Association des quartiers de la place Clichy
et des avenues de Clichy et Saint-Ouen

n° 26 hiver 2013-2014

LE BULLETIN DE déCLIC

17/18

**Au cœur d'un quartier qui bat, qui déjà va mieux.
Pour aller plus loin, nous questionnons
les candidats aux municipales.**

Ces derniers mois, *dé*CLIC agit sur plusieurs fronts !

■ **Rue Davy, le marché aux livres**
*Le 6 septembre 2013, dé**CLIC 17/18** était présent à ce rendez-vous.*

■ **ZAC-Clichy Batignolles :**
*Le 30 juin 2013, dé**CLIC 17/18** tenait un stand à la journée porte ouverte. Voir page 14*

■ **Inauguration de l'avenue de Clichy réhabilitée**.© *Mairie de Paris.*
Le 16 septembre. Premier bilan. Voir pp. 4-5

■ **Comité de suivi de la ligne 13**
*dé**CLIC 17/18** était de la partie.*
Retour pp. 6-7.

Des lecteurs nous écrivent

Bonjour,

A l'heure où des aménagements nombreux viennent d'être effectués sur les voiries du secteur La Fourche-Ganneron, ce dont on ne peut que se féliciter, l'état de délabrement dans lequel reste la rue Fauvet n'en est que plus visible : chaussée craquelée et défoncée, et surtout, piste cyclable et trottoir de gauche méprisés par des stationnements sauvages à répétition, faute de plots en nombre suffisant, qui équivalent, principalement le week-end, à une véritable privatisation des lieux sur une longue durée par des automobilistes et des camionneurs indélicats (exemple, les véhicules d'un loueur au débouché de la rue..).

Pourquoi un tel abandon ?

Jacques Lemaitre, rue Fauvet

declic1718.org : le site de l'association rénové !

Bienvenue sur le site rénové : declic1718.org

Nos rubriques :

- **L'agenda:** les prochains rendez-vous.
- **Nous connaître** : l'histoire, la présentation les statuts de l'association
- **Tous les Bulletins** de déCLIC 17/18
- **Nos dossiers**: des textes de référence, des extraits de presse, des études, des liens utiles
- **Nos quartiers**: Batignolles, Epinettes, Grandes Carrières, Portes (Clichy, Pouchet, Saint-Ouen)
- **Les actions de *dé*CLIC** : nos interventions (ligne 13, traverse Batignolles-Bichat, réhabilitation de l'avenue de Clichy...) ; nos réussites ; ce que vous pouvez faire ; votre avis sur...,
- **Notre patrimoine** : peintres, écrivains musiciens, architures remarquables, etc.

Une mine d'informations, un outil au service de l'action collective et de la valorisation de nos quartiers !

Merci d'accorder votre attention aux annonceurs qui, par leurs encarts publicitaires, soutiennent l'effort d'information de *dé*CLIC 17/18

Au fil des ans, au fil des pages

Il est utile de revenir parfois sur les précédents Bulletins de notre association. Déjà, pour prendre conscience de ce qu'est le travail associatif dans la durée.

Revenons par exemple sur le Bulletin N°1 daté de juin 1996, consultable sur notre site internet rénové **declic1718.org**. comme le sont les Bulletins 11 à 24.
Avec ses 4 pages, il évoque, forcément brièvement, les gros problèmes d'alors.
Ainsi l'annonce du vote de crédits d'études pour un Jardin public, 24-30 avenue de Clichy (après une rencontre sur le terrain avec l'adjoint au maire du 18e et la remise au maire de Paris d'une pétition largement signée). Il aura fallu attendre 2005 pour l'inauguration du Jardin des Deux-Nèthes… après combien de démarches !
Ainsi le sort des terrains vagues Capron-Lathuille (on s'élevait contre un projet inapproprié de complexe hôtelier et on demandait à la Ville de prendre le dossier en mains). Il aura fallu attendre l'an 2000 pour voir construit un bel immeuble, par des capitaux privés. Viendra en 2005 la rénovation de la rue Capron.
Ainsi de l'appel aux élus et aux services de la Ville pour faire respecter la législation sur les étalages et améliorer la voirie avenue de Clichy. Après quelques améliorations en 1997 à l'initiative de ***déCLIC* 17/18**, combien d'années, et combien d'interventions, et combien d'articles, pour qu'enfin cette avenue de Clichy soit réhabilitée. Il aura fallu 16 ans. Mais l'avenue de Clichy n'est plus ce qu'elle était, et c'est tant mieux!
Au delà de ce vieux Bulletin N° 1, on pourrait redécouvrir tous les Bulletins de ***déCLIC* 17/18** et aussi fureter dans les archives-papier de l'association. On retrouverait, pour beaucoup on découvrirait, notre travail.

- Pour le quartier vert Cavallotti qui fut le 2e quartier vert parisien.
- Pour la construction de l'école Forest-Cavallotti en lieu et place du Crédit municipal fermé depuis des lustres.
- Pour l'intervention de la SEMAEST dans le quartier des Epinettes afin que se réinstallent des commerces de proximité (il reste beaucoup à faire).
- Pour l'installation du BAL impasse de la Défense.
- Pour le réaménagement du mail entre Place Clichy et Anvers (ce n'est qu'une demi-réussite, on y reviendra).
- Pour la rénovation de la Place de Clichy et, dans la foulée, de l'avenue entre la Place et La Fourche,
- Pour la protection de la gare de petite ceinture avenue de Saint-Ouen (un projet d'animation est acté).
- Pour l'aménagement de la rue Davy.
- Pour la création de la Traverse Batignolles-Bichat (là aussi, on attend mieux).
- Et, année après année, pour la ligne 13 (oui..) et la construction de la ligne 14, etc.

Au-delà de cet inventaire incomplet mais bien visible, on évoquera nos études, sur l'avenue de Clichy vue par ses habitants et ses usagers (512 interviews en 1999), sur la commercialité des Epinettes, nos contributions au Plan de déplacement, à la rénovation du Plan local d'urbanisme.

C'est ainsi qu'on a obtenu l'écoute et l'attention des élus, ce ne fut pas toujours facile.

C'est aussi parce que ces interlocuteurs savaient que, au delà des textes et des pétitions, il y a des adhérents à ***déCLIC* 17/18**.
Et parce que, avec la mise en place des Conseils de quartier en 2001, de nouvelles instances de débat permirent de s'exprimer, de se faire entendre parfois. La Ville prit ainsi l'habitude d'organiser des concertations comme les ateliers de la ZAC Batignolles.
Seule la concertation autour de la réhabilitation de l'avenue de Clichy fut, elle, exemplaire.

Si le travail de l'association permet d'améliorer durablement les conditions de vie dans le quartier, elle permet aussi de faire se rencontrer tant d'habitants, riches de leurs parcours et de leur diversité.

Les objectifs sont encore nombreux.
La période des élections municipales nous conduira à interpeller les candidats, à les recevoir sur le terrain comme nous l'avons fait en 2008.
Il y a à faire. Il y aura beaucoup à faire après ces municipales.

On compte pour cela sur le soutien des habitants du quartier. ■

LE BULLETIN DE DECLIC 17/18 N°26
hiver 2013-2014 - prix 1 € - 4000 exemplaires
Directeur de la publication : Ph. Limousin.
Contributions : V. d'Alessandro, J. Becker, J-B Gonzalez, M-Cl. Klode, J. Le Morzellec, Ph. Lefrançois, F. Limousin, P. Mani, F. Mousel, C. Nasica, B. d'Ornano, C. Urbain, C. Vogt • Son contenu n'engage que ses auteurs • Tous droits réservés • **Photos :** *dé***CLIC 17/18** • **Crédits photographiques :** *dé***CLIC 17/18**, Mairie de Paris, RATP • **Mise en page** : B. d'Ornano • **Impression :** Imprimerie Expressions II 10, rue Bisson 75020 Paris • **Relations avec les annonceurs :** Ph. Lefrançois, Ph. Limousin. P. Mani,
Photo de couverture : Manu Renaud

***déCLIC* 17/18**
3 rue Etienne Jodelle - 75018 Paris
tél 01.42.94.07.75.
www.declic1718.org

Réhabilitation de l'avenue de Clichy : premier bilan

Après 14 mois de travaux de rénovation de la voirie, plutôt réussis, passer à la 2e phase : vers une amélioration de l'offre commerciale par une Charte de qualité.

Une rénovation qui vient de très loin

La réhabilitation de l'avenue de Clichy, on l'attendait depuis des lustres. Déjà, en 1995, *dé***CLIC 17/18**, à ses toutes premières réunions, l'avait inscrite à son programme.

Dés lors, pas de réunion publique, pas de rencontre des élus, pas de Bulletin où on n'aborde cette question à nos yeux primordiale : qu'on se rappelle dans quel état catastrophique était alors l'avenue ! Les commerces de qualité disparaissaient, remplacés par des bazars et friperies s'étalant sur le trottoir, jusqu'au bord de la chaussée en contre-étalages, illégaux bien sûr. Dans le secteur Capron–Lathuille, un terrain vague que l'installation du cirque Romanes tentait de civiliser, un parking sauvage devant les n° 37-39, un mobilier urbain très dégradé (potelets descellés…).

A force d'obstination, notre association avait obtenu quelques améliorations : suppression du parking sauvage, remplacement des chaînes et potelets par des croisillons peu après une réunion de terrain avec Daniel Vaillant fraîchement élu maire du 18e, suppression des pires étalages de fripes juste après une réunion publique organisée par *dé***CLIC 17/18** en présence du commissaire principal du 18e Roland Maucourant. La construction des terrains Capron-Lathuille, plus tard l'aménagement du jardin des Deux-Néthes pour lequel notre association avait joué un rôle décisif,

amélioraient un peu l'état de l'avenue.

Mais la réhabilitation de l'avenue était toujours attendue. On ne baissait pas les bras. La création des Conseils de quartier offrait de nouvelles tribunes. Ce Bulletin, numéro après numéro, argumentait.

La rénovation de la place de Clichy en 2012, notre association y avait activement contribué, ouvrait la voie. On tenait le bon bout : la réhabilitation de l'avenue vint dans la foulée.

Pour en savoir plus

Consulter, sur notre site declic1718.org :
- le Bulletin 14-15 (2004),
- le Bulletin 19 (2008) où nous publions les engagements des têtes de listes parisiennes aux élections municipales reçues par déCLIC 17/18 avenue de Clichy,
- le Bulletin 24 (2012);
- et aussi la rubrique "nos dossiers"

Une concertation modèle

La Ville y travaillait depuis longtemps. Pourtant, les travaux de réhabilitation furent précédés d'une vraie concertation: 2 grosses réunions publiques au lycée Jules Ferry, avec les responsables du projet, les élus (Ville, 17e, 18e), la police, la RATP…la salle prit la parole. Puis réunion des Conseils de quartier concernés : Grandes Carrières , Batignolles-Cardinet, La Fourche-Guy Môquet avec les mêmes intervenants. *dé***CLIC 17/18** était présent, activement, à toutes ces réunions, avec des « retombées » intéressantes et parfois imprévues (rencontre avec les commissaires principaux des 2 arrondissements, en mars 2011 peu après une réunion où des intervenants avaient jugé la police trop peu présente avenue de Clichy).

*dé***CLIC 17/18** publiait sur son site internet le plan des travaux.

Pendant les 14 mois de travaux, un Comité de suivi fut réuni à 7 reprises, avec les responsables du projet, les élus, la RATP, la police parfois, des associatifs. Saluons l'esprit de concertation qui régna pendant cette séquence : bien des problèmes furent résolus après un courrier ou un appel téléphonique, relayant souvent les remarques de riverains !

Un premier bilan, du projet à la réalité du terrain: quels étaient les objectifs ?

■ Améliorer la circulation des piétons, cyclistes, autobus.

Alors qu'ils étaient régulièrement bloqués par le stationnement sauvage et les livraisons, les autobus 54, 74, 81, les taxis et les véhicules prioritaires circulent mieux dans le sens nord-sud grâce au couloir de 4m50 aménagé, protégé par un séparateur sur une partie. Les cyclistes partagent cet espace, apparemment sans difficultés. Dans le sens sud-nord, l'étroitesse de l'avenue n'a pas permis d'aménager un couloir protégé. Pourtant, là aussi, les autobus circulent mieux, le stationnement sauvage étant désormais quasiment impossible (encore que…).

Publicité

Les traversées piétonnes améliorées

Un passage piéton élargi au carrefour de la place.

Des bus en site propre dans le sens entrant

En revanche, les cyclistes n'ont pas la vie belle, partageant la voie de 3m10 avec tous les véhicules, camions compris ; du coup, trop de cyclistes, de motos roulent sur le trottoir. Inacceptable ! La RATP mène une étude sur les effets du nouvel aménagement. Notre enquête auprès des conducteurs de bus, certes informelle, indique qu'ils sont satisfaits. Dés lors que les autobus circulent mieux, demandons une augmentation des fréquences !

La circulation automobile semble aussi facilitée : avec une voie dans chaque sens, mieux vaut éviter les excentricités. Des riverains notent une baisse du bruit : amélioration du revêtement de la chaussée et moins d'embouteillages.

Quant aux piétons, ils évoluent sur un espace réaménagé, les trottoirs étant partagés entre une « zone technique »: arbres, 11 aires de livraisons et 3 zones de transports de fonds (¼ de la longueur), et les zones réservées aux piétons. Apparemment, ceux-ci ne sont pas gagnants ; mais en fait, avant les travaux, le trottoir était partiellement occupé par les 2 roues motorisés et les étalages autorisés (pour 1/3) ou illégaux (pour 2/3). La suppression des étalages -voir plus loin- en plus d'améliorer grandement la tenue de l'avenue, rendra de l'espace aux piétons.

■ Requalifier l'espace public

Là aussi, c'est plutôt une réussite. Le dallage en granit à proximité de la place Clichy et de La Fourche, le long de la chaussée et aussi sur le large trottoir face aux n° 37 et 39 - on parle maintenant de placette Le Chapelais - comme au début des rues adjacentes, a belle allure. Il faudra voir la tenue dans la durée car l'état des dalles de granit place Clichy, après 3 ans, n'est guère rassurant… Le macadam gravillonné a surpris. On peut regretter l'aspect du macadam brillant sous la pluie. On nous assure que, gravillonné, le macadam est moins salissant et moins glissant, plus lumineux, plus facilement réparable. Les aménageurs de la ZAC Batignolles-Cardinet seraient intéressés par cette formule.

■ Diminuer l'accidentologie

Les statistiques des années 2008-2009-2010 indiquent un nombre d'accidents corporels de la circulation bien supérieur à la moyenne parisienne. Parmi les mesures prises pour y remédier : la limitation de vitesse à 30km/h sur l'avenue, la mairie l'a voulue emblématique avec l'augmentation du nombre des passages piétons et leur élargissement de 4m à 6m (8m au carrefour place Clichy), et la surélévation des croisements.

■ Améliorer les livraisons en respectant les arbres

La création des zones de livraison (lincolns) après consultation des commerces a causé l'abattage de quelques arbres (malades ou malingres nous dit-on). Nous avons insisté pour que ces zones soient «sanctuarisées» (par une double ligne jaune au sol), interdites au stationnement également de 19 heures à 7 heures, certains magasins étant livrés la nuit, et réservées aux seules livraisons (et dépôt-minute des particuliers). On note pourtant la présence de voitures-ventouses, et le stationnement sur le trottoir de camions de livraison à quelques mètres d'une zone inoccupée, comme le fait quotidiennement tel hard-discounter. C'est à la police de faire respecter lois et règlements ; nous regrettons qu'elle n'ait pas été assez présente dès le début, avant que ne se prennent de mauvaises habitudes. Les responsables des travaux ont écrit au Préfet de police. A suivre.

■ Désencombrer les trottoirs et embellir l'environnement

L'éclairage public est plus esthétique et plus économe en énergie. Les abribus ont été changés (mais pas élargis), le kiosque à journaux et les réceptacles à verre, tout neufs, ont été déplacés. La pose de bancs est étudiée mais les avis des riverains sont contradictoires. Les potelets en bord de chaussée ont été retirés, mais la Ville envisage d'en poser quelques uns sur le trottoir, à proximité des passages-piétons, pour empêcher le stationnement, tel est l'incivisme.

Enfin, les étalages sont rentrés ou sur le point de l'être. *dé***CLIC 17/18** y est pour beaucoup… Nous avons porté cette demande avec pugnacité. En décembre 2012, une motion est votée à notre Assemblée générale, destinée aux maires des 17e et 18e demandant que la rénovation de l'avenue soit accompagnée de la suppression des étalages. En juin, le Conseil d'arrondissement du 17e adopte à l'unanimité un vœu en ce sens. La Mairie du 18e nous assure de son soutien. Le 10 juillet 2013, le Conseil de Paris vote la suppression des étalages avenue de Clichy entre la Place et La Fourche. Les commerçants ont reçu un courrier de la Ville. La plupart d'entre eux observent désormais le règlement municipal. Les retardataires sont dorénavant des contrevenants. La rénovation de l'avenue, réussie ne doit pas être obérée par des comportements inciviques, le maintien de « zones commerciales sauvages », pour reprendre l'expression du président d'une association de commerçants.

Et maintenant, quelles priorités ?

*dé***CLIC 17/18** a lancé l'idée d'une Charte de qualité des commerces, après avoir travaillé sur ce qui existe dans plusieurs villes. La Ville a repris cette demande et a chargé un bureau d'études de travailler à ce projet. Notre association lui a fourni de nombreuses pistes de travail et a eu le plaisir d'en retrouver l'essentiel dans un pré-projet en octobre 2012. Vive la récupération ! Mais nous n'avons aucune nouvelle de ce dossier depuis 12 mois ! Lyne Cohen-Solal, adjointe au commerce à la Mairie de Paris, rencontrée le 16 septembre lors de la présentation à la presse de l'avenue rénovée, nous a assuré que la réflexion allait être relancée. Le 4 octobre encore, son cabinet nous l'a confirmé. C'est urgent !

La question de la réfection de la bouche de métro La Fourche demeure. Le « coup de rouleau vite fait » fin septembre aggrave plutôt l'état des lieux. La solution : reconstruire la sortie bêtement détruite dans les années 1960 et remplacer ce bunker par le modèle Nord-Sud 1911 qui n'aurait jamais dû être détruit. ■

Ligne 13 : STIF ou RATP, qui dit quoi ? Qui fera quoi ?

2014, la sortie du tunnel ? Lors du dernier « comité ligne 13 », lieu d'échanges et de suivi des projets, des améliorations sont annoncées. Affaire à suivre....

Des représentants du STIF (syndicat des Transports d'Ile de France)

Des représentants de la RATP

Mercredi 9 octobre 2013, organisé par le STIF (Syndicat des transports d'Ile de France), un comité ligne 13 se tient au 54 rue Lafitte. Hall de marbre. Dans une salle, un cocktail se prépare. Optimisme toujours pas mort, certains imaginent que le STIF ou la RATP va abreuver les participants autrement que d'illusions.

Mais pour ceux-ci, c'est la salle Vivaldi qui les accueille. Le bleu des fauteuils invite à l'apaisement. De part et d'autre de l'écran que va bientôt occuper Power Point, en côté jardin 4 représentants du STIF dont Pierre Serne, vice-président du Conseil régional chargé des transports et vice-président du STIF. Côté cour, trois représentants de la RATP dont Bruno Dumontet, directeur de la ligne 13.

Power point RATP ronronne, le bleu des fauteuils remplit son office…

• **Grande nouvelle**. Après huit ans de recherche et de difficultés techniques, après des essais avec et sans voyageurs, le système OURAGAN sera enfin prêt à l'horizon 2014. Il va faire gagner des secondes entre chaque rame, diminuer les ralentissements, harmoniser le trafic. En attendant OURAGAN, la RATP rappelle les moyens d'information mis en place à la demande du STIF : des écrans dans chaque station, des sonorisations plus explicites en cas d'incident, des « e-alerting » pour les possesseurs de smartphone, des explications via Twitter. Des élus demandent que les agents d'accueil y aient aussi accès pour répondre aux usagers qui ne peuvent « gazouiller » …

• **Le renforcement de lignes de bus** (139, 255, 276, 341). Des élus font remarquer qu'il date de 2011. Rien en 2012 et 2013.

• **Les nombreux aléas**: la RATP le reconnaît, et précise que le moindre incident y a un impact important : ainsi, en 2013, des épisodes neigeux et de leur incidence sur le réseau électrique.

• **La suppression de places assises** dans les nouvelles rames pour transporter plus de voyageurs ? Pas question, car les essieux ne le supporteraient pas.

• **L'impact des portes palières** (12 stations sur la ligne) ? Moins d'intrusions sur les rails, et une meilleure régulation du trafic sur toute la ligne.

• **Rénovation de 66 trains**, et renouvellement d'un appareil de voies d'une importance capitale à la station La Fourche.

• **Propreté ?** Le nouveau marché, mis en place au 1er octobre 2013, donne plus de moyens au service propreté.

…/…

Publicité

PARIS **Chez Eusebio**

Mosaïques aux murs, pata negra au plafond… l'endroit porte encore les stigmates d'une hispanisation passée. Mais, ces derniers temps, cet historique repaire ibère, à l'abri du métro aérien, était plutôt en berne, jusqu'au retour dans les parages d'Eusebio (ex-Casa Eusebio). Derrière son comptoir marbré, l'Espagnol scalpe une « patte noire », tranche un chorizo et déroule sa Galice à coups de gambas (paprika, piment) et de calamars à l'encre. A « tapasser » ? Des filets d'anchois marinés qui font trempette dans une huile d'olive mouchetée d'ail, des croquettes de morue et un fromage de brebis de la Mancha. Et puis une paella terre-mer à tomber, au riz rond, bien bombé et juste safrané, escorté de moules, de coques, de crevettes et de poulet. Au rayon *botella*, le rioja Banda Azul (18 €) boucle cette virevoltante *vuelta*. CHARLES PATIN O'COOHOON

14, rue Miollis, Paris (XVe). 09-50-33-04-03. Formules : 14,50 € et 15,50 € (au déjeuner). Carte : 20-30 €.

Mais... qui souffre ?

Les questions fusent ensuite, dont celles de *dé***CLIC 17/18**: le tramway T1 améliorera-t-il le trafic de la ligne 13 ? Comment résoudre les problèmes rencontrés aux Courtillières ? etc. C'est surtout le STIF qui répond aux maires et aux représentants des comités d'usagers. Le T1 aura un impact limité. La création d'une ligne 13bis est abandonnée de façon ferme et définitive. On attend TOUT du prolongement de la ligne 14.

*dé***CLIC 17/18** rappelle que la ligne 13 ne connaît pas d'heure creuse, et les voitures sont toujours bondées. Propos soutenu et précisé par Annick Lepetit, députée de Paris.

Notre association exprime le souhait que la trémie de la station soit rénovée à l'identique de celle d'origine - elle remet des dossiers photos au STIF et à la RATP - et déplore les panneaux colorés boulonnés sur les parapets de la station La Fourche, solution, selon nous, ni bonne ni esthétique.

Nous évoquons, une fois encore, la proposition d'Annick Lepetit en 2012 de consacrer la pénalité due par la RATP au STIF à la rénovation de la station La Fourche.

Nous demandons l'augmentation de la fréquence des bus, le 81 entre autres.

Nous proposons l'alternative d'une navette directe de Guy Môquet à Saint-Lazare, en changeant peut-être de trajet.

Réponse de M. Serne.

Pour la rénovation de la station La Fourche, ils prennent note. Mais pas question de créer une navette de bus directe jusqu'à Saint-Lazare. Le STIF demande à la RATP de revoir la fréquence des bus et des rames de métro aux heures dites creuses.

Réponse de la RATP.

Sur la rénovation La Fourche, des excuses sur le coup de peinture blanche malencontreux mais non à la rénovation à l'identique. Le directeur de la ligne 13, M. Dumontet répond patiemment aux questions. Les perspectives de la RATP ? Fiabilité et régularité. Les 800 agents de la ligne 13 sont très mobilisés dont les 400 agents du service accueil.

Conclusion: tout le monde attend le prolongement de la ligne 14 comme la pluie dans le désert.

En dépit de la bonne volonté, un peu poussive, de la RATP, les améliorations apportées sont loin d'être à la hauteur de l'enfer quotidien des usagers de la ligne 13.

L'esprit de création n'est pas au rendez-vous !

On a été informés. On a informé. Une petite brise d' « *à quoi bon* » flotte rue Laffite. Sous la pluie, en regagnant la Trinité, on songe à l'« aquoibonisme »…

Pas de panique ! Nous avons été présents et entendus, au moins par le STIF.

On va continuer d'arrache-pied ! ■

En savoir plus

www.declic1718.org/nos quartiers/métro La Fourche

http://www.stif.org/les-transports-aujourd-hui/les-comites-ligne/275.html

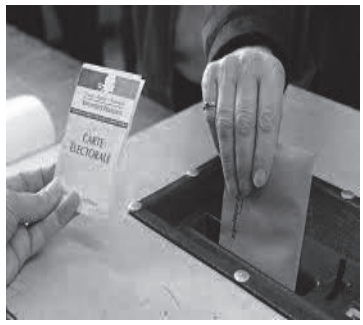
http://www.ligne13-asnieres-gennevilliers.org

Publicité

LES FROMAGES DES BATIGNOLLES -SPECIALITES ITALIENNES

Marché des Batignolles - 96 bis rue Lemercier 75017 Paris - Tél. 01 58 59 17 49 - mobile : 06 85 52 59 11

Elections municipales de mars 2014 : questions aux candidats



Les périodes électorales sont des moments privilégiés de la vie démocratique. déCLIC 17/18 interroge les candidats.

Si pour notre association *dé***CLIC 17/18**, l'intervention pour améliorer le cadre de vie, c'est du quotidien, il est des périodes où les citoyens sont plus disposés à participer aux débats, où les décideurs, les élus ou ceux qui aspirent à l'être, sont, par la force des choses, davantage à l'écoute des attentes des citoyens. A l'approche des élections municipales de mars 2014, comme nous l'avions fait en 2008, nous allons interroger les candidats, présenter nos demandes, enregistrer leurs réactions. Et nous commençons par cette série de questions. Certaines sont très centrées sur nos quartiers: place Clichy, Batignolles, Epinettes, Grandes-Carrières. D'autres attendent une réponse au niveau de Paris. C'est pourquoi ces questions seront posées aux têtes de listes des 17e et 18e arrondissements et aussi aux têtes de listes parisiennes.

■ Transports

Etes-vous favorable à une priorité absolue aux transports en commun, et en particulier

- à une noria de bus pour compléter la ligne 13 en attendant le prolongement de la 14 ?
- à la révision du parcours de la Traverse Batignolles-Bichat (comme cela s'est fait à Charonne) ?
- à inciter la RATP à faire circuler des véhicules hybrides, et, déjà, à commencer la « dé-diéselisation » des bus RATP polluants et bruyants. ?
- à créer une 2eme sortie accessible aux handicapés à la station « La Fourche » et à remplacer l'actuel « bunker » par quelque chose chose qui ne défigure pas l'avenue rénovée ?

■ Voirie, environnement, qualité de la vie

Etes-vous favorable :

- à la limitation de l'entrée de véhicules dans Paris ? Dans un premier temps, on pourrait commencer par les véhicules les plus polluants et les plus encombrants (porte-huit transportant 8 véhicules)
- à la mise en sens unique, sans attendre 2017, des avenues de Clichy et de Saint-Ouen ? Les brèves «périodes d'essai» pendant les travaux entre la Place et La Fourche ont montré que cela fonctionnait bien
- au « verdissement » de la rue : quartier vert Cavallotti, carrefour Guy-Môquet, quartier vert de la mairie du 17e, quartier vert Jonquière ? Par exemple par la pose de bacs cubiques en bois sur la chaussée ou les trottoirs, plantés de palmiers de Chine ou d'autres espèces résistantes, comme dans le quartier vert Mairie du 14e.
- à compléter l'aménagement de la rue La Condamine par l'élargissement du trottoir entre la rue Lemercier et l'avenue de Clichy.
- à la mise en place de la Charte de qualité des commerces avenue de Clichy dont la Mairie de Paris a retenu le principe.
- à faire le bilan, une dizaine d'années après son aménagement, du terre-plein des boulevards Clichy et Rochechouart, dégradé et à en assurer un entretien quotidien. Des millions de touristes y passent: quelle image de Paris !
- à contrôler plus sérieusement les étals démontables, stands et échoppes qui occupent l'espace public parfois sans autorisation, et le plus souvent pour proposer des objets ou «souvenirs» de médiocre qualité made in «pays à très bas salaires»? Cette pratique sévit tout particulièrement à proximité de Montmartre mais aussi au Trocadéro, à Notre-Dame... La Ville doit proposer à ses visiteurs des «produits locaux» (via un label?).

■ Sécurité

Etes-vous favorable :

- au déplafonnement des amendes municipales pour mieux sanctionner diverses incivilités (stationnement sauvage, étalages illicites, déjections canines...) ? Dans un «collectif budgétaire» en mars 2012, la majorité parlementaire d'alors a plafonné certaines amendes relevant des municipalités, qui ne sont plus dissuasives.
- à l'augmentation des effectifs des inspecteurs de la propreté, des étalages, des gardiens des parcs et jardins ? Ceci a un coût, mais quel est le coût des dégradations dans le domaine municipal, coût financier mais aussi social quand chacun peut constater que l'on dégrade le bien public ?
- à la création d'un service de police municipal ? La police nationale est habilitée à effectuer des contrôles (étalages, tapage, etc) mais, le plus souvent, ne le fait pas. On peut élargir les attributions de la Direction de la Prévention et de la Protection (DPP) ; un service "en uniforme" aurait plus de poids que certaines interventions du personnel municipal civil.

■ Actions municipales

Etes-vous favorable

- à la relance et l'élargissement de l'intervention de la SEMAEST dans le secteur des Epinettes (reprise de locaux commerciaux en déshérence pour relancer commerce de proximité et activités artisanales ou de services), y compris avenue de Clichy comme le prévoit le cahier des charges?

■ Structures de débat et de concertation

La mise en place des Conseils consultatifs de quartier en 2002 a répondu à une vraie demande, d'une partie au moins des citoyens. Puis le lancement de chantiers municipaux comme les Quartiers Verts, la rénovation de la Place puis de l'avenue de Clichy, l'aménagement de la ZAC Batignolles-Cardinet ont été l'occasion de multiples rencontres, devant un vaste public ou en plus petit comité. Mais nombre des participants, notamment certains de ceux qui sont les plus engagés dans ces concertations, ressentent une certaine frustration, le sentiment que, de toutes façons, les jeux sont faits «en amont».

Nous posons donc ces questions:

- dans quel esprit voyez-vous l'action et le suivi des décisions des Conseils de quartier?
- un Conseil de quartier ne doit il pas être consulté systématiquement pour toutes les transformations dans son quartier?
- à quoi peut bien servir une «concertation» qui n'est pas suivie d'effets? ■

Une nuisance visuelle pour lutter contre les nuisances sonores

Le bruit devrait être un des enjeux aux prochaines municipales. Des riverains réagissent au tapage nocturne. La mairie de Paris se veut médiatrice : pour quel résultat ?

Les habitants autour de la place Biot ont subi pendant plus d'un mois à partir de septembre, la double peine. Si leurs nuits sont trop souvent perturbées par les nuisances sonores des fumeurs, clients des nombreux bars et des restaurants qui jalonnent la rue des Dames et la rue Biot, s'ajoutait une nuisance visuelle avec la présence d'un panneau fort peu esthétique et plutôt encombrant (plus de 3 mètres de haut par 0,60 de large). Déjà tagué, il cassait la belle harmonie végétale de la place Biot.

Et pourtant la démarche était louable. L'association « Les Pierrots de la nuit » avait décidé d'implanter 18 totems dans les différents quartiers où ils interviennent depuis plusieurs mois pour sensibiliser les « faiseurs de bruits ». Cette association a été créée suite aux « Etats Généraux de la Nuit à Paris» en novembre 2010, organisés par l'adjoint au maire de Paris en charge de la qualité des services publics municipaux, de l'accueil des usagers et du Bureau des Temps, Mao Peninou.

Depuis novembre 2011, l'association intervient dans 15 quartiers de Paris, dont les habitants souffrent très souvent du bruit causé par les cafés et boites, rue Montorgueil, dans le Marais, à la Contrescarpe, à la Butte aux Cailles, à Oberkampf, aux Abbesses et donc rue des Dames.

Ses membres, des artistes et des médiateurs investissent l'espace public de façon

insolite, ludique, humoristique et poétique. A travers ces performances artistiques, les Pierrots de la nuit espèrent faire comprendre aux Parisiens noctambules qu'il est important de garantir le respect du cadre de vie des riverains et donc de baisser le ton pour les laisser dormir en paix.

Par ailleurs, ils mettent à la disposition des cafetiers, restaurateurs ou patrons de discothèques, des « Kit pro » destinés à les aider à sensibiliser leur clientèle aux nuisances sonores et toujours ce slogan « *Restons éveillés sans réveiller* ».

Si ces interventions semblent couronnées d'un petit succès selon l'expérience faite à l'étranger, en particulier à Montréal et Barcelone, il est beaucoup moins certain que ces fameux « totems » soient aussi efficaces. D'une part, il faut un certain courage pour déchiffrer une typo peu lisible, d'autre part, ils se trouvent bien loin des bars les plus bruyants.

Ainsi, légitimement certains riverains s'interrogeront : pourquoi tant de sollicitude envers des personnes qui enfreignent la loi en les empêchant de dormir ?

Les Pierrots de la nuit interviennent quand « le discours d'ordre et la raison ne passe pas ». Il est permis de préférer l'ordre, l'ordre républicain bien sûr, et la raison raisonnante…

Qui de la police ou des Pierrots de la nuit réussira à remettre un peu de quiétude dans certaines rues de la Capitale ? ■

En savoir plus:

www.lespierrotsdelanuit.org

Publicité

PURITY-FORT
La Ville aux Champs
Produits Bio Logiques Naturels
Conseils en Nutrition assurés par Naturopathes
71, Avenue de Clichy - 75017 Paris - Tél. 01 44 70 94 13
Ouvert du lundi au samedi de 9h30 à 19h45
Métro : La Fourche - Place de Clichy - Bus : 54 / 74 et 81

Le petit bus électrique qui pourrait nous rapprocher plus

Contribution d'un habitant des Epinettes, membre actif du CCQ La Fourche-Guy Môquet. déCLIC 17/18 se retrouve dans son analyse des difficultés et des manques de La Traverse, et dans l'essentiel de ses propositions.

La Traverse est à l'ordre du jour du CCQ La Fourche-Guy-Môquet du 23 avril 2013.

Il y a unanimité pour constater que notre Traverse n'a pas vraiment trouvé sa clientèle. Certes, elle a le mérite d'exister, et il faut lui reconnaître sa convivialité: clients et machinistes se saluent bien plus volontiers que sur les lignes des « grands » bus. Mais aujourd'hui, nous dépensons beaucoup d'argent pour un service très perfectible.

Voici les suggestions que m'inspire l'observation du fonctionnement de cette ligne après un an et demi d'exploitation. Ayant été membre du groupe de travail qui a participé à sa mise en place, je n'en suis que plus motivé pour souhaiter sa réussite.

■ Améliorer l'information

Mettre en place le système d'information en ligne (SIEL)

Les points d'arrêt de la Traverse ne sont pas équipés du système SIEL indiquant le temps d'attente. Certes, ces informations sont accessibles sur les sites internet et mobile de la RATP. Mais une grande partie de la clientèle potentielle, notamment les personnes âgées, n'est pas équipée de ces moyens de communication. En l'absence de ce SIEL, attendre jusqu'à 20 minutes un bus est rédhibitoire. Faute de bus en vue, on utilise un autre moyen, d'où perte de clientèle.

Parfaire l'information sur la ligne

La RATP met en place, dans les stations de métro, des écrans d'information sur les temps d'attente de passage des bus en correspondance. Si l'écran de Guy Môquet M13 signale les prochains passages de la Traverse, il n'en va pas de même au métro Brochant. Le numéro de ligne (518) de la Traverse ne figure ni sur le terrain ni sur les documents d'information. Le faire figurer permettrait de faire percevoir la Traverse comme une ligne totalement intégrée au système de bus parisien.

■ Modifier le parcours pour desservir plus de points de chalandise

Reporter le terminus de la rue Bréchet à la rue Henri Huchard, devant l'hôpital Bichat

La rue Henri Huchard, voie d'accès à l'hôpital Bichat, offre sans problème la place pour créer le terminus de la Traverse. Cette voie, à sens unique et en fer à cheval, permet l'arrivée et le départ des bus aux portes de Bichat sans cheminement fastidieux, ni traversée, longue et dangereuse, de l'avenue de la porte de Saint-Ouen. Pour des personnes diminuées physiquement ou avec poussette se rendant à l'hôpital, 200 m de marche, c'est important. Et dans cette voie, ont bien été trouvés 4 emplacements pour les Autolib de Monsieur Bolloré !

Mieux desservir la rue de la Jonquière et le RER C

Par ses commerces et les établissements publics qu'elle comporte, la rue de La Jonquière est une voie structurante des Epinettes. L'ACAJA énumère les points de chalandise non desservis par la Traverse;

http://acaja.hautetfort.com/archive/2013/03/10/la-traverse-batignolles-bichat.html,

La ligne C du RER pourrait être opportunément desservie (entrée/sortie rue Fragonard), en faisant passer la Traverse par la rue de la Jonquière, la rue Ernest Roche, puis le trajet actuel. Ce parcours avait été proposé dans toutes les variantes lors de la concertation.

■ Pousser à l'ouest, de la rue Legendre jusqu'à la place du général Catroux, et retour par la rue Cardinet.

Quelques centaines de mètres permettraient de desservir la station M3 Malesherbes, le lycée Carnot, le musée Henner, la future cité de l'Economie, et de s'approcher du Parc Monceau.

Certes, j'ai bien souvenir de la longueur maximum de parcours à 8 km établie par la RATP pour maintenir la fréquence au quart d'heure à moyens constants.

Mais, cette limite technique ne doit pas primer sur l'utilité et la performance du service rendu aux usagers (aux clients?).

C'est la ville de Paris, donc nous contribuables parisiens, qui finançons cette Traverse à 87%. S'il s'agit de doter la ligne d'un bus et d'un machiniste de plus, je suis favorable à l'augmentation de la somme allouée à ce service, qui, en l'état, nous coûte très cher pour une utilité très perfectible.

J'ai pu observer qu'en journée, sur les 6 bus électriques alloués à La Traverse, seuls 4 véhicules sont en service effectif. Peut-être qu'une rationalisation de la disponibilité des moyens suffirait-elle à maintenir le service au quart d'heure malgré un allongement de parcours de quelques centaines de mètres.

Cet allongement augmenterait significativement le nombre de points de chalandise desservis, améliorerait l'intermodalité (RER C, M3) et, combiné à l'amélioration de l'information, aurait donc certainement un impact tangible sur la couverture des coûts d'exploitation par les usagers.

Enfin, plus à titre anecdotique que polémique, je ferai remarquer que, contrairement à toute la communication faite sur elle, cette Traverse n'est pas tout électrique: certains bus sont à moteur Diesel, même pas hybride, mais bien tout thermique, reconnaissables à leur calandre ajourée et à l'absence de marquage «électrique»... ■

J. Becker, avril 2013

La Traverse Batignolles-Bichat : doit mieux faire !

Deux ans après son inauguration, ce petit bus peine à trouver sa place dans le tissu des transports du quartier.

La Traverse circule depuis décembre 2011. Sa mise en service, qui s'est accompagnée d'importants travaux d'aménagement (élargissement de trottoirs, quais d'embarquement), avait été précédée d'une vraie concertation: réunions publiques, conseils de quartiers. *dé***CLIC 17/18** y avait activement participé. Pourtant, 20 mois après le lancement de la Traverse, on s'interroge : pourquoi si peu d'usagers?

Déjà, en février 2013, *dé***CLIC 17/18** avait effectué des comptages sur l'ensemble de l'itinéraire, à divers horaires, différents jours : à chaque voyage, c'était bien calme....et davantage ! D'évidence, la Traverse n'a pas (pas encore ?) trouvé sa clientèle.

Cette désaffection tient-elle à un itinéraire en boucle mal conçu? A un manque d'information des usagers, particulièrement quant au temps d'attente annoncé ? Les travaux de voirie qui entrainent des changements d'itinéraires impromptus, le stationnement sauvage si peu réprimé qui retarde ou bloque la Traverse dans les rues étroites y sont pour que quelque chose aussi.

Des adhérents de notre association contribuent au diagnostic :

« *L'itinéraire est trop compliqué. On ne sait pas si le bus va vous rapprocher ou vous éloigner de votre adresse. Un trajet plus direct d'un lieu à un autre serait mieux, avec aller-retour par des rues très voisines.* »

« *Le matin, à cause des embouteillages dans les petites rues, aucun horaire ne peut-être respecté». « Il faut créer un arrêt dans le secteur Jonquière-Berzélius-pont de la Jonquière et desservir la piscine, le centre culturel, la sortie du RER C.* »

La RATP, qui a participé à un Conseil de quartier La Fourche - Guy Môquet fin avril 2013 se livre à un plaidoyer pro domo dans l'étude présentée à cette occasion.

En 2012, pour sa première année, la Traverse a comptabilisé 241 512 voyageurs, résultat assez comparable à celui de ses homologues après un an

- Charonne : 337 000 voyageurs en 2004 et 380 000 en 2012,
- Bièvre-Montsouris : 249 000 voyageurs en 2005, et 283 000 en 2012,
- Ney - Flandre : 171 000 voyageurs en 2007, et 320 000 en 2012.

Donc, pour la RATP, donnons du temps au temps, laissons grandir la Traverse, tout devrait s'arranger.

Selon une enquête RATP auprès des per-

sonnes desservies par la Traverse, 68% la connaissent, 17% l'ont utilisée au moins une fois et 8% au cours des 2 derniers mois. Mais, seuls 2% sont des utilisateurs fidèles. Peut-on s'en satisfaire ?

Face aux remarques, la RATP répond à peu près « *le responsable, c'est le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (la mairie de Paris a financé 87% de la Traverse, le STIF 13%), si on change quelque chose au trajet, il faudra faire un avenant au contrat, ainsi l'éventuel prolongement dans le nord de la Jonquière, pas avant 2017…* ». C'est le STIF qui a lancé l'appel d'offres, remporté par la RATP.

Le 3 juin 2013, il fut question aussi de la Traverse au Conseil d'arrondissement du 17e.

Les élus de la majorité, donc la minorité parisienne, présentèrent un vœu demandant un audit sur le fonctionnement de la Traverse et un nouvel arrêt rue de la Jonquière dans sa partie nord, jugeant le maillage du réseau perfectible.

Ce vœu ne fut pas voté par la minorité du 17e, majorité municipale. On peut le regretter car les problèmes de la Traverse sont réels.

Certes, il y avait sans doute quelque malignité de la part de la Droite du 17e : Annick Lepetit députée PS de la 3e circonscription (Batignolles-Epinettes-Grandes Carrières nord) et conseillère de Paris était adjointe au maire de Paris en charge de la voirie et des transports quand le dossier de la Traverse fut étudié et bouclé… Mais l'itinéraire fut négocié avec la mairie du 17e qui aurait pu arbitrer en faveur du sud du parcours au dépens du quartier Jonquière…

Et Annick Lepetit, d'accord avec Dominique Lamy, adjoint au maire du 18e (transports) ajoute qu'allonger le circuit de la Traverse en augmenterait le coût (achats de nouveaux véhicules, frais de fonctionnement), que si cette augmentation était supérieure de 15% du marché initial, un nouvel appel d'offres devrait légalement être lancé.

Nous ne nous situons pas dans une démarche de critique systématique. Cette Traverse était une bonne initiative. Et de ce relatif insuccès nous avons aussi notre part de responsabilité, comme tous ceux qui se sont impliqués dans la concertation préparatoire.

Mais on ne peut s'en satisfaire. Cette réalisation a un coût. La RATP, interrogée, déclare qu'on ne peut rien changer à court terme, sinon peut-être aménager le terminus à Bichat, alors qu'un prolongement jusqu'à la rue Ernest Roche ferait passer le trajet de 7,7 km à 8 km…

La réflexion est lancée: d'ici à mars 2014, la période est propice.

*dé***CLIC 17/18** y prendra toute sa part. ■

Des « ambassadeurs » pour le futur Centre Social et Culturel de la place Pouchet

Des ambassadeurs à l'écoute des idées des habitants pour se rendre la vie plus agréable.

Le 3 juin 2013, environ 20 personnes ont rencontré l'équipe de développement Local du 17e et le représentant de la Fédération des Centres Sociaux Parisiens en vue de travaux préparatoires à la création d'un Centre Social et Culturel, lieu de proximité, d'accueil, de rencontres et d'échanges, par et pour les habitants.
Un des buts de la rencontre était de désigner des « ambassadeurs », prêts à prendre contact avec les habitants du quartier Pouchet, classé « Zone Urbaine Sensible » (ZUS), afin de définir avec eux les activités susceptibles de rendre ce quartier plus agréable à vivre.

Quelques pistes sont privilégiées dès à présent : aide à la scolarité, cours d'adultes, sorties, fêtes de quartier, soirées culturelles, activités manuelles.

Dans un premier temps, sont projetées une rencontre des habitants dans un local au pied de la tour du Bois-Le-Prêtre et l'organisation d'une fête de quartier. Les « ambassadeurs » distribueront des tracts annonçant les rencontres et les événements festifs futurs et chercheront de nouveaux «ambassadeurs» et ce sur un périmètre allant de la porte de Clichy jusqu'à la porte de Saint-Ouen, sur une bande d'environ 100 à 200m des deux côtés du boulevard Bessières. Dans cet espace résident quelque 13 000 personnes, dont environ 1000 à la porte Pouchet.

A terme, ce travail préparatoire débouchera sur la création d'une association chargée de faire vivre ce futur Centre Social et Culturel, et avec celui-ci, d'apporter des réponses concrètes aux besoins exprimés par les habitants actuels et à venir de ce quartier.

Un vrai défi à relever ! ■

Contact :
Equipe de Développement Local
Anasthasia Oberthal
65 Bd Bessières, 75017 Paris
Tél : 01 42 63 35 24 -
Mail : anasthasia.oberthal@paris.fr

Nicolas Erhart, vélociste indépendant

Portrait d'un commerçant de proximité heureux et talentueux.

Béret vissé sur le crâne et barbe de trois jours, Nicolas Ehrhart, réparateur de vélos, est enthousiaste : « *Avant, je faisais de l'usinage pour l'aviation, et maintenant, du vélo parce que c'est la seule chose que je fasse correctement. Je vends, je répare et j'équipe des vélos.*»

Qui est le cycliste d'aujourd'hui ? « *Il y a 25 ans, le cycliste parisien était un barjot. En 2013, c'est une femme, de 25 à 50 ans, qui a une double journée. Son vélo lui ressemble : un panier devant, un siège enfant à l'arrière avec repose pied. Elle doit pouvoir remonter la côte depuis le centre de Paris jusqu'à la place de Clichy et Montmartre.*

L'avenir du vélo ? « *Son usage va exploser, compte-tenu du prix de l'essence et du danger que représente le scooter !* ».
Et de raconter son parcours pour trouver une boutique aux Epinettes. « J*e suis arrivé rue Davy en 2011. J'habite le quartier depuis plus longtemps. Trouver une boutique a été la croix et la bannière. Puis j'ai vu une petite annonce. Négociation rapide : la boutique vous plait ? Elle est à vous ! C'est pas grand, pas dans une zone de chalandise, mais c'est à moi, près de chez moi, et ça compte*.»

Le plus ? «*Rencontrer des gens, le vélo touche toutes les tranches d'âge*». ■

Cycles Nicolas Ehrhart,
33 rue Davy, 75017 Paris. Tél. 01 71 24 78 01

OPAH des Epinettes, 2ème vague !

L'Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat (OPAH) des Epinettes est renouvelée jusqu'en 2015.
975 immeubles et 18 500 logements sont concernés dans un périmètre délimité par les avenues de Clichy et de Saint-Ouen et le boulevard Bessières.

Après une première OPAH entre 2007 et 2012, cette opération destinée à aider, avec l'assistance d'une équipe opérationnelle, les propriétaires bailleurs et occupants du quartier à réaliser les travaux d'amélioration de leurs immeubles et de leurs logements, a été renouvelée jusqu'en juillet 2015. Le suivi de l'opération a été confié à l'association PACT Paris-Hauts-de-Seine.

*dé***CLIC 17/18** a rencontré, dans son bureau du 47 rue des Apennins, Michel Gauthier, qui pilote l'OPAH pour faire le point sur cette opération indispensable au quartier.

L'équipe opérationnelle est composée d'un chef de projet, d'un architecte, de chargés d'opérations et d'une conseillère habitat. Elle accueille le public dans une antenne située au cœur du quartier.
Elle apporte des conseils gratuits sur les aspects techniques, architecturaux, administratifs et sur les aides financières publiques (subventions de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH), de la Ville de Paris, des organismes sociaux...).
Elle se charge de constituer les demandes de subventions avec les propriétaires concernés et assure le suivi de ces dossiers. Il y a une véritable action d'accompagnement.
Michel Gauthier nous a précisé les principaux objectifs de l'OPAH :
- rénover les parties communes des immeubles et améliorer le confort des logements,
- lutter contre les termites très présents dans le quartier,
- améliorer les performances thermiques des immeubles et des logements et lutter contre la précarité énergétique,

Pour en savoir plus:

Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) des Epinettes

PACT Paris-Hauts-de-Seine
47, rue des Appenins. 75017 Paris
Tél. 01 58 60 32 08
Site: opahepinettes@pact75-92.org

- lutter contre l'habitat indigne (insalubrité, saturnisme...),
- soutenir les copropriétés dans leurs projets,
- favoriser les travaux pour l'autonomie des personnes âgées ou handicapées,
- encourager la mise en place de loyers modérés.

Les travaux pris en compte par l'OPAH concernent ainsi :
- les travaux de réhabilitation des parties communes (réseaux, consolidation des murs et des planchers, toiture, ravalement avec reprise de structures, cages d'escalier, ascenseurs, sécurisation...).
- les travaux d'amélioration du confort des logements (salle de bains, WC) et de mise aux normes (électricité, réseaux eau, gaz...).
- les travaux d'économie d'énergie (chauffage, fenêtres avec double vitrage, isolation thermique des façades, des combles).
- les travaux de lutte contre les termites.
- les travaux d'accessibilité ou d'adaptation des immeubles et des logements aux personnes âgées ou handicapées.

Mais qui peut bénéficier de ces aides ? Les subventions sont accordées selon certains critères : pour les propriétaires occupant leur logement, elles sont attribuées sous conditions de ressources. Les propriétaires louant leur logement doivent s'engager à pratiquer des loyers modérés. Dans certains cas, les syndicats de copropriété peuvent bénéficier d'aides collectives (copropriétés en difficulté et travaux d'amélioration thermique notamment).
Michel Gauthier précise aussi que l'équipe assure un accompagnement renforcé des immeubles dits « prioritaires » particulièrement dégradés et vise le redressement des copropriétés en difficulté.
L'encouragement à la rénovation thermique et à la diminution de la consommation d'énergie sont aussi mis en avant. Cet objectif s'inscrit dans le cadre du Plan Climat mis en place par la Ville de Paris et dans les priorités de l'Anah. Des aides renforcées sont prévues à cet effet.
Formulons le vœu que l'action du PACT soit la plus relayée possible afin d'en finir avec l'habitat dégradé aux Epinettes. ■

Publicité

Le Piéton de Guy-Môquet

Un carrefour tout neuf. Une place en forme de langue minérale. Deux bancs. Une fontaine d'acier... Mais des déambulations trompeuses, et des traversées à risque. Retour d'expérience, sensations et surprises du Piéton !

Dans l'euphorie de constater qu'on a enfin pris conscience de son existence, le Piéton quitte son banc juste en face de la Société générale et se dirige vers la rue Guy-Môquet.

Il ne s'aperçoit pas que le revêtement de la rue Legendre, dont l'accès a été modifié, est de la même couleur que le trottoir qui, lui, semble se continuer jusqu'à la rue Guy-Môquet. *En fait, il traverse une rue qui ressemble à un trottoir !*

Des voitures venant de l'avenue de Saint-Ouen, de la rue Championnet, de la rue Guy-Môquet lui coupent la route. Effrayé, le Piéton fait un saut en arrière et se cogne contre un cycliste qui arrive à contre sens. La flèche dessinée au sol confirme que le deux-roues est dans son droit. Le Piéton qui aimerait que son bon droit soit dessiné de manière aussi péremptoire attend que le défilement des voitures cesse afin de se faufiler quand un car de tourisme, négociant le nouvel accès à la rue Legendre après avoir coupé le chemin du bus 31, percute le poteau indicateur qui prend un air penché en ajoutant un petit air coquin au dessin tarabiscoté de l'entrée de la rue Legendre. Le Piéton fait demi-tour car les manœuvres du car qui ne sait s'il doit avancer ou reculer vont, semble-t-il, durer longtemps.

Il se dirige au bout de la langue où il y a un feu rouge et regrette qu'il n'y ait pas une vraie fontaine avec de l'eau jaillissante et pourquoi pas, un arbre ? Faut pas rêver se dit le Piéton. Et il a raison ! Une voiture venant de l'avenue de Saint-Ouen dont le chauffeur pensait, avec raison, qu'une rue dont on aperçoit la linéarité en face de soi ne peut se pénétrer que frontalement, passe entre le feu rouge et le poteau de signalisation et se retrouve engagé sur le trottoir. Il manque l'accès à la rue Legendre de 5 mètres.

Tournant le dos au danger, le Piéton décide de faire le tour du carrefour. Un long trajet pour rejoindre le trottoir pair de la rue Guy-Môquet mais…

Pour reprendre courage après avoir traversé l'avenue de Saint-Ouen, la rue Marcadet dont le revêtement lui aussi se fond avec celui du trottoir, la rue Championnet, puis de nouveau l'avenue de Saint-Ouen, il s'installe à la terrasse de la brasserie au coin des rues de la Jonquière et Guy-Môquet côté impair. La Chope, pour ne pas la nommer. Confortablement assis, le Piéton boit son « kawa », aux premières loges pour contempler les aventures de ses semblables

La rue se confond avec le trottoir

Panneau de guingois.

Envie de vous déshydrater ?

Traverser sans feu ni panneau... tout un art !

L'arrêt du 31 est inaccessible, car une camionnette dépasse de son aire de stationnement. Pas de beaucoup, mais le calcul a été fait au plus juste. Le 31 est obligé de s'arrêter en double file. La descente n'est pas des plus élégantes. Un jeune homme saisit la valise d'une vieille dame, et tend la main pour lui éviter un saut disgracieux. 4 personnes aident à poser sur le trottoir la voiture d'un handicapé.

Pas mécontent de constater qu'en ces temps de galère on se serre les coudes, le Piéton se demande qui a conçu cette place toute neuve avec ses deux bancs, sa fontaine en acier, ses panneaux lumineux ou de guingois, ses manques de feux rouges, ses déambulations trompeuses.

Il demande l'avis de ses voisins. Deux esthètes répondent que c'est formidable, l'espace retrouvé, les lignes de fuite... Pour les autres, les réponses sont plus lapidaires ou prosaïques: *« N'importe quoi, déconcertant, dangereux, incertain, on ne sait pas où on est, c'est tuant, ça a coûté combien ce carnage, qui a décidé ça, c'est nous qui allons faire ralentir la circulation quand les voitures nous rentreront dedans. C'est le pharmacien d'à côté qui va en vendre des pansements. Pourquoi ?* **».**

Par qui ? se demande le Piéton. Conçu par qui ? Pas par un piéton en tous les cas. Vous savez, cet être fragile de chair, de sang et d'os qui se brise contre une voiture, et qui aimerait cheminer, marcher, se promener, flâner sans se garder à droite, à gauche, au sol, à contre-courant, au courant. Qui aimerait regarder, comme les deux esthètes de la terrasse, l'espace et les lignes de fuite que font la courbe des toits contre le ciel. Par qui ? Par des êtres trop intelligents pour marcher, conception confiée à un ordinateur, une chose qu'a même pas de pattes, se dit le Piéton.

Il se lève et va traverser la rue Guy Môquet du trottoir impair au trottoir pair.

Tiens, il n'y a pas de feu rouge de ce côté. Il attend que les voitures passent, le 31 a de la place cette fois-ci.

Plus que 10 secondes pour traverser, le Piéton s'élance, et comme il est bon bougre, il se dit que c'est peut être pas fini d'être aménagé… ■

La réhabilitation de la gare de Saint-Ouen enfin sur les rails !

Depuis près de 10 ans, déclic 17/18 évoque le devenir de cette ancienne gare de la Petite Ceinture, fermée au trafic de voyageurs en 1934, qui a connu depuis bien des vicissitudes. Les actions menées tant par notre association que par les Conseils de Quartier concernés, notamment celui de Clichy-Grandes-Carrières, auprès de la mairie du 18e ont fini par être pris en compte.

Il y a d'abord eu le rachat du bâtiment par la ville de Paris à Réseau Ferré de France le 30 décembre 2010. Il répondait à un double objectif : préserver un élément du patrimoine des anciennes gares de la Petite Ceinture et ouvrir le lieu, après rénovation, au public le plus large. Ce rachat ne prévoyant aucune participation financière de la collectivité à la réhabilitation et l'exploitation des locaux, le recours au régime de la concession de travaux a alors été retenu. Une procédure de consultation publique a été lancée par la mairie de Paris afin de désigner l'opérateur chargé de mener le projet répondant le mieux au cahier des charges élaboré.

Le Hasard Ludique a remporté l'appel d'offres. Cette société coopérative a été créée par des habitants du quartier, professionnels de la programmation artistique à dominante musicale, pour développer un restaurant café-bar et une scène locale de diffusion culturelle constituant un lieu de création ouvert sur la vie associative du quartier.

Le projet du Hasard Ludique sera réalisé dans le cadre d'un bail emphytéotique de 30 ans. Ce bail prévoit une réhabilitation des lieux dans le respect de l'architecture d'origine pour y aménager un espace de 466 m², comportant un bar avec terrasse sur l'avenue de Saint-Ouen, un restaurant avec vue sur les voies ferrées et une salle de spectacle d'une capacité de 250 personnes. Contre le bâtiment d'origine de la gare, côté rue Leibniz, une construction contemporaine donnera accès à l'étage dédié à la vie associative.

Ce projet associe professionnels, amateurs et habitants du quartier. Il est soutenu par le monde de l'économie sociale et solidaire : le réseau des Cigales (Clubs d'investisseurs pour une gestion alternative et locale de l'épargne solidaire), le Crédit Coopératif et la Caisse des Dépôts et Consignations, la confédération générale des SCOP.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des travaux est le suivant :

- janvier 2014 : dépôt des demandes d'autorisations administratives,
- second semestre 2014 : début des travaux,
- 2016 : livraison des locaux, la durée du chantier étant évaluée à 18 mois.

Le montant des travaux est estimé à 1 564 000 € HT. Une somme annuelle de 20 000 à 30 000 € est prévue pour l'entretien. Les équipements spécifiques (salle de spectacle, bureaux et ateliers) représentent un complément d'investissement de 207 000 €.

L'investissement devrait être essentiellement financé par un emprunt complété par des capitaux propres, du mécénat et des subventions.

Le Hasard Ludique prévoit de réaliser des concerts, des spectacles pour le jeune public, des soirées thématiques et des ateliers créatifs dans cet espace qui sera ouvert 6 jours sur 7.

Des événements « Hors les murs » permettront, d'ici fin 2013/début 2014. de découvrir le projet.

En savoir plus

Le hasard ludique

www.facebook.com/LeHasardLudique

Publicité

Micro-trottoir de *dé*CLIC 17/18 lors des journées portes ouvertes le 30 juin 2013 au parc Martin-Luther King

Une vingtaine de visiteurs, voisins ou non, disent leur curiosité pour ce quartier en pleine transformation.

La majorité des personnes interrogées étaient prêtes à donner leur nom et adresse. Comme on pouvait s'y attendre, la plupart habitent le 17e arrondissement et même le voisinage direct du site Clichy-Batignolles. Mais certains venaient aussi du 18e et de plus loin, et de Paris, et de Clichy. Beaucoup connaissaient l'histoire et les immeubles de la rue où ils habitent.

Ils avaient été informés des Portes Ouvertes par des affiches en ville et des panneaux d'annonces près du parc Martin Luther King, d'autres par courriel de ***dé*CLIC17/18**, voire lors des ateliers de concertation citoyens.

A la question de savoir s'ils étaient déjà venus dans le parc ou sur le chantier de la ZAC, seuls ou en famille, les réponses furent variées : quelques uns sont venus une seule fois, d'autres régulièrement, surtout le dimanche, en famille. Plusieurs avaient apprécié les visites guidées.

Les anciens résidents du quartier connaissaient le site en cours d'aménagement et son histoire. L'un d'entre eux y habitant depuis 1960 avait même vu des locomotives à vapeur manœuvrer sur le réseau ferré de la gare de marchandises.

Beaucoup étaient au courant de l'histoire récente du site comme du projet avorté des Jeux Olympiques et de l'aménagement du terrain en écoquartier.

Un quartier agréable

La motivation principale de leur visite ? Savoir « ce qu'il y avait déjà » et faire le point sur la suite du programme d'aménagement. Ils s'intéressent également à l'avenir du quartier en pleine transformation, et surtout aux solutions adoptées pour les transports en commun : les prolongements de la ligne 14 et du tram… Certains ont posé aussi des questions sur les types et les prix des logements.

Quant à savoir s'ils aimeraient eux-mêmes emménager dans l'un des immeubles nouveaux, beaucoup répondaient que cela restait un « rêve » pour eux, car inaccessible financièrement... tout en espérant néanmoins que le site devienne un quartier agréable à vivre et à visiter pour tous. Ils se sentent concernés en tant que voisins par la réussite de cet aménagement. Quelques uns, cependant, ne souhaiteraient pas résider dans les immeubles en construction.

Certains ignoraient les autres projets et réalisations autour du nouveau quartier, comme l'aménagement de la porte Pouchet, les maisons de la rue Pierre Rebières….

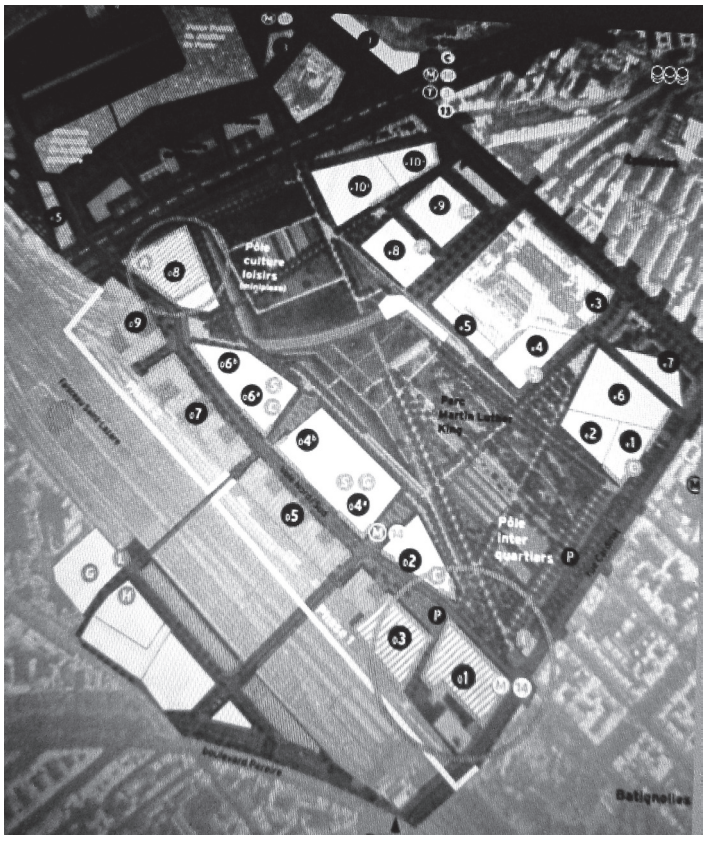
En somme, les réponses reflètent une attitude bienveillante en général à l'égard du projet et des réalisations déjà visibles dans la ZAC. Le Parc Martin Luther King fait surtout l'unanimité. ■

Retour sur l'atelier de concertation Zac Clichy-Batignolles secteur ouest

Après de longs mois de silence, les réunions d'information ont repris. Les habitants et notre association restent aujourd'hui dubitatifs sur l'impact de ces rencontres auprès des décideurs de projets.

Au printemps 2013, quatre séances d'ateliers citoyens Clichy-Batignolles ont été consacrées à la l'information et à la réflexion sur le projet d'aménagement de la ZAC (Zone d'Aménagement Concertée), secteur ouest, qui longe les voies ferrées du réseau St-Lazare. L'association *dé***CLIC 17/18** y était activement présente. Ce fut l'occasion d'échanger des idées et de faire des propositions concrètes aux responsables de l'aménagement du site et aux architectes retenus pour réaliser la dernière phase du projet.

Sont prévus la construction d'environ 39 000 m² de logements, 3 000 m² de commerces et services, près de 38 000 m² de bureaux ainsi qu'une école maternelle/crèche et, surtout, un « pôle culturel/loisirs » avec, notamment, 7 salles de cinéma – une très bonne chose dans un quartier qui en compte peu.



Plan des lots du secteur ouest le long de la voie férrée

Une visite du chantier, le 14 mai 2013, a permis de voir de près la dalle en surélévation de 10 mètres environ au-dessus du niveau du parc et longue de plus de 150 mètres. Cette dalle supportera les futurs immeubles de bureaux (les lots o5, o7 et o9) longeant le faisceau ferroviaire, ainsi que la future rue Nord-Sud. Les immeubles du lot o1/o3 du « pôle commercial » y sont adjacents, se terminent 5 m plus bas par une promenade côté parc.

Les immeubles des lots o2, o4, o6 et o8 seront également construits côté Parc Martin-Luther-King. La rue Nord-Sud se trouvera entre les bureaux et ces immeubles et aussi des langues vertes descendant vers le parc. La partie inférieure de la dalle sera réservée à des ateliers d'entretien de la SNCF.

Les séances des 28 mai et 18 juin furent des moments d'échange entre les participants - plusieurs dizaines à chaque fois – et l'équipe organisatrice. On nous proposa un jeu de simulation par groupe consistant à se situer en 2020 dans le futur quartier en plusieurs scenarii de vie avec des thématiques et des rôles divers. Nous avons pu y soumettre nos idées comme : un musée des transports dans le « pôle culturel » - site ferroviaire oblige – avec un cinéma multiplex, un café sur la terrasse de l'immeuble pour admirer le parc, du nord au sud, et une belle bibliothèque.

Au-delà, les participants ont insisté sur l'importance des déplacements pour joindre la nouvelle rue Nord-Sud, les liens de circulation à créer côté boulevard Berthier et rue de Saussure avec une seconde passerelle pour les piétons, et une autre entre le nouveau Tribunal de Grande Instance et le parc, la nécessité d'avoir des commerces de proximité le jour et tard le soir, la sécurité des lieux, la réduction maximale du bruit des trains, sans oublier l'aspect du bâti – toitures et façades variées dans la forme et dans les matériaux à utiliser.

Selon la maquette, certains projets semblent prometteurs, comme le lot o2 et les bureaux du lot o5 ; d'autres beaucoup moins, les lots o1/o3 et les lots o4 par exemple.

Une dernière séance eut lieu le 4 juillet en présence des architectes. L'occasion de rappeler ce que nous, habitants et élèves d'un CM2 d'une école voisine, pensons être nécessaire pour vivre agréablement dans ce quartier et le fréquenter avec plaisir, longtemps.

Cependant, nous nous demandons si ces réunions ont un réel impact sur des décisions déjà prises par les responsables du projet - sauf à la marge - par exemple, sur la construction des passerelles autres que déjà prévues.

Nous restons donc sceptiques quant à l'intérêt de ces réunions, mais nous considérons comme essentiel d'y être présents pour donner notre avis d'habitants, organisés en association, en espérant être entendus ici et là.

Comme le dit un proverbe russe: «*au royaume de l'espoir, il n'y a pas d'hiver.*» ■

Pour en savoir plus

www. clichy-batignolles.fr

Passerelles 17, régie de quartier

Chaque numéro du Bulletin présente une association qui intervient dans notre quartier

Dans les années 60-70, à Roubaix, les habitants d'un quartier en passe d'être rénové au bulldozer se réunissent pour prendre part au changement urbain. Ils s'associent à la concertation avec les pouvoirs publics et les experts. C'est à partir de cette mobilisation que nait l'idée de créer les Régies de quartier : ces lieux où l'on organise collectivement son quartier dans sa dimension sociale, économique et politique.

Les Régies sont donc des associations implantées au cœur des quartiers. Elles font partie du Comité National de Liaison des Régies de Quartier. Elles ont pour objectif de stimuler le lien social, d'accompagner les habitants éloignés du marché de l'emploi, de renforcer la participation des habitants et de participer au «mieux vivre ensemble».

Aujourd'hui, il existe près de cent-quarante Régies de quartier en France, dont dix à Paris.

Passerelles 17 existe depuis 2008. Elle couvre un territoire en mutation : celui allant de la porte d'Asnières à la porte de Saint-Ouen, en passant par la ZAC Clichy-Batignolles.

Entreprise sociale et solidaire, Passerelles 17 emploie quinze habitants du quartier en parcours d'insertion.

Les salariés participent à l'embellissement du quartier à travers la rénovation d'espaces collectifs et des travaux d'entretien de la voirie et des espaces verts. Ce faisant, ils participent à la gestion sociale urbaine de proximité.

Ateliers et rencontres sont organisés à Passerelles 17 pour accompagner salariés et habitants dans leurs démarches administratives et leur faire connaître les structures ressources du quartier.

Dans sa mission de développement du lien social, Passerelles 17 met également en place des projets avec les habitants et ses partenaires territoriaux : rencontres festives sur l'espace public, activités intergénérationnelles et culturelles, ateliers de sensibilisation au développement durable, Point Circul'Livre et Bricothèque.

Actuellement, un spectacle de théâtre-forum sur la question des femmes et du travail est en construction avec La Fabrique des Petits Hasards. Il vise à s'interroger sur les relations hommes-femmes dans notre société actuelle. La représentation aura lieu le 26 novembre au Centre d'Animation La Jonquière.

Pour toute idée, n'hésitez pas à contacter la Régie Passerelles 17 Ensemble pour notre quartier ! ■

Pour en savoir plus

Passerelles 17
190, avenue de Clichy, 75017 Paris
liensocial.rq17@gmail.com
01 42 28 13 78

Publicité

1814 Bataille à la Barrière de Clichy
1913 Fondation du lycée Jules Ferry
Ca se célèbre

Le 30 mars 2014, ce sera en effet le 200ème anniversaire de la bataille de Paris dont un des hauts faits d'armes se déroula près de chez nous, à la barrière de Clichy : la résistance des légions de la garde nationale et des parisiens à l'entrée des forces de la coalition européenne contre l'Empire napoléonien. Cette résistance était organisée par le maréchal Moncey dont la statue trône sur notre place de Clichy.
Ce fait d'armes est ignoré par un grand nombre de parisiens: postez vous place de Clichy et faites un micro-trottoir pour demander aux passants ce que représente cette statue !

Alors, ce 200ème anniversaire ne mérite-t-il pas une fête commémorative organisée en ces lieux ? Belle occasion de faire connaître l'Histoire « de proximité » aux Parisiens. Pour relier l'Histoire au présent, cette fête ne pourrait-elle pas aussi marquer l'avènement de la re-qualification de cette place et de la première partie de l'avenue de Clichy?

Mais ce dimanche 30 mars 2014 sera aussi la date de conclusion d'une autre bataille de Paris, et cette bataille-là, toute démocratique, occultera sans doute ce 200ème anniversaire et une éventuelle commémoration.
Et oui, comme les trains, une bataille peut en cacher une autre...■

J.Becker

Centenaire du lycée Jules Ferry : les festivés continuent

■ **Des expositions historiques**

- novembre 2013 - janvier 2014 - L'institution d'enseignement. Du lycée d'élite au lycée mixte.
- janvier - mars 2014 - La vie du lycée. Du lycée couvent au lycée 2.0.

■ **Des manifestations dans le cadre de la saison « Jules Ferry et les arts »**

- novembre 2013 - *Jules en scène*, acte I, concert
- décembre 2013 - *Diabolo Menthe*, en présence de Diane Kurys, réalisatrice
- janvier 2014 - représentation de l'atelier théâtre autour de lettres d'une élève déportée
- mars 2014 - *Jules en scène*, acte II, Concert
- mai et juin 2014 - spectacle de danse.; concert de la chorale ; théâtre *Le Songe d'une nuit d'été* ; fête de la musique

■ **Des publications :**

- Histoire du lycée Jules-Ferry. *Des arts domestiques à l'informatique (1913-2013)*. par Pierre Porcher, éditeur : Association historique du lycée Jules-Ferry.

Pour en savoir plus : http://jf2013.over-blog.fr/

le site du comité pour le Centenaire du Lycée Jules Ferry

A lire, à voir

en lien avec nos quartiers

■ « **Le peuple des tunnels** », Astrid Fontaine, Ginko éditeur, mars 2013.

Des témoignages sans pareil de l'aventure humaine qui accompagna la construction de la ligne12-13, l'ex-ligne nord sud du métro, au début du 20è siècle : Arthur Abraham et ses problèmes d'alcool, Lucien Mercier et sa violence, Augustine Ballet et la fatigue du travail, A. Mauriac, sauveur de passager, Romain Menou et ses amours, ou encore Henri Capelle et ses problèmes de réveil. 400 pages de récits, richement illustrés grâce aux archives de la RATP.

■ « **Antoine et Antoinette** », de Jacques Becker, sorti en DVD en 2013

Une belle histoire d'amour pleine de rebondissements, dans le Paris populaire de 1947, En toile de fond de certaines scènes, l'avenue de Saint-Ouen autour de la station La Fourche !

Jacques Becker, également réalisateur de «Goupil mains-rouges», «Falbalas», «Casque d'or» et de « Touchez pas au grisbi », réalise ici un film classique, maitrisé et optimiste, qui recevra le grand prix du prix psychologique et d'amour au Festival de Cannes 1947 !

Publicité

P

1 HEURE* DE STATIONNEMENT OU 10% SUR LES FORFAITS**

offerts

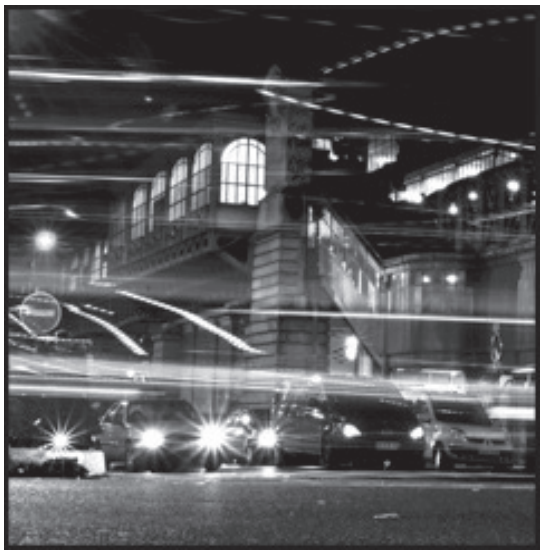
RÉDELÉ PARKING

11 rue Forest - 75018 Paris
(Place de Clichy)
Tél. 01 43 87 57 18

DCL1310

Sur présentation de ce coupon, offres non cumulables, valables jusqu'au 31/12/2013.
*Du lundi au vendredi de 9h à 18h.
Pour tout stationnement de 2 heures minimum.
** Sur tous les forfaits à partir de 5 jours.

... ouvrez l'oeil... ouvrez l'oeil... ouvrez l'oeil...



Barbès-Rochechouart, 2011. © Manu Renaud.

Pont Cardinet, 2011. © Manu Renaud.

Les ateliers de décors de l'Opéra Garnier, boulevard Berthier

L'entrepôt de costumes de l'Opéra Garnier, boulevard Berthier.

Vous souhaitez nous proposer une photo des Batignolles, des Epinettes ou des Grandes Carrières ? Contactez-nous.

déCLIC 17/18

Association des quartiers de la Place de Clichy et des avenues de Clichy et de Saint-Ouen

Bulletin d'adhésion/ ré-adhésion à retourner **3 rue Etienne Jodelle 75 018 Paris**

Nom : ……..Prénom : ……courriel : …….
Adresse : …… …… : ……..……

Adhère en qualité de : membre bienfaiteur cotisation versée (minimum 20 €) : ……€
membre actif cotisation versée (minimum 10 €) : …… €

Date : / / Signature :

Pour la bonne diffusion de nos courriers, merci de permettre l'accès à votre boîte aux lettes en précisant votre code d'immeuble : ……

Agir avec *dé*CLIC 17/18 :
diffusez ce bulletin – faites connaître le site **www.declic1718.org** – faites nous part de vos idées. Merci