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

N°17 • PRINTEMPS 2007

*dé*CLIC 17/18

LE BULLETIN

8-9 Plan de déplacements parisien
À la recherche de la mobilité pour tous

Sommaire

Avec *dé*CLIC 17/18

1 Agir avec *dé*CLIC 17/18
1 Le coin des lecteurs
2 L'édito du président
16 Libre chronique : ce n'est pas la priorité ...
16 Bulletin d'adhésion

Transversales de quartier

6 Avenue de Clichy, on suit les dossiers
6 Commission Av. de Clichy-Mairie 17e en sommeil
7 Commerces : ça bouge dans nos quartiers
14 Batignolles 2013 : 81e quartier de Paris

Paris dans sa région

4 Quel avenir pour les transports franciliens ?
4 Entretien avec S. Méry, vice-président du STIF
5 Ligne 13, encore et toujours.

Près d'ici

15 **D'hier à aujourd'hui** : « adapter Paris à la voiture », cinquante après.
15 **L'œil à l'écoute** : l'extraordinaire et l'insolite...
15 **Portrait d'ici** : Pianos Nebout, facteur de pianos depuis 1912
15 **Découvrir**... L'atelier du verre, rue des Dames

Nouvelles de quartier

10 **Grandes Carrières-Clichy**
Jardin des Deux-Nèthes : ça pousse
Villa des Arts sauvegardée. 18 Impasse de Clichy.
Sur le complexe commercial de la place de Clichy
Espace culturel sur la photographie documentaire
11 **Épinettes**
Semaest : agir pour revitaliser le commerce
12 Le Quartier Vert Jonquière, une réussite.
Batignolles
13 Quartier Vert Batignolles, une histoire au long cours
Dent creuse du 21 avenue de Clichy.
Bus 31 : le Mobilien en panne ?

Agir avec déCLIC 17/18

Vous souhaitez mettre un peu de votre temps ou de vos talents à disposition de l'association : vous êtes le (la) bienvenu(e). Pour participer, il suffit de vous faire connaître par email, par lettre, par téléphone ou en prenant contact avec d'autres adhérents, lors de réunions publiques, aux conseils de quartier, par exemple.

Le but de l'association :

• analyser les questions locales ;
• agir pour l'amélioration du cadre de vie.

Les actions :

• mobiliser les riverains sur des actions concrètes (ligne 13, place de Clichy, avenues de Clichy et de Saint-Ouen);
• participer aux conseils de quartier et aux groupes de travail ;
• alimenter le site Internet d'infos et d'actualités concernant nos quartiers ;
• proposer des sujets, des articles, des photos pour le Bulletin, participer à sa fabrication ;
• être à l'écoute de ce qui se passe près de chez vous et faire circuler les infos.

Les moyens :

• mettre en commun nos connaissances et nos compétences ;
• informer grâce au journal associatif ;
• diffuser le Bulletin ;
• porter les problèmes à la connaissance des décideurs ;
• veiller au suivi des décisions ;
• 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. Nous relaierons votre message et, 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. Ce Bulletin est largement diffusé pour que nous soyons entendus.

Et, si vous adressez un courrier aux pouvoirs publics, élus ou services techniques de la Ville, envoyez-en copie à déCLIC 17/18.

Pour tout contact et information complémentaire, joignez-nous au : contact@declic1718-paris.org *(email)* ou 01 42 94 07 75 *(tél, fax & rép)*.

Fin de l'assemblée générale 2006

Conseil d'administration 2006-2007

Maurice Andreu, vice-président
Épinettes, rue des Moines, 17e
Marc Brunaud, secrétaire général
Grandes-Carrières, rue H. Moreau, 18e
Jean-Louis Dieci
Épinettes, rue Lantiez, 17e
Isabelle Gachet
Batignolles, rue Boursault, 17e.
Marie-Claire Klode, trésorière-adjointe
Grandes-Carrières, av. de Clichy, 18e
Joëlle Le Morzellec
Grandes-Carrières, rue Capron, 18e
Philippe Lefrançois,
Épinettes, av. de Clichy, 17e
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

Et, déCLIC 17/18, ce sont d'abord des adhérents, habitants, artisans et commerçants, convaincus que l'amélioration de la vie quotidienne passe par l'action de tous.

Le coin des lecteurs

En avril 2006, nous publiions dans la ***Lettre aux Adhérents*** un court article relatant l'accident dont fut victime une de nos fidèles adhérentes. La cause en était claire, le remède évident.
Un autre de nos adhérents nous a fait part de sa réaction ...

La dame, le trottoir et la moto ...

« Une dame, adhérente de longue date de déCLIC 17/18, bien connue de notre quartier où elle habite depuis 1925, vient d'être hospitalisée pendant trois mois à Bichat puis à Bretonneau, victime d'une fracture du fémur et du bras, début décembre 2005.
Elle était tombée sur un trottoir après avoir glissé sur une flaque d'huile s'écoulant d'une moto garée sur le trottoir rue Hégésippe Moreau, précisément là où, il y a quelques années, nous avions réussi à faire élargir ce trottoir et planter deux arbres. Mais on le sait, la majeure partie de cet espace est envahie – illégalement – par des motos, sans que jamais la police n'intervienne.
Nous apprenons aussi que la Mairie de Paris, une association de motards et la Préfecture de Police ont travaillé pendant un an à l'élaboration d'une « Charte des deux roues motorisées à Paris » finalisée en juin 2005. Parmi les propositions révolutionnaires, l'autorisation donnée aux deux-roues de stationner sur certains trottoirs ! La Préfecture de Police, pourtant partie prenante, refuse de signer ce document.
Sur ce sujet, nous préparons un article pour le prochain Bulletin de Liaison, prélude à des interventions tous azimuts. Pour enrichir cet article, envoyez vos réflexions, témoignages, propositions d'action à déCLIC 17/18.»

Réaction d'un lecteur courroucé

« J'ai noté depuis plusieurs numéros un acharnement contre les 2 roues. Vous demandez à ce que les « forces de l'ordre » interviennent dans le Quartier Vert ! Je vous demanderai de bien vouloir vous intéresser aux merdes de chien qui, elles aussi, peuvent faire glisser les vieilles dames… Quant à la pisse sur les scooters, n'en parlons pas. Je pense même que vous pourriez la recommander pour lutter efficacement contre les 2 roues. En tout les cas, oubliez dorénavant mon adhésion ! »

La réponse de déCLIC 17/18 ...

Cette réaction illustre parfaitement le conflit d'intérêts qui préside désormais au partage de l'espace public. En absence de règles, il est sûr qu'entre le piéton, le propriétaire de chien et le conducteur de deux-roues motorisées, qui, parfois sinon souvent, se confondent, la confrontation reste inégale.
Or, des règles, il en existe : le stationnement des deux-roues motorisées sur le trottoir est interdit, de même que l'abandon des excréments de son animal sur la voie publique. L'inobservation de la règle publique conduit tout droit à des accidents graves comme celui que nous relations mais aussi aux désagréments que déplore notre correspondant et que subit tout un chacun. Aurions-nous tort de réclamer une juste application des règles et la répression efficace de leur violation ? Pas du tout. Mais, si les pouvoirs publics, Police Nationale et Mairie de Paris, ne considèrent pas cette tâche comme une priorité, nul ne peut s'étonner que tous en pâtissent.
Lors de la concertation publique sur les Quartiers Verts, nous avions demandé et obtenu un partage plus équilibré de l'espace public par la création de zones de stationnement pour les deux-roues. Et ce, au détriment des automobilistes. Raison de plus pour s'étonner que les élargissements de trottoir aux abords des écoles et des crèches servent de parkings deux-roues sauvages !
Où est la cohérence ? Où est le mieux-vivre ensemble ? Faut-il attendre une nouvelle génération de décideurs publics pour qu'enfin soit édicté un véritable Code de la Rue, respectueux de tous mais aussi, et surtout du piéton ?

L'actualité, des infos sur nos quartiers, rendez-vous sur http://www.declic1718-paris.org/

déCLIC 17/18
n°17, printemps 2007 • 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 : AUTOGRAPHES II 10 bis rue Bisson 75020 Paris

Tirage : 4000 exemplaires. • Pour tout contact, s'adresser au siège social de *dé*CLIC 17/18.
Crédits photographiques : la rédaction, sauf mention contraire.

Couverture : *Place de Clichy, I* par Jean-Louis Dieci, 2006.

Transports en commun, l'urgence.

Enfin...

Voilà des années que les usagers des transports publics - nous tous, ou presque - voyagent dans des conditions très difficiles. Sans que, apparemment, on s'en soucie beaucoup en haut lieu et sans que les media en fassent leur quotidien. C'est moins vrai depuis quelque temps. La presse régionale, nationale même, les suppléments des hebdos publient enfin articles et dossiers sur cette question cruciale. Les enceintes politiques, le Conseil Régional d'Île-de-France, le Conseil de Paris, jusqu'aux Conseils de Quartier, bruissent de débats et polémiques. À ce nouvel intérêt pour un sujet bien ancien, il y a des raisons, des bonnes et des moins bonnes.

Depuis le printemps dernier, le pouvoir de décision au sein du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) revient, enfin, aux élus régionaux. L'Île-de-France n'est plus l'exception dans le paysage national, le niveau de responsabilité se rapproche des usagers qui espèrent, enfin, être mieux entendus.

On connaît les conditions de transport indignes que subissent les usagers de la ligne 13. Elles seront pires encore en 2008, lorsque la branche Nord vers Asnières-Gennevilliers comptera deux stations supplémentaires ! Nous évoquons dans ce Bulletin les moyens d'y remédier. Le débranchement de la ligne 13, indispensable, coûte cher. Mais quel est le coût social et humain de la fatigue du demi-million d'usagers quotidiens de cette ligne ? À la demande du STIF, la RATP envisage des améliorations ponctuelles. Mais le système Ouragan, promis depuis 2004, patauge lamentablement, les rames MF 77 progressivement livrées après rénovation lourde offrent moins de places assises qu'avant ! À nous de donner tort au Préfet de Région pour qui « *la ligne 13 est un buzz médiatique* » et qui croit que « *cette agitation cessera d'elle-même d'ici un ou deux mois* ». déCLIC 17/18 a signé et fait signer la pétition *ensemblepourlaligne13* qui réunit déjà plus de 5000 signatures.

Si l'on veut réduire la circulation automobile et ses nuisances, il faut impérativement améliorer l'offre de transports publics en qualité et en quantité. Ainsi, depuis le 23 décembre dernier, le métro circule jusqu'à 2h15 le samedi, horaire bientôt adopté pour le vendredi. Le Plan de Déplacement Parisien, voté en février, prévoit cette rallonge pour tous les jours de la semaine mais, seul, le STIF peut décider et financer cette mesure.

Améliorer le réseau de bus, c'est plus rapide et moins coûteux que pour le métro. À Paris et en banlieue, des progrès ont été enregistrés tout récemment. Ainsi de la fréquence des bus. Depuis 6 mois, 18 lignes intra-muros ont été renforcées et 60 en banlieue. Dans notre quartier, les bus 54 et 66 roulent désormais le soir jusqu'à oh30 et le dimanche.

Encore faut-il trouver un large consensus. À propos de consensus, on regrette, avec ses 50 000 usagers quotidiens, que la ligne 31 soit encore si souvent bloquée au carrefour Cardinet/Clichy/Guy Môquet. La RATP et la Ville proposent que, dans le sens ouest-est, le 31 emprunte la place Charles Fillion, la rue Brochant et la rue Sauffroy, pour retrouver la rue Guy Môquet. Mais la Mairie du 17e s'oppose à ce changement de parcours. On attend que les petites querelles partisanes s'effacent devant l'intérêt général.

Enfin.

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
Carte professionnelle T 5930
tél. : 01 42 29 30 30
fax : 01 42 26 59 01
Garantie SOCAF

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, transféré au Conseil Régional d'Île-de-France, prend ses premières décisions et engage une réflexion de fond pour les vingt-cinq prochaines années.

Quel avenir pour les transports franciliens ?

L'acte III de la décentralisation, décidé en août 2004, prévoyait le transfert à la date du 1er juillet 2005 du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) de l'État au Conseil Régional. Pour tout transfert de compétence de l'État aux collectivités territoriales, la question essentielle reste l'argent. Chacun connaît la vétusté du matériel ferroviaire, les engorgements de capacité du réseau (métro, Transilien) et les retards considérables d'investissement depuis 4 ans en transports collectifs (TC). Aussi la Région n'a-t-elle accepté de constituer le 15 mars 2006 le nouveau conseil du STIF aux missions élargies (29 sièges dont 15 pour la Région, 5 pour Paris, 1 pour chaque autre département) qu'après avoir négocié des indemnités financières, sans grand succès d'ailleurs.

Un budget important pour un enjeu vital

Les ressources du STIF, abondées par le Versement Transport, les contributions publiques et le produit des amendes de la circulation routière, et ses dépenses, dont les subventions d'exploitation aux entreprises de transports (RATP, SNCF, privés), s'équilibraient en 2005 à 3,7 milliards d'€. Les dépenses globales de transport ont, elles, atteint en 2005 7,43 milliards d'€, dont 6,73 en fonctionnement et 1,34 en investissement. De fait, l'enjeu des TC en Île-de-France est essentiel. Non seulement pour engager une politique volontariste de réduction des émissions polluantes, mais aussi car un système efficace de transports conditionne le développement humain, social et économique d'une des zones les plus denses d'Europe. Si Paris bénéficie d'une offre diversifiée et d'un maillage serré, 5% des emplois n'étant pas desservis par le métro ou le RER, ce taux monte à 55% en proche banlieue, soit un million d'emplois. Le retard considérable de développement du réseau lourd en première et deuxième couronne achève de saturer un réseau routier à l'asphyxie. Des rocades et des liaisons tangentielles sont indispensables pour desservir ces zones urbaines aussi denses que Lyon, Bordeaux ou Madrid, qui, elles, bénéficient de métros, de trams et de ligne de bus en site propre.

Le programme 2000-2006 en retard

Tant que la fiscalité régionale n'aura pas été modernisée, la programmation des très lourds investissements en TC nécessitera des financements croisés, provenant aussi bien de l'État que des collectivités territoriales. Le Contrat de Plan État/Région (CPER) 2000-2006 en est l'instrument privilégié et le Schéma Directeur de l'Île-de-France (SDRIF) l'outil stratégique. Or, pour un projet d'importance concernant les TC, 10 à 15 ans séparent la décision de lancer l'étude de la livraison finale du projet. Ainsi, début 2006, dernière année du CPER 2000-2006, 8 projets étaient mis en service, 9 en travaux effectifs, 7 en cours de démarrage. Sur les 28 autres projets inscrits au CPER, 18 ont fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le STIF, dont 11 avec une enquête publique achevée avant fin 2005. Fin 2006, seuls 75% des objectifs ont été lancés. Or, retard ou annulation de crédits, études préliminaires non commencées, ce sont autant d'améliorations et d'offres nouvelles qui sont reportées et pénalisent l'ensemble des Franciliens.

Les projets d'ici 2013 et à l'horizon 2030

À la mi-février 2007, deux documents essentiels ont été discutés au Conseil Régional. Le Contrat de Projet État/Région (CPER) 2007-2013 concerne 5 « grands projets » négociés avec le Préfet de Région sur instruction du Premier Ministre. Sur une enveloppe globale de 5,5 milliards d'euros financée à 62% par la Région et 32% par l'État, il consacre 2,937 milliards aux TC, dont 70% financés par la Région. Mais 60 % des crédits TC seront utilisés aux projets déjà approuvés mais non réalisés du précédent CPER, diminuant d'autant la réalisation de nouveaux projets. À périmètre et euros constants, la part de l'État baisse de 15%. Or, au même moment, était adopté le SDRIF, document stratégique d'aménagement et de développement du territoire francilien à l'horizon 2030. Y sont listés de très nombreux projets, dont un ambitieux programme de construction de logements et un vigoureux développement des TC. Mais construire de nouveaux logements, si les TC adéquats ne sont pas prévus, aggravera la congestion d'un réseau routier déjà surchargé. Le nouveau CPER n'est définitivement pas à la hauteur du besoin global d'investissements en TC. Un seul exemple : 25,5 millions d'€ ont été inscrits in extremis au CPER pour les études de «dédoublement » de la 13, alors que le SDRIF prévoit son prolongement au Nord jusqu'au Pont de Stains. Est-ce bien raisonnable ?

2006-7 : PREMIÈRES DÉCISIONS

Mise en place fin 2007 du **ticket H** (correspondance bus/métro/tram avec un ticket pendant 1h 30).

Métro

Renforcement de l'offre sur les lignes M13 (+10%, ouverture normale de *Liège*), M11 (soirée et fin de semaine), M2, M3, M5 et M7 (fréquence augmentée). Mise en service de la station Olympiades M14 (avril 2007).

Bus

De nombreuses lignes voient leur service renforcé, comme le 31 (+12 services), PC2 et PC3. Les 26 et 62 sont restructurées, la 61 prolongée du Pré-St-Gervais à l'Église de Pantin. En avril 2007, ouvrira la ligne 64 de la Place d'Italie à Gambetta (13e, 12e, 20e).
Après la *Traverse de Charonne* (20e) et celle de *Bièvre-Montsouris* (13e), est ouverte en février 2007 une nouvelle liaison locale, la *Traverse Ney-Flandres* (18e-19e), de la Porte d'Aubervilliers au métro La Chapelle, microbus fonctionnant au diester moins polluant.

Tramway

Deux nouvelles lignes : T3 sur les boulevards des Maréchaux Sud, T4 (Aulnay-ss Bois/Bondy).

Transilien SNCF

Création de la ligne directe St-Lazare/Ermont-Eaubonne. Renfort de service sur le réseau Paris-Est. Matériel rénové (Z2N) sur les RER C et D.

Service en soirée, la nuit et les dimanches : tout change !

Le métro roule les samedis soir et veilles de fête jusqu'à 2h15, soit une heure de plus, puis, fin 2007, les vendredis soir aussi. La fréquence des rames augmente de 20 h à 1h 15, passant de 8 min à 5 min d'attente. Les bus de correspondance, en particulier ceux de la « petite couronne », et les tramways T1, T2, T3, T4 et Trans Val-de-Marne (TVM) roulent aussi une heure de plus les samedis. En plus des 35 lignes de bus Noctiliens existantes, 7 nouvelles lignes reliant Paris à la grande banlieue fonctionnent depuis décembre 2006.
De nouvelles lignes de bus fonctionnent le dimanche et en soirée jusqu'à oh 30 et non plus 21h 30, comme les 42, 47, 54, 57, 61, 65, 66, 72, 76, 87, et ce sera le cas aussi pour les 28, 29 et 75 mi-2007. Le Montmartrobus circule tous les jours jusqu'à oh 30. Au premier trimestre 2007, 2/3 des bus circuleront le dimanche.

Mesures d'ordre social

Le bénéfice de la Carte Solidarité Transports est étendu aux allocataires de l'ASS (allocation spécifique de solidarité) et de l'API (allocation de parent isolé).
Enfin, les titulaires du RMI bénéficieront à partir de mars 2007 de la gratuité sur le réseau de transports.

Suppression des zones 7 et 8.

Entretien avec M. Serge Méry, vice-président du Conseil Régional d'Île-de-France, premier vice-président du STIF.

Comment concevez-vous les nouvelles responsabilités de la Région en matière de transport ?

On a abordé cette nouvelle période avec joie et appréhension. L'acte III de la décentralisation s'est mis en place sans prendre en compte l'aspect financier. Des besoins s'élevant aujourd'hui à 435 millions d'€, la région n'a encore rien reçu mais s'est vu promettre 40 millions. La Commission Fourcade dont l'avis est consultatif les a évalués à au moins 87 millions. Si l'argent ne vient pas de l'État, il doit bien venir d'ailleurs.

Si l'argent est le « nerf de la guerre », quelles masses financières sont-elles nécessaires ?

De fait, l'Île-de-France consacre trop peu d'argent aux transports, soit 1 milliard d'€ (35% du budget total) alors que le budget du STIF abondé par les usagers, les entreprises et les collectivités locales dépasse 6 milliards (*7,1 milliards en 2007*). Le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2000-2006 prévoyait 4,2 milliards d'€ d'investissement. Depuis trois ans, l'État s'étant beaucoup désengagé (fin 2005, 62% du financement a été atteint), un retard considérable sur les 15 grands travaux est prévisible. En conséquence, on est condamné à un glissement temporel du CPER, d'autant que tout projet d'envergure nécessite l'accord de beaucoup d'intervenants publics et un temps assez long d'études diverses. Par exemple, un projet de tramway demande 6 à 7 ans avant de se concrétiser. Il faudrait la capacité de mettre en œuvre un nouveau Contrat de Projets soutenu par un engagement annuel de financements. Reste la fiscalité. Un point de fiscalité régionale égale 7 millions d'€. La région Île-de-France est un nain financier : elle ne peut pas mettre le paquet sur un projet précis ! On peut envisager des évolutions sur la TIPP régionale et une réforme du Versement Transports mais cela nécessite des modifications législatives. Reste la solution d'un grand emprunt car la Région et le STIF, classés AAA, ont la meilleure signature sur le marché financier.

Comment jugez-vous l'état général du système de transports francilien ?

En un mot, c'est l'un des meilleurs du monde mais il est vieux. De plus, on doit composer avec l'histoire des transporteurs. La SNCF utilise plusieurs voltages et plusieurs longueurs de quais différents. L'uniformisation technique est loin d'être achevée. Ainsi, le nouveau Transilien nécessite 680 millions d'euros de travaux pour mettre à niveau tous les quais. Des dysfonctionnements graves trouvent aussi leur source dans la vétusté du matériel, d'ailleurs les derniers RER achetés l'ont été par la Région. Il faut savoir que les entreprises de transport ne financent pas l'investissement de matériel. Enfin, la création de Réseau Ferré de France (RFF), séparé de la SNCF, n'a servi qu'à masquer l'endettement colossal de cet ensemble.

Quelles évolutions pour les transports franciliens ?

En trois mois, beaucoup de décisions ponctuelles positives ont été prises. Il faut d'abord « calmer » la tarification (+18% sur les trois dernières années) : elle est de +1,8% en moyenne au 1er juillet 2006. La contribution des départements dans le budget de fonctionnement du STIF a été aussi augmentée : 51% Région, 30% Paris, 19% les autres départements. Pour les grandes lignes, il faut assurer l'accessibilité de tous (personnes à mobilité réduite, âgées, avec landau ou valise), l'information du voyageur (généraliser le SIEL) et garantir la qualité du service (ascenseurs, escalators qui marchent vraiment, sécurité des gares, véhicules de qualité et confortables). Ainsi, le choix de la Nouvelle Automotrice Transilien (NAT) a nécessité cinq ans de travail et sera connu en novembre. Plus globalement, le réseau doit évoluer avec des transports de rocade, de banlieue à banlieue, et des liaisons de proximité aux franges de Paris et de la Région. Si la Région n'est pas opposée au CDG Express, ligne rapide de Paris à l'aéroport Charles de Gaulle, elle a soutenu le projet de renforcement de la ligne B du RER : il ne peut y avoir une ligne B, pauvre, qui ne fonctionne pas et une ligne, riche, qui ne concerne que les passagers aériens.

La ligne 13 est, pour les usagers, un cauchemar quotidien. Que va faire la Région ?

Le découplage de la ligne est absolument nécessaire pour son bon fonctionnement. Le système Ouragan ne pourra que servir d'appoint, pendant un ou deux ans. On doit aussi améliorer l'offre aux heures de pointe. Tous les groupes politiques de la Région sont d'accord : le prochain CPER 2007-2013 doit contenir une délibération sur la ligne 13. Mais il n'est pas certain qu'une décision effective puisse être prise dans cette période. La question reste de savoir si la ligne 13 est le projet majeur parisien.

(Entretien réalisé en juillet 2006)

Ligne 13, encore et toujours

Fiasco d'Ouragan, nouvelle extension en 2008 : chronique d'une thrombose annoncée. La solution, connue depuis 1989, existe. Il est urgent de décider.

2006 fut pour la 13 une année blanche ou, plutôt, noire. Blanche car, dans le tumulte du transfert du STIF de l'État à la Région, aucune décision d'importance ne fut prise. Noire car Ouragan, promis pour 2007, se fracassa net, véritable fiasco. Et, pendant ce temps, les 550 000 voyageurs qui, chaque jour, s'entassent à plus de six par mètre carré attendent avec impatience les 25 000 nouveaux qui, en mai 2008, monteront à Asnières II et Gennevilliers-Le Luth. Aussi les élus régionaux, désormais responsables du STIF, s'inquiètent.

Une catastrophe prévisible

L'accroissement des déplacements en transports en commun (TC) et la demande d'un nouvelle mobilité laissent prévoir la saturation du réseau vers 2015. Le scénario pour la 13 est pire car, entre-temps, les nouvelles Batignolles et l'urbanisation du bord de Seine à Clichy et Saint-Ouen auront été achevées, le développement économique de la Plaine-Saint-Denis largement entamé. Cette situation était prévisible. En trois décennies, l'État a construit une nouvelle ligne Nord-Sud qui, connectée à d'autres lignes majeures (2, 14, 1, 8), pénètre toujours plus avant dans le nord-ouest de la première couronne et relie deux pôles régionaux d'échange, les Gares Saint-Lazare et Montparnasse. Et, absurdité absolue, a été maintenue la bifurcation des deux branches Nord, imposant un cadencement inégal et ingérable des rames.

Le PDG de la RATP devant le STIF

En novembre 2006, le Conseil du STIF auditionne M. Mongin, PDG de la RATP tout juste nommé. Il demande à court terme le respect du contrat aux heures de pointe (manque10% du service), un suivi rigoureux du service effectué et le renforcement de l'offre en bus autour et le long de la ligne. Il souhaite la mise en service effective d'Ouragan en 2011 et l'installation des portes palières dont on a pu observer la préfiguration à St-Lazare et dont la RATP souhaite prioritairement munir la ligne 1. D'ores et déjà, le STIF a décidé d'augmenter l'offre SNCF aux gares de Colombes, Bois-Colombes et Asnières et le doublement de la cadence du RER C aux stations Saint-Ouen et Les Grésillons. En réponse, le PDG de la RATP présente un plan d'action en quatre temps : 2007 (cf. ci-dessous), mi 2008, 2011 et 2015. Avec le prolongement au Luth en 2008, le taux de charge de la ligne serait ramené à 95% (norme 100%=4 voyageurs au mètre carré), l'exploitation égale sur chaque branche réalisée, les rames totalement rénovées (cf. ci-dessous) et des portes palières posées à Châtillon, Montparnasse, St Lazare, Place de Clichy et Saint-Denis. Enfin, Alcatel doit (?) livrer en 2011 un système Ouragan conforme et apte à augmenter la capacité de la ligne.

Trois solutions ? Pas vraiment et il faut décider maintenant.

L'offre, limitée par la capacité maximale de la ligne, désormais atteinte, reste contrainte par la bifurcation physique à La Fourche. À long terme, trois solutions sont en concurrence. La **n°1** (un milliard d'€) consiste à prolonger, selon son plan initial, la 14 de Saint-Lazare à l'une des deux branches Nord de la 13 et de « météoriser » le tronçon de la 13 ainsi relié. La **n°2** (800 millions d'€) « débranche » et isole l'une des deux branches Nord, crée une ligne15 s'arrêtant à St-Lazare, ajoutant une nouvelle rupture de charge. Enfin, la **n°3** prévoit pour un coût pharaonique la construction à l'horizon 2025 (!) d'une ligne nouvelle autour de Paris -*Métrophérique*-, supposée alléger la ligne 13.

Alors que le gouvernement réduit les crédits aux TC (-4% en 2007) et que la Région et l'État négocient le Contrat de Projet 2007-2013, seuls sont prévus des crédits d'étude pour la 13. Cela n'est pas acceptable ! On ressent avec colère l'inégalité de traitement par l'État des 600 000 usagers quotidiens de la 13 puisque le Ministre de l'Équipement vient d'autoriser le lancement de la couverture sur 1,3 km de la RN13 (av. de Charles-de-Gaulle) à Neuilly-sur-Seine pour un montant supérieur à un milliard d'€. Quel est le coût social de la fatigue d'un demi-million d'usagers quotidiens de la 13 ? L'argent est là puisque la vente des sociétés concessionnaires d'autoroute largement amorties par nos péages a rapporté en 2006 14 milliards d'euros et devait servir à abonder l'AFTIF (agence de financement des infrastructures des transports en France).

Il est urgent de décider le lancement de la seule solution viable, la n°1.

Ouragan , du vent ?

Petit rappel. Avertis des conséquences de la croissance continue du trafic sur la 13, la RATP et le STIF ancienne version annoncent en décembre 2004 la mise en place d'un système de contrôle et de commande des trains, appelé Ouragan. Il s'agit, pour un coût de 130 millions d'euros, de moderniser les postes de contrôle et de commande des rames, de renouveler les automatismes et rénover la signalisation. Résultat attendu : la réduction de l'écart minimum entre deux rames, de 105 à 90 s, une régularité améliorée et 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).

Depuis, la RATP utilise Ouragan, tel un paratonnerre contre la foudre, pour « répondre » à l'exaspération des usagers de la 13. Or, son tout nouveau PDG, M. Mongin, annonçait dès sa nomination qu'Alcatel, concepteur d'Ouragan, proposait un produit non conforme aux règles de sécurité de la RATP et avertissait que ses bienfaits sont désormais attendus pour ... 2011 ! Trois ans pour cette conclusion ! Finalement, tant qu'on y est, on peut attendre puisque c'est la 13!

Printemps 2008 : deux nouvelles stations sur la branche Asnières- Gennevilliers

Avec les deux nouveaux km de la branche nord-ouest de la 13 le long de la route départementale 19, seront créées deux nouvelles stations, l'une à Asnières et l'autre à Gennevilliers-Le Luth, en liaison avec le futur prolongement du tramway T1. Inscrite au Contrat de plan État - Région 2000-2006, cette extension, 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). 23 000 voyageurs supplémentaires sont attendus par jour.

Se mobiliser pour la ligne 13

L'exaspération des usagers de la 13 n'est pas un problème nouveau. Récemment, a été lancée une pétition pour réclamer en faveur de la 13 un engagement clair du Contrat de Projet 2007-2013. Cette pétition peut être signée sur Internet à l'adresse :

***www.ensemblepourlaligne13.fr*.**

Quant à *dé*CLIC 17/18, nous ne manquons pas d'interpeller les élus et les responsables de la RATP. Il y a quatre ans nous recevions des représentants de l'association "Comité des usagers de la ligne 13", plus centrée sur la Seine-St-Denis. En 2006, une motion a été votée en Assemblée Générale. D'autres initiatives suivront ...

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

CE QUI CHANGE EN 2007

En 2006, le **nouveau Stif** a décidé des mesures d'amélioration financées sur son budget. Ainsi, depuis décembre 2006, la station **Liège** est ouverte aux mêmes horaires que le reste du réseau (5h30-1h15), l'**offre** est augmentée de 22 % en « heures creuses » et de 8% aux heures de pointe (6h-8h et 18h-20h). Par ailleurs, la RATP s'est engagée à recruter **27 conducteurs** en 2007 et **45 « pousseurs »** (contrats d'accompagnement à l'emploi).

CRÉDIT PHOTO : RATP.

Enfin, **66 rames MF77** rénovées seront mises en service de 2007 à 2009. Cette rénovation lourde allonge de 15 ans leur durée de vie, accroît leur capacité théorique de 574 à 600 voyageurs en supprimant des sièges (188 au lieu de 246), renforce la ventilation et la luminosité et adapte le matériel aux nouvelles normes techniques (Ouragan, ouverture automatique des portes, système d'information embarqué). Le tout pour 78 millions d'€ environ.

Transversales de quartier

Avenue de Clichy,
on suit les dossiers. Revue de détail.

Des hirondelles qui font le printemps

Des commerces de qualité ont ouvert l'an dernier entre la Place et La Fourche : un boulanger-pâtissier, après de gros travaux dans un magasin fermé depuis trois ans, une succursale d'une grande enseigne de surgelés. Ces ouvertures montrent que des commerçants ont su analyser les besoins et les attentes des habitants du quartier. A cela s'ajoutent les ouvertures récentes de commerces de ce type rue des Dames. déCLIC 17/18 a toujours affirmé que l'amélioration du cadre de vie, et aussi une rigueur accrue des contrôles (étalages, hygiène...), peuvent inverser la tendance à la chute de qualité des commerces. À ce titre, l'aménagement du jardin des deux Nèthes, le ravalement des façades, la prochaine réhabilitation de la Place de Clichy ont dû jouer leur rôle. Notons aussi l'ouverture d'un bon bouquiniste près du carrefour Clichy-Cardinet.

Les maux qui perdurent

L'avenue de Clichy, cela reste aussi une circulation automobile excessive. Bruit et pollution n'incitent pas à la promenade : on connaît des piétons qui, pour éviter l'avenue, empruntent des axes parallèles (Biot-Lemercier ou Forest-Cavallotti-Jodelle). Le stationnement sauvage, systématique, côté 18e, n'est pratiquement jamais verbalisé, malgré les appels réitérés, année après année et tout récemment encore, aux services de la Police Nationale. De ce fait la circulation est encore ralentie, accroissant les maux évoqués.

Cela reste aussi des étalages envahissants, souvent illégaux. Quelques améliorations ces derniers temps, les services municipaux intervenant davantage. On regrettera que le maire du 17e ait cru bon d'accorder de nouveaux permis d'étalages en juillet 2004 à des bazars qui se sont empressés d'occuper le terrain, et pas pour le meilleur. Les pouvoirs publics peuvent envoyer des signaux positifs. Il y a aussi des signaux négatifs.

C'est toujours le commerce d'aubaine : taxiphones aux vitrines recouvertes d'affiches criardes, boutiques de chaussures made in Asia,... Cela dure peu de temps, on ouvre, on ferme, on rouvre plus loin, on ne se préoccupe ni des règlements ni de l'aspect du commerce ni de l'attente des habitants ou de ceux qui habitent au-dessus.

Et c'est la réinstallation subreptice de distributeurs de journaux gratuits et de chevalets. Ils avaient été retirés à la demande de la Mairie du 17e, répondant à une suggestion de déCLIC 17/18, grâce à l'action conjointe des services de la Propreté et de la Police. Certes, ils sont moins nombreux (en 2004 on en compta jusqu'à 10 place de Clichy et 6 au croisement Clichy-Legendre), mais ils réapparaissent, toujours illégaux, alors que la Mairie de Paris, de son côté, était intervenue auprès des éditeurs de ces gratuits. On nous dit que pour se réimplanter, ces éditeurs affirment à des commerçants naïfs qu'ils sont en mesure de leur obtenir une autorisation d'étalage. C'est faux, bien sûr, mais cette démarche sous-entendant une possible corruption appelle un sévère rappel à l'ordre. On voit aussi réapparaître quelques chevalets indiquant des commerces dans des rues perpendiculaires, eux aussi retirés au printemps 2004. Les services municipaux et de police doivent être plus vigilants.

Enfin, on regrettera que nombre de commerces ne respectent l'obligation de la fermeture hebdomadaire. Il y a quelques années l'intervention de riverains relayée par notre association avait conduit à ce que la loi soit respectée. Là aussi nous allons à nouveau intervenir auprès de la Préfecture de Police de Paris.

Voir dossier sur **http://www.declic1718-paris.org**

COMMISSION
Avenue de Clichy-Mairie du 17e, le grand sommeil ?

En 2004, une Commission ad hoc avait été mise en place par la Mairie du 17e, spécifiquement chargée de réfléchir sur l'avenue de Clichy. Présidée par un adjoint au maire, elle réunissait élus, associations, occasionnellement des représentants des services techniques (voirie, propreté...) ou de la Police Nationale, et divers invités.

Quelques résultats mais un rôle mal assuré

déCLIC 17/18 y participa activement, apportant nombre de documents utiles à la réflexion collective. On voulut croire qu'un travail efficace était possible. La perspective de l'attribution des Jeux Olympiques de 2012 à Paris dopa les participants et des résultats furent enregistrés, comme l'enlèvement des distributeurs de journaux gratuits qui contribuaient gravement à la malpropreté. On joua le jeu ... sans être dupe. De fait, le risque était là d'une instrumentation politicienne, certains élus, et pas seulement eux, pouvant jouer le jeu d'un « localisme » contre une Mairie de Paris lointaine et mal disposée, sur le thème « ce qui va bien ou mieux, c'est grâce à nous, ce qui continue à aller mal, c'est la faute aux autres ».

Dernière réunion ... en mars 2006 !

Sur les douze derniers mois, ladite commission n'a été réunie qu'une fois, début mars 2006, entendant le tout nouveau commissaire central du 17e, M. Bricq, très ouvert à la discussion, sur l'organisation des services de sécurité. Rien depuis ...

Si beaucoup a été dit sur les maux dont souffre l'avenue de Clichy et sur les solutions pour y remédier, la commission nous semble devoir poursuivre ses réunions, au moins pour assurer l'indispensable travail de veille. Bien des problèmes demeurent qui, au-delà des stratégies électives et des ambitions politiques, forcément légitimes, réclament une reprise du travail de réflexion, une large concertation si nécessaire. Pour ne citer qu'un thème brûlant : la circulation, les déplacements et la circulation des bus.

Transaction
Location
Century 21 Immobilier
Gestion locative
Achat - Vente

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

CENTURY 21 Immo'villiers 17
19 bis rue Legendre
75017 Paris
tél : 01 43 18 27 27
fax : 01 42 12 03 06
ag670@century21france.fr

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
60 rue des Batignolles
75017 Paris
tél : 01 53 06 82 10
fax : 01 53 06 82 15
ag1027@century21france.fr

CENTURY 21 Patrimoine 17
203 boulevard Péreire
75017 Paris
tél : 01 58 05 31 21
fax : 01 40 55 04 50
ag2561@century21france.fr

NOUVEAU : votre agence au cœur des Épinettes
CENTURY 21 Patrimoine 17, 55 rue de La Jonquière 75017 Paris
tél : 01 76 70 46 90 ag2576@century21france.fr

Estimation gratuite : contactez votre agence CENTURY 21 la plus proche

Chaque Agence est indépendant et Franchisé Indépendante

Commerces : ça bouge dans nos quartiers

Avec l'arrivée d'activités nouvelles, des entrepreneurs répondent aux attentes des habitants et font le pari du renouveau. déCLIC 17/18 les soutient.

Huit rue des Dames, a récemment ouvert un nouveau magasin d'épicerie fine. Deux associés, l'un formé dans le commerce bio, l'autre consultant, ont conjugué leurs talents pour lancer ce magasin. Le beau cadre ancien (le lieu avait été occupé pendant quelques années par un commerce de fournitures de bureau) a été totalement respecté.

La gamme des produits, épicerie fine mais pas de luxe, se veut héritière des terroirs et savoir faire artisanaux : charcuterie fine, fromages, crèmerie, conserves fines, condiments, vins surtout de Loire. À terme, les animateurs envisagent de développer des services : livraisons, dégustation, événements gastronomiques avec les producteurs.

Les animateurs du magasin n'avaient pas eu connaissance de l'étude menée par déCLIC 17/18 début 2005 qui montrait chez les habitants du quartier une forte attente pour des commerces de qualité, notamment fromager ou charcutier traiteur. Ils semblent l'avoir deviné. Ce qui les a attirés rue Des Dames, c'est l'existence, dans cette partie de la rue, de commerces de proximité bien vivaces : boulangeries, boucherie, une supérette, une pharmacie, un Nicolas. L'essentiel de la clientèle visée est celle des gens du quartier. L'élargissement des trottoirs rue des Dames serait très profitable à ces activités, on connaît les files d'attente de clients, le dimanche, devant la boulangerie. Malheureusement, il ne semble toujours pas être à l'ordre du jour de la Mairie du 17e.

Rue Ganneron au n°16, à deux pas du carrefour Cavallotti/Moreau, dans un local abandonné depuis quelques années, s'est installé l'été dernier, un éditeur de musique, la vénérable maison Fortin, où le savoir-faire se transmet depuis plusieurs générations, qui siégeait depuis les années 50 cité Chaptal, dans ce quartier dédié à la musique.

Pourquoi avoir choisi la rue Ganneron ? « *Pour nous rapprocher de Montmartre*, nous confie la responsable. *Toutes les chansons que nous éditons, créées entre 1870 et 1960 sont liées à Montmartre. Gaston Couté, Xanroff, Botrel, Yvette Guilbert, Frehel, Damia, jusqu'à Bourvil à ses débuts, tous ont hanté Montmartre. Même les petits formats (qui publiaient texte et musique) ont été illustrés par des artistes comme Toulouse-Lautrec, son ami Ibels, Steinlen liés eux aussi à Montmartre. Pour nous c'est un peu un retour aux sources* ».

Toutefois, dans le désir de transmettre la mémoire, il n'y a pas que nostalgie. Le désir de participer au renouveau de la chanson ancienne se traduit par l'édition de cassettes, disques, compilations, rééditions de disques 78 tours nettoyés en studio ou réenregistrés, éditions de recueils de chansons plus récentes (Victoires de la Musique 1985 à 2005). Il faut trouver une nouvelle clientèle, en démarchant les réalisateurs de films, téléfilms, leur proposant des musiques d'époque à partir d'un très vaste catalogue classé par thème ou encore faire connaître le répertoire ancien à des chanteurs contemporains Dans ce magasin, cohabitent près du piano les très anciens classeurs à fiches de carton et l'ordinateur : les technologies modernes au service d'un très vieux patrimoine. En projet : un rayon enfants, disques et textes de chansons.

À deux pas de La Fourche, passage Saint Michel, un ensemble homogène de petits immeubles XIXe siècle, modeste et harmonieux, un peu d'un « mew » londonien, la voirie a été restaurée, gros pavés, potelets « de style » et, tout récemment, la circulation réservée aux riverains. Aussi peut-on se féliciter de l'installation récente d'un menuiser et, il y a peu, de l'ouverture d'un atelier de restauration et conservation de tableaux, Artémisia, au n°3 du passage. Karine Leloup, après sa formation dans une école d'art et plusieurs stages, a repris un local de 15 m² où, pendant trente ans, travailla un maître-artisan armurier qui apprécierait certainement que son établi ait repris du service. En vitrine, l'exposition de toiles avant/après restauration montre aux passants ce que peuvent obtenir art et technique. Pour certains c'est une vraie découverte. La clientèle vient d'un peu tout Paris, notamment les marchands de la rue Drouot et du 6e arrondissement. Et, aussi, heureuse surprise, il y a une vraie clientèle dans notre quartier.

Pourquoi s'être installé passage Saint Michel ? D'abord l'attrait pour le lieu, le type même d'une rue artisanale : elle le fut, elle peut le redevenir. Un loyer faible, comme dans beaucoup de petites rues des Epinettes où il y a tant de boutiques vides qui ne doivent pas servir d'entrepôt aux commerces de l'avenue de Clichy : les rideaux baissés tuent la vie de quartier et l'activité économique.

Karine Leloup souhaite que s'installent dans le passage ou dans des rues proches d'autres artisans ou artisans d'art, avec qui il n'y aurait pas concurrence mais synergie : « déjà, on s'adresse des clients avec le doreur encadreur de la rue du Capitaine Madon de l'autre côté de l'avenue de Saint Ouen ». déCLIC 17/18 a alerté la Mairie de Paris, la députée et rencontré les responsables de la SEMAEST et de la SEMA (métiers d'art) pour faire connaître ces lieux auprès des artisans et créateurs à la recherche de locaux et d'ateliers. En même temps, déCLIC 17/18 attire l'attention des élus sur l'état catastrophique de l'immeuble du 5 passage Saint Jean où depuis plus de 5 ans les fenêtres sont murées. Dans l'attente de quoi ? M Mano, adjoint au Maire de Paris, chargé du logement, (lettre à déCLIC 17/18 du 5 janvier 2007) s'est adressé aux indivisaires. Sans réponse de leur part, une procédure d'abandon manifeste de cette parcelle pourrait être engagée avec à terme la mise en œuvre d'un projet d'intérêt général.

Purity-Fort *La Ville aux Champs*
Magasin indépendant

Produits biologiques et naturels - Conseils en nutrition
71 avenue de Clichy 75017 Paris
Tél : 01 44 70 94 13 Fax : 01 42 93 36 28
M° La Fourche - Bus 54, 74 et 81

LIBRAIRIE DE PARIS
7-11 place de Clichy - 75017 Paris

carte de fidélité
- littérature
- sciences humaines
- beaux arts
- parascolaire
- littérature de jeunesse
- tourisme et vie pratique

horaires d'ouverture : le lundi de 11h à 20h
et du mardi au samedi de 10h à 20h

tél : **01.45.22.47.81** - fax : 01.40.08.08.50
e-mail : lib.paris@librairie-de-paris.fr - www.librairie-de-paris.fr

Dossier

Plan de Déplacements Parisien

Le 12 février 2007, le Plan de Déplacements Parisien (PDP) est enfin adopté par le Conseil de Paris. Depuis presque deux ans, la Ville, les mairies d'arrondissements et les conseils de quartier organisent de multiples discussions et réunions pour définir les grandes orientations d'une politique parisienne des déplacements.

Un document obligatoire pour Paris

En effet, la loi sur l'air de 1996 et la loi SRU (2000) font obligation à la Région Île-de-France de se doter d'un plan de déplacements urbains (PDUIF). Ce dernier fut réalisé en décembre 2000 - consultable sur : *http://www.pduif.org/* - et sera révisé cette année. De plus, le PDUIF pouvait être complété de déclinaisons locales, sauf pour Paris, anomalie que corrigea la loi d'août 2004. Le Conseil de Paris lança donc la concertation et les discussions en juillet 2005.

Le PDP concerne aussi la banlieue

Document stratégique donc très politique, le PDP faillit être présenté en juin puis en octobre 2006. Ces reports successifs prouvent combien le sujet reste complexe et polémique. Aucune structure administrative ne regroupant les communes autour de Paris, l'établissement du PDP ne pouvait qu'exclure les conseils municipaux des villes de la première couronne. Cette évidence juridique présente un défaut rédhibitoire : une politique des déplacements à Paris influe directement sur ses communes voisines. Pour corser le tout, la Ville de Paris ne maîtrise pas seule le processus de décision et les plans de financement qu'elle partage avec l'État et la Région. Ainsi, du prolongement de la ligne 14 pour débrancher la 13 ou de l'extension du tramway T3 jusqu'à la Porte d'Asnières. Il faut aussi compter avec le Contrat de Projet État-Région 2007-13 et le SDRIF révisé (cf. page 4).

Les objectifs du PDP

L'objectif global du PDP vise une baisse de 26% du trafic motorisé en 2013 par rapport à 2001 et à augmenter de 20% l'offre en transports en commun. Comment ? En favorisant tous les modes alternatifs à la voiture individuelle, métro, bus, tram, bateau, vélo. Des idées plus « décoiffantes » ont été abandonnées, comme réserver une voie du périphérique aux taxis et aux bus, ou reportées sine die, comme rendre les voies sur berge piétonnes. Seule, la lecture de ce document touffu peut révéler l'étendue du sujet. Nous illustrons sur ces deux pages quelques aspects de ce dossier.

Nos quartiers périphériques sont concernés

déCLIC 17/18 a publié en mars 2006 sa contribution au débat, disponible sur notre site et dont nous donnons un aperçu ci-dessous.

On peut consulter le projet de PDP sur le lien suivant :

http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=14

Et si on faisait «caisse commune»

En place dans plus de 600 villes dans le monde, l'auto-partage, système de partage de voitures, est-il en passe de devenir une solution aux difficultés de transports publics ?

Le système se positionne comme le chaînon manquant des politiques de déplacement, entre le taxi, les transports collectifs et la location traditionnelle de voitures. Le principe est simple. Moyennant un abonnement mensuel, les adhérents disposent 24h sur 24 d'un parc de véhicules (voitures, camionnettes) qu'ils peuvent utiliser à leur convenance, pour une heure, une soirée en banlieue chez des amis, un week-end. Il suffit de réserver par internet ou téléphone.

Les différentes expériences et recherches sur l'auto-partage à travers le monde montrent qu'automobilistes, citadins, constructeurs, collectivités publiques y trouvent leur intérêt : fluidité du trafic, gain économique, gain environnemental, complémentarité entre transports en communs et voiture individuelle.

Aujourd'hui, 1500 Parisiens ont compris qu'on peut, sans en posséder une, bénéficier d'une voiture et ne payer que la durée réelle d'utilisation.

Pour en savoir plus :

www.caisse-commune.com
www.clip-auto.com
www.autotrement.com

Les propositions de déCLIC 17/18 pour nos quartiers

Transports en commun. Introduire le ticket horaire et permettre d'acheter des compléments de trajet.
Faciliter l'accès de tous (personnes à mobilité réduite, voyageur avec valise, adulte avec poussette, vélo dans le métro). Simplifier le zonage avec fusion des zones 1-2 et suppression des zones 7-8.

Bus : accroître les fréquences et l'amplitudes de service, concrétiser le programme MOBILIEN (31, 81, 95), mettre en site propre les 54, 74, 81 avenues de Clichy et de St-Ouen, assurer l'accessibilité aux arrêts et pour tous.

Métro : créer un service de nuit (3 par heure de 2h15 à 5h15, sauf travaux), mettre en service un matériel moderne et confortable, assurer l'accès aux stations pour tous (escalator, couloirs plus larges à Guy-Môquet).

Développement du réseau : prolonger la 14 de St-Lazare jusqu'à Brochant ou Guy-Môquet pour débrancher la 13, étendre le tramway T3 jusqu'à la Porte d'Asnières, créer une ligne locale de minibus de la Porte d'Asnières jusqu'à la Porte Montmartre.

Vélo : réaliser un cheminement de Montmartre à Saint-Denis et les berges de la Seine par Clichy et St-Ouen ; installer de véritables zones de parking.

2RM : créer des zones de stationnement régulièrement réparties et mieux calibrées ; faire respecter l'interdiction de stationner et de circuler sur les trottoirs.

Le piéton. Il doit avoir enfin droit aux trottoirs : limiter toute emprise physique, rationaliser le mobilier urbain, interdire toute installation aux abords des écoles, des bouches de métro ou des arrêts de bus, faire appliquer l'interdiction de stationner et de circuler sur les trottoirs.

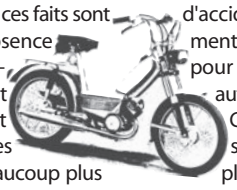
Espace urbain. La ville doit retrouver toutes ses fonctions urbaines : rénover et reconstruire les avenues et les portes de Clichy et de St-Ouen ; aménager le boulevard des Batignolles en continuité avec celui de Clichy ; organiser des plans mobilité-école ; optimiser et faciliter les livraisons en commençant par faire respecter les aires devant les supermarchés ; moderniser le traitement du stationnement.

Pour en savoir plus, télécharger le document à l'adresse :
http://www.declic1718-paris.org/pages/dossiers/dossierspdp.htm.

Le casse-tête des deux-roues

On assiste depuis 2001 à une **explosion des deux-roues motorisées** (2RM) circulant à Paris (+ 8% par an). Alors que le trafic automobile a baissé d'environ 19% entre 2001 et 2006, les déplacements en 2RM ont augmenté d'environ 20%.

Les conséquences de ces faits sont nombreuses. En l'absence d'un véritable contrôle technique et d'un renouvellement rapide du matériel, les 2RM contribuent beaucoup plus à la pollution de l'air que leur part réelle dans le trafic global. De plus, malgré la création de zones de parking pour les 2RM, les **30 000 places disponibles ne suffisent pas à contenir le flot des utilisateurs**, dont de nombreux banlieusards travaillant à Paris.



Un relâchement du comportement des conducteurs des 2RM semble se faire jour. En 2006, 300 des accidents graves de 2RM ont eu lieu dans les couloirs de bus pourtant interdits ! Ainsi, **près de la moitié des tués et blessés graves sont, à Paris, des conducteurs de 2RM**, soit 4035 en 2004, 4311 en 2005 et 4837 en 2006. Soulignons que les séquelles d'accident sont malheureusement beaucoup plus sévères pour les 2RM que pour les automobilistes.

Conduire à vitesse excessive, remonter à 50 km/h ou plus des files de voitures à l'arrêt ou roulant à faible allure, emprunter les couloirs de bus, rouler sur les trottoirs ou à contre-sens, tels sont des phénomènes désormais courants à Paris. Et ceux qui s'obstinent à garer sur des trottoirs étroits ou devant des écoles ? Il est grand temps de réagir. Chacun doit se persuader que le **partage de l'espace urbain n'est pas l'éviction de l'autre** !

Sécurité routière : mauvais bilan en 2005 et 2006

Rue de Rivoli, des silhouettes blanches disposées sur des mâts symbolisent les 64 personnes tuées en 2006 d'un accident de la route à Paris. Après une baisse régulière depuis 2001, le **nombre total de blessés graves et de tués croît pour la seconde année consécutive**. Voici les chiffres bruts par année avec, entre parenthèses, le nombre de tués :

2001, 11 073 (114) ; **2002**, 10 067 (73) ; **2003**, 8665 (54) ; **2004**, 8265 (50) ; **2005**, 8522 (54) ; **2006**, 9106 (64).

Cette augmentation des blessés et tués de 8% de 2005 à 2006 inquiète. En effet, l'évolution entre 2004 et 2005 doit s'apprécier en tenant compte d'une harmonisation statistique européenne puisque le nombre de tués comprend toute personne victime d'un accident de la route et décédée dans les trente jours (et non les 7 jours) après l'accident.

Sur les 64 victimes de 2006, 27 sont des conducteurs ou passagers de deux-roues motorisées (2RM), 25 des piétons, 10 des utilisateurs de quatre-roues (4RM) et 2 des cyclistes. Ainsi, presque la moitié des tués sont des utilisateurs de 2RM, alors que ce mode ne représente que 3% des déplacements parisiens, un quart des piétons, en général âgés, moins d'un quart des occupants de voitures. Cependant, si l'accidentalité des utilisateurs de voitures diminue, celle des 2RM s'accroît de 8% en 2005, de 12% en 2006 et touche principalement la tranche d'âge des 25-44 ans. En cause, très souvent, l'excès de vitesse et le changement de direction ou de file. La responsabilité de la victime est engagée dans 62% (respectivement 45%, 50%, 64%) des cas lorsqu'il s'agit d'un piéton (resp. un 2RM, un vélo, un 4RM).

Dans une ville aussi dense que Paris et une concentration aussi forte d'usagers, l'accidentalité naît le plus souvent d'une inattention aux autres usagers ou d'une mauvaise appréciation des caractéristiques du mode de déplacement et de son environnement. Enfin, la cartographie des accidents confirme notre expérience. Ainsi, l'**avenue de Clichy** concentre **quatre carrefours très dangereux** : porte de Clichy, Cardinet/Pouchet/Môquet, La Fourche et place de Clichy. Cela, nous le savions, nous le disions … sans être entendus.

Souhaitons que la nomination récente de MM. Cauvin (Mairie de Paris) et Maucourant (Préfecture de Police) comme chefs de projet à la sécurité routière permette de définir des **actions concrètes et efficaces contre ce gâchis social et humain** qu'est l'insécurité routière.

Pour un code de la rue

Simple constat : 80% des habitants vivent dans des villes mais les codes et règlements continuent de se référer à la route et non à la rue. D'évidence, il faut redonner à la voirie sa fonction urbaine et **revisiter le Code de la Route**, inadapté au tissu dense des villes et à un trafic congestionné.

Nos voisins belges ont, les premiers en Europe, **inventé un Code de la Rue**. En France, depuis 2006, un groupe de travail, réuni à l'initiative du Ministère des Transports autour d'organismes techniques (la Sécurité Routière, le CERTU, le COLIAC) et de diverses associations (dont *Rue de l'Avenir*, *Droits du Piéton*, le *Club des Villes Cyclables*, la *Prévention Routière*, etc.), étudie le bilan très positif de l'initiative belge démarrée en 2004 et prépare ses propositions.

La *Rue de l'Avenir* vient de publier un excellent document pédagogique. Pour elle, l'espace public est un « *lieu à partager dans le temps où l'ensemble des fonctions urbaines doit pouvoir se développer dans les meilleures conditions de sécurité et de convivialité* ». Les « modes doux », rappelle-t-elle, ne sont pas des modes lents en ville et l'obligation de prudence vis-à-vis des usagers les plus vulnérables doit être instaurée. Elle insiste sur le fait que les passages pour piétons ne sont pas, de fait, des passages protégés et ne donnent pas la priorité aux piétons dont la prudence et la vigilance sont requises. Elle propose que la **zone 30** soit la **règle en ville**, sauf sur les grandes artères où la vitesse reste limitée à 50 km/h. Enfin, elle promeut deux nouveaux types de zones utilisés en Belgique et en Suisse. La **zone scolaire** prévoit des aménagements spécifiques (trottoirs élargis, ralentisseur, stationnement organisé) limitant strictement la vitesse des véhicules. La **zone de rencontre**, rue étroite, place ou espace public comme les gares, reconnaît une priorité absolue au piéton qui peut se déplacer sur la totalité de la voie ou de la place, où la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Enfin, *La Rue de l'Avenir* encourage fortement la pratique du vélo, bon pour la santé et rapide, prodiguant des conseils aux différents utilisateurs de la rue.

Regrettons que les usagers des 2 roues motorisées ne sont pas associés à cette réflexion, alors que, depuis 2005, leurs associations discutent avec la Ville de Paris et la Préfecture de Police d'une charte des 2RM.

Lire la brochure à l'adresse :
http://www.ruedelavenir.com/

Le péage urbain : une solution ?

Le péage urbain est un système automatisé qui contrôle l'entrée des véhicules motorisés dans le centre-ville des grandes agglomérations. Des caméras de vidéosurveillance analysent les plaques minéralogiques des véhicules entrants et les comparent avec la base de données des personnes ayant réglé leur droit de péage. Le but : décongestionner les centres urbains des métropoles en incitant les usagers à emprunter les transports en commun.

Londres, la zone centrale à péage, 2006

À Oslo, Stockholm, Londres ...

Utilisent ce système : Singapour (1975), Stockholm (2007), trois villes norvégiennes Oslo (1990), Bergen et Trondheim, et, enfin, Londres (2003). Cette dernière est la plus grande ville à utiliser cette technique sur la zone la plus vaste et pour un tarif journalier (entre 7 h et 18 h 30, du lundi au vendredi) de 12 £, soit 18 €. Sont exemptés du paiement les bus, les minibus (au-delà d'une certaine taille), les taxis, les ambulances, les camions de pompiers, les véhicules de police, les motos, les véhicules à carburant alternatif et les vélos. Les résidents bénéficient d'une remise de 90% s'ils s'acquittent d'un abonnement d'une semaine ou plus. En quatre ans, le trafic automobile a été réduit de 16%, la vitesse moyenne a crû de 14% et l'utilisation des taxis et des transports en commun fortement augmenté. Le but de la Mairie de Londres est double : réduire la circulation dans l'hyper-centre et financer par ce péage la remise à niveau des transports publics londoniens.

Situation plus cocasse, les élus sociaux-démocrates de Stockholm avaient lancé en 2004 l'idée d'un tel péage, enclenché l'expérimentation de janvier à juillet 2005 dans la plus grande hostilité et … perdu les élections municipales de 2006. La nouvelle maire élue engagea la consultation référendaire promise sur l'abandon ou non du projet. Mais une majorité de Stockholmois a approuvé le péage qui avait permis une baisse de la circulation de 19%.

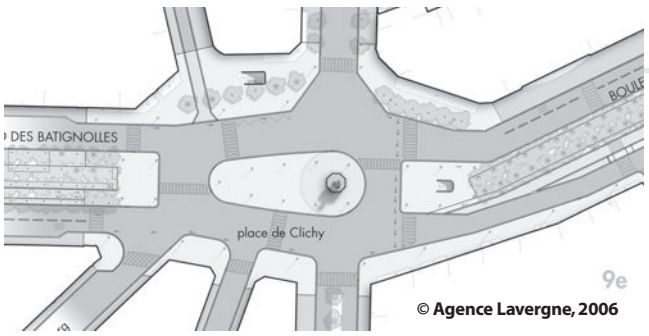
Une solution pour Paris ?

Et, à Paris ? Si la quasi-totalité des groupes politiques s'est opposée à l'idée même d'un péage urbain, la direction régionale de l'Équipement de l'Île-de-France (DREIF) a pris parti pour sa création dans un document d'étude (Révision du SDRIF, contribution sur les déplacements, 2006). La création d'un tel péage en centre-ville est, à ce jour, légalement impossible, alors qu'existent déjà des sections autoroutières urbaines payantes, comme l'autoroute A14 ou le futur tunnel de l'A 86. Certains, comme des chercheurs spécialisés ou le président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), s'affirment favorables à l'instauration d'une tarification transparente de ce que coûte l'automobiliste à la collectivité , c'est-à-dire à l'application du principe utilisateur-payeur. On peut ainsi évaluer les recettes attendues à 300 millions d'€ par an, à comparer avec le budget régional 2007 Transports d'1 milliard d'€. La pénurie budgétaire va-t-elle faire changer les esprits ?

La Seine, un atout pour la région

Paris s'est construite au fil des siècles sur et par la Seine. Pourtant, la voie fluviale longtemps délaissée est aussi utile pour les gros tonnages qu'économe en énergie et en espace public. Sait-on que le transport fluvial de marchandises coûte de 2 à 7 fois moins cher et pollue 5 fois moins que la route ? Seul 3,1% du transport des marchandises utilise en France la voie fluviale, contre 31% aux Pays-Bas. Paris et la Région Île-de-France doivent renouer avec son fleuve majeur, non seulement pour transporter des marchandises et évacuer ses déchets mais aussi pour offrir un mode alternatif de déplacements. De fait, le Port Autonome de Paris prévoit une hausse de 40% du trafic marchandises d'ici 2O13. Au-delà d'une offre touristique comme le Batobus, un véritable service de navettes de transport en commun, de Suresnes à Alfortville, permettrait, en complément des autres modes et dans un cadre tarifaire commun, de relier par le fleuve et ses canaux les principaux pôles parisiens. Un tel projet a été voté en Conseil de Paris et transmis au STIF pour étude. On parle d'une mise en service partielle en 2009.

La place de Clichy du futur ?



© Agence Lavergne, 2006

Nulle autre place à Paris ne joue aussi intensément son rôle de carrefour urbain : circulation intense, desserte de quatre arrondissements et de cinq quartiers parisiens, nœud d'accès de et vers le centre de Paris. Dès 2003, déCLIC 17/18 réclame la rénovation globale de la place et, en décembre 2004, la Ville décide enfin de présenter publiquement le diagnostic des services de la Voirie.

Le principe d'une rénovation en deux phases est alors retenu et une étude complète, commandée à l'agence Lavergne, en collaboration avec les BET Urbatec et Charré Conseils, est présentée le 6 mars 2006. Soulignant la confusion d'image et d'usage dont pâtit la place, elle préconise de recomposer l'espace pour mieux affirmer la fonction urbaine de la place et de renforcer la continuité entre les quartiers. Le croquis ci-dessus montre une des variantes étudiées. Fin 2006, des aménagements limités de sécurité (élargissements de trottoirs, déplacement d'un arrêt de bus) compatibles avec toutes les options possibles ont été réalisés. Aucun calendrier n'est encore fixé pour le lancement de la seconde phase.

La pollution atmosphérique a baissé. Pourquoi ?

L'association **Airparif** vient de livrer son étude sur l'impact des évolutions de la circulation entre 2002 et 2007 sur la qualité de l'air. En plus du boulevard périphérique, 900 km de voies et 6900 portions de rue ont été étudiés. La qualité de l'air a été appréciée en mesurant les émissions des oxydes d'azote (NOx) et la concentration du dioxyde de carbone (CO_2). Le niveau des émissions polluantes dépend à la fois des véhicules (nombre, catégorie, âge) et de la voirie elle-même.

Globalement, la qualité de l'air liée au dioxyde d'azote s'améliore (moins de 46 µg/m3 sur 440 km de voies) mais dépasse partout la valeur limite de 40 µg/m3, objectif européen à ne pas dépasser en 2010. La baisse d'émission de dioxydes d'azote atteint 32%, dont 26% liée à l'amélioration technique des véhicules. Autrement dit, les aménagements de voirie contribuent à hauteur de 6% dans cette baisse. La baisse identique sur le boulevard périphérique s'explique, avec la même évolution de qualité du parc automobile, par une répartition différente des flux de trafic (+10% pour les poids lourds, +31% pour les deux roues motorisées, +17% pour les véhicules de livraison). Dans Paris intra-muros, les évolutions des catégories de véhicules sont aussi très constrastées : véhicules de tourisme -15%, poids lourds -11%, cars de tourisme -11%, deux roues motorisées +25%, bus (transports en commun) +10%, véhicules de livraison +25%.

« Entre 2002 et 2007, une baisse observée de 32% d'émission de dioxydes d'azote et de 9% de CO_2 »

La carte des émissions rue par rue souligne des variations importantes. Forte baisse là où des aménagements de voirie spécifiques ont été réalisés (boulevard de Clichy et de Rochechouart, Quartiers Verts comme les rues Lemercier et Cavallotti). Hausse brutale lorsque ces mêmes aménagements ont provoqué des reports de trafic (portion de l'avenue de Clichy, rues Pouchet, Guy Môquet, Ganneron, par exemple). L'émission de dioxyde de carbone connaît une baisse de 9%, dont la part dominante est due à la baisse de trafic et aux évolutions de la voirie. Mais, là, le renouvellement du parc automobile aggrave le taux d'émission de CO2 car les voitures modernes consomment plus.

Bref, cette étude, si elle souligne l'apport indéniable mais ambivalent des aménagements de voirie, met d'abord en évidence les effets conjugués de l'évolution technologique du parc motorisé et de la part quantitative de chaque mode de transport dans le trafic total.

Rapport disponible à l'adresse :
http://www.airparif.asso.fr/airparif/pdf/PDP_rapport.pdf

Jardin des Deux Nèthes : ça pousse

Dans l'enclos du jardin partagé

On sait le rôle déterminant qu'a joué déCLIC 17/18 pour faire aboutir ce projet de jardin public bloqué pendant des décennies. Complètement ouvert au public en juillet 2005, après une première tranche au printemps 2004, le jardin a été inauguré par le Maire de Paris en janvier 2006. Et depuis ? Ne boudons pas notre satisfaction, ce jardin tant attendu connaît un vrai succès auprès des habitants. Les usagers viennent même des 8e et 9e arrondissements, la pétition lancée en 2005 pour obtenir un gardien à plein temps, qui a recueilli 400 signatures, nous a renseignés sur leur origine géographique. Et pourtant, tout ne va pas pour le mieux dans le meilleur des jardins possibles.

Gardiennage : un gardien doit être affecté à plein temps, le bâtiment d'accueil existe, le besoin est indiscutable. On a pu constater que des groupes d'adolescents venus d'un square du 17e tout proche, d'enfants même, traînent dans le jardin, en entraînent d'autres à des dégradations et s'attaquent aux plantes et petits arbres. Surtout en fin de journée quand les autres usagers ont quitté le jardin. Il est aussi difficile de faire respecter l'interdiction affichée des jeux de ballon. C'est sans doute pour éviter ces jeux, dangereux à cause de la présence de très jeunes enfants, que des tables de ping-pong ont été installées. Pour encadrer ces jeunes, au delà du seul gardien, indispensable, ne peut-on faire intervenir un éducateur, au moins à temps partiel ? Cela a un coût. Mais quel est le coût des dégradations ? Quel est le coût humain pour des enfants livrés à eux-mêmes à qui on n'enseigne pas le sens des limites et les exigences du vivre ensemble ? Notons aussi les incursions nocturnes de personnes qui escaladent les grilles. Là, c'est à la police nationale d'intervenir. Elle a dû le faire l'été dernier.

Terminons sur quelques notes positives. D'abord, la création d'un Jardin Partagé de 250 m2, en fond de parcelle, confié aux soins de l'association Cultures et Potager 17/18. Tout un chacun peut participer aux travaux potagers aux horaires indiqués à l'entrée. Un petit chalet en bois vient d'être livré pour servir de remise et d'abri. Des activités y sont régulièrement organisées. À vos binettes ! Bientôt commencera aussi l'aménagement d'un mur végétalisé sur le mur mitoyen du 22 avenue de Clichy tout juste ravalé, visible depuis l'avenue. En face, côté 17e, un immeuble neuf devrait bientôt voir le jour au 21 avenue de Clichy (cf. page 13).

Pour participer aux activités du Jardin Partagé :
Cultures et Potager 17/18
19 avenue de clichy
75017 PARIS
tél : 08 71 42 87 39
culturesetpotager@wanadoo.fr

Du complexe commercial et hôtelier de la place de Clichy

En haut de la place de Clichy trône un complexe immobilier composé d'hôtels et d'un centre commercial, en lieu et place du remarquable et regretté Gaumont Palace démoli en 1973. Ce n'est pas une réussite architecturale. Il faut faire avec ! Et Flunch, Castorama, et le parking souterrain rendent bien des services.

Nouveauté, la façade de l'ensemble hôtelier vient d'être restaurée. On a supprimé quelques moucharabiehs en tôle marron et remplacé un carrelage qui s'effritait par un placage de pierre ou façon pierre. Quant à la façade du centre commercial Les Arcades, sa rénovation, programmée depuis longtemps, traîne. La société gestionnaire de l'ensemble nous annonce depuis 18 mois que les arcades de pur style 1970 seront masquées et les murs recouverts d'un habillage façon teck, que l'entrée principale sera habillée d'un auvent et la signalétique publicitaire revue selon les directives de l'Architecte des Bâtiments de France. On regrette que le projet ne prévoit pas la suppression des redans propices aux épanchements et réceptacles de toutes les saletés : de chaque recoin, s'écoule un ruisseau d'urine séchée. Les riverains, les passants, les touristes des hôtels voisins sont saisis à la gorge par les odeurs. Une bonne image de marque pour ces commerces ? Supprimer ces recoins - petits coins - serait-ce trop coûteux ? déCLIC 17/18, pour sa part, appelle régulièrement les services de la Propreté pour qu'ils interviennent et nettoient les lieux. Des courriers ont été adressés aux responsables.

Enfin, nombre de riverains font part de leur inquiétude suscitée par la présence dans les sous-sols du Centre commercial de ce qu'ils qualifient de « *faune inquiétante* » qui semble y avoir élu domicile. Cette question avait été évoquée en Conseil de Quartier Grandes Carrières le 27/09/06. Le représentant de l'association *La Terrasse* qui s'occupe de l'aide aux personnes toxicomanes avait rencontré ces occupants : parmi ces SDF, sans doute des usagers de drogue. Le commissaire principal Pecquet jugeait ce point encore gérable. On a trouvé des seringues sur le trottoir, à proximité immédiate de l'école Cavallotti. Fin octobre, le commissariat du 18e, à nouveau interpellé par des riverains, a assuré que « *cette fois, il allait sérieusement s'en occuper* ». Mais, en janvier 2007, les sous-sols du parking hébergent toujours ces hôtes accompagnés de chiens non muselés, présents la nuit sur le trottoir. Le problème, sérieux, demeure.

18 passage de Clichy, à préempter.

Voilà des années qu'à l'angle du passage de Clichy, tout près de la place, un immeuble dépérit. Déjà, en 2001, une procédure d'abandon manifeste avait été entamée ... sans produire quelque résultat que ce soit. En 2006, le même immeuble, de plus en plus dégradé, ouvert à tous les vents, est recensé parmi ceux sur lesquels peut s'exercer le droit de préemption renforcé délégué à la SIEMP (délibération du 16/10/2006). Il devient alors urgent de s'en occuper ! Mais il semble que les idées manquent pour son utilisation future. Une bibliothèque de quartier, une ludothèque pour les enfants ou un équipement polyvalent ? À vos plumes ! On relaiera vos propositions.

Fenêtre ouverte sur le monde

Impasse de la Défense, au numéro 6, s'installera bientôt, près du Jardin des Deux-Nèthes, un **important équipement culturel**.

Ce projet que déCLIC 17/18 a soutenu dès les premiers instants pour avoir participé à son «invention» a requis une multiplicité d'intervenants prestigieux et institutionnels.

Les vastes locaux de 600 m2 en rez-de-chaussée et en sous-sols accueilleront un espace culturel et pédagogique d'exposition et de promotion de la photographie documentaire. Les travaux de reconstruction commenceraient fin 2007.

Ce nouvel outil de découverte et de culture sera piloté par l'*Association des Amis de Magnum Photos*, dont le président est le photographe et cinéaste Raymond Depardon.

déCLIC 17/18 se réjouit vivement de l'arrivée de ce lieu culturel prestigieux dans notre quartier déjà fortement marqué de l'empreinte de l'image et du cinéma.

Nous en reparlerons dans le prochain Bulletin.

Rue Ganneron, artistes de la Villa des Arts lors de la Nuit Blanche 2006.

La Villa des Arts sauvegardée

Septembre 2005 **: la célèbre Villa des Arts, 15 rue Hégésippe Moreau, est vendue à un marchand de biens spécialisé dans la « vente à la découpe » par la famille propriétaire des lieux depuis l'origine. Cet élégant ensemble immobilier classé de 65 logements-ateliers d'artistes fut construit par Henri Cambon dans les années 1890, en utilisant des matériaux récupérés des Expositions Universelles et de l'ancienne Gare Saint-Lazare. Il connut d'illustres locataires, comme Eugène Carrière, Auguste Renoir, Signac, Cézanne, Picabia et, plus proches, Dufy, Marcoussis, Albert André et Nicolas Schöffer. La Villa servit souvent de décor cinématographique et continue d'abriter des artistes contemporains, peintres, musiciens, sculpteurs, plasticiens.**

L'émotion créée par la possible disparition de plusieurs dizaines ateliers d'artistes, et on en manque tant à Paris, et le démembrement potentiel d'un tel patrimoine entraînèrent une mobilisation générale des locataires et des riverains. déCLIC 17/18 écrit au Maire de Paris, alerte les élus et diffuse un appel pour sauvegarder la Villa.

Décembre 2006 **: la Ville de Paris acquiert la Villa pour 22 millions € en vue de réaliser un programme de logements sociaux.**

12 février 2007 **: la Ville de Paris conclut un bail emphytéotique de 55 ans avec la RIVP pour 4,4 millions €. Ainsi, la mobilisation de tous est couronnée d'une victoire éclatante, grâce aussi, il faut le souligner, à l'accord unanime du Conseil de Paris. Puisse ce sauvetage s'accompagner d'un projet culturel ambitieux, ouvert sur le quartier, qui donne à la Villa des Arts tout son éclat.**

Tel est notre souhait pour un deuxième centenaire !

L'action de la SEMAEST pour revitaliser le commerce

Première étude sur la commercialité des Épinettes

Au sein de déCLIC 17/18, une commission travaille depuis 2004 sur le quartier des Épinettes. Elle a publié une partie de ses analyses dans le n° 16 de ce Bulletin (cf. site Internet). En novembre 2005, elle a rencontré les chargés d'étude de la SEMAEST qui bouclaient une enquête sur « *la commercialité du quartier des Épinettes* » commandée par la Ville de Paris. déCLIC 17/18 a présenté son propre travail de réflexion, illustré par des documents photographiques et des cartes, insistant sur le grand nombre de commerces vides ainsi que sur les nuisances et les désagréments que génère la mono-activité commerciale.

Le constat

Le nombre de commerces vacants y est largement supérieur à la moyenne parisienne (238 locaux, soit 17% en juin 2005), particulièrement rues Berzélius, Boulay, Collette, Dautancourt, Davy, Émile Level, des Épinettes, Lacroix, Sauffroy et passage du Petit Cerf. Toutefois, plus de la moitié des locaux recensés vacants ne le sont pas réellement : 23% sont des logements et 33% des locaux d'activités diverses (stockage, annexes aux rideaux de fer baissés, bureaux, activités non déterminées…). Ces locaux offrent souvent une apparence dégradée alors que le commerce dont ils dépendent est généralement plus soigné. Les services municipaux doivent intervenir auprès des occupants pour améliorer le paysage de la rue. Et, surtout au cœur du secteur dans des rues étroites, les activités de bureau doivent s'affirmer comme telles en offrant un visage avenant.

Les flux de consommation se concentrent à la périphérie du quartier desservie par les arrêts de métro et de bus, avenues de Clichy et de Saint-Ouen avec deux pôles très dynamiques : l'avenue de St-Ouen, autour du « Village Guy-Môquet » (nombreux commerces de bouche aux vitrines attractives et deux supermarchés, dont un de 1840 m2) et le secteur autour du marché des Batignolles, donc hors des Épinettes. La présence de ces deux pôles incite les habitants des Epinettes à quitter le centre de leur quartier pour faire leurs achats, même quotidiens. L'avenue de Clichy est jugée moins dynamique avec surtout des commerces d'équipement, des bazars et des taxiphones. La diversité mériterait d'y être encouragée. Le boulevard Bessières compte surtout des commerces d'équipement de la maison, correspondant à une voie de forte circulation.

Des axes traversants, rues de la Jonquière et Guy Môquet, présentent aussi des flux importants et un potentiel commercial certain. La rue de la Jonquière est très commerçante jusqu'au croisement de la rue Berzélius, attractivité accentuée par la présence d'une école maternelle et de la piscine Lafay. Rue Guy Môquet, les commerces sont surtout concentrés aux abords des avenues. Les nombreux locaux vacants au bas de la rue suggèrent des possibilités de développement.

Un point de départ ?

Cette étude sera une nouvelle base de travail pour notre association, comme elle pourrait l'être pour les Conseils de Quartier concernés. Les uns et les autres doivent s'attacher à trouver des solutions aux problèmes mis en lumière : les élus, mais aussi les services de la Ville et de la Région, les bailleurs sociaux ayant des locaux commerciaux et les différents organismes ayant vocation à aider les entreprises.

Pour une intervention ciblée

L'étude préconise l'intervention de la Ville aux alentours de la piscine de la Jonquière et dans la partie nord de l'avenue de Clichy. Un budget d'un million d'euros est attribué pour l'acquisition de commerces disponibles, ensuite loués ou revendus sélectivement à des commerces ou des activités artisanales qui répondent aux attentes des habitants du quartier, ou qui, au moins, ne cassent pas l'image du quartier. On peut espérer que quelques achats bien ciblés permettent d'inverser la tendance au déclin commercial.. Une première boutique a été acquise 28 rue Guy Môquet. Il n'est pas facile de trouver des commerces à acquérir. Mais, déjà, la nouvelle circule dans le quartier que la Ville intervient. Les offres de rachat émanant de commerces communautaires désireux de s'implanter toujours davantage semblent avoir ralenti. Reste à recréer les conditions favorables aptes à attirer de nouveaux commerces ...

Quand la puissance publique intervient pour restaurer la diversité commerciale

La SEMAEST, Société d'Économie Mixte de l'Est de Paris, dont la Ville de Paris détient 60% du capital, a été constituée en 1983, dans le cadre de l'aménagement de l'est parisien. Ses équipes pluridisciplinaires conduisent différentes missions : aménagement urbain (nouveau Bercy, ZAC Reuilly, ZAC Chalon près de la gare de Lyon, aménagement du viaduc des Arts, ZAC Pajol en cours), aménagement de l'habitat dégradé dans le cadre d'OPAH.

Nouvelle mission pour la SEMAEST

Depuis 2004 s'est ajouté le développement économique. Cette dernière mission vise à favoriser le développement et la diversité économique et commerciale dans des quartiers directement touchés par l'absence de commerces de proximité ou par la concentration excessive d'une même activité génératrice de nuisance pour les riverains.

À cet effet, la SEMAEST fut recapitalisée par la Ville, lui permettant d'acheter ou de louer des locaux en pied d'immeuble, de les réhabiliter puis de les louer. Elle est ainsi intervenue dans les secteurs suivants : Fontaine au Roi (11e), Sedaine-Popincourt (11e), Beaubourg-Temple (3e), Saint-Denis (1er et 2e), Daumesnil-Montgallet (12e), Belleville (20e).

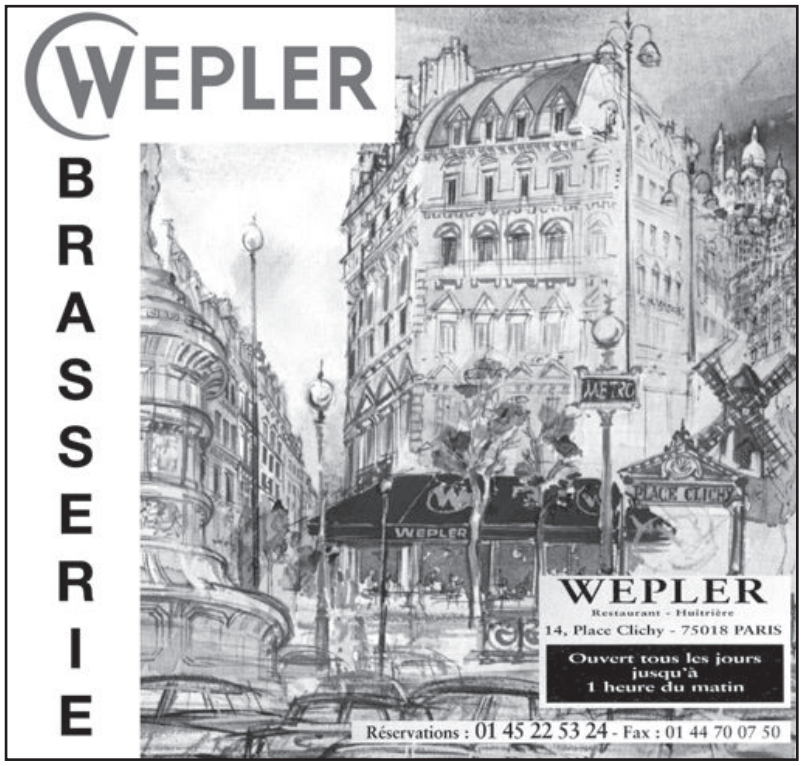
Un exemple, autour de la mairie du 11e

Au fil du temps s'étaient installées 550 boutiques de grossistes en textile, provoquant embouteillages, risques divers (stockages de textiles synthétiques), disparition des commerces de proximité, y compris boulangerie et pharmacie. La Mairie du 11e, après un temps de dialogue, a engagé une lutte contre toutes les formes de violations des lois et règlements et obtenu ainsi la fermeture de plusieurs boutiques. Parallèlement, à partir du printemps 2004, la SEMAEST a commencé à acheter ou louer des commerces disponibles. Deux ans plus tard, la SEMAEST maîtrise 55 boutiques, près de 15000 m², mettant cette surface globale au service du commerce de proximité et d'activités artisanales. Certains de ces locaux ont pu être sauvés grâce à leur rachat (ex : une superette). Dans d'autres boutiques désormais propriété de la SEMAEST, les grossistes devront partir à l'échéance de leur bail. En outre, de nouveaux commerces ont déjà été implantés (coiffeur, restaurant, épicerie, restauration de meubles, artisan orfèvre de la table, lunetier artisanal, créateur de mobilier design). Un immeuble entier a été racheté comprenant une vingtaine de locaux dont un théâtre. On vise à créer des pools de commerces de bouche (boulanger, boucher, primeurs) qui, isolément, auraient du mal à survivre, mais qui devraient profiter d'un effet de synergie.

Intervention aux Épinettes, aussi

La SEMAEST a été mandatée pour intervenir dans le quartier des Epinettes, sur le modèle de ses interventions dans d'autres secteurs. La situation est certes très différente. Les objectifs comme les moyens seraient, dans un premier temps, plus modestes. Une étude complète a été menée (cf. ci-contre) et un premier magasin acheté.

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



Quartier Vert Jonquière

La mise en place du Quartier Vert dont les travaux sont en grande partie réalisés fait souffler un vent de renouveau sur les Épinettes. Il suffit de remonter la rue de la Jonquière pour s'en convaincre. Retour en arrière sur les principales étapes d'une indéniable réussite.

Genèse d'une réussite

Le Quartier Vert Jonquière est délimité par le boulevard Bessières, la rue Guy Môquet, l'avenue de Clichy et l'avenue de Saint-Ouen. Plusieurs étapes ont jalonné son élaboration : un diagnostic présenté devant les deux Conseils de Quartiers concernés, La Fourche-Guy Môquet, le 27 avril 2004, et Epinettes-Bessières, le 4 mai 2004. Puis, la constitution d'un groupe de travail associant des habitants (dont un membre de déCLIC 17/18) et des représentants d'associations volontaires. Réuni à quatre reprises, en présence des élus des Conseils de Quartier, des adjoints concernés, des services de voirie et des parcs et jardins, ce groupe a conclu sur des propositions d'un montant estimé à 3,5 millions €.

Le budget dédié au Quartier Vert s'élevant à 1,7 million €, des membres du groupe de travail ont donc exprimé le souhait que la Mairie de Paris augmente ces crédits, compte tenu des nombreuses difficultés que connaît le quartier. Ce vœu relayé par les adjoints concernés en Conseil de Paris n'a pas été suivi d'effet.

La nécessité de choisir

Le groupe de travail a donc été contraint de dégager des priorités d'aménagement. Au premier rang de celles-ci, la rue de la Jonquière, « épine dorsale » des Epinettes, pour marquer de façon volontariste l'intention d'enrayer le déclin de ce quartier. Objectif : y attirer des commerces de qualité et mettre un terme à la prolifération de kebabs et autres boutiques de téléphonie. Coût : 850 000 €, soit le moitié du budget total. Autre priorité : les 14 entrées du Quartier Vert, importantes car elles marquent l'entrée dans la zone de circulation limitée à 30 km/h. Elles nécessitent donc des aménagements spécifiques : un plateau surélevé aux carrefours, un élargissement de trottoir (oreille), des créations de zones pour les deux roues ou pour les livraisons, des plantations quand cela est possible. Les sorties font l'objet d'un aménagement plus léger. Coût total du traitement de 14 entrées, de 2 entrées/sorties et de 3 sorties : 460 000 €.

Après soumission du dossier, pour consultation à la Préfecture de Police et à la Brigade des sapeurs Pompiers, les propositions du groupe de travail ont été présentées lors d'une réunion publique de concertation, le 17 février 2005, ce qui permit de réaliser des études complémentaires et de finaliser le projet.

Conformément au calendrier, les travaux ont débuté en décembre 2005 et se sont prolongés jusqu'à la fin de l'été 2006. Ces délais de réalisation particulièrement courts,10 mois seulement, constituent presque un cas d'école en comparaison avec d'autres quartiers verts !

Poursuivre l'élan

Nous souhaitons que, lors de la prochaine mandature, une enveloppe budgétaire soit inscrite au budget pour effectuer l'ensemble des aménagements initialement souhaités.

Un quartier vert, pour quoi faire ?

La réalisation d'un Quartier Vert vise à réduire les nuisances dues à la circulation, par le report de la circulation de transit sur les axes principaux et l'empêchement des « itinéraires malins » et à rééquilibrer l'espace public au profit des modes de déplacements doux.

Concrètement, un quartier vert se traduit par la réorganisation des sens de circulation et la limitation de la vitesse à 30 km/h, le réaménagement des carrefours et de la chaussée de certaines voies (dos d'âne, chicanes, rétrécissements de chaussée, passages piétons surélevés) pour diminuer la vitesse et sécuriser le passage des piétons et des cyclistes, par l'élargissement des trottoirs, par des itinéraires vélos (en créant parfois des pistes à contresens), enfin par l'aménagement et la végétalisation des places et placettes Le stationnement de surface résidentiel est en outre fortement privilégié au détriment du rotatif.

Quartier Vert Batignolles, une histoire au long cours.

Rue de la Condamine, dans sa partie élargie.

La réalisation du Quartier Vert Batignolles (limitation de la vitesse et du trafic de transit, élargissement des trottoirs, sécurisation des carrefours, création de stationnement deux roues) entamée en 2005 s'est poursuivie durant l'été 2006. De nouveaux aménagements devraient voir le jour en 2007.

Recalibrage des rues : sur plusieurs années

Faisant suite aux aménagements réalisés en 2005, rue Biot, rue Hélène, rue Lemercier, rue du Mont-Dore, les travaux de la rue de La Condamine ont été réalisés au cours de l'été 2006, de la rue des Batignolles à la rue Lemercier. Les habitants de la rue de La Condamine demandent que l'opération soit poursuivie sur le tronçon menant de la rue Lemercier à l'avenue de Clichy. Le recalibrage de la rue Boursault est annoncé pour le premier trimestre 2007. Les travaux concerneront la zone du carrefour rue des Dames / rue Boursault, très accidentogène.

Serait-on en voie de passer au vert ?

Dans un premier temps, les services techniques avaient refusé la végétalisation de certains espaces pour des motifs à la fois techniques et financiers.Finalement, plusieurs opérations de végétalisation devraient voir le jour :

- 28 et 46 rue des Dames
- 7-15-23-55-61 rue Nollet
- 15-19-23-31 rue Lemercier
- 26 rue Biot (approbation de la copropriété)

Le square des Batignolles sera, quant à lui, agrandi début 2007 grâce à la suppression de l'édicule de la Place Charles Fillon.

Sécurisation des circulations enfants : trois pas en avant, deux pas en arrière.

La Mairie du 17e s'est finalement décidée à financer la mise en place de feux au carrefour Brochant-Lemercier, après de multiples demandes des directrices des écoles des rues Lemercier et Brochant. En revanche, si la mise en voie piétonne de la rue Lecomte a permis de résoudre les problèmes de stationnement sauvage, elle est sans effet sur la circulation de transit. Pour garantir la sécurité de leurs enfants, les parents d'élèves en sont donc réduits à installer plusieurs fois par jour une barrière amovible confiée au directeur de l'école… Les pouvoirs publics feraient-ils l'école buissonnière ? Enfin, le carrefour av. de Clichy/rue Guy Môquet/Cité des Fleurs confirme sa dangerosité. Un accident a, une fois encore, eu lieu au début de l'été avec un groupe d'écoliers se rendant à la piscine. Sur cette question, on en reste au stade de la réflexion pour résoudre le problème !

La mise en espace public de l'impasse Clairaut soumise à enquête publique

Une nouvelle enquête publique est lancée auprès de la copropriété de l'impasse Clairaut pour la mise en espace public de cette impasse : un seul « non » et elle restera dans l'état déplorable actuel !

Un vœu pour l'année 2007

déCLIC 17/18 forme le vœu que l'aménagement du Quartier Vert des Batignolles, entamé il y a cinq ans maintenant, marque des étapes supplémentaires décisives en 2007. Et en pleine concertation avec les habitants.

21 avenue de Clichy, la dent creuse comblée en 2009.

Depuis plus de dix ans, la dent creuse du 21 avenue de Clichy, résultat de l'effondrement d'un immeuble squatté, abandonné puis incendié, participe de la dégradation du paysage de l'avenue. Année après année, dans ce Bulletin et ailleurs, déCLIC 17/18 a alerté la Mairie du 17e et la Mairie de Paris, comme l'ont fait les habitants des immeubles voisins, avenue de Clichy, mais ceux aussi qui, limitrophes du fond de parcelle, rue des Dames, ont pu souffrir d'infiltrations provoquées par ce terrain vague. Sait-on que ce sont les deux co-propriétés mitoyennes des n° 19 et 23 qui ont dû financer l'installation des étais de bois ?

La situation, enfin, se débloque. Une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a été lancée en mai 2006. Soixante lots seront achetés par la Ville auprès de 5 propriétaires. Un aménagement d'équipements collectifs avait été proposé. Il n'a pas été retenu. La Ville de Paris construira six logements en façade, un commerce en rez-de-chaussée et trois logements en fond de cour. Le tout pour une somme voisine de 3 millions d'euros, dont un quart pour l'acquisition du foncier. Lors de l'enquête publique, déCLIC 17/18 a demandé qu'une clause limitative soit introduite dans le bail de location du commerce de rez-de-chaussée, de manière à ce que ne s'y installe pas n'importe quel commerce mais un de ces commerces de qualité qu'attendent les habitants du quartier, comme l'a montré notre enquête publiée dans ce Bulletin de septembre 2005 (fleuriste, fromager, charcutier-traiteur,…). Parallèlement, déCLIC 17/18 interviendra en ce sens auprès de l'Adjoint au Maire de Paris en charge du commerce et de l'artisanat. Résultat vers 2009.

Mobilien 31 en panne ?

Le Mobilien, c'est un programme adopté en 2000 de création d'un réseau de lignes de bus performant pour un service 7 jours sur 7, de 6 h à 0 h 30, fiable, accessible, confortable et informé. Pour Paris, 17 lignes sont concernées, dont le 31.

Un diagnostic complet a été établi en avril 2003 : chronométrage, accidentologie, analyse du fonctionnement des quartiers traversés. Les difficultés d'exploitation du 31 (pertes de temps nécessitant parfois des déroutements) proviennent de trois sites : carrefour Cardinet/Pouchet/Môquet, rue Guy Môquet de faible largeur et empêchée par un stationnement gênant, rue Ordener au gabarit trop faible. Pour résoudre ces problèmes : discussions entre la RATP, la Ville de Paris, la mairie du 17e, et concertation (deux réunions publiques en mairie du 17e les 30/11/05 et 22/02/2006).

Pour le carrefour Cardinet/Clichy/ Môquet, la Ville et la RATP proposent que, dans le sens Ouest-Est, le 31 emprunte la place Charles-Fillion, la rue Brochant aux trottoirs élargis et aux carrefours sécurisés (avec un nouvel arrêt devant le métro Brochant) et la rue Sauffroy pour retrouver la rue Guy-Môquet. La Mairie du 17e s'oppose résolument à cette solution. Sa proposition : ne rien faire. Ses méthodes : la caricature (ne parle-t-elle pas d'« autoroute pour bus » ?) et la division. Seule ligne traversante du 17e, le 31 transporte près de 50 000 personnes par jour et constitue un lien privilégié des Épinettes avec les 17e et 18e. Bien sûr, il n'y a pas de solution miracle et toute solution a ses avantages et ses inconvénients. L'intérêt et le confort de 50 000 usagers/jour sont-ils dignes d'intérêt à ses yeux ? Ce blocage est inacceptable !

1 RUE CAVALLOTTI·75018·TEL & FAX: 01 45 22 60 01

Menu carte tout compris 40€

OUVERTURES
MIDIS: Du mardi au vendredi
SOIRS: Du lundi au samedi
FERMETURES
Lundi midi -Samedi midi -Dimanche

LE MIDI Formule 20€

OFFRE SPECIALE: TVA 5,5% SUR LA CARTE, AUX ADHÉRENTS DECLIC; COMMERCANTS & ENTREPRISES DU QUARTIER

Pam-Pim's la nouvelle boutique de puériculture dans votre quartier.

Vous y trouverez : des *couches Premium* à des prix imbattables !!!

Du textile de 0 à 3 ans à des prix fous !!!

Et des tas d'autres articles vous attendent dans votre magasin *Pam-Pim's* situé au

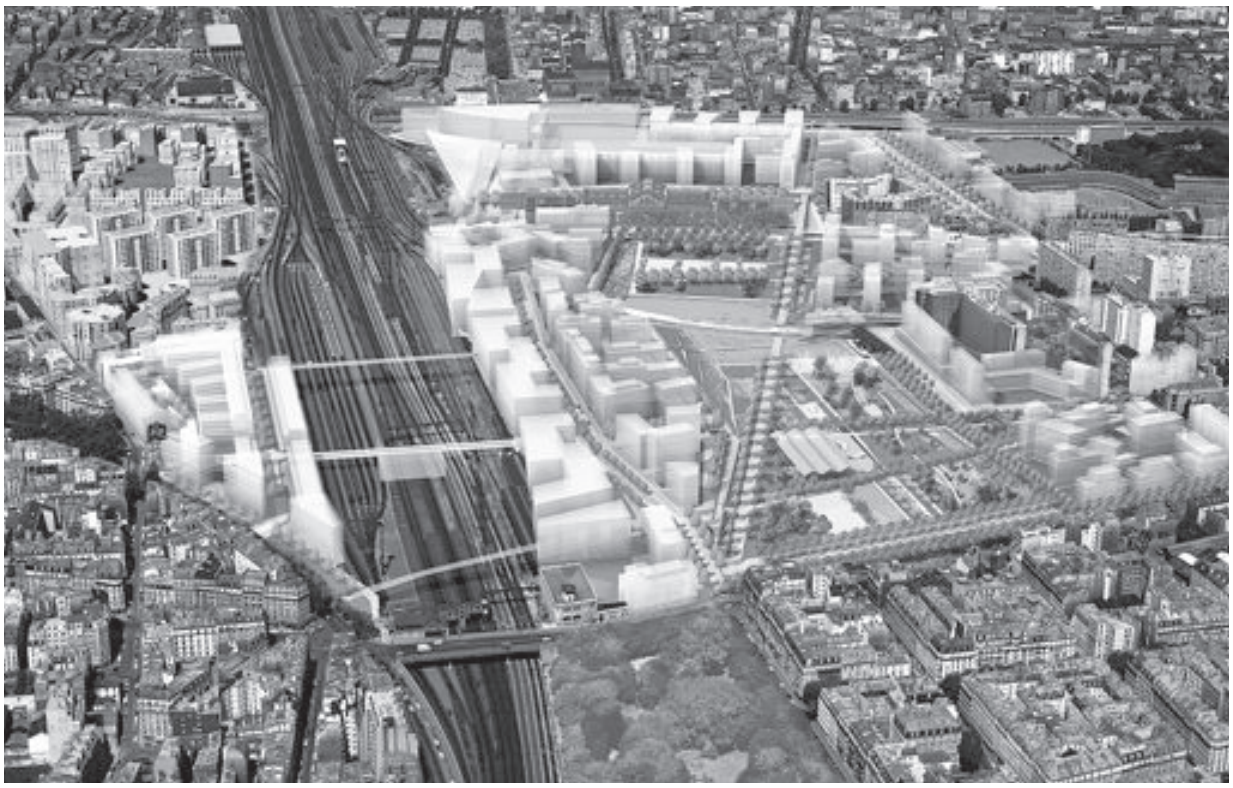
2 rue Hégésippe Moreau 75018 Paris (Métro Place de Clichy)

Vous pouvez également visualiser et commander nos articles sur notre site

www.pam-pims.com ou par téléphone au N°Indigo 0 825 80 32 35

Batignolles 2013

Alors que la première partie du Parc (4,3 ha) ouvrira cet été, la Ville crée la ZAC Cardinet-Batignolles pour construire le 81e quartier parisien.



© MAIRIE DE PARIS, F. GRETHER

Entre la rue Cardinet au sud, les avenues de Clichy et de la Porte de Clichy à l'est, le boulevard périphérique au nord et la rue de Saussure à l'ouest, cette vaste zone est la dernière des grandes friches industrielles parisiennes disponibles avec les terrains du Nord-Est (18e et 19e). Elle occupe une position charnière entre la Plaine Monceau et les Épinettes, d'une part, et entre Paris et les communes limitrophes de Clichy et de Levallois-Perret, d'autre part. Scindée par le boulevard Berthier où subsiste un des rares fortins de l'enceinte Thiers, cette emprise du territoire parisien accueille depuis les années 1830 des installations ferroviaires. Aujourd'hui, le faisceau ferroviaire Saint-Lazare, en tranchée le long de la rue de Rome, remonte lentement pour émerger en bordure du quadrilatère, enjamber le boulevard Berthier et se prolonger en un long couloir vers l'Ouest. La partie au sud du boulevard Berthier abrite les restes de la gare de Batignolles-Marchandises, des voies de garage des trains et d'entretien de motrices, des ateliers de maintenance, des activités logistiques fer et route (Sernam, Géodis) et reste traversée par la ligne de la Petite Ceinture au très faible trafic.

Une chronologie bien réglée

2002. Le Conseil de Paris autorise le Maire à lancer les marchés de définition et approuve les objectifs d'aménagement du secteur : création d'un grand parc urbain de 10 ha et d'un nouveau quartier d'occupation mixte (bureaux, activités, logements, équipements publics de proximité, etc.) reliant les Épinettes et la plaine Monceau, suppression de certaines coupures existantes (raccordement de la petite ceinture, communes limitrophes, etc.), relance du fret ferroviaire (logistique urbaine, centre de tri des déchets) et amélioration des transports en commun.

2003. La candidature de Paris aux JO 2012 modifie les perspectives d'aménagement à court terme pour installer, le temps d'un été, le Village Olympique et ses équipements.

2004. L'équipe constituée par François Grether, architecte-urbaniste et Jacqueline Osty, paysagiste avec le Bureau d'Études Techniques OGI, est choisie en janvier. L'aménagement du site devait se dérouler en trois phases : la première phase en cours de réalisation avec la construction d'une partie du parc, de logements et d'équipements, la seconde avec la réalisation du Village olympique et la dernière avec la reconversion totale du site et l'extension du Parc. En 2004 aussi, la Ville de Paris acquiert les premières parcelles de 5,5 ha et 4,3 ha.

2005. La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Cardinet-Chalabre est créée en juin. En juillet, la décision du Comité International Olympique modifie le contexte institutionnel des négociations entre, d'une part, la Ville de Paris et, d'autre part, l'État, Réseau Ferré de France et la SNCF en vue d'acquérir les terrains restants.

2006. Le Premier Ministre confirme en juillet le choix initial de la municipalité de construire plus de 3500 logements, dont 50 % de logements sociaux, y compris 800 logements étudiants. Le coût des terrains, fixé à 3.320 euros le mètre carré dans le projet de protocole avec la SNCF et RFF, fait de cet achat un investissement de 395 millions d'euros pour la Ville de Paris. L'ensemble du projet est évalué à 650 millions d'euros si on y ajoute les 253,7 millions d'euros de coût de reconstitutions sur d'autres sites, aux frais de la ville de Paris, des immeubles appartenant à la SNCF et à RFF aux Batignolles. Selon le projet de protocole d'accord, la SNCF et RFF s'engagent à céder les terrains à la Ville de Paris en quatre tranches successives, les trois premières ventes intervenant en 2009 et 2010.

Un parc et un nouveau quartier

Le nouveau parc, d'une taille supérieure au Parc Monceau, structure le projet urbain. Il répond au manque criant d'espace vert dans un environnement urbain particulièrement dense et offre de nouvelles liaisons entre les Batignolles et les Épinettes à travers le futur quartier. Sa forme et ses allées intérieures se prolongent selon des axes existants, des parcours piétonniers traversants sont créés et de nouvelles voies circulées bordent les nouvelles parcelles bâties. Les nombreuses infrastructures ferrées sont réorganisées et franchies par de nouveaux ponts (un au-dessus du faisceau, un autre franchit le boulevard Berthier) et deux passerelles piétonnes (idem). Les immeubles d'habitation, les équipements et les services de proximité sont installés au pourtour immédiat du parc, les bureaux le long des voies ferrées pour protéger le coeur du site des nuisances sonores. Enfin, des activités logistiques et des équipements d'importance prennent place face au boulevard périphérique. Tous ces aménagements doivent répondre aux exigences de développement durable et l'objectif de « zéro émission » doit être atteint dans tous les aspects du projet urbain (déplacements, production et consommation d'énergies, recueil des eaux de pluie, traitement des déchets, recherche de la Haute qualité environnementale (HQE) pour les immeubles, etc.). Pour que la création architecturale contemporaine s'exprime dans toute sa diversité, les emprises constructibles sont divisées en lots et des consultations internationales auprès de dix équipes d'architectes ont permis de proposer des solutions morphologiques et architecturales variées pour chaque îlot. François Grether en a établi les prescriptions urbaines et architecturales. Entre les ensembles bâtis, desservis par des voies publiques situées sur le côté opposé au parc, des espaces ouverts offriront une profondeur de vues réciproques entre le parc, les logements et les espaces verts privatifs. Les immeubles comporteront deux niveaux bas formant le socle destiné aux équipements de proximité, aux commerces, aux activités et les étages courants, affectés à l'habitation, répartis par volumes distincts offriront plusieurs orientations à chaque logement. Achevé, ce 81e quartier parisien accueillera 12 000 nouveaux habitants.

Phase 1 en cours

La première phase d'aménagement inscrite dans la ZAC Cardinet-Chalabre concerne un secteur de 7,3 ha pour un montant de 62 millions d'euros TTC, hors acquisition du foncier (180 millions d'euros). Entre juin 2004 et mai 2005, ce ne sont pas moins de quatre réunions publiques qui ont été organisées pour informer et recueillir les réactions des habitants. La ZAC Cardinet-Chalabre permet la réalisation de la première tranche du Parc des Batignolles (4,3 ha) livrée au printemps 2007 et la construction de 24 500 m² de logements, 8000 m² de services et de commerces, 2500 m² de groupe scolaire (2009). Il est aussi prévu la création d'un parc public de stationnement à usage résidentiel (2010) d'environ 600 places sous la rue Cardinet, élargie et dotée d'un mail planté, et la requalification de l'impasse Chalabre pour assurer une large ouverture du parc vers l'avenue de Clichy (avec la démolition des immeubles, 165-167-169 et 181 avenue de Clichy).

Phase 2, première réunion publique

Premiers actes de la procédure pour la création d'une seconde ZAC (Clichy-Batignolles) : l'exposition du projet dans une boutique, 165 avenue de Clichy en novembre 2006 et la tenue d'une réunion publique le 17 novembre de 18 heures à 21 heures, dans le gymnase Bianciotto.
Étaient présents, Mme de Panafieu, maire du 17e arrondissement, MM. Caffet, Contassot, Baupin, maires-adjoints de Paris, chargés respectivement de l'urbanisme, des espaces verts, des transports, de la voirie, de la circulation et du stationnement, M. François Grether, architecte-urbaniste responsable de l'ensemble des aménagements, le représentant de Mme Jacqueline Osty, architecte-paysagiste et ceux de la SNCF et RFF, ainsi que différents responsables, ingénieurs ou administratifs, de la Ville de Paris. En dépit du ton alarmiste de certains et les annonces tonitruantes d'un face-à-face tendu, l'assemblée de plusieurs centaines de personnes suivit avec attention la présentation du projet et posa des questions très variées.
Le maire du 17e souligna d'emblée l'importance du projet, se félicita de l'excellente concertation de la première phase mais se déclara réservée sur la construction de 300 logements au nord du site, aux abords des installations logistiques et de service.
MM. Caffet et Grether rappelèrent les grands principes d'aménagement et les représentants de la SNCF et RFF précisèrent les transformations des installations ferroviaires. Créer ex nihilo un nouveau quartier sur une zone dévolue aux activités ferroviaires et logistiques nécessite une mutation complète. Le principe retenu est de regrouper les activités ferroviaires le long du faisceau ferré. La maintenance et les travaux sur réseau sont intégrés dans un volume clos sous dalle, en-dessous des immeubles de bureaux qui servent de protection phonique entre le faisceau ferré et les premiers immeubles d'habitation. Les émissions sonores et polluantes sont filtrées et traitées avant leur rejet. Les voies de garage des trains Grandes Lignes et Transilien de et vers Saint-Lazare sont alignées le long du faisceau ferré, ainsi que le stockage des locomotives sous une dalle. La zone de fret complètement fermée et réorganisée au nord du site entre le périphérique et le bastion Thiers forme un ensemble logistique complet avec la création d'un centre de tri des déchets non putrescibles. La centrale à béton aujourd'hui localisée au sud du site est reconstruite selon les nouvelles normes environnementales et intégrée le long des voies ferrées à la zone de fret.
Sur la future zone de fret, RFF prévoit une diminution sensible du trafic de poids-lourds, de 489 000 camions par an à moins de 100 000. L'idée est de traiter le trafic de fort tonnage par voie ferrée et de livrer les magasins par des camions de petite taille, électriques ou GNV. De même, l'acheminement des déchets non putrescibles pour être triés sur place évite la circulation de bennes de Paris jusqu'en banlieue (Saint-Ouen, Romainville). Une fois triés, les déchets sont acheminés vers les usines de recyclage par camions et, ultérieurement, sur barges fluviales et par voie ferrée. Le départ de la Sernam, de Géodis et de OOshop et le regroupement de toutes les activités de fret et de logistique au nord du site et à proximité immédiate des voies ferrées et du périphérique doivent limiter la circulation des camions.
Deux questions importantes soulevées par les participants : les commerces et les transports collectifs (TC). Le représentant de l'*Association des Résidents de la Porte d'Asnières* a expliqué que cette ZAC construite de 1994 à 2004 souffre gravement de l'absence de commerces et d'une desserte en TC jamais étudiée. Aux Batignolles, le principe a été retenu d'implanter les commerces en rez-de-chaussée des immeubles d'habitation («s'il n'y a pas de commerces, il n'y a pas de ville», M. Caffet). Si tout point du site ne se trouve jamais à plus de 400 m d'une station de métro, l'état catastrophique de la ligne 13 pose problème. M. Baupin a évoqué les (faibles) améliorations attendues, la convocation par le STIF de M. Mongin, PDG de la RATP, et les études lancées par la Ville pour prolonger le tramway T3 jusqu'à la Porte d'Asnières. À cet égard, il a regretté que sa proposition de débat public sur le tramway n'ait pas reçu d'écho positif de la part de la mairie du 17e.

Le calendrier des travaux

Restructuration de la voie Chalabre (2007-8), libération progressive des terrains (2008-11), construction des logements, de la crèche rue Cardinet et du collège Saussure en 2009, nouveaux immeubles au nord ainsi que la phase 2 du parc en 2011, la totalité étant terminée en 2012-13. La concertation doit se poursuivre avec la désignation de l'aménageur de cette seconde phase.

D'HIER À AUJOURD'HUI

« ADAPTER PARIS À LA VOITURE »

Dans les années 1950 à 1970, élus et ingénieurs ont imaginé, pour répondre à la croissance du parc automobile (700 000 véhicules dans l'ancien département de la Seine en 1954, 2 millions prévus alors pour 1969 et 6 millions pour 2000), des solutions radicales visant à « *adapter la ville à la voiture* ». S'inspirant des travaux d'urbanistes des années 1930 (Utudjian et Baudet, *Le Monde souterrain*, 1937), repris par André Thirion, surréaliste devenu conseiller municipal RPF (*Rapport sur les opérations générales et locales de voirie, 1951*), le plan de Bernard Lafay de 1954 (*Solution aux problèmes de Paris, la circulation*, Conseil municipal, 18/12/54) prévoyait dans Paris une rocade intérieure, boulevards autoroutiers reliant entre eux de gigantesques parkings enfouis. Beaucoup de voies parisiennes ont été alors réaménagées au profit de la circulation automobile en scindant les trottoirs latéraux (Flandre, Barbès, Magenta, Ternes, Italie, etc.). La chaussée des boulevards des maréchaux fut portée à 22 mètres, le marquage au sol des voies de circulation devint la règle. Et les voitures de s'engager dans ces axes dégagés, bien vite embouteillés.

Dix ans plus tard, le Schéma Directeur, conçu par un grand commis de l'État, Paul Delouvrier et présenté au général De Gaulle en juillet 1964, envisageait un District de Paris de 14 millions d'habitants en 1990 (en 2007, l'Île-de-France compte 11 millions d'habitants dont 8,5 millions en agglomération). À côté de projets nécessaires et réalisés comme les Villes Nouvelles et les RER, le Schéma Directeur prévoyait un réseau d'autoroutes intra-muros à 2x2, 2x3, 2x4 voies en surface ou souterraines. Dans nos quartiers, une radiale nord-ouest à ciel ouvert devait prolonger l'autoroute de Cergy-Pontoise, de la porte Pouchet à la Seine, par Saint Lazare, longeant, en viaduc certainement, les voies SNCF jusqu'à la place de l'Europe (échangeur vers la gare de l'Est) continuant vers Montparnasse, par une énorme entaille, passant à 100 m de la Madeleine. Une rocade Saint-Lazare/Gare de l'Est, entièrement souterraine, devait assurer la liaison avec une radiale nord-sud qui, de la porte d'Aubervilliers à Riquet (échangeur) et Stalingrad (échangeur) empruntait le canal Saint Martin asséché (atmosphère…) jusqu'à la porte d'Italie avec, en route, force échangeurs. Ce projet (Paris-Match, 01/07/1967) prévoyait la destruction de 3 000 à 10 000 logements. On imagine les conditions de vie des habitants en deuxième ligne, sauvés de la destruction. Ce qui les sauva et sauva Paris, ce fut la mobilisation des citoyens et aussi la disparition prématurée de Georges Pompidou en 1973. Des projets lancés, seule demeure la voie expresse Rive Droite. La voie expresse Rive Gauche fut *in extremis* abandonnée, comme la radiale Vercingétorix dans le 14e arrondissement.

Un demi-siècle plus tard, environnement dégradé et santé publique mettent à bas cette utopie destructrice d'une Ville adaptée à la voiture. Il faut désormais réparer !

L'œil à l'écoute…

Cette 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 !

Cette fois-ci, nous vous invitons à retrouver un lieu familier à travers une vue qui se joue du temps et mélange passé, présent et devenir. Comme ailleurs, l'histoire de nos quartiers nous fait encore signe …

Quel café, quel entracte ? Découvrez la solution ci-contre.

Terrasse, tables en marbre, vitres gravées, fauteuils et garçon à l'ancienne, ce café n'eut qu'une existence éphémère, décor de cinéma monté en quelques heures, devant la Villa des Arts transformée en entrée des artistes d'un music hall d'avant guerre.

C'était en 1985, un mois de mai pluvieux. Marcel Bluwal tournait Music Hall, sous-titré Paris 1938. Jour et nuit, rue Hégésippe Moreau, pendant une semaine, chevaux de cirque et taxis G7 rouges et noirs. Ce fut le dernier rôle de Simone Signoret qui disparut quelques mois plus tard.

DÉCOUVRIR

L'atelier du verre

Il y a trois ans, **Camille Tauziat** et **René Kandelman** ont installé leur atelier à l'enseigne « In Vitraux », 26 rue des Dames.

Camille Tauziat, formée au lycée Dorian, travaille le verre au chalumeau et crée des bijoux colorés : bagues, pendentifs, tout est original et unique, pas trop cher. René Kandelman aborde le vitrail selon une technique assez proche de celle du Moyen-Âge (il s'est formé au Centre International de Chartres, « la Mecque du vitrail »). Restauration de vitraux pour les immeubles du 19e siècle, création aussi (on voit actuellement dans l'atelier un « à la manière de Fernand Léger ») pour la décoration intérieure, peinture sur verre ou, encore, fusion de verres colorés (technique dite du *fusing*, où le verre cuit à 700 degrés pendant 8 heures).

L'une et l'autre croient au dynamisme de la rue des Dames et travaillent aussi avec des verriers d'ailleurs. Que souhaitent-ils pour améliorer ce secteur ? « Il y faudrait plus de gens comme nous ». On leur souhaite, on le souhaite pour ce quartier des Batignolles qui change, où les magasins d'alimentation doivent vivre et prospérer, où les artisans et créateurs doivent pouvoir s'installer.

«In Vitraux»
26 rue des Dames 75017

PORTRAIT D'ICI

Pianos Nebout, facteur depuis 1912

Maison quasi centenaire, fondée en 1912, les Pianos Nebout se blotissent au fond du Passage de Clichy, tout près de la Place.

C'est une équipe de six personnes, artisans-facteurs de piano, qui restaure les pianos de grande marque (Pleyel, Steinway) et propose à la vente la même qualité d'instrument ainsi que des pianos neufs. Les modèles anciens, pièces uniques, vestiges d'un passé glorieux, renaissent sous les mains expertes des ébénistes, facteurs et accordeurs. Les modèles neufs, personnalisés et préparés sur place, sont mis au point pour séduire leur acquéreur.

Cette entreprise d'artisanat d'art, désormais dans les mains de la quatrième génération, est l'héritière de la grande tradition Pleyel transmise par M. Camille Berté, finisseur des pianos à queue de la célèbre manufacture.

Les Pianos Nebout, c'est aussi une famille d'artisans et de musiciens qui, depuis la seconde moitié du XIXe siècle, vit et travaille dans ce quartier où, grâce à elle, se perpétue une tradition vivante de l'artisanat d'art.

Adresse : 10 bis passage de Clichy
(entrée par le 4 avenue de Clichy)
http://www.pianosnebout.com.

Ce n'est pas la priorité ...

À la mi-janvier, une dame décédait des suites d'un très grave accident, écrasée par un camion sortant d'un chantier de construction, avenue de Saint-Ouen, au carrefour La Fourche. Là, contrairement à toutes les habitudes, le chantier condamne la totalité du trottoir côté 18e et le piéton doit franchir deux fois l'avenue afin de poursuivre sa marche. Autant dire que beaucoup longent le chantier sur la chaussée ! N'importe qui aurait dû deviner que, tôt ou tard, un accident surviendrait. Bien sûr, après l'accident, on prit soin de créer un passage avec des palissades, que certains démontent ... pour stationner. Le plus amer reste que nous avions signalé cette configuration très dangereuse, qui à la Police Nationale, qui à la Mairie. Mais, ce n'est pas la priorité ...

On lut, ici ou là, que, malgré ce dramatique événement, on ne pouvait que se féliciter des remarquables résultats obtenus sur l'insécurité routière. Pourtant, l'amélioration constatée depuis 2003 ne concerne que le réseau routier hors agglomération. Tout au contraire, à Paris, le nombre des accidents corporels a progressé de 2004 à 2005 de 2,1% et, de 2005 à 2006, de 7%. Pire encore, le nombre de tués de 2005 à 2006 augmente dramatiquement de 15% ! Et la moitié sont des conducteurs de deux-roues motorisées et le quart des piétons. Pas de quoi pavoiser, donc.

Avenue de Clichy, quatre carrefours majeurs sont signalés comme fortement accidentogènes : gare RER C, carrefour Pouchet/Cardinet/Môquet, carrefour La Fourche, place de Clichy. N'est-il pas habituel de voir les véhicules franchir les feux rouges, refuser la priorité au piéton pourtant engagé sur un passage protégé ? Sur les deux avenues les plus embouteillées du nord parisien, avenues de Clichy et Saint-Ouen, nul besoin de déployer des agents de police de la circulation ! Nous avons si souvent alerté les autorités publiques et déploré l'absence de toute force de police pour réguler la circulation, contrôler les véhicules et réprimer les infractions de toutes sortes. Mais, ce n'est pas la priorité ...

Et, traiter le point noir absolu que constitue depuis plusieurs décennies le carrefour Pouchet/Cardinet/Clichy/Môquet, où se croisent des flux considérables de et vers les autoroutes urbaines et où s'englue le bus articulé de la ligne 31, évidemment, ce n'est pas la priorité ! Quand, bien même, un trottoir serait élargi devant une école, une crèche ou sur une place des plus fréquentées, nul problème qu'une nuée de deux-roues motorisées occupe aussitôt la quasi-totalité de l'espace disponible, au mépris de la sécurité de tous ! Ce n'est pas la priorité...

Alors, si la plus élémentaire des sécurités, celle du Piéton de Paris, petit ou grand, valide ou invalide, voyant ou mal-voyant, de pouvoir se déplacer dans le seul espace qui lui est dévolu dans la Ville n'est pas assurée, alors, oui, de grâce, ne vous congratulez pas. Le respect de chacun, c'est d'abord le respect du bipède qui peuple la Ville. Mais,— allez-savoir pourquoi ? —, ce n'est pas la priorité ...

MB

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 :