

Réunion d'information sur le Plan Local d'Urbanisme (05/02/02)

Cette réunion a rassemblé une cinquantaine de personnes, dont 8 membres d'ACCOMPLIR. M. le Maire du 1^{er} s'étant excusé, la réunion a été animée par Mme Haegy. Etaient présents M. Jean-Pierre Caffet, adjoint au maire de Paris chargé de l'Urbanisme ; M. Didier Bertrand, responsable de la mission PLU et coordinateur de la procédure de révision du POS ; M. Jean-Baptiste Waquin, directeur de l'APUR.

M. Jean-Pierre Caffet a présenté l'objet de cette réunion : la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (dite loi SRU), votée en décembre 2000, substitue le Plan Local d'Urbanisme (PLU) à l'ancien Plan d'Occupation des Sols (POS), jugé désormais obsolète par rapport aux attentes nouvelles concernant l'urbanisme, la circulation et l'habitat. Une concertation est organisée avec tous les Parisiens ; elle commence par une phase de diagnostic, de recueil des suggestions et de débats, jusqu'à la fin 2002 ; un nouveau règlement sera publié fin 2003 ; il fera l'objet d'une enquête publique courant 2004.

M. Jean-Baptiste Waquin a fait une présentation générale du 1^{er} arrondissement. Celui-ci a perdu près de 50% de sa population (soit 18.000 habitants) entre 62 et 82 ; celle-ci s'est stabilisée entre 82 et 90, avant de décroître à nouveau, tout en rajeunissant, depuis 1990. La population en 1999 était de 16.895 habitants.

Le 1^{er} arrondissement compte 13.700 logements, ce qui représente 1% du parc de logements parisien (en raison de grandes surfaces non habitées, comme le Louvre). 17% des logements sont vacants (il s'agit pour la plupart de studios et de deux-pièces vétustes) ; 13% des logements sont sans confort (moyenne parisienne : 11%). L'arrondissement ne compte que 600 logements sociaux ou intermédiaires ; 476 demandeurs de logements sont inscrits à l'antenne sociale de la mairie du 1^{er}.

Le 1^{er} arrondissement, avec ses trois grands jardins, offre 21 m² d'espaces verts par habitants, ce qui est un record à Paris. Son tissu commercial est très attractif (2.500 établissements commerciaux).

Les ménages du 1^{er} arrondissement sont parmi les moins motorisés de Paris (une voiture pour 2,5 ménages), ce qui s'explique par le fait que l'arrondissement est très bien desservi par les transports en commun, mais aussi très encombré par la circulation.

Débat

Commerces alimentaires et marchés

A. Le Garrec souligne que s'il y a beaucoup de commerces dans l'arrondissement, en revanche les commerces de proximité, et notamment alimentaires, disparaissent. M. Waquin indique qu'il existe 120 commerces alimentaires sur l'arrondissement, ce qui représente 7 commerces alimentaires pour 1.000 habitants, la plus forte proportion de tous les arrondissements. Gilles B suppose qu'on intègre sans doute dans ce chiffre les MacDo et les sandwicheries, ce que confirme M. Waquin.

Mme Haegy déplore qu'on ne puisse pas faire grand chose pour empêcher le remplacement d'un commerce de proximité, par exemple alimentaire, par un autre commerce. M. Didier Bertrand signale qu'il est parfois possible d'empêcher l'installation de certains types de commerce en jouant sur la protection de l'aspect esthétique de l'immeuble.

Il note aussi que la disparition des commerces de proximité, en particulier alimentaire, qui s'observe en fait dans de très nombreux arrondissement, va de pair avec une demande de plus en plus forte de marchés, lesquels comprennent non seulement des fruits et légumes, mais aussi de la boucherie et même de la boulangerie ; en fait, on voit se développer une pratique nouvelle : plutôt que de se rendre chaque jour dans les petits commerces de leur rue, les Parisiens apprécient de se rendre au marché, qui constitue en même temps un lieu de promenade. C'est ainsi que plusieurs marchés ont été créés récemment, et que beaucoup d'arrondissement demandent la création de nouveaux marchés.

Diminuer la circulation

A. Le Garrec note que l'excès de circulation vient du nombre de parkings : il y en a selon lui autant que d'électeurs ; M. Waquin indique qu'il existe 4.600 places de parking sur l'arrondissement. Gilles B signale que le directeur d'un grand magasin de meubles lui a indiqué qu'il faisait moins de 5% de son chiffre d'affaires avec des clients venant en voiture ; M. Waquin apporte un renseignement complémentaire : moins de 5% des parisiens font leur courses en voiture pendant la semaine.

Gilles B indique que dans ce secteur, tous les cheminements sont continuellement arrêtés ou gênés : il faut monter des marches, contourner des obstacles, etc. ; les perspectives ont été systématiquement coupées, notamment celle de la rue Saint-Honoré vers la place des Innocents ; des bacs à fleurs et une sortie de parking empêchent le passage des piétons devant l'hôtel Novotel ; la rue du Roule, qui débouche sur la magnifique perspective de Saint-Eustache, est obstruée par deux files de stationnement, et les trottoirs sont trop étroits pour que les piétons s'y aventurent. Les flux de piétons sont ainsi continuellement arrêtés ou détournés, alors que ce sont ces flux qui pourraient pacifier et sécuriser le quartier.

Un habitant du quartier signale que c'est la création de souterrains qui a détruit tous les cheminements et les perspectives : à l'époque de la rénovation du quartier des Halles, on a donné la priorité à l'automobile sur les piétons. Pourtant, la circulation dans ces souterrains est beaucoup moins importante que sur le boulevard Sébastopol : ne faudrait-il pas les remettre en cause ?

Créer des cheminements nouveaux

Gilles B suggère de créer pour les touristes un cheminement qui irait du musée d'Orsay vers le Marais en passant par le Louvre, la rue Saint-Honoré, le jardin des Halles, Beaubourg. En créant plus de mobilité dans le jardin des Halles, on perturberait la tranquillité des dealers et on ferait probablement diminuer le trafic de drogue.

D. Pardo précise qu'à l'heure actuelle on accède au jardin essentiellement par la porte du Pont-Neuf, les autres rues étant petites et sombres.

Elisabeth signale que, de même qu'un concept d' " espace civilisé " a été défini pour les voies automobiles, il faudrait, avant de songer à étendre les quartiers piétonniers, disposer d'un

modèle clair de leur fonctionnement idéal : quels véhicules doivent entrer dans un secteur piétonnier ? quel type de stationnement peut être accepté ? faut-il prévoir des trottoirs ? de quelle façon fermer le quartier ? etc. A l'heure actuelle, le quartier piétonnier des Halles est paradoxalement dangereux pour les piétons, qui ne disposent pas de trottoir ; les automobiles y circulent librement le jour et la nuit, stationnent n'importe où, gênent l'accès aux entrées d'immeubles, créant des recoins sombres qui servent d'urinoir. M. Caffet signale à ce sujet que le projet de requalification du quartier Saint-Denis doit être réexaminé en juin.

D. Pardo dénonce le fait que les mêmes nuisances sont régulièrement dénoncées, que ce soit auprès de la mairie du 1^{er}, de l'hôtel de Ville ou de la Préfecture, et qu'en dehors de quelques réunions "psy-schows", rien n'est réellement fait. M. Caffet indique qu'il est difficile de régler les problèmes rue par rue, et qu'il vaut mieux traiter les problèmes du centre dans son ensemble ; la nouvelle municipalité a déjà pris des initiatives relevant de ce type d'approche globale, notamment en matière de circulation.

M. Waquin signale qu'il a été demandé à la SEMAH de recoler tous les projets urbains qui datent de l'époque de la construction du Forum, et dont la mémoire s'est quelque peu perdue ; on a par exemple découvert récemment que la dalle de la place des Innocents, sur laquelle il était question d'aménager un square, était trop fragile pour cela.

Vedettes du Pont-Neuf

Gilles B suggère le déplacement du port des Vedettes du Pont-Neuf, qui génère beaucoup de nuisances : pollution sonore et pollution par les fumées de diesel du square du Vert-Galant tout proche ; stationnement permanent de cars de touristes sur le Pont-Neuf ; alimentation des boutiques du port par des camions de livraison qui circulent et stationnent sur les quais de la Seine, pourtant classés "patrimoine de l'humanité". Il propose le déplacement de ce port vers le Pont du Carrousel, à proximité du parking de cars du Louvre, à mi chemin entre le musée d'Orsay et le musée du Louvre.

Logement social

Concernant les préemptions d'immeubles pour créer du logement social, Gilles P suggère que la Ville puisse acheter des immeubles par lots, car très peu d'immeubles sont totalement vides dans le secteur ; M. Waquin indique que la Ville n'achète par lot que lorsqu'elle a un projet particulier, même lointain, sur un secteur donné, ce qui n'est pas le cas dans le secteur Saint-Denis. En revanche, la Ville peut tout à fait préempter un immeuble même s'il est partiellement occupé par des locataires. Les notaires (? à vérifier) ont l'obligation de signaler toute mise en vente d'immeuble à la Ville.

Gilles B fait part de ses préoccupations concernant l'existence d'un éventuel mouvement de spéculation sur le secteur Saint-Denis : il ne faudrait pas que l'opération de requalification projetée serve à valoriser des placements immobiliers et nuise au maintien de la mixité sociale.

Nos propositions les intéressent !

M. Caffet exprime le désir que toutes ces remarques, qu'il juge très positives, lui soient présentées par écrit, pour qu'il puisse les prendre en compte ; ACCOMPLIR n'y manquera pas.

A la fin de la réunion, nous avons noté les coordonnées des différents invités, qui non seulement se sont dit prêts à nous rencontrer, mais même à participer à des réunions que nous organiserions.