ASSOCIATION DES QUARTIERS DE LA PLACE DE CLICHY
ET DES AVENUES DE CLICHY ET DE SAINT-OUEN

N°16 • ÉTÉ-AUTOMNE 2005

déCLIC 17/18

LE BULLETIN

8-9 La place de Clichy rénovée en 2007-2008 ? Début de concertation en septembre 2005

Sommaire

Avec *dé*CLIC 17/18

1 Nouvelles de l'association
1 Le coin des lecteurs
1 3e Festival Du Rififi aux Batignolles
2 L'édito du président
16 Libre chronique
16 Bulletin d'adhésion

Transversales de quartier

6 Été 2005, avenue de Clichy
7 Les adhérents s'expriment
14 Parc des Batignolles : 4,4 ha en 2007

Paris dans sa région

4 Du Rififi dans les transports franciliens
4 STIF : fin de l'exception francilienne
5 Métro : l'avenir sombre de la 13

Près d'ici

15 **D'hier à aujourd'hui** : le dilemme de l'urbanisme parisien
15 **L'œil à l'écoute** : l'extraordinaire et l'insolite...
15 **Portrait d'ici** : Omar, citoyen du monde
15 **Découvrir**... Nicolas Schöffer, artiste cybernétique

Nouvelles de quartier

10 **Grandes Carrières-Clichy**
École Forest prête pour la rentrée
La crèche Ganneron réouverte
Jardin des Deux-Nèthes : enfin !
11 Quartier Vert Cavallotti-Clichy, phase 2
12 **Épinettes**
Terre de contraste, constats et espoir.
13 **Batignolles**
Propreté : le constat du Conseil de quartier
Quartier Vert Batignolles-Mairie (suite)
Grilles neuves pour le square Hélène
Halte-garderie rue Le Chapelais

Conseil d'administration 2004-2005

Caroline Billot, vice-présidente
Épinettes, rue Berzélius, 17e
Marc Brunaud, secrétaire général
Grandes-Carrières, rue H. Moreau, 18e
Annie Delporte
Grandes-Carrières, rue Cavallotti, 18e
Jean-Louis Dieci
Épinettes, rue Lantiez, 17e
François Dufresne de la Chevalerie
Batignolles, rue Lemercier, 17e.
Marie-Claire Klode, trésorière-adjointe
Grandes-Carrières, av. de Clichy, 18e
Joëlle Le Morzellec
Grandes-Carrières, rue Capron, 18e
Philippe Limousin, président
Grandes-Carrières, rue É. Jodelle, 18e
Pierrette Mani, trésorière
Grandes-Carrières, rue Cavallotti, 18e
Laurent Mater
Batignolles, rue Nollet, 17e
Barberine d'Ornano
Batignolles, rue des Dames, 17e
Jacqueline Vaysse
Batignolles, rue Lemercier, 17e

Au-delà de l'instance administrative du CA se réunissant deux fois par an, l'organisation de l'association s'articule autour d'actions et de projets précis, menés par les adhérents, pilotés par les membres du conseil.
Une cellule Internet et communication, animée par B. d'Ornano et J.-L. Dieci, a été installée depuis fin 2004. Nous prévoyons l'ouverture du site Web à la rentrée.

Comment participer ?

Tout adhérent ou toute personne qui souhaite mettre un peu de son temps ou de ses talents à disposition de l'association est le (la) bienvenu(e). Pour participer, il suffit de se faire connaître par lettre, par téléphone ou en prenant contact avec d'autres adhérents, lors de réunions, aux conseils de quartier, par exemple.

Notre but : analyser les questions locales pour l'amélioration de notre cadre de vie.
Nos actions : mobiliser les riverains sur des actions concrètes ; participer aux conseils de quartier et aux groupes de travail ; porter les problèmes à la connaissance des décideurs ; veiller au suivi des décisions.
Nos moyens : mettre en commun nos connaissances et nos compétences ; informer grâce au journal associatif ; adhérer et faire adhérer pour se renforcer et assurer l'indépendance financière de l'association.

Vous rencontrez un problème dans votre quartier, vous souhaitez partager une information ? Alors écrivez-nous. Là aussi, ce peut être l'occasion d'une démarche commune.
Vous avez une idée d'action ou désirez aborder une question précise dans ces colonnes. Parlez-nous en.
Et, si vous adressez un courrier aux pouvoirs publics, élus ou services techniques de la Ville, envoyez-en copie à déCLIC 17/18.

2004, une année riche en projets

Les adhérents de déCLIC 17/18 ont été invités à leur **assemblée générale annuelle** le 11 décembre 2004. Les obligations statutaires (quitus d'activités, quitus financier, renouvellement du CA) achevées, l'assemblée a pu échanger sur les principaux dossiers en cours.

Forte de ses quelque 300 adhérents-cotisants, l'association fonctionne avec des finances saines, les dépenses contenues grâce, par exemple, à la maîtrise des coûts de fabrication du journal due au soutien d'annonceurs. La communication directe avec les adhérents a été renforcée d'une lettre aux adhérents et de courriers ciblés. L'usage généralisé d'internet nous permettra, nous l'espérons, de diffuser rapidement par courrier électronique des informations utiles à tous. Enfin, l'habitude prise par les adhérents d'envoyer copie à l'association des courriers adressés aux élus et aux administrations permet une plus grande réactivité et une démultiplication des interventions.
déCLIC 17/18 a été présente sur de nombreux dossiers. Elle a ainsi suivi : la construction de l'école Forest, celle du jardin des Deux-Nèthes (interventions pour l'installation d'un vrai kiosque et d'un gardiennage et la surveillance des lieux), la poursuite des travaux de l'« axe civilisé » Clichy-Rochechouart, les questions de propreté en agissant directement auprès des mairies, la création des deux Quartiers Verts Cavallotti-Clichy et Batignolles-Mairie.
De fait, la concertation sur l'aménagement du QV Cavallotti s'est poursuivie, en mairie ou sur le terrain, l'association relayant les remarques des adhérents et alertant la mairie des difficultés subies. La complexité de ce dossier nous a amenés à demander des comptages de trafic supplémentaires à la mairie, à diffuser deux courriers spécifiques aux adhérents concernés et à organiser une réunion interne. L'aménagement de la rue Capron a été discuté en mairie : le résultat de cette concertation est très proche de la réflexion menée en interne et des demandes de nos adhérents.
Bénéficiant de l'expérience d'actions au long cours menés avec les adhérents, l'association participe activement à une Commission de travail propre à la mairie du 17e sur la requalification de l'avenue de Clichy. Elle est aussi intervenue directement auprès de la Mairie de Paris pour que soit lancée la concertation pour rénover la place et l'avenue de Clichy. Un questionnaire a été diffusé à cette occasion auprès des adhérents (lire une analyse des questions ouvertes page 7).
L'association maintient aussi des contacts réguliers avec les élus des 17e et 18e et participe à trois conseils de quartier. Elle a aussi rencontré les commissaires du 17e et 18e fin 2004 pour évoquer l'ensemble des problèmes du secteur. Ainsi, en réponse à notre demande d'une présence plus affirmée de la police dans ce secteur du 18e, le quartier des Grandes Carrières sud reçoit depuis fin 2004 le renfort de policiers-îlotiers VTTistes. Alerté par nos soins sur les problèmes graves et récurrents causés par le stationnement illégal et l'emprise des trottoirs par les deux-roues, M. le Préfet de Police nous a répondu que « des instructions ont été données aux services pour qu'ils exercent des surveillances soutenues (...) en sanctionnant avec détermination les infractions de toute nature ». Enfin, des animateurs de l'association ont participé à l'organisation du Festival Du Rififi aux Batignolles.

Le coin des lecteurs

Victime d'un accident qui a provoqué une double fracture de ma jambe droite, je suis dépendant d'un fauteuil roulant pour tout déplacement à l'extérieur de mon domicile. Cette situation que je vis depuis deux mois me fait prendre conscience d'un certain nombre difficultés de vie sur lesquelles j'aimerais attirer votre attention.
Je vis dans le 18e, non loin du square Carpeaux. Lors de mes sorties, bien qu'aidé de mes parents, je constate que circuler sur les trottoirs est bien ardu pour plusieurs raisons. En effet, les voitures ont souvent tendance à stationner sur les bateaux (partie creuse du trottoir qui permet d'y accéder aisément). Cela nécessite donc une levée du fauteuil roulant qui est souvent source de déséquilibre pour le handicapé. Par ailleurs, dans certaines rues, les poubelles des immeubles obstruent parfois complètement le passage, compliquant encore plus la manœuvre du fauteuil roulant. Enfin, cette situation m'a conduit surtout à comprendre mieux les plaintes d'un ami handicapé. Reste à souhaiter que l'opinion devienne plus sensible aux difficultés quotidiennes du monde handicapé.
William, 12 ans, Paris, 18e.

On y va !

L'association Du Rififi aux Batignolles organise du 15 au 18 septembre la troisième édition de son Festival.
Comme les années précédentes, musique, théâtre, danse, arts plastiques et audiovisuels, fête du livre, repas de quartier seront au rendez-vous.
Particularité de ce festival : les habitants ne sont pas seulement spectateurs mais aussi acteurs car ils peuvent devenir "bénévoles" du Festival, en participant à son organisation.

Pour tout renseignement,
contactez le bureau du Festival, 128 rue Legendre, ou appelez le 01 58 59 02 39.

déCLIC 17/18
n°16, été-automne 2005 • prix : 1 euro
3 rue Étienne Jodelle 75018 Paris
tél, fax & rép : 01 42 94 07 75

directeur de la publication : Philippe Limousin • coordinateur de rédaction : Marc Brunaud • rédaction en chef : le bureau de l'association • mise en page et maquette : Cyrille Fourmy • publicité : Pierrette Mani (01 42 94 07 75)

Le Bulletin est le journal d'information des adhérents de l'association *dé*CLIC 17/18, diffusé dans les quartiers de la place de Clichy, des avenues de Clichy et de Saint-Ouen. • Son contenu n'engage que la rédaction. © Tous droits réservés (sauf mention contraire).

Nous remercions nos lecteurs d'accorder leur meilleure attention aux annonceurs qui, par leurs encarts publicitaires, soutiennent l'effort d'infomation de leur association. • Imprimerie : IDG 4 bis rue d'Oran 75018 Paris

Tirage : 3500 exemplaires. • Pour tout contact, s'adresser au siège social de *dé*CLIC 17/18.
Crédits photographiques : la rédaction, sauf mentien contraire.

En couverture *Magie de la place de Clichy* par Sabino Cagigos, 2005

UN BILAN, UN TOURNANT, DES PERSPECTIVES.

Dix ans !

Qu'on se rappelle l'état de notre quartier plongé dans la spirale du déclin depuis le début des années 1970. L'avenue de Clichy, vendue à la bagnole, vouée à la fripe, ses commerces de proximité pris à la gorge, les terrains vagues du secteur Capron-Lathuille, un projet de jardin public encalminé depuis 1983...
Plus grave encore, beaucoup de ses habitants finissaient par ne plus croire qu'on puisse inverser la tendance, ce qui sape l'esprit civique. Et, du côté des élus, c'était le grand silence.
Alors, on a ramé. Et, parce que le présent Bulletin est le journal d'une association, rappelons rapidement ce qui a été obtenu. Le jardin des Deux-Nèthes terminé cet été, l'école Forest qui ouvre en septembre, une avenue de Clichy qui va un peu moins mal avec ses commerces trop souvent bas de gamme mais davantage contrôlés, un parking sauvage supprimé, un feu rouge créé, un mobilier urbain quelque peu amélioré, une halte-garderie et deux Quartiers Verts.
L'action associative, c'est long, c'est difficile mais cela finit par produire des résultats. Et les habitants recommencent à y croire et, du coup, se montrent exigeants. À juste titre.
Voilà pour le bilan.

Et maintenant ? Deux gros morceaux.

La réhabilitation de la place de Clichy dans la continuité de l'axe Barbès-Anvers-Pigalle-Blanche, compliquée par la complexité du nœud de communication. La Ville travaille à des projets : ils doivent être débattus et enrichis. Maintenant.

Réhabilitation aussi de l'avenue de Clichy, non plus avec des rustines mais avec une vraie vision d'ensemble, tout en maintenant la pression, jour après jour, pour le respect des lois et règlements.
On le sait, Paris n'organisera pas les Jeux Olympiques de 2012. Ils auraient permis d'accélérer les projets, de débloquer des financements, de bousculer des Bastille comme la SNCF et RFF pour les terrains Cardinet. Ce sera plus hasardeux, plus difficile, plus long, sans aucun doute...
Côté Batignolles, la population, en dix ans, s'est renouvelée mais on comprend mal qu'il soit encore si difficile d'élargir des trottoirs... Côté Épinettes, tout, ou presque, reste à faire. C'est pourquoi le projet de ZAC Batignolles-Clichy-Cardinet doit être mené à bien.
Notre volonté est consolidée par ces premiers acquis. Pour les résultats futurs, nous avons besoin du soutien de tous les habitants •

PL

Qualité BH Immobilier

évaluation gratuite de votre appartement

Aimer ce que l'on vend
+ Conseiller les vendeurs
+ Orienter les acheteurs
= CONCLURE DANS L'INTÉRÊT DE TOUS

Contactez-nous au ***01 42 29 30 30***, nous vous aiderons à réaliser vos projets.

VENTE - ACHAT - GESTION LOCATIVE

S.AR.L. VASI 71 avenue de Saint-Ouen 75017 PARIS tél. : 01 42 29 30 30 fax : 01 42 26 59 01
Carte professionnelle T 5930 Garantie SOCAF

Le transfert du Syndicat des Transports d'Île-de-France à la Région, prévu le 1er juillet 2005, n'a pas (vraiment) eu lieu... sur fond de batailles politique et financière.

Du rififi dans les transports franciliens

Sans doute ne vous êtes-vous jamais interrogé en montant dans le train, le métro ou le bus chez qui vous entriez. Pourquoi tel bus ne fonctionne-t-il pas en soirée? Pourquoi si peu de rames de métro en fin de semaine? Et les pannes et encombrements à répétition sur les lignes C et D du RER? À toutes ces questions, une seule réponse: le STIF, longtemps chasse gardée de l'État omnipotent. Aussi incroyable que cela paraît, la Région Île-de-France n'a jamais eu la maîtrise de ses transports publics, alors qu'on peut imaginer que des élus locaux possèdent une meilleure connaissance des besoins de leurs concitoyens. Mieux même, propriétaire des deux principales entreprises de transport collectif, la SNCF et la RATP, l'État définissait les services et commandait aux sociétés chargées de les mettre en œuvre. Belle schizophrénie qui favorisait pendant des décennies les liaisons radiales Paris-Banlieue et laissait de côté la demande en pleine explosion de transports inter-banlieue! Enfin, nonobstant la représentativité des élus locaux, l'État décidait de tout, des nouveaux tarifs avec de sévères augmentations ces dernières années, des investissements ou, plutôt, des retards coupables d'investissement avec les coupes sombres récentes pratiquées dans l'enveloppe «transport» des contrats de plan État-Région. De toute façon, les citoyens-usagers pouvaient protester, les élus locaux tempêter, l'État était maître chez lui.

Le 1er juillet 2005, une page devait être tournée: le transfert à la Région (cf. ci-dessous) de cette entité administrative, responsable du transport de 12 millions de Franciliens serait réalisée. Mais tout serait si simple s'il n'y avait le nerf de toute guerre: l'argent. Car, qui dit transfert d'administration dit histoire de gros sous. Rappelons-nous! Lors de l'acte I de la décentralisation administrative française en 1982, l'État affecte les bâtiments des lycées aux Régions et ceux des collèges aux départements. Ce parc immobilier si délabré devait faire l'objet, pendant deux décennies, et ce n'est pas terminé, d'un solide programme de rénovation et de reconstruction. L'argent économisé par l'État dans les années 70 et 80 sur l'entretien des lycées et collèges allait être dépensé par les collectivités locales. Aussi, lorsqu'en 2000, l'État confia aux régions, sauf l'Île-de-France, la maîtrise des transports publics, il décida de verser en 2002 à chacune d'entre elles 200 millions d'euro par an pour moderniser leurs infrastructures ferroviaires. Depuis, les régions ont développé leur offre ferroviaire (les TER) et réussi, pour certaines, à relancer le rail face au tout automobile.

Le STIF, comme nouvelle entité régionale dotée de nouvelles charges transférées, se voit reconnaître par la loi une compensation financière par l'État, égale à la moyenne des trois dernières années des dépenses actualisées constatées. De plus, le déficit des charges de retraite de la RATP étant jusqu'ici pris en charge par le STIF, l'État doit continuer à y participer. Mais, en Île-de-France, le trafic ferroviaire représente 60% des trains roulant en France, 65% des dysfonctionnements du transport collectif trouvent leur cause dans l'obsolescence du matériel ferroviaire. Voici pourquoi la Région posait en préalable le versement par l'État de 200 millions d'euro par an pour le renouvellement du parc roulant ferroviaire. Décembre 2004, petite union sacrée, le chef de file de l'UMP au Conseil Régional, M. R. Karoutchi, accompagnait le président du Conseil Régional, M. J.-P. Huchon, dans le bureau du ministre du Budget et conseiller régional, M. J.-F. Copé, pour faire valoir ces demandes. Mais l'examen précis des charges du STIF fit ajouter au Conseil Régional la demande de compensations pour les tarifs spéciaux (semi-gratuité pour les bénéficiaires de la CMU, tarifs étudiants, offre pour la nuit et les jours de fête), soit 211 millions d'euro par an, et celle d'un mois de fonds de roulement, soit une soulte de 315 millions d'euro. Autrement dit, outre cette soulte versée une seule fois, la Région calcule le montant annuel des compensations financières à 411 millions d'euro.

Dans cette bataille tant financière que politique, le gouvernement, aux prises avec un déficit public abyssal, repoussa au 6 octobre prochain l'examen de ces demandes, tout en maintenant au 1er juillet la dévolution du STIF à la Région. Puis, dans un courrier du Préfet de Région, l'État, c'est-à-dire le gouvernement, décida de n'accorder aucune compensation financière pour le matériel roulant. Le 24 juin, en réaction, le Conseil Régional décide par un vote (PS, PC, Verts, UDF votant pour; UMP, FN votant contre) de ne nommer aucun de ses représentants au sein du STIF. Les départements de même couleur politique (75, 91, 93, 94 et 77) ont aussi emboîté le pas à la Région. Blocage total qui n'empêche pas le gouvernement d'instituer le STIF nouvelle manière... mais bien incapable de siéger. Le directeur général du STIF, sans conseil d'administration ni président, n'a plus qu'à gérer les affaires courantes.

Cette situation ubuesque va-t-elle, peut-elle, durer? N'était le sujet vital pour tous les franciliens, nous en ririons presque. D'autant plus que, les JO 2012 envolés, la querelle reste dans le pré carré régional à l'abri de tout regard indiscret. Ces questions financières brillent par leur complexité technique mais interfèrent lourdement avec le discours politique. C'est pourquoi une instance de consultation, la Commission Consultative d'Évaluation des Charges (CCEC), présidée par le sénateur-maire UMP de Boulogne-Billancourt, M. J.-P. Fourcade, a été chargée d'évaluer les compensations financières dues par l'État en raison de divers transferts de compétence aux collectivités locales. Les discussions portant sur le STIF ont validé: l'estimation établie à 315 millions € (compensation à la région en contrepartie du retrait de l'Etat du STIF et de l'organisation du transport scolaire intégrant les crédits «carte Imagin'R»), le transfert d'une quarantaine d'agents de l'État au STIF, le surcoût immédiat lié à l'alignement du régime des retraites RATP sur le régime général, une déduction de 472 M€ relative à la prise en charge par l'Etat du déficit du régime de retraite actuel. Mais l'État continue de refuser un fonds de roulement d'un mois, soit 315 M€, et la compensation pour le renouvellement du matériel roulant. Aucune solution ne paraissant poindre à l'horizon, on attend la prochaine réunion de la CCEC le 6 octobre 2005 et l'on en appelle à l'arbitrage du Premier Ministre. Les décisions utiles attendront, comme l'extension du service du métro la nuit ou l'accès des transports aux personnes à mobilité réduite. Néanmoins, lors de la dernière réunion du STIF ancienne formule, l'État a imposé la formule du «service garanti» prévoyant que la RATP assure 50% de son trafic et la SNCF 33% du sien les jours de grève, sous peine de verser des indemnités financières au STIF. Cela ne manque pas de sel puisque la majorité politique du Conseil Régional devrait appliquer une mesure qu'elle désapprouve sous cette forme.

Permettons-nous une question fort peu impertinente: le but poursuivi par l'État ne serait-il pas de passer le mistigri (les infrastructures vieillissantes, les régimes de retraite explosifs, l'investissement en panne) à une collectivité locale, jeune et faiblement fiscalisée à la fois? Il n'en sera que plus facile d'accuser la Région d'être dépensière et de ponctionner le citoyen-contribuable.

Et si on rigolait moins?

La fin de l'exception francilienne

L'organisation et la gestion des transports publics en Île-de-France sont, depuis l'ordonnance du 7 janvier 1959, placées sous la tutelle d'une même autorité, le Syndicat des Transports Parisiens.

Première étape en 2000

En 2000, la loi SRU fait rentrer la Région au sein du STP, lequel devient le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF). Elle fixe les relations entre l'autorité organisatrice, le STIF, et les deux transporteurs publics sous la forme de contrats pluriannuels d'objectif (suppression de la compensation intégrale de leurs déficits). Les prérogatives du STIF concernent alors la définition des itinéraires et de la fréquence des lignes, la fixation des tarifs, les actions de modernisation et d'infrastructure. Néanmoins, le STIF n'a pas toutes les compétences de ses homologues de province: il ne fixe pas le montant du versement patronal transport, n'a pas la maîtrise d'ouvrage des projets d'infrastructure, n'a aucun droit de regard sur le Plan de Déplacements Urbains ni sur les transports spécialisés (scolaires, handicapés, fluvial, à la demande). Le STIF réunit, outre le Préfet de Région, nommé par l'État, qui le préside, 35 membres, 17 nommés par l'État, 5 par la Région, 5 par la Ville de Paris et 1 par chacun des sept autres départements. Ainsi l'État qui contrôle aussi la RATP et la SNCF, les deux principales entreprises de transport, y est majoritaire, alors que la Région finance via les contrats de plan État-Région la majorité des investissements.

Deuxième étape en 2004

La loi relative aux libertés et responsabilités locales du 30 juillet 2004 modifie le fonctionnement du STIF en le rapprochant des règles communes à toutes les autres régions, telles que définies par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 30/12/1982. D'abord, l'État cesse d'y être majoritaire. Sur ses 29 membres, 15 représentent la Région, 5 la Ville de Paris, 1 chacun des 7 autres départements, 1 la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Île-de-France, 1 les regroupements de communes. Le nouveau STIF, présidé par le président du Conseil Régional d'Île-de-France, devient un établissement public régional. Ses compétences sont élargies à l'organisation des transports scolaires, des transports à la demande et du transport fluvial régulier de voyageurs, à l'élaboration et la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU), à la possibilité de réaliser des projets d'investissements et à la fixation des taux du Versement de Transport dans la limite des plafonds fixés par la loi.

Enfin, le STIF pourra déléguer certaines de ses compétences à des collectivités locales pour des services ou sur des territoires définis d'un commun accord (à l'exclusion de la politique tarifaire, qui restera du ressort du STIF). La loi prévoit que ces dispositions entreront en vigueur au plus tard 6 mois après l'adoption du décret statutaire du nouvel établissement et au plus tard le 1er juillet 2005.

L'avenir sombre de la 13

Alors qu'est lancée l'extension de sa branche nord-ouest vers Gennevilliers, on attend toujours la décision stratégique pour remédier à la thrombose annoncée.

Qui ne connaît l'enfer de la ligne 13, les rames bondées du matin et du soir dans lesquelles on ne peut monter, sinon au risque de l'écrasement, les retards et les trop longues attentes ? Sur les quais de la station Saint-Lazare, on se surprend à avoir peur de l'agitation de la foule. Monter ou descendre y est un sport d'endurance et tout de psychologie. Unanimement, les habitants de nos quartiers ne cessent de se plaindre, dans les conseils de quartier, les réunions publiques, les courriers… Et ce ne sont pas les seuls puisque les Dyonisiens, Audoniens, Clichois, Asniérois vivent le même enfer. Tout cela, la RATP le sait. Mais, comment en est-on arrivé là ?

La ligne 13 actuelle a été constituée, au cours du XXe siècle, par croissance progressive de la ligne à deux branches Porte de Clichy/St-Lazare, Porte de St Ouen/St Lazare vers le sud et de l'ex-14 Invalides/Porte de Vanves vers le nord. La jonction réalisée au milieu des années 70, la nouvelle 13 poursuit son extension vers le sud (Châtillon-Montrouge) et vers le nord (St-Denis-Basilique en 76, St-Denis-Université et Asnières-Gennevilliers en 98). L'État planificateur, maître absolu des transports parisiens, a favorisé pendant quatre décennies les liaisons radiales, ignorant l'explosion de la demande inter-banlieues. Les lignes de métro s'étendant profondément au-delà de Paris intra-muros connaissent à leurs extrémités un trafic considérable, rabattant les voyageurs sur le noyau hypertrophié du réseau parisien. Or, lors de toute création ou modification de l'offre de transports publics, un délai de quinze ans environ, au cours duquel l'environnement urbain peut être profondément transformé, sépare la conception abstraite de la construction effective. Le STIF, héritier de décisions lointaines, a décidé en février 2005 l'extension de la branche Nord-Ouest de la 13 vers Gennevilliers-Le Luth (cf. ci-dessous). Cette extension et le développement de la Plaine-St-Denis feront exploser la fréquentation de la 13. Or, la longueur inégale des deux branches nord de la ligne rend difficile la régulation des rames (2 sur 5 viennent d'Asnières-Gennevilliers) et le temps d'attente, 105 s sur le tronc commun, s'en trouve rallongé sur les deux branches.

Premier remède à la thrombose annoncée, le système Ouragan (cf. encadré ci-contre) a pour ambition de réduire l'intervalle de temps entre deux rames à 90 s et de favoriser la régularité. Mais cette solution à court terme ne soulagera la surcharge de la 13 que sur 5 à 10 ans. Seule une décision plus ambitieuse permettrait d'assurer une qualité de service sur toute la ligne.

Quatre choix se trouvent en concurrence. Les deux premiers consistent à prolonger la ligne 14 de Saint-Lazare à l'une des deux branches Nord de la 13. Cette option d'un milliard d'euros nécessite en effet une réfection complète des quais (une rame de la 14 est longue de 90 m, une rame de la 13 de 75 m) et un réaménagement lourd de l'infrastructure (la 14 est sur pneus, la 13 sur fer). Les deux autres consistent à « débrancher » l'un des deux tronçons en créant une 15 automatique acheminant les voyageurs jusqu'à St-Lazare. D'un coût estimé à 600 millions d'euro, cette solution crée une redoutable rupture de charge à St-Lazare et nécessite le transvasement de milliers de voyageurs d'un quai à l'autre.

La presse se fait l'écho de la préférence accordée par le STIF et la RATP à la création de la 15, solution certes moins onéreuse mais beaucoup moins confortable pour les voyageurs. Cette inclination est d'autant plus forte que la RATP caresse le projet de construire un métro de rocade en première couronne. Selon la RATP, 20 % des voyageurs de la 13 effectuent des trajets de banlieue à banlieue et un premier tronçon de la Défense à Saint-Denis allègerait de 10 % la fréquentation de la 13. À l'évidence même, la RATP se placerait ainsi en concurrente directe de la SNCF (Transilien) et pourrait au fil des décennies « se construire » un second réseau en proche banlieue.

Loin de trancher un débat prospectif aussi technique que politique, nous ne pouvons que tirer la sonnette d'alarme. Retarder l'échéance d'un choix aussi vital pour tout le bassin de population du Nord-Ouest parisien n'aura pour conséquence que de soumettre les clients de la 13 à des conditions de transport humainement insupportables. Favoriser la solution d'une 15 automatique, moins chère mais très inconfortable, ne peut être admis, à moins d'avouer qu' « on » se paiera aussi, avec la différence, la rocade de banlieue prévue vers 2025. Le Comité d'usagers de la ligne 13 (Seine-St Denis) exprime par la voix de sa présidente, Mme S. Gomar, sa préférence pour le rattachement d'une des deux branches à la ligne 14. C'est aussi notre avis mais c'est aussi le projet originel de la ligne Météor. C'est pourquoi personne ne peut comprendre les tergiversations autour d'une décision techniquement mûre. Le mutisme absolu sur le devenir de la ligne 13 dans le dossier officiel de candidature de Paris aux JO 2012 ne manque de nous interroger et de nous faire craindre le pire.

La fonction de la ligne 13 dépasse les frontières de Paris intra-muros, son amélioration bénéficie directement aux Hauts-de-Seine et à la Seine-St-Denis, un investissement d'un milliard d'euros profitera à tout le nord-ouest de la région. Puisse le Conseil Régional, désormais décisionnaire à travers le STIF, en faire le pari.

Votre parking dans le 18ème

RÉDÉLÉ CIE PARIS
11, rue Forest 75018 Paris
Tél. : 01 43 87 57 18.

Parking aérien sur 6 niveaux
Gardé 24 heures sur 24
Ouvert 7 jours sur 7
Tarifs au mois, au jour, à l'heure

Ouragan sur la 13

La croissance soutenue de la fréquentation de la 13 depuis 10 ans, l'étalement horaire du pic de soirée et la fréquentation accrue sur la branche Asnières-Gennevilliers ont nécessité des adaptations de l'exploitation de la ligne. Dès 2002, de nouveaux trains ont circulé aux heures de « nouvelle mobilité » (midi, soirée, samedi). Un affichage sur les quais, en temps réel, informe de l'arrivée des rames. En décembre 2003, l'extension de la ligne 14 jusqu'à Saint-Lazare mettait la 13 en correspondance directe avec Châtelet et la Gare de Lyon.
Le développement économique de la Plaine Saint-Denis et le prolongement vers Gennevilliers permettent de prévoir une forte augmentation de la demande (+17% déjà observés en 3 ans).
En décembre 2004, le STIF choisit de mettre en place un système de contrôle et de commande des trains, autrement appelé Ouragan. Celui-ci consiste en la modernisation des postes de contrôle et de commande des rames, le renouvellement des automatismes et la rénovation de la signalisation. Le bénéfice attendu est la réduction de l'écart minimum entre deux rames, de 105 à 90 s, et une régularité améliorée, une offre accrue de 22% sur le tronc commun et rééquilibrée entre les deux branches (un train sur deux, au lieu de deux sur cinq, desservira Asnières-Gennevilliers).
D'un coût de 130 millions d'euro (y compris la modernisation de l'atelier et du terminus Châtillon), complété par la rénovation des rames MF77 pour 70 millions, ce programme est financé par le Contrat de Plan État-Région (33,3 millions) et le reste par la RATP.

En 2008, la 13 prolongée vers Gennevilliers

Depuis février dernier, ont commencé les travaux de prolongement de la ligne 13 du métro vers Gennevilliers, approuvés en décembre 2002 par le STIF et conduits par la RATP. Les 2 nouveaux km de la branche nord-ouest de la 13 suivent la route départementale 19. Sont créées deux nouvelles stations, l'une à Asnières et l'autre à Gennevilliers, en liaison avec la future extension du tramway T1. La mise en service est prévue pour la mi-2008.
Cette opération inscrite au Contrat de plan État - Région 2000-2006, d'un montant total de 158 millions d'euro, est financée par la Région Île-de-France (41 % à hauteur de 64,96 M€), l'État (25 % à hauteur de 38,98 M€), le Conseil général des Hauts-de-Seine (18 % à hauteur de 28,08 M€), et la RATP (16 % à hauteur de 25,98 M€ sur prêt bonifié de la Région). Du nouveau terminus Gennevilliers-Le Luth, on rejoint la Gare Saint-Lazare en moins de 25 minutes. Enfin, on prévoit un surplus de 23 000 voyageurs par jour sur cette branche prolongée.

Été 2005, avenue de Clichy…

Après les réunions publiques de décembre 2003, où a explosé la colère des habitants, la situation s'est (un peu) améliorée mais les problèmes de fond perdurent… dans l'attente d'une véritable réhabilitation.

Vingt mois après les deux réunions publiques de novembre 2003, où les habitants du quartier ont témoigné de leur colère face à l'état d'abandon et de laisser-aller dont souffre l'avenue de Clichy depuis une trentaine d'années, où en est-on? Ne revenons pas sur l'analyse des origines de la situation et des moyens d'y remédier, un dossier de huit pages lui a été consacré dans le n°14-15 de ce Bulletin (réédité en tiré à part, ce dossier vous sera envoyé contre 2 timbres courants).

Disons que, depuis quelques mois, cela va moins mal avenue de Clichy. Les élus, ayant pris conscience de la gravité de la situation, ont multiplié les opérations de communication in situ, en compagnie des services techniques (contrôles des étalages, propreté) et de la Police Nationale. La candidature de Paris aux Jeux Olympiques a aussi joué un rôle positif: on se souvient de la partie nord de l'avenue de Clichy, rutilante lors de la visite de la Commission Internationale Olympique.

Une Commission sur l'avenue de Clichy, en mairie du 17e, a travaillé sur le sujet, réunissant autour de M. Courcelle, adjoint au maire, des élus du 17e et du 18e, des membres du Conseil de Quartier Batignolles-Cardinet, divers intervenants, déCLIC 17/18 y apportant ses analyses et sa connaissance du dossier.

Étalages: il y a du mieux.

Certains commerces qui violaient allégrement le règlement, parfois depuis des années, ont dû rentrer dans le rang. Les services de contrôle de la Ville de Paris ont été plus présents et sont plus réactifs quand les riverains leur signalent des cas flagrants. Des contrôles ont été opérés sur la bonne tenue des étalages autorisés qui doivent répondre à un cahier des charges précis. Pourtant, la pression de la loi doit être permanente. La tentation est grande, pour certains bien connus, de réoccuper illégalement le trottoir, les fins de semaine notamment

Mobilier privé illégal

Au cours d'une réunion de la Commission avenue de Clichy en octobre 2004, en présence du Maire de 17e, déCLIC 1718 a lancé l'idée que les autorités procèdent à l'enlèvement du mobilier privé illégal (chevalets publicitaires et présentoirs de journaux gratuits)… sans trop y croire. À tort, car, en plusieurs opérations, les élus municipaux accompagnés de la police et des services de propreté ont bel et bien enlevé ces objets privés qui n'ont rien à faire sur le domaine public. Quelques-uns sont pourtant réapparus en juin, immédiatement signalés aux autorités. En même temps, la Mairie de Paris intervenait auprès des éditeurs de ces journaux, les mettait en demeure de respecter la loi et organisait plusieurs opérations d'enlèvement dans différents arrondissements assorties d'amendes envers les contrevenants. À suivre…

La voirie s'améliore.

Effet collatéral de l'aménagement des Quartiers Verts Cavallotti et Batignolles-Mairie, les travaux sur les entrées et sorties ont permis de réaménager certains trottoirs aux croisements des rues perpendiculaires à l'avenue. Le QV Jonquière devrait permettre de continuer cette amélioration vers le Nord. Et, çà et là, on réaménage des grilles au pied des platanes.

Mais une vraie réhabilitation de l'avenue suppose bien davantage, notamment une réfection totale des trottoirs, un travail sur le mobilier urbain et l'éclairage public,…

Stationnement sauvage…

Des voitures stationnent presque en permanence entre la Place et La Fourche, retardant la circulation des bus, aggravant la pollution. Les aires de livraison des rues adjacentes sont aussi indûment occupées. Sur tout cela, la Police Nationale a été alertée à maintes reprises. Sans beaucoup de résultats tangibles… Quant au stationnement illégal des motos sur le trottoir, il n'y a aucun progrès.

Commerces…

Pas d'amélioration sensible de l'offre commerciale (voir ci-contre les réponses au questionnaire de déCLIC 17/18). Sévit toujours un commerce d'opportunité tourné vers la clientèle de passage ou étrangère au quartier. Après les chich-kébab et les centres d'appel téléphoniques, fleurissent les commerces de chaussures made in China: l'avenue de Clichy devient la rue de la pompe… D'autres commerces, utiles, ferment ou restent fermés. Dans l'état actuel de la législation, il n'est pas de réplique possible, sauf à faire intervenir une société d'économie mixte qui rachèterait les boutiques fermées pour les louer ou les revendre à des commerçants qui, eux, répondraient aux besoins des habitants du quartier ●

Transaction
Location
Century 21 Immobilier
Gestion locative
Achat - Vente

Trois Agences dans Votre Quartier :
une vocation de proximité,
une tradition de qualité et de convivialité à votre service

CENTURY 21 Patrimoine 17
52 rue des Moines
75017 Paris
tél : 01 42 26 08 00
fax : 01 42 26 33 22
ag438@century21france.fr

CENTURY 21 Patrimoine 17
80 rue des Batignolles
75017 Paris
tél : 01 53 06 82 10
fax : 01 53 06 82 15
ag1127@century21france.fr

CENTURY 21 Immo'villiers 17
19 bis rue Legendre
75017 Paris
tél : 01 43 18 27 27
fax : 01 42 12 03 06
ag6708@century21france.fr

www.century21.fr

Estimation gratuite : contactez votre agence CENTURY 21 la plus proche

Enquête : l'avenue de Clichy, comment la voyez vous ?

L'hiver dernier, déCLIC 17/18 a adressé à ses adhérents un questionnaire portant exclusivement sur l'avenue de Clichy. Une combinaison de questions « fermées » (fréquentation des commerces, perception de l'avenue, état des transports collectifs) – nous en terminons l'analyse et en rendrons compte prochainement – et de questions « ouvertes » où chacun peut s'exprimer un peu plus longuement. Ce sont les réponses à ces questions ouvertes que nous analysons ici.
114 questionnaires sont remontés, soit un tiers de ceux qui avaient été adressés. Ce taux de réponse élevé s'explique par la forte motivation des adhérents de déCLIC 17/18 qui ne veulent plus être de simples spectateurs de la situation de l'avenue de Clichy, mais qui par leur adhésion, pour certains depuis 1996, veulent être partie prenante à la réhabilitation de cette avenue. Et c'est sans doute cette motivation qui explique un ton parfois vif, à la mesure des attentes si longtemps déçues.
Mieux informés que la moyenne des habitants du quartier, sont-ils pour autant plus exigeants ?
L'écoute de l'ensemble des habitants montre que les adhérents de déCLIC 17/18 sont au diapason sur ce point.
Bien des élus ont été surpris, lors des réunions publiques de novembre 2003, de l'impatience et de la colère des habitants. Depuis, quelques mesures ont été initiées. L'attente demeure, d'autant plus exigeante qu'on aperçoit, peut-être, le bout du tunnel. Il faut passer maintenant à la réalisation d'un véritable plan de réhabilitation de l'avenue de Clichy.

1. Avenue de Clichy, j'apprécie...

18 non-réponses.
13 ont répondu « rien » ou « pas grand chose » avec, parfois : « c'est la zone, on ne peut pas tomber plus bas », « je regrette l'ambiance des années 50-60 », « il faut veiller à ce que la dégradation de l'avenue ne déborde pas sur les rues adjacentes ». Toutefois une forte majorité a su « positiver ».

• son cadre de vie
21 les arbres ;
15 la largeur des trottoirs, « qui contraste avec celle des rues adjacentes », « quand ils ne sont pas encombrés » ;
4 l'ouverture, l'espace, « on voit le ciel »;
13 le nouveau jardin des Deux-Nèthes « une première lueur d'espoir » ;
4 quelques beaux immeubles, « qu'on verra mieux quand l'avenue sera rénovée »
La réflexion sur la réhabilitation de l'avenue devra prendre en compte ces paroles d'habitants : bus et cyclistes protégés certainement, en site propre, mais ne pas élargir la chaussée au détriment des plantations d'arbres.

• les commerces et services dont on a besoin :
20 les cinémas (le Cinéma des Cinéastes fréquemment cité) ;
15 les supermarchés et magasins populaires (le Monoprix est le plus souvent cité « incontournable pour les livraisons ou son ouverture tardive ») ;
10 quelques commerces spécialisés qui demeurent : pharmacies (4), librairies, kiosques à journaux, distributeurs d'argent, torréfacteurs, fleurs.

• son atmosphère :
7 « c'est très vivant » ;
2 le côté cosmopolite ;
1 une certaine animation ou la mixité sociale.

• ses facilités de transport, métro et bus :
7 citations mais on regrette l'arrêt du service les dimanches ou après 21 heures.

2. Avenue de Clichy, je n'apprécie pas...

11 non-réponses ou n'apprécient rien.

• des commerces qui plombent l'avenue :
32 les commerces de bas niveau ou bas de gamme, « comme à Barbès » ;
18 les bazars ;
18 les sandwicheries, « installant sur le trottoir des tables en plastique immondes » ;
3 les traiteurs exotiques ;
4 les commerces ethniques ;
3 les boutiques de téléphone ;
soit 78 citations.

• avec quels effets ? On cite...
13 l'encombrement des trottoirs
18 les déballages, même si l'on note quelques récents et fragiles progrès
4 la mauvaise tenue des commerces (façades, stores, etc.)
5 le manque de commerces de bouche ;
14 l'absence de commerce qui réponde à mes besoins, « aller à Guy-Môquet pour trouver une charcuterie, c'est désespérant », « devoir aller rue des Abbesses, rue du Poteau ou rue de Levis n'est pas normal ».

• On dénonce...
32 la saleté, précisant fréquemment « surtout du côté du 17e », « saleté générée par les commerces bas de gamme et les chalands négligents », les sacs de gravats.
Si quelques améliorations ont été notées ces derniers mois, fragiles et qui peuvent à tout moment être remises en cause, la solution nous semble être la suppression totale du droit d'étalage avenue de Clichy, à l'exception des terrasses de cafés bien tenues, des magasins de fleurs et de fruits et légumes, traditionnels dans le paysage parisien.

• Au-delà des commerces, on déplore...
6 un éclairage insuffisant ;
5 la « dent creuse » du n° 21 ;
4 les mendiants, parfois accompagnés d'enfants, « tous les 20 m. certains jours » ;
2 les prostituées et leurs clients ;
2 les dealers et leurs clients ;

• les méfaits d'une circulation excessive et incontrôlée...
29 le bruit de la circulation automobile, « klaxon de voiture, pétarade assourdissante des motos, nul ne semble sévir » ;
12 la pollution ;
9 les embouteillages, « autoroute urbaine » ;
3 les traversées dangereuses ;
soit 53 citations.

• aggravés par le non respect des lois et une répression insuffisante.
17 le stationnement illégal des voitures du côté du 18e, « bloquant et/ou retardant les bus » ;
4 le non respect des feux tricolores ;
1 la vitesse excessive ;
3 généralement, l'absence de contrôles et des sanctions.
soit 25 citations.
La circulation automobile excessive et ses nuisances, avenue de Clichy comme ailleurs, ont contribué à la dégradation de l'appareil commercial. Le stationnement sauvage non verbalisé aggrave considérablement les embouteillages. Faire respecter la loi incombe à la police nationale.

3. Quels autres commerces pour l'avenue ?

25 non-réponses, chiffre très élevé, comme si certains habitants n'y croyaient plus. À quoi s'ajoutent des réponses fortement dubitatives : « je pense que ce serait rêver que de souhaiter davantage de petits commerces », « je regroupe tous mes achats à Monoprix, faute de trouver aussi bien avenue de Clichy, sinistrée commercialement ». Plus positif, on souhaite de façon générale :
11 des commerces de meilleure qualité ;
10 des commerces alimentaires traditionnels de qualité, « qu'on ait un vrai plaisir d'aller sur cette avenue », « des commerce de goût pour que l'avenue retrouve son état d'antan », « de vrais commerçants », « comme aux Batignolles ou dans le bas de l'avenue de St-Ouen ».

• quels nouveaux commerces alimentaires pour les habitants ?
36 un boulanger-pâtissier, « un vrai » (c'est entre la Place et La Fourche que ce boulanger manque le plus), « qu'une véritable boulangerie reprenne le fond Cochet malheureusement fermé sans qu'aucune réflexion ne soit menée sur l'impact de la perte d'un commerce encore de qualité » ;
13 un charcutier « traditionnel » et l'on regrette que ce type d'artisan de bouche ait « complètement disparu » ;
16 un traiteur traditionnel (cuisine française) ;
17 un boucher de qualité ;
15 un poissonnier de qualité ;
11 un fromager (on regrette que Monoprix ait supprimé ce rayon) ;
5 primeurs - fruits et légumes ;
2 épicerie fine ;
2 boutiques de thé ;
2 un marché itinérant 2 fois par semaine.

• quels nouveaux commerces non alimentaires pour les habitants ?
10 un fleuriste ;
7 des magasins de vêtements franchisés (Zara, Gap, Bouchara, Etam, Camaïeu, Du Pareil au Même, etc.) ;
6 des librairies ;
2 des papeteries (écoles, lycée Jules Ferry) ;
6 restaurants, « bons », « vrais » ;
3 matériel de peinture et d'arts plastiques
3 décoration ;
3 retoucheries ;
3 cordonneries ;
3 brocantes antiquités.
Actuellement, les pouvoirs publics ne peuvent agir sur la nature des commerces. Les fortes attentes des habitants du quartier (qu'on se le dise, avenue de Clichy, un boulevard s'ouvrirait pour un vrai pro de la boulangerie-pâtisserie) devraient inciter la CCIP et les chambres syndicales des métiers de bouche ainsi que les enseignes nationales moyenne gamme à s'interesser à cette avenue.

4. Pour rendre l'avenue de Clichy plus agréable je propose...

• à propos des commerces, rappel à la loi et au règlement :
33 rendre le trottoir aux piétons par contrôles/suppression des étalages, « faire une guerre aux commerçants délinquants et à leurs étalages sauvages » ;
9 sanctionner les commerces qui ne respectent pas les règles, « ne pas se servir du trottoir comme aire de stockage ou poubelle », « multiplier les contrôles fiscaux ou URSSAF ». On s'étonne aussi que « des commerces qui ne vendent pratiquement rien (enseigne citée) puissent assumer la location de grands locaux » ;
3 contrôle de l'hygiène des magasins.

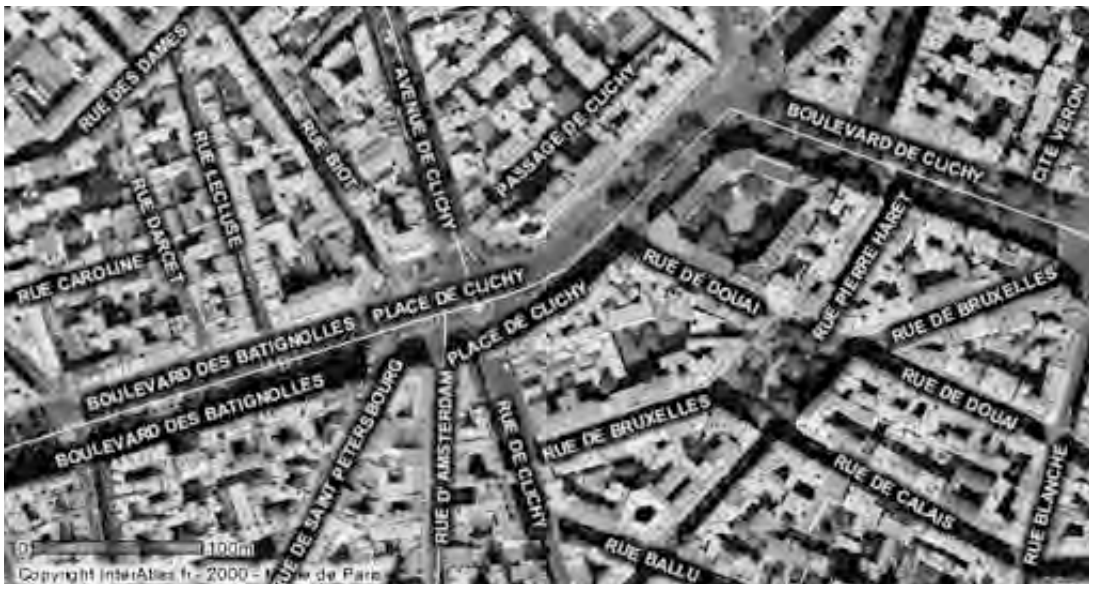
• en souhaitant pouvoir...
28 renouveler les commerces, « faire venir des enseignes de qualité ou de moyenne gamme », « préemption par la mairie des magasins fermés via une société d'économie mixte » ;
14 « limiter les commerces bas de gamme », « imposer une autorisation préalable à l'ouverture de tout nouveau commerce et, pour cela, changer la loi », « demander aux bailleurs de mettre des restrictions de nuisance dans les baux consentis » ;
13 favoriser l'implantation de commerces alimentaires.

• à propos de la circulation automobile :
24 davantage de présence et d'action de la police, « pas menaçants mais sérieux », « capables de faire appliquer la loi » ;
9 répression systématique du stationnement sauvage ;
10 couloirs de bus protégés ;
9 restriction de la circulation automobile, « réserver la circulation aux seuls véhicules prioritaires et transports publics » ;
6 sens unique av. de Clichy et St- Ouen.

• à propos du cadre de vie :
17 nettoyage plus fréquent, « il faut tenir l'avenue très propre pour la tirer vers le haut » ;
13 faire respecter l'obligation de ravalement « de qualité » de tous les immeubles ;
7 améliorer l'éclairage ;
7 imposer un code urbanistique pour les devantures de magasin (« façades, matériaux, couleurs »);
4 réglementer rigoureusement toute forme de publicité ;
3 davantage de verdure, « pour bloquer les étalages » ;
3 créer un lieu pour tous : « salle de sports, bibliothèque, médiathèque, pôle artistique dans une avenue qui a une histoire », « mettre à disposition les locaux vides dans un partenariat mairie/artistes ».

Dossier

La place de Clichy rénovée en 2007-08 ?



L'ignorerait-on ou l'aurait-on oublié ? déCLIC 17/18 a été fondée en 1995 sur un double défi : rénover la place et l'avenue de Clichy pour redonner vie à nos quartiers. Ce chantier immense dépasse assurément les seules forces et compétences d'une association, aussi déterminée soit-elle. Dès les premiers mois, déCLIC 17/18 a saisi toute occasion pour en débattre publiquement. À l'initiative de notre association, la Ville de Paris a ainsi procédé en 1998, avenue de Clichy, entre la place et La Fourche, à quelques aménagements ponctuels : redressement de trottoirs (rue des Dames), création d'une zone deux-roues et d'un accès pompiers devant le n°39 de l'av. de Clichy, création d'un passage protégé devant le Monoprix, réfection d'un mobilier urbain à l'agonie, etc.

Une décennie de lobbying

En janvier 2001, les principales listes candidates aux élections municipales des quatre arrondissements concernés, interrogées dans le Bulletin n°10, affirmaient unanimement que la place de Clichy devrait subir une rénovation globale lors de cette mandature, engagement confirmé dans la plate-forme présentée par le maire et la municipalité élus. Dès l'automne 2001, nous consacrions un premier dossier (cf. Bulletin n°11) à l'enfer urbain que subit la place de Clichy. Alors que la transformation des boulevards de Clichy et de Rochechouart en « axe civilisé » était décidée, nous soulignions l'ardente nécessité d'oser la rénovation de la place de Clichy en relation directe avec le nouvel axe civilisé désormais prolongé par les « nouveaux » boulevards Barbès et Magenta.

En 2003, déCLIC 17/18 saisissait les conseils de quartier dont elle est membre pour obtenir que soit convoquée une réunion publique sur l'état de la place de Clichy et de l'avenue de Clichy. De fait, en novembre 2003, se tinrent deux réunions publiques, l'une à l'école Brochant autour de deux adjoints au Maire du 17e arrondissement, l'autre au Cinéma des Cinéastes en présence des quatre maires d'arrondissement. À l'occasion, on entendit quelques uns promettre des décisions rapides et des plans dans les six mois… Excès de zèle ou précipitation intéressée ? Nous n'en demandions pas tant ! Au moins, le débat public était-il lancé…

Le 18 juin 2004, M. D. Baupin, adjoint au Maire de Paris, chargé de la voirie et des transports, annonçait par communiqué de presse l'intention de la Ville de Paris de réaliser des « aménagements de proximité » à court terme avant une « requalification globale à moyen terme ». De plus, interrogé par notre association lors de son compte-rendu de mandat en novembre 2004 dans le 17e arrondissement, M. le Maire de Paris confirma que la rénovation de la place de Clichy constitue bien un de ses engagements pris en 2001 auprès des Parisiennes et des Parisiens et ajouta que, les études techniques achevées, le financement de cet aménagement devra être engagé sans délai.

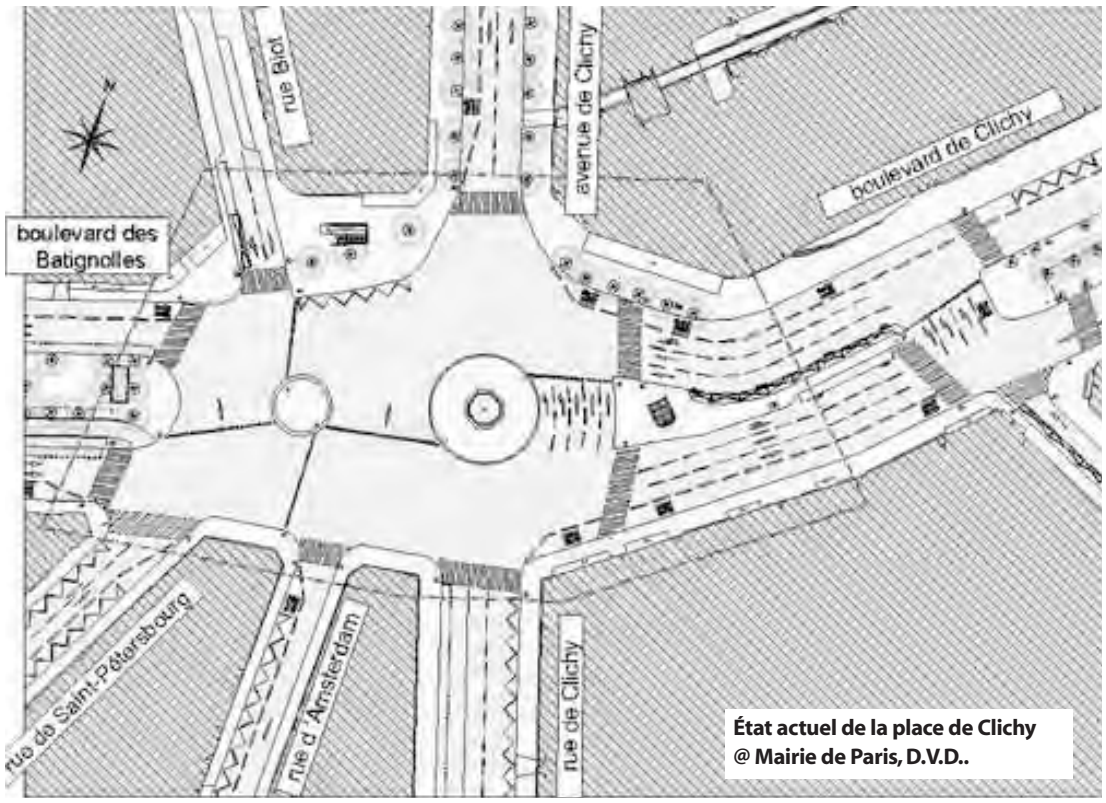
Cet intense travail de persuasion et de communication tous azimuts mené auprès de tous les décideurs municipaux porte ses premiers fruits puisqu'en décembre 2004, sont présentées publiquement au lycée Jules Ferry les principales alternatives de réaménagement de la place étudiées par les services de la Ville, de même qu'une première analyse de l'état de l'avenue de Clichy. À cet instant, nous goûtions le résultat d'une décennie d'efforts où notre association a porté sans relâche les revendications légitimes de tous les riverains et habitants. Mais nous ne savons que trop, l'expérience aidant, combien les décisions stratégiques d'aménagement urbain sont, à Paris, lestées de longs délais et de procédures compliquées. Et, last but not least, la rénovation de la place de Clichy, parce que celle-ci est partagée par quatre arrondissements, nécessite un dialogue, sinon un accord, entre quatre maires et quatre conseils d'arrondissement de taille, d'intérêts et de positionnement politiques distincts.

Autant dire que la bataille ne fait que commencer !

Des places de Clichy…

Ce que d'aucuns appellent la place de Clichy n'est qu'une partie de la zone d'échange et de communication qui s'étend, d'ouest en est, du boulevard des Batignolles à celui de Clichy, du nord au sud, de l'avenue de Clichy aux rues de Clichy et d'Amsterdam. En réalité, la topographie tortueuse des lieux, avec ses trois ronds-points et son terre-plein central, supporte l'héritage direct de l'enceinte du Mur des Fermiers Généraux et de la Bastille de Clichy, laquelle trônait face à la rue Biot. En 1830, les boulevards d'aujourd'hui formaient le boulevard extérieur de l'enceinte, au nord duquel s'étendaient la petite commune des Batignolles, de part et d'autre de la Route Royale (l'avenue de Clichy) et, au-delà de la rue des Dames et de la rue des Carrières (Ganneron), celle de Clichy. La place de Clichy proprement dite se trouve donc à l'intersection de ce boulevard extérieur et de l'actuelle avenue de Clichy, itinéraire contournant la Butte Montmartre en direction de Saint-Denis.

Logiquement, le diagnostic des services de la Ville englobe donc la place et le boulevard de Clichy, jusqu'au Pont Caulaincourt, ainsi que l'extrémité nord de la rue de Clichy. Zone d'échange par excellence, cet espace voit chaque mètre linéaire utilisé pour des activités commerciales ou de service, s'étendant par capillarité à tous les axes adjacents. Nœud de communication vital pour le nord-ouest parisien, il concentre une circulation automobile dont l'intensité se mesure au niveau d'exposition au bruit diurne (77dBa) et nocturne

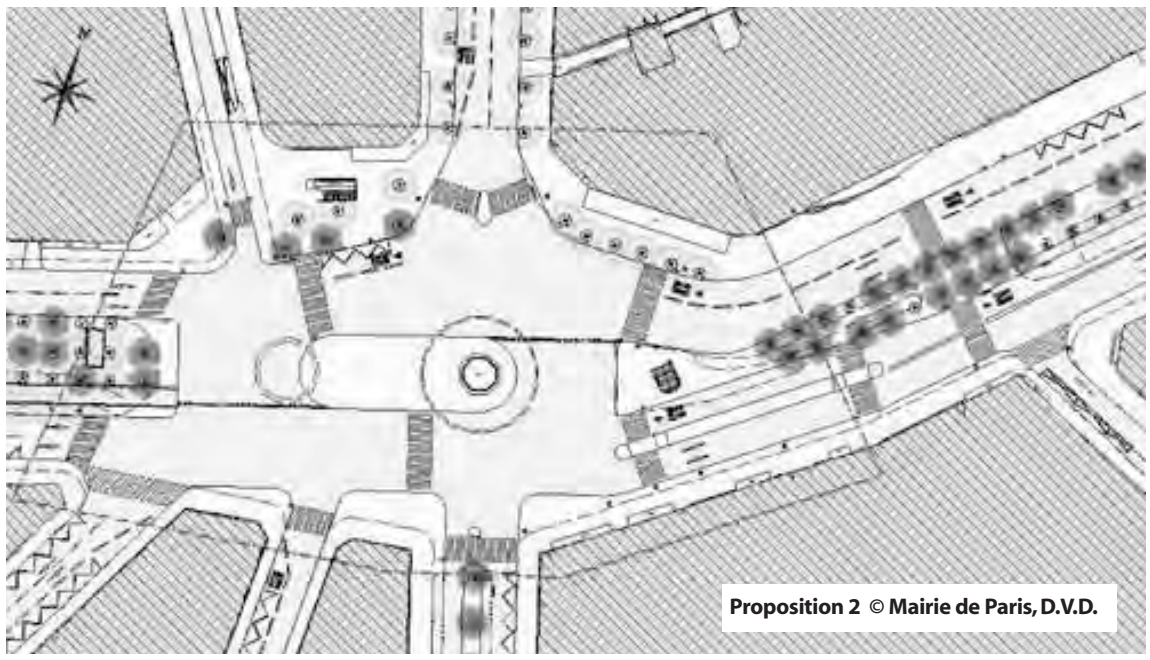


État actuel de la place de Clichy @ Mairie de Paris, D.V.D..

(73 dBa), à la limite du supportable. Et l'on ne dispose pas de mesures de la pollution atmosphérique !
Officiellement, il ne s'y trouve aucune place de stationnement, même si le stationnement gênant endémique prévaut et que, les fins de semaine, des cars de tourisme s'y arrêtent plusieurs heures. En conséquence de quoi, les livraisons, fort nombreuses, s'organisent sur les couloirs de bus. Quoi de plus naturel, puisque la place est desservie par sept lignes de bus (30, 54, 68, 74, 80, 81, 95) ! Deux lignes de métro des plus chargées du réseau parisien (2 et 13) s'y croisent. Pour les atteindre, le piéton peut choisir les longs couloirs et escaliers (la 13 devant la librairie, la 2 sur l'îlot central) ou tenter la traversée de la place. La traversée nord-sud étant quasi impossible, il contournera les ronds-points et empruntera les passages qui lui sont a priori dédiés, mais à ses risques et périls : certains ne sont pas protégés par des feux de signalisation, d'autres ne lui laissent que 13 à 20 secondes pour traverser. Aussi ne s'étonne-t-on pas que 80 % des accidents impliquant des piétons aient lieu sur les passages « protégés ». D'ailleurs, les accidents corporels les plus graves sont situés sur l'axe nord-sud, avenue de Clichy et rue d'Amsterdam. De façon évidente, pour le piéton, le cheminement est-ouest est impossible, l'accès à l'îlot et au terre-plein centraux très difficile. Les trottoirs sud trop étroits et l'angle ouvert de l'avenue de Clichy génèrent une grande insécurité. Enfin, les multiples croisements des flux automobiles ne peuvent qu'alimenter le chaos urbain et nuire à la maîtrise de la circulation. Ceci explique, sans doute, l'absence de régulation du trafic par la police…

Trois hypothèses d'aménagement

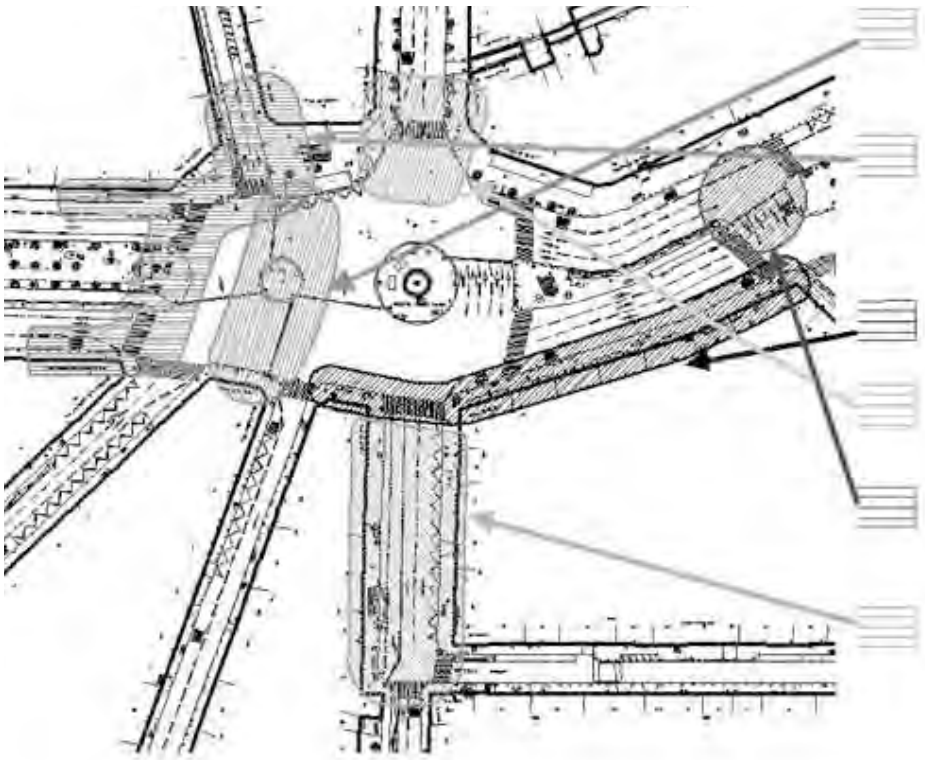
Les services techniques de la Ville ont présenté trois possibilités de réaménagement. La configuration actuelle de la place présente deux ronds-points giratoires inaccessibles aux piétons, le premier de faible diamètre, au droit de la rue Biot autour de trois poteaux d'éclairage, le second, plus vaste, sur l'axe nord-sud, avenue de Clichy/rue de Clichy, autour de la statue du Général Moncey. Elle juxtapose à une très faible distance deux mouvements giratoires en friction permanente. Elle induit, si l'une des voies desservies est embouteillée, le blocage complet de la place. Pire encore, au bénéfice exclusif de la circulation automobile, elle ignore complètement les piétons dont le cheminement est-ouest est impossible. À observer les plans historiques d'avant 1850 et des années 1920, on comprend l'absurdité topographique actuelle : la ligne de tramway ouest-est constituait l'épine dorsale de la continuité des boulevards, utilisant le terre-plein central face au lycée Jules Ferry comme point d'arrêt. La complexité actuelle est encore aggravée par des cisaillements supplémentaires, comme la coupure de l'axe est-ouest par le débouché de la rue de Douai et le double sens des cinquante derniers mètres de la rue de Clichy en direction de la rue de Bruxelles.
Nous ne présentons ci-dessus que la solution « 2 ». En effet, la solution « 3 », en prolongeant le terre-plein central du boulevard des Batignolles jusqu'à la hauteur de la rue Biot, supprime la circulation descendante de la rue de Saint-Pétersbourg, donc l'accès au quartier Europe. De plus, l'itinéraire du bus 80 vers Saint-Lazare devrait être dévié. Deux raisons essentielles pour ne pas retenir cette solution. Les propositions « 1 » et « 2 » conservent l'accès actuel du quartier Europe et ne diffèrent que par l'organisation de la circulation giratoire de la place de Clichy proprement dite. Dans la « 1 », les deux axes giratoires actuels sont maintenus alors que, dans la « 2 », ils sont confondus en reconstituant un terre-plein central unique sur l'emplacement même de la bastille historique. Aussi, des trois propositions, la solution « 2 » nous paraît la plus simple et la plus cohérente ●


Proposition 2 © Mairie de Paris, D.V.D.

L'avis de déCLIC 17/18

Avec la solution 2, s'ajoutent des améliorations essentielles. Le terre-plein central s'étend d'un seul trait de la bouche de métro n°2 au Pont Caulaincourt et, consécutivement, le sens de circulation de la rue de Douai doit être inversé. La totalité de la rue de Clichy est mise en sens unique sud-nord, ce qui permet l'implantation centrale d'une ligne d'arbres et la séparation de la file de circulation et du couloir de bus. Les lignes de bus recouvrent leur circulation adossée au terre-plein central avec la création d'un arrêt face à la bouche de métro. Au sud, les trottoirs sont tous élargis. Au nord, le débouché de la rue Biot bénéficie des aménagements du Quartier Vert Batignolles et la traversée, en avancée, de l'avenue de Clichy est facilitée par la création d'un îlot. Enfin, la reconstitution d'un îlot central continu et l'extension de quelques trottoirs s'accompagnent de la plantation de nouveaux arbres.
Mais de nombreuses questions restent pendantes. L'implantation des arrêts de bus doit être rationalisée, la continuité du cheminement piétonnier Ouest-Est renforcée par la création de passages pour piétons du boulevard des Batignolles à la plate-forme centrale Moncey, puis de celle-ci au terre-plein central de la bouche de métro. Est aussi posée la mise en valeur esthétique de la plate-forme Moncey, grâce à un éclairage et une végétalisation adéquats. Nous nous interrogeons aussi sur la continuité de l'itinéraire des vélos et de l'organisation des livraisons.
Toutes ces questions pourraient être débattues au sein d'un comité ad hoc, piloté par la Mairie de Paris. Les associations, les conseils de quartier et les habitants intéressés seraient aussi invités à apporter leur contribution et leurs suggestions. Tel est le souhait de déCLIC 17/18, exprimé depuis 2003 dans un tract largement diffusé. Afin de confirmer notre intérêt pour ce chantier d'intérêt majeur pour nos quartiers et obtenir des précisions sur le calendrier et le mode de concertation prévus, nous avons adressé en mai 2005 à M. D. Baupin un courrier, dont copie aux quatre maires et aux trois députés (4e, 17e et 18e circ.). À ce jour, les maires des 8e et 18e arrdts. ont apporté leur soutien à notre démarche, ainsi que M. Lellouche, député de la 4e circ., et Mme Lepetit, députée de la 17e circ.. Mme Lepetit, aussi première adjointe au maire du 18e, en accusant réception, nous a informés que M. Baupin avait proposé une procédure (conception par une équipe de maîtrise d'œuvre extérieure) et un calendrier (début des travaux à la fin 2006 au plus tard), tous deux approuvés par les quatre maires. Mais nous restons en attente de la première étape de concertation ! Enfin, il semble, qu'au meilleur des cas, les travaux ne puissent commencer que début 2007. C'est pourquoi, dans un calendrier contraint par la phase d'appels d'offre, la concertation nécessaire et active des habitants et des riverains doit impérativement démarrer dès la rentrée 2005. Tellle est notre demande, au nom de nos adhérents.

Principes d'aménagement à court terme



Amélioration des cheminements piétons par création d'une traversée supplémentaire

Recalibrage de la rue Biot, raccourcissement des traversées piétonnes, aménagement des accès et sortie de la piste cyclable, élargissements de trottoirs

Élargissement des trottoirs sud

Déplacement du passage piétons et création d'un îlot au droit de l'avenue de Clichy

En test, fermeture de la voie traversante face à la rue de Douai

Déplacement de la station de taxis le long d'un quai planté à créer sur chaussée, séparation des flux transport en commun / taxis et circulation générale, élargissement de trottoir, inversion du sens de circulation de la rue de Bruxelles

École Forest, prête pour la rentrée

Les délais auront été respectés : à la rentrée 2005, ouvrira rue Forest l'école toute neuve, dont déCLIC 17/18 a proposé dès 1998 la construction aux Maires de Paris et du 18e. Elle accueillera, à terme, quatre classes maternelles (2 au rez-de-chaussée et 2 au premier étage) et six élémentaires au deuxième étage.

Conçus par l'atelier d'architectes Jade et Sami Tabet, la maîtrise d'ouvrage étant confiée à la Ville de Paris (DASCO ; mandataire : SAGI), les bâtiments dont la façade d'origine a été conservée répondent à un cahier des charges précis : salles de classes, de repos et de loisirs, bibliothèque, préaux couverts, deux cours séparées avec deux rangées d'arbres, locaux de direction et de services sanitaires, deux réfectoires et cuisine. Bref, une école moderne que les parents concernés ont pu visiter en avant-première en juin dernier.

L'opération lancée fin 2001 comprend aussi une résidence universitaire de 40 studios, au-dessus mais strictement séparée de l'école et gérée par le CROUS, et un parking de 16 places géré par la SAGI.

L'action prospective de déCLIC 17/18 et l'anticipation, dès la fin 2001, de la Mairie de Paris ont ainsi permis que des locaux longtemps inoccupés trouvent une véritable utilité sociale. Mieux même, la nouvelle école fournira des locaux temporaires d'accueil à l'école maternelle de la rue Joufffroy, 17e, qui, en raison de travaux lourds de restructuration, a dû fermer en juillet 2004. Mais le dépôt de bilan de l'entreprise attributaire du chantier et l'appel d'offre infructueux pour la construction d'une école-relais, boulevard de Reims, a conduit la Mairie de Paris à proposer le transfert temporaire de l'école Jouffroy rue Forest. Ainsi, 160 enfants (six classes) arriveront chaque matin en bus devant l'hôtel, pont Caulaincourt, et emprunteront la rue Forest rénovée aux trottoirs élargis.

Sectorisation de l'école polyvalente Forest

L'école Forest ouvrira progressivement toutes ses classes. À la rentrée 2005, seules cinq classes – trois maternelles et deux élémentaires – accueilleront les enfants du secteur, six autres maternelles accueillant les enfants de l'école Jouffroy transférée. Comme dans tout Paris, les inscriptions sont reçues en mairie d'arrondissement (tél. 01 53 41 17 20). Cependant, les enfants ne peuvent être scolarisés que dans l'école relevant d'un secteur déterminé.

Pour votre information, voici la liste des voies dépendant du secteur de l'école Forest :
- **boulevard de Clichy (pairs : 80-fin),**
- **Cité Véron,**
- **avenue Rachel,**
- **rue Caulaincourt (impairs : 1-9 ; pairs : 2-10),**
- **avenue de Clichy (pairs : 2-38),**
- **place de Clichy (pairs : 10-fin),**
- **rue Ganneron (impairs : 1-15 ; pairs : 2-fin),**

et, en totalité, les
- **rues Forest, Capron, Cavallotti, Camille Tahan, Hégésippe Moreau, Pierre Ginier, Étienne Jodelle,**
- **passages Lathuille et de Clichy,**
- **villas Pierre Ginier et des Arts,**
- **impasses de la Défense, des Deux-Nèthes et Rotschild.**

Crèche Ganneron réouverte

Fermée depuis 2000, la première crèche municipale du 18e, 8 impasse Ganneron, a rouvert en janvier 2005. Vétuste et mal conçue à l'origine, elle a été mise aux normes et modernisée. Ses problèmes de ventilation ont été réglés après de multiples essais techniques pour répondre aux soucis de la copropriété, ceci expliquant le délai fort long avant sa réouverture.
La crèche Ganneron de 80 berceaux s'ajoute à la mini-crèche et à la halte-garderie de la même impasse. Elle complète aussi l'offre du secteur : 60 berceaux, rue Carpeaux, et 50, rue Joseph de Maistre à l'issue des travaux d'agrandissement de cet été.
Enfin, il paraît nécessaire de rendre l'impasse propre et utilisable. Voie privée mais indispensable au passage des pompiers, elle sert trop fréquemment au stationnement illicite, si ce n'est au dépôt d'ordures et à l'épanchement de certains, sur deux ou quatre pattes. Les abords de l'avenue mériteraient aussi d'être sécurisés, au bénéfice des piétons, petits ou grands.

Le square des Deux Nèthes… quasi achevé

L'enclos du Jardin Partagé

Enfin !

Juillet 2005, le jardin des Deux-Nèthes est définitivement sorti de terre. Vingt-deux ans nous séparent de la promesse du maire d'alors, dix ans des premières actions de déCLIC 17/18 pour sortir ce dossier de l'oubli et quatre ans de la clôture de l'enquête d'utilité publique. Les multiples péripéties et rebondissements de cette création mériteraient l'honneur d'une thèse en sociologie ! Mais la réalité s'impose encore, implacablement. L'ouverture de la première phase du jardin au printemps 2004, en l'absence de tout gardiennage, a vu son lot de dégradations les plus diverses : plantations arrachées, pelouse arasée par les vélos, mobilier cassé… Les riverains et habitants du quartier qui se réjouissent de la création de cet « espace de repos et de détente » s'en sont à juste titre ému et ont fait connaître par pétition à la mairie du 18e leur souhait de la présence à temps plein d'un gardien. Pour sa part, déCLIC 17/18 soutient totalement cette demande, depuis longtemps actée mais toujours en attente d'être réalisée. Quant aux deux impasses bordant le jardin, devenues propriété de la Ville, leur réfection complète (sous-sols et voirie), explique la mairie du 18e, dépend d'un appel d'offre commun et de l'issue d'une procédure judiciaire ouverte en raison d'un effondrement souterrain, impasse des Deux-Nèthes. Le calendrier précis sera discuté à la rentrée 2005, on parle de début 2007.

Rappelons que le jardin des Deux-Nèthes devait, à l'origine, abriter en fond de parcelle une antenne Paris-Nature, structure gérée par la Ville de Paris pour accueillir divers publics (scolaires, troisième âge) avec qui partager la découverte et le plaisir de jardiner. En raison de complexes questions budgétaires, ce projet s'est plus modestement mué en la création d'un « Jardin Partagé ». Ainsi, au fond du jardin, une petite parcelle ceinturée d'une élégante clôture en bois (voir photo ci-dessous) sera mise à disposition des personnes intéressées pour s'exercer aux plantations horticoles ou potagères. Constitué en association ad hoc, ce groupe sera mis en relation avec les jardiniers de la DPJEV. Comme son nom l'indique, il partagera par la suite la parcelle avec les écoliers des écoles du quartier (Forest, Truffaut, St-Ouen) ●

Pour plus amples renseignements, joindre M. Rémi K'Dual, chargé de mission à la Mairie du 18e (tél. : 01 53 41 18 18).

Quartier Vert Cavallotti, PHASE 2

Rue Ganneron, entrée Nord du Quartier Vert

L'aménagement du Quartier Vert Cavallotti a commencé au dernier trimestre 2004 par les entrées-sorties au nord de la rue Ganneron, la création de zones deux-roues rues Hégésippe Moreau, Étienne Jodelle, Fauvet et Villa Saint-Michel et le recalibrage de la rue du Capitaine Madon.

Pour traiter de la circulation de transit, les services de la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) ont relevé deux trajets, aussi appelés itinéraires malins : nord-est/sud-ouest par la rue Ganneron ; sud-est/nord-ouest par les rues Forest, Cavallotti, Hégésippe Moreau et Étienne Jodelle. Le premier étant gelé à la demande de la Préfecture de Police et des Pompiers, le second a été traité en inversant une portion de la rue Moreau le 15/11/2004. Des problèmes de circulation récurrents ont alors affecté le bas de la rue Ganneron et, par ricochet, la rue Cavallotti, d'autant qu'en raison des travaux de la zone nord, le carrefour Ganneron-Clichy devenait pour deux mois la seule sortie disponible du quartier.

Rue du Capitaine Madon

Premier bilan d'étape, le 9 mars

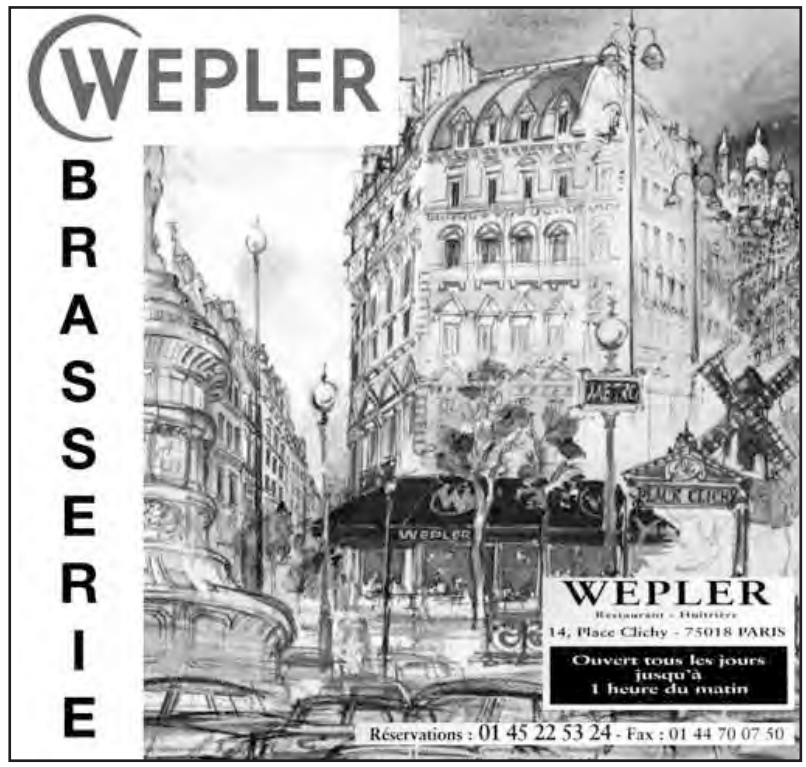
Une pétition, imputant la cause des nuisances à la seule inversion de sens de la portion de la rue Hégésippe Moreau et réclamant le retour à la situation antérieure, déclencha l'organisation d'une réunion publique par la mairie du 18e le 9 mars dernier. Le débat, où chacun put s'exprimer, permit de recueillir des points de vue tranchés : rejet de l'inversion de sens de la rue Hégésippe Moreau sans solution alternative, soutien affirmé de cette mesure bénéficiant au nord du QV (le trafic baissa de 3500 v/j à 1000 v/j) et, entre les deux, souhait de maintenir cette mesure dans l'attente de l'achèvement du QV. Furent aussi évoqués pêle-mêle l'encombrement de l'avenue de Clichy avec son stationnement gênant endémique côté pair, le carrefour Etex-Ganneron mal reconfiguré (trottoir coupé à 45°) et dangereux, le blocage de la rue Ganneron en raison du stationnement gênant aux deux coudes en baïonnette, la signalisation insuffisante à l'entrée de la rue Forest, le mauvais positionnement des places de livraison rue Ganneron et, plus généralement, l'utilisation indue des places de livraison pour du stationnement classique et le stationnement gênant des 2 roues sur les trottoirs. Le maire-adjoint du 18e chargé de la voirie souligna que l'objectif global du QV reste la diminution du trafic de transit et informa que les travaux, rues Forest, Capron, Cavallotti et Ganneron, commenceront après la livraison de l'école en juin 2005. Il admit certaines erreurs et reconnut que la pression subie par le QV due à la proximité des avenues de Clichy et de Saint-Ouen ne trouvera de solution qu'en traitant ces avenues. Il proposa d'étudier deux solutions alternatives, la mise en impasse de la rue Forest et en sens interdit, sauf riverains, de la rue Cavallotti ou la mise en sens interdit, sauf riverains, de la rue Forest. Le maire du 18e affirma enfin qu'un travail de réflexion supplémentaire était nécessaire, que la recherche d'un compromis doit satisfaire un maximum de riverains et que, « si personne n'a la science infuse, toutes les solutions à inventer restent possibles ».

> « si personne n'a la science infuse, toutes les solutions à inventer restent possibles »

Ultime concertation avant décision

Le 20 juin, quatrième et ultime réunion publique afin de présenter le résultat des études de la DVD. M. Y. Le Goff, ingénieur de la DVD, rendit compte des derniers comptages disponibles (fin mars et mai 2005 : -30 % rue Ganneron jusqu'à Cavallotti, -25 % au-delà) et du bilan d'une semaine de livraisons. Si la centaine de livraisons observées concernent peu d'objets de taille importante, le non-respect permanent des zones de livraison régulièrement positionnées crée un encombrement trop fréquent. Trois solutions ont été étudiées : la mise en impasse de la rue Forest, l'inversion de la rue Capron et la mise en sens interdit, sauf riverains, de la rue Cavallotti, l'amélioration de la situation existante par des mesures complémentaires. Avantages et inconvénients soupesés, la première a été écartée en raison du faible gabarit de la rue et de la proximité de l'école, la seconde car elle multiplierait par dix le trafic de la courte et étroite rue Capron, débouchant sur une avenue de Clichy congestionnée. La solution retenue consiste donc à renforcer les aménagements de voirie : surélévation de la voirie avec une entrée « pincée » rue Forest, deux carrefours surélevés Forest / Capron / Cavallotti, Cavallotti / Moreau / Ganneron ; élargissement et aplanissement des trottoirs rue Forest ; oreille supplémentaire au carrefour Etex/ Ganneron ; signalisation renforcée. De nombreux participants ont confirmé leur souhait de voir limitée au maximum la circulation de transit, de créer un véritable « goulot d'étranglement » à l'entrée de la rue Forest en supprimant tout stationnement devant le centre commercial et d'empêcher enfin l'accès de la rue Ganneron aux cars de tourisme. Les travaux seront conduits cet été pour achèvement en septembre. Enfin, la réfection totale de la rue Capron, y compris toutes les adductions et tous les fluides, durera jusqu'en mars 2006 ●

RESTAURANT JAPONAIS
SUSHI AKASHI
Spécialités
Sushi-Sashimi-Yakitori
Plats à emporter
01 44 90 05 68
5 rue Forest 75018 Paris
Métro : Place de Clichy
fermé le dimanche



Épinettes
terre de constrastes

Des adhérents de déCLIC 17/18, habitant les Épinettes, réfléchissent depuis novembre dernier sur leur quartier. Voici une première analyse.

Traçons les contours du quartier. C'est un triangle au Nord/Nord-Ouest de Paris entre les deux branches de la ligne 13. Seize voies, à partir de l'avenue de Clichy, prennent la direction de St-Ouen. Neuf quittent l'avenue de St-Ouen et semblent se diriger vers Clichy. Mais, sur le troisième côté du triangle, là où se dressent les murailles de la forteresse parisienne avec ses boulevards périphériques, ses cimetières, ses HBM, ses lycées et ses stades, vous ne voyez ressortir que la rue Pouchet et la rue de la Jonquière. Toutes les autres voies ont été attirées par les deux grandes Portes de Clichy et de St-Ouen.

Pour atteindre le centre du triangle à quatre ou deux roues, il faut toujours faire des détours: emprunter obligatoirement les «axes rouges» saturés des avenues et des boulevards, tirer des bords entres de longs îlots rectangulaires au gré des sens uniques: sur 37 rues et 24 passages ou impasses, il n'y a que deux voies entièrement à double sens: Guy Môquet et Jean Leclaire. Enfin, il faut se garer...

Sortant de chez vous, vous devez d'abord naviguer les yeux fixés au sol pour éviter les crottes (de chiens?), les crachats, les dépôts sauvages d'ordures, les poubelles en attente sur les trottoirs et les véhicules mal garés.

Allez-vous travailler hors du quartier? Si vous ne vous êtes pas précipité dans les embouteillages, en voiture ou en bus, vous vous entassez dans les rames bondées et trop rares des deux branches de la ligne 13.

Vos enfants doivent-ils étudier? Ils peuvent aller à pied, seuls ou accompagnés, jusqu'à leur école, mais il n'y a plus de lycée public au centre du triangle, seulement un collège. Ils n'ont pas beaucoup de choix pour trouver de la verdure et un terrain de jeux: squares des Épinettes, Jean Leclaire, Villa Sainte-Croix, Boulay, à réaménager totalement.

Voulez-vous faire vos courses? Pour trouver tout ce qu'il faut acheter, pour manger et boire chaque jour, s'habiller, se soigner, lire, bricoler, etc. l'expérience montre qu'il faut beaucoup trotter. Les bons bouchers deviennent rares, les marchands de journaux (et de livres) disparaissent les uns après les autres. Le commerce du quartier est fragile à voir le nombre de boutiques fermées et les bons fournisseurs sont assez dispersés.

Avez-vous envie de boire un café, un verre ou de manger un morceau? Il y a dans le quartier un grand choix de bars, de brasseries et de cuisines traditionnelles ou exotiques. Mais certains de ces restaurants regroupés à l'extrémité de la rue Guy Môquet sont plutôt des cantines communautaires. Elles attirent jusqu'au petit matin, voitures (parfois de luxe) et arrogants fêtards, qui, l'alcool aidant, se soucient peu du sommeil des habitants et de la propreté des rues.

Voulez-vous faire du sport, aller au cinéma, au théâtre? Une chose est certaine, il vous faut marcher au moins jusqu'aux limites du quartier, là où sont la piscine et le stade. Les premiers cinémas sont loin, vers la place de Clichy où vous trouverez aussi des théâtres. À l'autre extrémité, l'Odéon a ouvert une annexe boulevard Berthier.

Le quartier des Épinettes est un quartier résidentiel où vit une population aussi variée que nombreuse. Y vivons-nous bien? Comme tous les quartiers de Paris, les encombrements de la circulation et le stationnement des véhicules (y compris celui des épaves) pèsent de tous leurs poids polluants sur l'espace public. Nous avons aussi quelques points noirs: deal et prostitution. Les lieux se déplacent de temps en temps. Appartements et commerces sont menacés de cambriolage, au moins autant qu'ailleurs....

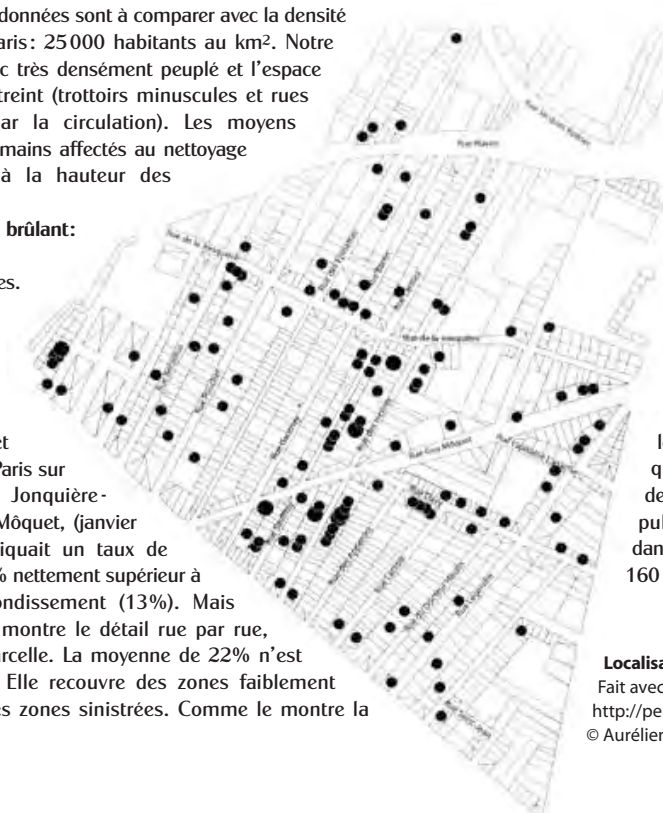
La «crise» se manifeste concrètement sur trois questions. La malpropreté des rues et leur nettoyage insuffisant exaspèrent de plus en plus la population qui l'a vigoureusement dénoncé, face aux élus en réunion publique. La densité du quartier est de 32000 habitants au km², mais elle monte à 65000 dans le secteur central autour de la rue de la Jonquière. Ces données sont à comparer avec la densité moyenne de Paris: 25000 habitants au km². Notre espace est donc très densément peuplé et l'espace public très restreint (trottoirs minuscules et rues encombrées par la circulation). Les moyens matériels et humains affectés au nettoyage ne sont pas à la hauteur des besoins.

Problème aussi brûlant: le nombre de commerces vides. Notre enquête retrouve les résultats d'une étude de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris sur le quartier Jonquière-Pouchet- Guy Môquet, (janvier 2004) qui indiquait un taux de vacance de 22% nettement supérieur à celui de l'arrondissement (13%). Mais notre enquête montre le détail rue par rue, parcelle par parcelle. La moyenne de 22% n'est pas uniforme. Elle recouvre des zones faiblement touchées et des zones sinistrées. Comme le montre la carte, la concentration des lieux d'activité vides est plus forte sur deux zones: les rues Guy Môquet, Sauffroy, des Moines et des Épinettes. Dans ces deux cas, l'abandon conduit rapidement à la décrépitude des devantures et des vitrines. Du coup, une partie de la population locale ou en transit s'autorise à déposer ou jeter des détritus de toutes sortes et à toute heure.

La dégradation de l'avenue de Clichy diffuse à l'intérieur du quartier. Ainsi s'installent dans certaines boutiques proches de l'avenue des commerces ethniques communautaires – terminologie utilisée dans l'enquête sur la Place de Clichy, (Armatte. E, Belkhiter. N, Lavagne. G et Rozenker. D, DESS, Université Paris X et RATP, décembre 2003). Se tournant exclusivement vers une communauté particulière, ils transplantent une offre de biens et services (alimentation, restauration, coiffure, télécommunications et, parfois, dans une seule boutique) et un mode de vie selon des modèles présents dans beaucoup de villes de pays en développement. La difficulté ne provient pas de l'existence de ces besoins: communiquer avec les familles, retrouver la nourriture et l'atmosphère du pays lointain. Ces commerces posent problème si la boutique et l'espace public contigu ne sont pas traités selon les règles du bon voisinage et s'ils ne respectent pas les prescriptions de la loi commune. Il existe des règles et des conditions pour l'emploi, l'hygiène et la sécurité, la qualification professionnelle et l'usage des espaces privés et publics. Elles sont visiblement méprisées. Loin d'aller dans le sens d'une intégration dans la diversité, la «globalisation de la misère du monde» pourrait conduire à une ségrégation destructrice de la société locale. L'utilisation diurne de la voie publique pour consommer boissons et nourritures et y laisser ses déchets, comme les restaurants ouverts de fait toute la nuit, exacerbent la sensibilité des habitants au bruit et à la saleté. Un récent incendie dans un restaurant renforce notre inquiétude. Aujourd'hui les autorités de police de l'arrondissement, la municipalité, les services d'hygiène savent qu'il existe un problème. Malgré les plaintes, les actions de la police et les fermetures temporaires de quelques établissements, les sanctions, trop légères, ne dissuadent pas les contrevenants qui, parfois, en semblent tirer gloire.

Pour faire face, il faudra beaucoup de temps. Par exemple, la lutte pour débarrasser la rue Berzélius des rats d'égouts qui la traversent régulièrement dure depuis des mois. Il ne faudra pas aussi perdre de vue que notre quartier doit préserver et développer ce qui fait son originalité: un ensemble urbain résidentiel et populaire. Notre enquête nous remet sous les yeux un paysage urbain où dominent des petits immeubles d'habitation aux façades de pierre ou de crépi. Cet héritage de la fin du 19e siècle et du début du 20e siècle, quand les faubourgs réunissaient les industries et l'habitat ouvrier, enrichi de quelques constructions nouvelles et intéressantes ne demande qu'à être réhabilité et valorisé.

Pour le moment, énonçons trois demandes urgentes sous forme de questions. À quand la signature du contrat propreté entre la ville et l'arrondissement? À quand un contrôle efficace et coordonné des services de la Ville et de l'État (hygiène, douane, police, URSSAF, vétérinaire...) de toutes les activités posant problème? À quand la création d'une Maison de services de proximité (services publics, Mairie, association, etc.) dans le quartier et, pourquoi pas, au 160 avenue de Clichy? ●



Localisation des locaux d'activité vides
Fait avec avec Philcarto
http://perso.club-intenet.fr/philgeo
© Aurélien Andreu

Propreté aux Batignolles
le diagnostic du CCQ

Des conseillers de quartier du CCQ Batignolles-Cardinet ont constitué un groupe de travail afin de dresser un état des lieux de la propreté du secteur. Arpentant le terrain en mars-avril 2005, à toute heure et par tout temps, ils ont rédigé un diagnostic précis dont nous résumons les principaux points.

L'avenue de Clichy présente un état plutôt satisfaisant, résultat d'un balayage quotidien, à la différence de toutes les rues perpendiculaires, sales voire très sales, comme la rue Jacquemont. Il en est de même des rues aux abords de la voie ferrée. Des zones de grande fréquentation posent problème (rues Mariotte, Moines aux abords du marché et du Franprix). Les renfoncements semblent encourager les dépôts de vracs et d'encombrants. Les déjections des volatiles affectent la rue Cardinet aux abords du square mais ce sont les déjections canines, notoires sur certaines zones, qui frappent d'une saleté repoussante certaines rues (Truchet, Darcet, Lécluse, Boursault, Condamine et Legendre vers av. de Clichy, Lecomte, Nollet, Fourneyron, Clairaut, Lemercier entre Dames et Legendre, rue et Villa Jacquemont). Des difficultés récurrentes concernent le traitement des DIB (déchets industriels banals) des commerçants, les rentrée et sortie des bacs à des heures non conformes, l'irrégularité des heures de collecte, la cohérence des circuits et la fréquence de nettoyage ou de lavage.

Ce diagnostic a permis de mettre en relation le niveau de saleté avec différents facteurs : le manque de sacs-poubelles, l'étroitesse des rues et, surtout, des trottoirs (difficultés de nettoyage, propension à l'incivilité), la vétusté du revêtement et des immeubles, le stationnement, a fortiori quand celui-ci est interdit (Le Chapelais, par exemple), la présence de certains commerces ou entreprises.

Le groupe de travail assortit son constat de propositions concrètes selon le triptyque : prévention, sensibilisation, pénalisation. Prévention en disposant des «réceptacles de propreté» tous les 50 mètres. Sensibilisation en informant les artisans-commerçants, les copropriétés (obligations légales, nos de téléphone des services, heures de rentrée et sortie des bacs…) et en suscitant des campagnes en faveur de la propreté, geste de civisme, dans les supermarchés, les écoles, chez les vétérinaires. Pénalisation enfin vis-à-vis des propriétaires de canidés indélicats et des commerces qui débordent sur les trottoirs sans autorisation ou ne respectent pas leur réglementation. Néanmoins, les services du nettoiement sont invités à lancer des actions spécifiques, concentrées sur certaines zones – rues Jacquemont et Mariotte (nettoyage à fond, sensibilisation et verbalisation), rue Cardinet (déjections volatiles), autour du square des Batignolles (déjections canines) – ou sur un objectif général (nettoyage sous et autour de la grille des arbres). Enfin, les conseillers-enquêteurs se sont interrogés sur une meilleure efficacité du nettoiement. Ils proposent d'enquêter sur les capacités de place pour les bacs dans les immeubles près desquels des vracs sont régulièrement constatés, d'étudier des fréquences de balayage et lavage plus resserrées et des itinéraires plus cohérents.

Après avoir rencontré Mme Guéroult, directrice de la Propreté du 17e arrondissement, les conseillers ont proposé au CCQ plusieurs vœux, dont certains ont été présentés au Conseil d'arrondissement. Malheureusement, la signature d'un contrat d'objectifs entre la Mairie du 17e et la Mairie de Paris, emblématique des soucis des habitants, est passé par pertes et profits.

Trop polémiques, les engagements publics entre tous les élus ? Nous le croyons d'autant moins que les élus locaux s'honoreraient de mettre en œuvre une vraie culture du diagnostic et de l'évaluation, au bénéfice de tous. La propreté, n'appartenant à aucun parti politique (enfin, on le subodore), est pourtant un dossier qui s'y prête aisément !

Quartier Vert Batignolles-Mairie
les travaux continuent… jusqu'en 2006

Le Quartier Vert Batignolles-Mairie est limité par l'avenue de Clichy, les rues Legendre et Boursault et le boulevard des Batignolles. Plus vaste que le Quartier Vert Cavallotti voisin, il est l'objet d'un traitement similaire : entrées-sorties surélevées, élargissement de certains trottoirs (rues Hélène et de Bizerte), carrefours surélevés et sécurisés.

Issues d'un copieux rapport rédigé à l'initiative du Conseil Consultatif de Quartier et des études techniques des services de la Voirie (DVD-Mairie de Paris), les propositions d'aménagement ont été présentées en réunion publique en avril 2004 à la mairie du 17e et soumises, pour certaines, à une procédure de consultation localisée. Les habitants et entrepreneurs de chaque rue concernée par un élargissement de trottoir ou un recalibrage de voirie reçoivent un questionnaire. Leurs réponses doivent aider à la décision. Cette procédure, au taux de réponse variable (de 27 à 42 %), a conduit à des choix divers, la rue de Bizerte élargie (participation 27 %, avis très favorable 87 %) mais la rue du Mont-Dore en attente de décision (participation 38 %, avis favorable 52 %). En effet, le cœur des Batignolles à la voirie étroite et tirée au cordeau subit une circulation de transit très intense et ses trottoirs réduits au minimum ne peuvent abriter les piétons en toute sécurité. C'est pourquoi ces aménagements, si indispensables sur le trajet des écoles, supprimeront de fait des places de stationnement gagnées décennie après décennie au détriment de la sécurité des piétons. Le meilleur cas d'école, au double sens du mot, est la rue de La Condamine aux trottoirs si étroits que les écoliers ne peuvent lutter contre les poubelles trop tôt sorties, les deux-roues trop nombreux… Ses carrefours avec de longues rues perpendiculaires, Lemercier, Nollet, Truffaut, sont cause de fréquents accidents.

Bien entamé, le calendrier de ces travaux lourds se poursuit cet été avec, les entrées-sorties, rue/bvd. des Batignolles, rue Boursault/bvd. des Batignolles, rue Biot à partir du 18 juillet, le carrefour surélevé Truffaut-La Condamine en août et la sortie Nollet-Legendre en septembre. Restent en attente les rues Caroline et Darcet. Le traitement de la rue La Condamine, beacoup plus complexe en raison de l'intervention de nombreux concessionnaires. nécessitera sa fermeture durant cinq mois et se déroulera sans doute d'avril à août 2006.

Enfin, déCLIC 17/18 souhaite, comme cela a souvent été réclamé en conseil de quartier, que des zones deux-roues de taille raisonnable soient régulièrement disposées au sein du QV pour, d'une part, répondre à un vrai besoin et, d'autre part, ne pas donner d'excuses à ceux qui s'obstinent à encombrer les trottoirs •

Grilles neuves pour le square Hélène

Voici trois ans que déCLIC 17/18 et des habitants de la rue Hélène interviennent auprès des élus du 17e, du conseil de quartier, de la Mairie de Paris pour qu'enfin le petit square Hélène reçoive de véritables grilles.

Notre acharnement a payé puisque M. Benessiano, premier adjoint au maire du 17e, nous apprenait l'heureuse nouvelle pour 2005. Et, de fait, le terrain de jeux est désormais délimité par de vraies grilles encastrées dans un muret de béton. Proche du square des Deux-Nèthes, de l'autre côté de l'avenue de Clichy, qui, lui, accueille plutôt les jeux des petits, il pourrait être complété pour s'adresser vraiment à la tranche d'âge des adolescents. Par ailleurs, on apprécie qu'à la faveur des travaux du Quartier Vert Batignolles, la rue Hélène aux trottoirs élargis est désormais débarrassée de son stationnement gênant endémique.

Ouverture d'une halte-garderie en septembre 2005, 17 rue Le Chapelais

Du petit îlot formé de trois maisonnettes qui, à l'angle des rues Lemercier et Le Chapelais, offrait par sa faible hauteur un puits de lumière, il ne reste plus rien de ce que le peintre Bonnard avait su capter. La mobilisation des habitants et l'action de déCLIC 17/18 (cf. nos 12 et 13 du Bulletin) n'ont pu empêcher sa démolition et la construction d'un immeuble classique mais banal. Or, une enquête menée dans le quartier à notre initiative avait montré la demande pressante pour un équipement public de proximité.

C'est pourquoi, alerté par nos soins dès décembre 2001, M. Caffet, adjoint au Maire de Paris, chargé de l'urbanisme, négocia avec le promoteur pour limiter la hauteur de l'immeuble et inclure dans le programme, avec l'accord de la mairie du 17e, l'installation en rez-de-chaussée d'une halte-garderie. Au moins, la mobilisation des habitants et de notre association aura permis qu'à la rentrée 2005, les parents de ce quartier bénéficient d'une nouvelle structure d'accueil pour leurs enfants. Faites-le savoir autour de vous !

Parc des Batignolles

4,4 ha livrés en 2007

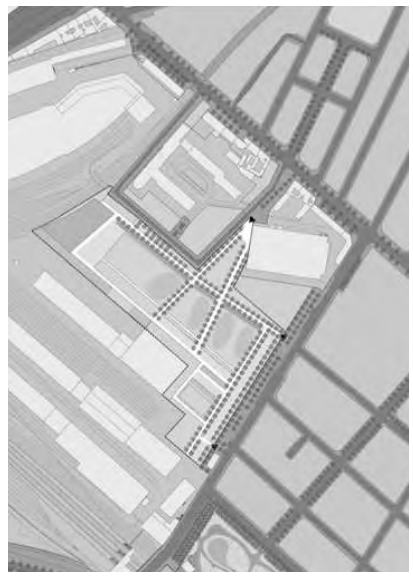
Les bulldozers, pelleteuses et excavatrices ont pris possession de 4,5 ha des terrains SNCF acquis fin 2004 par la Ville de Paris pour 81,5 millions d'euro.

Au programme : le premier morceau du futur parc des Batignolles. Après la démolition des installations existantes et la dépollution des terrains en 2005, les travaux du parc commenceront début 2006, dans un an, pour une ouverture en 2007.

L'engagement de la municipalité parisienne de construire un grand parc profitant à tout le nord-ouest de la capitale se concrétise enfin. En effet, dès 2002, la Ville de Paris a donné mandat à la SEMAVIP de conduire les études nécessaires à l'opération d'aménagement sur la totalité du site. L'architecte François GRETHER, mandataire de l'équipe lauréate à l'issue de la consultation d'urbanisme par la Commission d'Appels d'Offre de la Ville de Paris du 15 janvier 2004, a poursuivi ces études dans le cadre d'un marché de maîtrise d'oeuvre urbaine. Après de longues et difficiles discussions avec les propriétaires (SNCF, RFF, Géodis) de la vaste friche industrielle (gare Batignolles-Marchandises), 4,5 ha ont été acquis pour accueillir la première tranche du parc (4,4 ha), une école, des logements et des bâtiments d'activités sur 35 000 m². L'architecte- paysagiste J. OSTY et le BET OGI sont chargés de la construction du parc.

Le futur parc, totalement ouvert sur la ville avec sa dizaine d'entrées permettant de relier les Épinettes à la rue de Saussure ou la rue Cardinet au boulevard Berthier, offrira un paysage neuf, rythmé par trois séquences : « le corps dans le parc », « le spectacle des saisons » et « l'eau dans tous ses états ». La première développera les aires de jeux pour tous les âges, y compris une aire de skate et roller. La seconde illustrera les variations des saisons : tilleuls, merisiers et pyrus pour le printemps, le long de la rue Cardinet ; chênes, frênes et tulipiers pour l'été dans les allées centrales ; vers le boulevard Berthier, érables pour l'automne puis conifères pour l'hiver. Des platanes seront plantés sur les allées allant d'ouest en est. Enfin, un bassin biotope recueillera l'eau de pluie, filtrée par les plantes aquatiques, s'écoulant grâce au dénivelé naturel dans les canaux paysagers. L'autre ambition de ce parc sera l'engagement pour le développement durable : gestion économe de l'eau, utilisation des énergies solaire et éolienne, récupération des matériaux du site comme les pavés d'origine, équilibre entre les remblais et déblais. Le parc, éclairé la nuit par un luminaire basse consommation, verra ses clôtures végétalisées et un saut-de-loup aménagé rue Cardinet. Enfin, la forge, la halle de l'ancienne Gare du Havre et le bâtiment à l'horloge (cf. ci-contre) seront conservées.

Avec la construction du parc, une voie nouvelle prolongeant l'impasse Chalabre desservira les nouveaux logements et équipements. Un mail sera planté rue Cardinet. Enfin, une étude technique a été lancée pour vérifier la faisabilité de la construction d'un parking en sous-sol à destination des riverains ●



Limites de la phase 1 du futur Parc, à l'angle Est de la ZAC Batignolles-Cardinet-Clichy.
© 2005, SEMAVIP, Mairie de Paris

Plus de Village Olympique. Et après ?

Les 60 ha du site des Batignolles ne devant plus accueillir le Village Olympique, la cession à la Ville du reste des parcelles pour étendre le parc sur les 10,5 ha prévus et bâtir les nouvelles Batignolles sera chose moins aisée de la part des entreprises concernées. De même, les engagements financiers ne bénéficiant plus de la manne olympique, l'horizon d'achèvement de la zone s'éloigne. Profitons-en pour instaurer autour de ce projet passionnant une concertation exemplaire.

LA FUTURE MAISON DES ASSOCIATIONS DU 17e ?

De sa longue histoire industrielle et de la saga trépidante des chemins de fer, que restera-t-il aux Batignolles ?
Au moins, un remarquable petit immeuble, rue Cardinet, de style mi-campagnard, mi-réaliste qui ne doit pas disparaître.
Beaucoup rêvent que s'y installe la Maison des associations, au cœur du 17e arrondissement.
Ainsi vivra pour longtemps l'âme des Batignolles, encore enfouie dans sa gare disparue.

« LE DILEMME DE L'URBANISME PARISIEN

Pour apporter non certes la solution mais un palliatif aux difficultés croissantes et impératives de la circulation en surface, l'administration prévoit le grignotage des trottoirs.
L'opération est en cours pour l'avenue de l'Opéra et serait déjà envisagée pour le boulevard Saint-Michel. Ici se pose un problème d'esthétique. L'agrément de l'avenue de l'Opéra – dont l'ensemble est remarquablement ordonné – résulte d'une harmonie, d'un équilibre spatial, entre les façades, la chaussée et les trottoirs.
En ramenant ceux-ci de 7 mètres à 5,50 mètres, on ruine cette harmonie, et le dommage sera rendu plus sensible par le refoulement des lampadaires. Devenus insuffisants pour éclairer la chaussée, ceux-ci devront en outre être remplacés, soit qu'on en augmente le nombre, soit qu'on double leurs feux.
Le même problème se posera demain pour d'autres voies. Le boulevard Raspail, avec son terre-plein, représente une lancée de verdure allant de l'avenue du Parc de Montsouris vers le cœur de la capitale. La disparition de l'allée plantée ne saurait être compensée par une double rangée d'arbres sur les trottoirs.
Une pétition, qui se couvre rapidement de signatures, circule actuellement pour la sauvegarde du terre-plein : c'est une des créations les plus heureuses du demi-siècle passé qui est menacée de disparaître. La suppression du bassin de la place Edmond-Rostand, la déplantation d'arbres dans le site des Invalides et d'autres opérations en cours ou à l'étude constituent des sacrifices à la circulation que l'on reconnaît indispensable, mais que déploreront ceux qui persistent à croire qu'une ville n'est pas seulement un carrefour, mais aussi un paysage. »

Cet article, signé Albert Mousset et publié dans Le Monde du 28 juin 1955, est réédité cinquante ans plus tard. En 1955, les autorités avaient choisi de donner priorité à la circulation automobile. On en mesure, un demi-siècle après, les conséquences : grave impact sur la santé publique, pollution atmosphérique, niveaux de bruit diurne et nocturne intolérables. Aujourd'hui, le mouvement inverse est lancé à l'initiative de la municipalité parisienne. Boulevards de Clichy et Rochechouart, boulevard Magenta, boulevard Barbès, ailleurs encore, on a entrepris de réparer les dégâts. Faut-il le regretter ? Pour nous, la réponse est claire.

L'œil à l'écoute…

Cette nouvelle rubrique propose au lecteur de découvrir un détail insolite, une perspective nouvelle ou une vue surprenante, que l'œil aux aguets aura pu capter dans notre environnement familier. En bref, un autre regard sur nos quartiers qui le méritent bien ! Alors, où se trouvent ce superbe balcon au fer forgé et ces reliefs en imposte chargés d'une symbolique technique et spirituelle ? Et quel personnage se cache derrière le masque grimaçant ?

Pour piquer sa curiosité, nous ne dévoilons pas au lecteur le lieu précis de la prise de vue. Nous l'invitons plutôt à nous adresser sa proposition. Les dix premiers lecteurs qui auront donné la réponse correcte recevront gratuitement le Bulletin de déCLIC 17/18 pendant deux ans.
Vous aussi, vous pouvez participer et nous envoyer un cliché (fichier image, haute définition, 300 dpi) à l'adresse :
postmaster@declic1718-paris.org.

PORTRAIT D'ICI

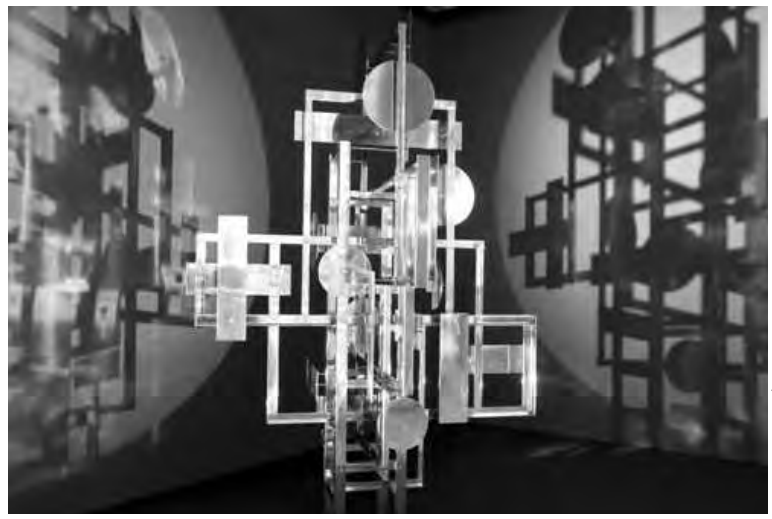
Omar, citoyen du monde

« À cause de la fermeture du grand Gaumont, j'ai haï la place de Clichy pendant des années mais je suis toujours aussi fou de cinéma. Aujourd'hui, la place de Clichy, pour moi, c'est la meilleure place de Paris. D'abord, on se trouve à la croisée de quatre arrondissements. Ensuite, on y rencontre une grande partie des peuples du monde et les couches sociales les plus diverses, du smicard au plus fortuné. Beaucoup de cinémas, de nombreux théâtres et salles de concert, des restaurants du monde entier : la place de Clichy, franchement, est le vrai emblème de Paris.

Je travaille depuis douze ans dans un des kiosques de la place. J'y rencontre énormément de monde, de ma petite voisine du quartier aux stars, comme Iggy Pop. Grâce au kiosque, j'ai eu de "grands" rôles au cinéma. Alors, pourvu que ça dure… J'y ai aussi appris l'écoute, l'indulgence, la patience, bref, l'infinie diversité de la nature humaine. Mais il serait temps de traiter la place comme elle le mérite. Un véritable ravalement ! Qu'on ait enfin plaisir de la traverser d'est en ouest, du nord au sud ! Qu'on ait aussi envie d'y rester et de profiter de tout ce qu'elle offre ! »

Nicolas Schöffer

Né à Kalocsa (Hongrie) en 1912, diplômé de l'École des Beaux Arts de Budapest et docteur en droit, Nicolas Schöffer s'installe en 1936 à Paris où il décèdera en 1992. Se consacrant d'abord à la peinture, il aborde différents styles : figuration, surréalisme, abstractions lyrique puis géométrique. Mais, à partir de 1949, il élabore de nouveaux concepts, comme le spatiodynamisme et l'art cybernétique, marqué par l'œuvre séminale du physicien-mathématicien-informaticien Norbert Wiener, Cybernetic & Society (1948). Dans une esthétique d'interaction entre l'art et son environnement et l'irruption de la théorie de l'information dans le fonctionnement de ses œuvres, le temps et l'environnement deviennent une composante intrinsèque de l'œuvre d'art. Professeur, conférencier, membre de l'Institut, Nicolas Schöffer a marié sculpture, technique, lumière, musique, art-vidéo et architecture dans une œuvre multiforme aux profondes résonances poétiques et humanistes.



FONDATION EDF / STÉPHANE REMAEL

Exposition : Fondation EDF Électra 6 rue Récamier 75007 Paris (entrée libre).
En savoir plus : www.olats.org/schoffer.

Le vrai défi citoyen

Le symbole qui découpa le ciel des Batignolles reste l'image éphémère d'un pari perdu : le 6 juillet, le rêve olympique a rejoint la Tamise.

Le projet parisien était un solide dossier technique salué par les instances du CIO. Des commentaires qui, de toute part, voulurent apaiser, expliquer, justifier, nul n'attendait qu'ils rappellent l'évidence : le choix de la ville olympique relève autant du concours de beauté que de la lutte d'influences. Les sportifs (de haut niveau) le savent, la défaite, comme la victoire, peut être injuste, question de point de vue. Mais, quoi qu'en pensent certains, les athlètes ne sont pas indifférents au défi et au plaisir de participer « à la maison » aux compétitions les plus prestigieuses, comme les vrais amateurs de participer à cette fête !

Mais il serait dramatique que disparaissent aussitôt toute l'énergie accumulée, les compétences assemblées, les gestes architecturaux audacieux, les décisions stratégiques visionnaires et les bonnes volontés enfin réunies. Nous en savons quelque chose dans les quartiers riverains d'une avenue de Clichy délaissée depuis plus de trente ans.

Le parc commencé, la construction des Batignolles du XXIe siècle doit être mise en chantier. Que la SNCF et RFF cèdent leurs terrains sans retard ! Qu'une architecture audacieuse et internationale (voir l'opuscule *Paris-Batignolles Workshop*, éditions *Pavillon de l'Arsenal*, 2005) ait enfin droit de cité ! Que les grands axes proches reçoivent le traitement adéquat ! L'effort en faveur des transports publics (accessibilité totale aux handicapés, tramway étendu de la porte de Montreuil à la porte de la Chapelle, création de la gare Évangile du RER E, lignes de métro prolongées), le franchissement des frontières de Paris et du « mur » du périphérique avec la reconstruction de la Porte de la Chapelle, la mise en valeur urbaine, architecturale et humaine de l'axe Paris-St-Denis méritent d'être ardemment soutenus. Mieux, dans les 17e et 18e, de la porte d'Asnières à la porte d'Aubervilliers, que les limites de Paris cessent d'être une frontière. Une dynamique nouvelle peut surgir. Au-delà, Paris doit définir un projet global pour son agglomération. Or, à la faveur d'un objectif commun, le projet olympique allait pouvoir guérir les intervenants publics de leur pusillanimité, leur double discours ou leur combat politique d'arrière-cour. Désormais, le cours des choses ne peut reprendre son rythme, lourd et, trop souvent, chaotique. Un défi citoyen s'impose donc à tous, décideurs publics, habitants et associations de quartier : réussir la nouvelle mutation de notre cité. C'est peut-être là un projet encore plus ambitieux et difficile !

MB

Chez Eusebio Café & Restaurant
Spécialités espagnoles • tapas • paëlla
11 rue Hégésippe Moreau 75018 Paris
tél. : 01 44 70 05 42 Ouvert tlj sauf dimanche et lundi

Adhérez à *dé*CLIC 17/18

Association loi 1901 déclarée en préfecture de Paris le 5 avril 1996 • 3 rue Etienne Jodelle 75018 Paris

Nom : ..... Prénom : ..... E-mail : .....

Adresse : ..... Téléphone : .....

adhère en qualité de
- ❑ membre bienfaiteur — Cotisation versée (minimum 15 €) : .....
- ❑ membre actif — Cotisation versée (minimum 8 €) : .....

Signature

Nous assurons nous-même la diffusion de nos courriers d'information.
Si nécessaire, pour accéder à votre boîte aux lettres, merci de préciser le code de votre immeuble : .....
Nous vous invitons à photocopier ce bulletin d'adhésion et à le diffuser autour de vous.

Vous souhaitez participer à la vie de l'association. Faites-nous part ici de vos souhaits et de vos idées :