique municipale ne se résume pas aux quartiers verts. Il y a beaucoup de choses qui sont mises en place, que ce soit les quartiers verts, les plans "Mobilien" (les couloirs de bus et, plus généralement, l'amélioration des transports en commun), la promotion des circulations douces ou la sécurisation de la circulation piétonne. C'est l'ensemble de ces mesures qui est utile pour faire diminuer la pression automobile. Tout cela contribue à l'amélioration de la situation. Les quartiers verts

sont un outil très intéressant mais qui n'a de sens que si on le met en place avec les autres outils.

**Quelle différence avec les "quartiers tranquilles" de la précédente mandature ?**

Les quartiers verts sont plus ambitieux. Il ne s'agit pas seulement de délimiter une zone 30 et de marquer les entrées par des passages piétons surélevés. Les quartiers verts sont l'objet de réaménagements plus profonds, comme la limitation de la circulation de transit.

**Que pensez vous du quartier vert Tombe-Issoire? Modèle ou repoussoir?**

Tombe-Issoire a été le premier quartier vert mis en place ; il a essayé les plâtres... Au début, on a voulu changer beaucoup de sens de rues et on s'est aperçu que ça compliquait sérieusement la vie des riverains. Ils sont revenus d'ailleurs partiellement sur les premières mesures. Donc, on s'est servi des difficultés qu'ils avaient rencontrées pour essayer de les éviter nous-mêmes.

**Le quartier vert Tombe-Issoire possède une instance permanente de concertation. Dans notre quartier, depuis le commencement des travaux, la concertation sur le projet s'est arrêtée. Or, certains aménagements réalisés suscitent des critiques ou des suggestions dont on pourrait tenir compte pour les travaux ultérieurs.**

J'ai entendu ça, et j'ai proposé au bureau d'animation du Conseil de Quartier qu'à la prochaine réunion soient invités les services techniques pour essayer de corriger les choses qui sont imparfaites, à tout le moins d'en

tenir compte pour les aménagements qui vont venir. On va mettre en place des rendez-vous réguliers pour la mise en place du quartier vert.

**Y aura-t-il des expérimentations de contre-sens cyclables?**

J'y serais assez favorable. Le Conseil de Paris a adopté un vœu en ce sens. Nous avons, comme vous le savez, de grosses divergences avec la préfecture de police dans ce domaine. J'espère qu'on arrivera à la convaincre de nous laisser au moins expérimenter ce type d'aménagements. ■

*Propos recueillis par Florence Lamblin*



***Vous n'êtes pas encore adhérent(e) ? Rassurez-vous, il est encore temps : il vous suffit de compléter le bon à découper ci-dessous et de nous le renvoyer !***



## BULLETIN D'ADHÉSION

### Adhérez à l'association "Les Peupliers"

association loi 1901. 6, rue Charles-Fourier. 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.

