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

n° 24 printemps-été 2012

LE BULLETIN DE déCLIC 17/18

La réhabilitation de l'avenue de Clichy, cela passe aussi par une Charte de qualité des commerces et la restauration de la bouche de métro de La Fourche

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

■ **La charte qualité des Commerces**
L'élaboration d'une charte qualité fait partie intégrante du projet de rénovation de l'avenue de Clichy Voir pages 11 à 13 .

■ **Les rendez vous de la ZAC Clichy Batignolles :**
Le 25 septembre 2011, *dé***CLIC 17/18** était présent à ce rendez vous

■ **Lettre aux commissaires**
*dé***CLIC 17/18** *adresse un courrier aux commissaires des 17e et 18e arrondissements. Voir pages 8 et 9*

■ Traverse **Bichat Batignolles**
Toutes les 15 mn, elle dessert en boucle l'hôpital Bichat, le cimetière, les marchés, le parc Martin Luther King. Voir page 6.

Agir avec *dé*CLIC 17/18

Ce que vous pouvez faire :
► diffuser le Bulletin, faire connaître www.declic1718-paris.org
► proposer des sujets, photos, dessins pour le site internet et le Bulletin
► participer à des réunions publiques, groupes de travail, actions : ZAC Clichy-Batignolles ; aménagement des avenues de Clichy et de Saint-Ouen ; amélioration du tissu commercial et de l'habitat, etc.
► interpeller les pouvoirs publics, les services techniques et les élus
► faire adhérer à *dé***CLIC 17/18** pour en renforcer l'indépendance financière : l'association ne reçoit pas de subventions
► participer à l'assemblée générale de l'association.

*dé***CLIC 17/18**, c'est 300 adhérents.

A bientôt !

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

Des lecteurs nous écrivent

Dans notre quartier, de la ligne 13 aux bus souvent bondés, les transports c'est pas une sinécure... Il est pourtant des moments privilégiés quand, à la suite d'une pétition qui avait recueilli des milliers de signatures, le bus 81 roula tard le soir et aussi le dimanche. Ou à l'occasion du départ en retraite de Michel Le Car, conducteur du 81 pendant 13 ans.

Ce conducteur-poète avait convié à son pot de départ les habitués de la ligne: «les passagers d'un bus, il faut en prendre soin comme si on transportait des oeufs». Au nom de déCLIC 17/18, Christiane Nasica, baptisée Artémise, lui adressait ces remerciements: « Merci de nous avoir transportés de la Porte de Saint-Ouen à Châtelet dans la bonne humeur malgré les embouteillages. Merci de nous avoir supportés parfois grincheux, trop bavards ou trop nombreux. Merci de votre invitation à fêter avec les voyageurs votre départ en retraite, belle leçon du savoir vivre ensemble, les passagers du 81 vous remercient de ce bout de conduite et vous souhaitent une retraite heureuse au cours de laquelle, vous pourrez, tout à loisir, composer de magnifiques poèmes».

A quoi notre conducteur répondit :
Bonjour, Madame !...Un message de Anteros à Artemise, avouez que ça a plutôt du cachet !...Et c'est forcément, quelque part, une allusion à Nerval qui fut un véritable parisien autant qu'un authentique rêveur et poète !...Preuve que la poésie est partout !...Je suis allé hier à Paris où m'attendaient le joli petit paquet, dont vous m'aviez parlé sur votre dernier mail, ainsi que les diverses signatures des passagers RATP, pour saluer mon départ en retraite...Je ne peux que vous remercier de cette marque de sympathie qui me touche énormément et va presque me faire regretter d'avoir rendu les armes, je veux dire quitté mon volant et mon 81...Je ne connaissais pas cet auteur ni ce livre mais je vais m'attacher à le connaitre mieux en souvenir de vous tous, voyageurs et membres de l'association autant qu'habitants du quartier Guy Môquet, qui restera forcément un peu le mien, après avoir fréquenté beaucoup plus jeune le quartier de la Goutte d'Or, via la rue Marcadet, dans le triangle Ordener, Ernestine et Léon, à deux pas de la clinique même où je suis né, à proximité de la rue des Poissonniers!...On dit qu'on revient toujours aux sources ainsi qu'à ses premières amours !... Je vous remercie encore de votre présent charmant en vous souhaitant sincèrement une très bonne continuité.

Informez, je vous prie, tous les voyageurs, de mes remerciements, puisque je ne peux pas tous les joindre!...Bien cordialement... Anteros...Je veux dire Michel Le Car...MLC.

Le concept de participation citoyenne, une promesse piégée ?

Il est aujourd'hui de très bon ton de parler de participation citoyenne. On la retrouve dans le domaine du politique, du social, de l'économie, ça et là, selon les circonstances, les hasards, les nécessités, à gauche comme à droite.

Le terme serait-il galvaudé ? Ainsi parle-t-on de conseils de quartier auxquel fut accolé le mot « consultatif » (CCQ). Il est donc fortement recommandé de donner son avis, de proposer, voire de critiquer une politique municipale.

Charte parisienne de la participation

De toute façon, les décisions ne seront pas remises en cause puisque la critique, la proposition ou l'avis ne sont que consultatifs. Voilà la perversité du concept. Toute critique ultérieure ou remise en cause deviennent nulles et non avenues par un : « *nous vous avions demandé votre avis… »*. Il en est ainsi du CCQ Batignolles où les habitants présents proposent et les représentants de la mairie décident. Encore une fois, les participants sont frustrés quand le débat, riche en différents sujets, aboutit inévitablement sur la sécurité des piétons. Par ailleurs, on peut le déplorer, les participants des CCQ ne sont pas exactement représentatifs de la population des Batignolles. Les jeunes, moins disponibles sont moins présents.

Mais ne boudons pas cette participation citoyenne, il semblerait qu'elle fonctionne un peu mieux dans d'autres CCQ. Certains membres de notre association ont eu le plaisir d'être entendus puisque certaines de leurs propositions sont à l'étude, tel le projet de l'aménagement de la rue Davy aux Epinettes.

Depuis la rentrée pour ce qui est de la concertation ZAC Batignolles, c'est la panne. Aucun suivi de projet, aucun suivi de chantier. Pas une réunion. Silence radio. Car là encore, les habitants étaient présents à titre « consultatif », et leur pugnacité semble avoir eu quelques petits résultats au point d'exiger auprès de certains architectes la révision de leur projet.

La presse a dévoilé la maquette du futur Palais de justice qui n'a fait l'objet d'aucune consultation des riverains. Trop dérangeante, une telle consultation ? Trop critique sur les compétences des décideurs à habiliter tel ou tel projet selon le cahier des charges architectural ou environnemental ?

Ne serions-nous que consultatifs, nos interpellations du pouvoir politique forcent ces mêmes pouvoirs à nous éclairer et à s'expliquer.
Est-ce cela qui dérange ? ■

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

LE BULLETIN DE DECLIC 17/18 N°24
Printemps-été 2012 - prix 1 € - 4000 exemplaires
Directeur de la publication : P. Limousin.
Contributions : V. d'Alessandro, J-L Dieci, J-B Gonzales M-Cl. Klode, *trésorière,* J. Le Morzellec, *secrétaire générale,* Ph. Lefrançois, F. Limousin, P. Mani, F. Mousel, Ch.Nasica, B. d'Ornano, J-M. Pierra, C. Urbain, C. Vogt • Son contenu n'engage que ses auteurs • Tous droits réservés • **Photos :** *dé***CLIC 17/18** • **Crédits photographiques :** *dé***CLIC 17/18** sauf mention contraire • **Mise en page**: B. d'Ornano • **Impression :** Imprimerie Expressions II 10, rue Bisson 75020 Paris • **Relations avec les annonceurs :** Ph. Limousin. P. Mani •
Couverture : sortie de la station La Fourche années 1940..

La ligne 13 est centenaire

En 100 ans, cette ligne Nord Sud a triplé le nombre de ses voyageurs. Aujourd'hui, elle en enregistre 130 millions par an

C'est en 1911 que les parisiens découvrent le nouveau métro lancé par la compagnie NORD-SUD.

Jusque là, la CMP, un autre concessionaire, détenait le monopole de l'exploitation des entrailles de la capitale : cette compagnie appartenait au groupe d'Edouard Empain. Depuis 1900, tout allait pour le mieux pour la Compagnie du Métro Parisien (CMP), car par un efficace lobbying, elle était l'unique gestionaire du métro. Sans concurrence, c'était donc le bonheur pour cet entrepreneur !

Mais voilà qu'un autre acteur se lance dans l'aventure : Nord-Sud et son ingénieur lyonnais Jean-Baptiste Berlier.
Au tournant du 20ème siècle, Nord-Sud propose en effet une ligne à grande profondeur (comme à Londres) reliant, du nord au sud, Montmartre à Montparnasse.

En décembre 1901, le feu vert lui est donné par la Mairie de Paris. Mais sans aide, contrairement à la CMP.

En 1902, la compagnie «Société du chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris » est créée.

En 1905, les travaux commencent.

En 1911 et 1912, les premières lignes sont inaugurées. La ligne A relie la Porte de la Chapelle à la Porte de Versailles, la ligne B la gare Saint-Lazare aux portes de Saint-Ouen et de Clichy, via La Fourche.

La ligne C, concédée en 1912, court de la gare Montparnasse à la Porte de Vanves. Elle ne sera pas réalisée par Nord-Sud, mais par la CMP.

Le succès est immédiat. Dès 1911, la ligne B compte 40 millions de voyageurs. Les clients apprécient le confort du matériel et l'esthétique des stations, qui tranchent avec les réalisations de la CMP.

Dès 1912, ce ne sont pas moins de 368 départs journaliers sur le tronc commun de la ligne B, à une fréquence de 2 minutes 30. Le parc roulant compte 90 motrices et 111 remorques.
A la station La Fourche, c'est un employé qui est à la manoeuvre : il dirige alternativement les trains en direction de la Porte de Saint Ouen ou de la Porte de Clichy !

La première guerre met en difficulté les deux compagnies.

La ville de Paris intervient en 1921 pour aider les deux exploitants financièrement. Et en 1931, elle décide de la fusion des deux compagnies. La CMP reste, et hélas, Nord-Sud disparaît !

Les lignes A et B sont renommées, la première devient la 12 et la ligne B devient la ligne 13.

En 1937, la ligne C est mise en service de Porte de Vanves à Invalides (en 1976, ce tronçon s'intégrera à la 13). La ligne 13 prend forme. Mais, c'est à nouveau la guerre. La fusion des lignes 13 et 14 est reportée

En novembre 1976, la jonction s'opère enfin entre la ligne 13 (venant de Pleyel et Clichy) et la ligne 14 (en provenance de la Porte de Vanves). Pour ce faire, un tunnel a été creusé sous la Seine pour relier Champs-Elysées-Clémenceau et Invalides.

Voilà donc 37 ans que la ligne 13 que nous connaissons, relie du Nord au Sud 32 stations sur 24 km.

En savoir plus

http://reseau.nord-sud.pagesperso-orange.fr

Bruno Dumontet,

responsable de la ligne 13 répond aux lecteurs de *dé*CLIC 17/18

Directeur de la Ligne 13, Bruno Dumontet répond aux questions et interrogations des lecteurs de *dé*CLIC 17/18.

***dé*CLIC 17/18** *-Que peut-on espérer pour la ligne 13. ?*

La ligne 13 est une ligne extrêmement chargée et dont l'exploitation quotidienne est un véritable défi pour les 850 agents qui y travaillent. Selon les experts de la profession, c'est une des lignes au monde exploitée avec le moins de charge technique (possibilité de rattraper le moindre incident).

La RATP a investi massivement et en a fait une priorité avec de nouveaux équipements transport pour plus de régularité.

Le dernier plan d'actions présenté aux comités d'usagers a porté ses fruits : par rapport à 2010, réduction d'un tiers du retard et des irrégularités aux heures de pointe, réduction de 50% des pertes de production (liées à des incidents).

Bien sûr la situation peut encore progresser, mais tous les efforts entrepris permettent d'évoluer positivement.

***dé*CLIC 17/18** *- Les samedis et même les dimanches, la fréquence est tellement réduite que la situation des voyageurs est comparable aux heures de pointe. Comment faire évoluer cette situation ?*

Début 2011, l'intervalle le samedi après midi a été amélioré. Ce sujet va être réexaminé cette année.

***dé*CLIC 17/18** *- L'avenue de Clichy est en pleine rénovation avec la proche ZAC des Batignolles en pleine transformation. La station La Fourche aurait bien besoin d'une réfection extérieure et d'une seconde sortie. Va-t-elle être rénovée pour l'occasion ?*

La station La Fourche a fait l'objet d'un traitement de type «renouveau du métro» en 2009/2010 portant sur les volumes des accès et des quais.

S'agissant de l'accès à la station (aspect, volume), sa configuration actuelle date des années 1960, elle avait été conçue dans un objectif de protection des voyageurs à la suite d'un accident de la route ayant eu des répercussions au niveau de la trémie.

La RATP réalise actuellement, à la demande de la Ville, une première analyse des modalités d'un retraitement esthétique de cet accès. Un arbitrage est attendu : traitement proposé, modalités concrètes d'intervention, prise en charge financière.

La demande de création d'une seconde sortie a également été relayée par la Ville. C'est un aspect qui relève de décisions du STIF et qui, compte tenu des délais d'étude de travaux, ne peut s'inscrire dans un calendrier court.

***dé*CLIC 17/18** *- Le magazine L'Express de la semaine du 16 au 22 novembre 2011 dans son supplément 17e arrondissement; indiquait que le système Ouragan (logiciel de gestion des rames prévu pour 2012) est finalement abandonné pour un nouveau logiciel de type Octys fin 2013. Ne vaudrait-il pas mieux in fine automatiser cette ligne 13 comme la 1 ?*

Le système Ouragan de contrôle continu de vitesse est nommé Octys sur la ligne 3 et sera également nommé Octys sur la ligne 5. Le terme Ouragan demeure pour la ligne 13. Le dernier calendrier est toujours annoncé par l'industriel

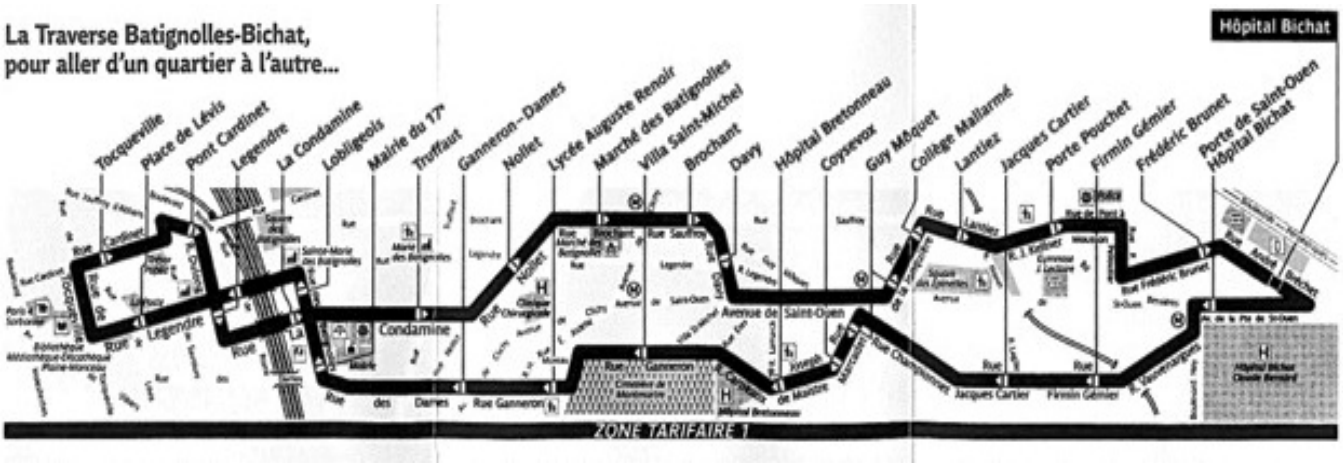
La technologie « automatisme intégral » est très différente au niveau du système et le changement de cap ne peut se faire simplement en cours de projet.

L'étape suivante, qui sera décisive pour la désaturation de la ligne 13, sera le prolongement de la ligne 14 (passée à 8 voitures) qui viendra couper les deux branches de la ligne 13. Un report de flux de 25% sur chaque branche vers la ligne 14 et donc un délestage également de 25% dans le tronçon central sont attendus. ■

En pratique

www.ratp.fr/fr/ratp/c_10573/priorite-ligne-13
www.blogencommun.fr/metro-13
www.desaturationdelaligne13./

Publicité



La traverse Batignolles-Bichat

Depuis décembre 2011, ce petit bus 100% électrique et silencieux, assure une boucle de 8 km.

Accessible aux personnes à mobilité réduite, il dessert 28 stations dont le marché couvert des Batignolles, le marché Navier, le parc Martin Luther King, le square des Batignolles, l'hôpital Bretonneau, l'hôpital Bichat, le stade Max-Roussié, la mairie du 17e, le collège Stéphane-Mallarmé, le lycée Auguste-Renoir, le cimetière de Montmartre.

La traverse circule 7 jours sur 7, toutes les 15 minutes du lundi au samedi, de 7h30 à 20h30, et toutes les 20 minutes. Les dimanches et jours fériés, elle circule de 8h30 à 19h30.

Ce bus de quartier est l'aboutissement d'un projet lancé en 2005 par la Mairie de Paris, et mené en concertation avec les habitants, les Conseils consultatifs de quartier Batignolles, La Fourche-Guy Môquet, Epinettes-Bessières et Grandes Carrières et les associations, dont *dé*CLIC 17/18.

Un trajet sur la Traverse Batignolles-Bichat (BB)

Oui, notre nouveau minibus de quartier est un brin « sexy », comme une autre BB à son heure. Depuis le 10 décembre 2011 et après 2 ans de concertation et d'études techniques, ce nouveau joujou fait sa boucle joyeuse d'environ 8 km entre Bichat et Bichat, son terminus. Je l'ai pris dans son parcours entier fin décembre, pour voir…

Côté positif, j'ai apprécié sa motorisation électrique silencieuse et ses conducteurs qui ont le sens du contact (un « *bonjour* ! » à l'entrée et un « *au revoir !* » quand on sort) et renseignent tout le monde sur un arrêt ou une correspondance. L'intérieur du véhicule est fonctionnel et on n'a pas lésiné sur le matériel de sécurité et la place pour les personnes à mobilité réduite.

En revanche, on peut trouver la suspension un peu dure, et surtout sensible sur les parcours en pavés, heureusement limités.

Je prends le bus rue Marcadet au carrefour Guy-Môquet pour faire un tour entier. J'attends dans le vent et la pluie (il n'y a pas d'abri à cet endroit) car je ne sais pas quand le bus déboulera de la rue Championnet pour prendre le tournant en angle vif. Pas de problème majeur à signaler jusqu'au terminus à Bichat : nous passons par une première partie du 18e côté cimetière Montmartre et nous gravissons, sans rechigner, une petite pente rue Ganneron pour descendre ensuite allègrement vers la Mairie du 17e en passant par la rue des Dames ; un vrai parcours de combattant pour le conducteur, dans cette rue du 17e étroite et encombrée de motos et de voitures garées côté droit de la rue.

Après l'arrêt de la Mairie du 17e, commence un parcours de boucles à l'intérieur de la boucle : bonjour la rue Legendre…

" Un parcours de boucles à l'intérieur de la boucle. "

au revoir la rue Legendre… bonjour la rue Legendre, etc… Bon, il faut bien couvrir toutes les rues, larges ou étroites des Batignolles non desservies par d'autres moyens de transport ! Finalement, je commence à avoir le tournis ! Nous arrivons à la rue Brochant et nous entrons dans le quartier des Epinettes, après avoir traversé la «frontière» de l'avenue de Clichy septentrionale. Ensuite, c'est la rue Davy dans sa totalité, quelque peu déserte, avec des voitures garées des deux côtés. Puis, le minibus essaie de prendre l'avenue de Saint-Ouen en tourne-à-gauche. Heureusement, il n'y a pas trop de circulation, la manœuvre réussit après une brève attente. Nouveau virage à gauche au carrefour Guy-Môquet pour l'arrêt rue de la Jonquière –toujours pas de client-. La dernière voyageuse descend « *bonsoir, Madame* ». Je reste seul jusqu'au terminus. Mais, en cours de route, il y eut encore un petit obstacle pour prendre la rue Lantiez : à l'angle de la rue de la Jonquière, une voiture mal garée empêchait le minibus de tourner à droite et il dut prendre un autre chemin pour rejoindre son parcours.

Au terminus, attente de 20 mn, avant de s'entamer la 2ème partie du parcours du 18e qui est plus courte que la 1ère partie. Nous prenons les rue Vauvenargues et Championnet jusqu'au carrefour Guy-Môquet, arrêt rue Marcadet, fin de mon parcours au bout d'environ une heure : la boucle est bouclée, ouf !

A noter encore que le conducteur du minibus, n'est à mon avis pas assez attentif envers les personnes à mobilité réduite, car il s'arrête souvent trop loin du bord du trottoir : il s'agit d'être plutôt sportif, un comble pour un bus de proximité destiné en priorité à des personnes fragiles.

Conclusion : ensemble encourageant, mais peut mieux faire. ■

Publicité

Marché des Batignolles
96 bis rue Lemercier 75 017 Paris
tél.: 01 58 59 17 49 - mobile : 06 85 52 59 11

Stationnement sauvage :

la police doit intervenir

***dé*CLIC 17/18 écrit aux commissaires de police des 17e et 18e arrondissements, les élus relaient cette demande, le Conseil de Paris reprend un vœu, et l'étend à tout Paris. Chronique de ce qui peut être bien davantage qu'un « coup » réussi.**

A l'origine, un constat : avenue de Clichy et avenue de Saint-Ouen, les couloirs réservés, communément appelés couloirs de bus, dévolus aussi aux taxis et aux véhicules prioritaires (pompiers, ambulances) et enfin aux cyclistes, sont régulièrement encombrés par le stationnement de véhicules qui n'ont rien à y faire.

Ce sont des véhicules particuliers dont les propriétaires s'approvisionnent au bureau de tabac, font leur tiercé au PMU ou tranquillement leurs emplettes, fréquentent un fast-food (pas très fast) .

Ce sont des véhicules de livraison qui, hors des créneaux horaires réservés, restent scotchés dans ces couloirs: livraison du commerce par de gros camions qui peuvent stationner pendant des heures sans qu'aucune activité ne soit visible, livraison à domicile par une flotte de fourgonnettes qui pourraient très bien stationner dans un espace propre au magasin.

Les conséquences sont évidentes : la circulation des bus est retardée quand elle n'est pas bloquée. Des milliers de voyageurs en pâtissent. La priorité annoncée aux transports publics est mise en cause.

Les points habituels de stationnement sauvage sont parfaitement identifiés par la RATP pour chaque ligne de bus. Il est arrivé qu'un responsable de ligne interpelle les gestionnaires des magasins, mais sans résultat. Et le temps n'est plus où des agents de la RATP assermentés verbalisaient les contrevenants, par crainte de représailles dit-on. C'est à la police nationale de le faire.

Maintes fois, cette question de l'intervention de la police nationale a été évoquée dans les Conseils de quartier ou dans d'autres réunions publiques, par ***dé*CLIC 17/18** ou d'autres citoyens. Et encore le 28 mars 2011, quand nous avons rencontré à leur demande les commissaires divisionnaires Duminy et Clouzeau.

Sans résultat visible.

C'est à ces commissaires des 17e et 18e arrondissements que ***dé*CLIC 17/18** a adressé une motion votée à l'unanimité lors de son assemblée générale du 10 décembre 2011. Cette motion a été adressée également aux élus du secteur à qui notre

association demandait leur appui.

Ces élus, conscients de l'enjeu, ont répondu à notre demande :

- Annick Lepetit députée de Paris a écrit aux 2 commissaires.
- Christophe Caresche député de Paris a écrit au préfet de police.
- Geoffroy Boulard adjoint au maire du 17e a écrit au commissaire du 17e.
- Thierry Coudert conseiller de Paris a présenté un vœu en conseil d'arrondissement du 17e voté à l'unanimité, voté également à l'unanimité en Conseil de Paris.
- Annick Lepetit a alors repris ce vœu, l'étendant à l'ensemble des couloirs réservés parisiens, voté à l'unanimité par les conseillers de Paris.

Les media s'étaient fait l'écho de notre démarche : Le Parisien, dixhuitinfo.com, blog d'Action Barbes.

Plusieurs semaines après, on constate une présence policière plus importante que de coutume avenue de Clichy et avenue de Saint-Ouen, verbalisant les contrevenants.

Ce ne doit pas être un feu de paille. Depuis des années, la situation se dégradait, avenue de Clichy : tout (ou presque) semblait permis. Au moment où l'on débat de la rénovation de l'avenue de Clichy, entre la Place et La Fourche dans un premier temps où les travaux commenceront l'été prochain, c'est une action résolue, dans la durée, que doit mener la police nationale.

C'est aussi la préoccupation des élus, ils l'ont montrée par leurs interventions et par leurs votes. Que cette question ait été posée au niveau parisien, qu'un vote ait engagé la totalité des élus de Paris autorise quelque espoir et nous incite à impliquer davantage encore les associations parisiennes avec qui ***dé*CLIC 17/18** a pu établir des contacts.

Retrouvez les réponses des élus parisiens à ***dé*CLIC 17/18**, les articles qui ont été consacrés à notre intervention sur notre site internet www.declic1718-paris.org - (rubrique l'éditorial). ■

Lettre aux commissaires

Motion adressée aux commissaires Henry Duminy et Matthieu Clouzeau des 17e et 18e arrondissements adoptée à l'unanimité par l'Assemblée Générale de déCLIC 17/18, le 10 décembre 2011.

*Les adhérents de l'association de quartier dé**CLIC 17/18** réunis le 10 décembre 2011 à la Maison des associations du 17e constatent que, avenue de Clichy et avenue de Saint-Ouen, les couloirs réservés à la circulation des bus, des taxis et des véhicules prioritaires sont systématiquement occupés par des véhicules en stationnement sauvage, véhicules particuliers ou véhicules de livraison qui peuvent occuper le couloir pendant des heures d'affilée.*

Ceci est vrai aussi avenue de Clichy côté 18e où le stationnement est clairement notifié «interdit, enlèvement demandé».

De ce fait, la circulation des bus est gravement perturbée, le trajet des usagers retardé, la pollution aggravée, le service public sacrifié à des intérêts particuliers violant lois et règlements.

*Ces faits ont été maintes fois dénoncés lors de réunions de Conseils consultatifs de quartier, des deux réunions publiques consacrées à la réhabilitation de l'avenue de Clichy, au Lycée Jules Ferry le 1er mars et le 30 juin 2011, et aussi à l'occasion de la rencontre de notre association dé**CLIC 17/18** avec les commissaires divisionnaires Duminy et Clouzeau le 28 mars 2011 au commissariat central du 17e arrondissement.*

Pour autant, aucune amélioration n'a été constatée en ce qui concerne le stationnement sauvage.

Cela nous conduit à nous interroger sur l'efficacité de l'aménagement prévu par le projet de réhabilitation de l'avenue de Clichy dont les travaux, entre la Place de Clichy et La Fourche, devraient commencer courant 2012.

*En conséquence, les adhérents de l'association dé**CLIC 17/18** demandent à M. les commissaires divisionnaires Duminy et Clouzeau d'intervenir auprès de leurs services afin qu'ils soient particulièrement vigilants envers le stationnement sauvage avenue de Clichy et avenue de Saint-Ouen, ce qui passe par une verbalisation systématique des comportements illégaux.*

Motion adoptée à l'unanimité des 45 présents

Copie à

Mme Brigitte Kuster, maire du 17e

M. Daniel Vaillant, maire du 18e, député de Paris, ancien ministre

Mme Annick Lepetit, député de Paris

M. Christophe Caresche, député de Paris

Brigade sapeurs pompiers, rue Boursault Paris 17

Brigade sapeurs pompiers, rue Carpeaux Paris 18

SAMU 75, rue de Sèvres Paris 15

RATP, Direction de la communication

Chambre syndicale des artisans taxis

Association déCLIC 17/18 3 rue Etienne Jodelle 75018 Paris 01 42 94 07 75

Publicité

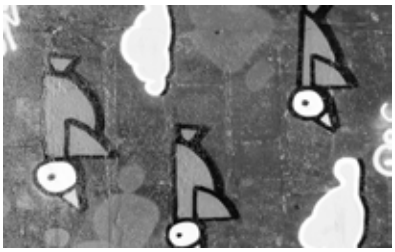
Le tag, véritable fléau urbain

Si le graffiti est une forme d'art contemporain, en aucun cas, l'artiste peintre graffeur ne doit être assimilé à n'importe quel tagueur improvisé. Le tag est un acte d'incivilité qui dégrade notre cadre de vie et le paysage urbain.

Bâtiments publics, immeubles, habitations individuelles, commerces, mobilier urbain font hélas l'objet de multiples dégradations. Afin de lutter contre ce fléau ,la Ville de Paris a mis en place un système de nettoyage gratuit et systématique pour les immeubles privés.

Tag ou graf?

En anglais, tag signifie « étiquette ». Il représente en général le pseudonyme de la personne qui l'écrit. Le taggeur étiquette donc son pseudonyme partout, à la poursuite d'un but unique : être identifié le plus possible, et donc sévir dans un maximum d'endroits, surtout des lieux de passage. Les tags sont faits rapidement à la bombe, ou au marqueur, surtout la nuit. S'il y a de réels experts, tout un chacun peut s'improviser taggeur, il s'agit surtout de marquer son territoire ! Avec le graffeur, l'esthétique entre en ligne de compte. Le succès de la récente exposition Basquiat au musée d'Art Moderne de la Ville de Paris en atteste.



Quels moyens pour lutter ?

La lutte contre ces dégradations est de la responsabilité des services municipaux. Chaque année à Paris, plus de 190 000 m² de murs souillés par les tags sont traités par les services qui interviennent systématiquement sur les bâtiments municipaux et les immeubles privés.

A Paris, l'enlèvement des tags sur les immeubles privés et municipaux a été confié à l'entreprise HTP-anti-graffiti. Cette entreprise met à disposition des propriétaires, locataires et riverains un accueil téléphonique permettant de signaler la présence d'un graffiti afin que celui-ci soit ôté dans les meilleurs délais. L'intervention reste gratuite. L'entreprise HTP, comme lors du précédent contrat, doit en principe éliminer tout graffiti détecté ou signalé dans un délai de 10 jours ouvrables à la condition que les tags soient à moins de 4m de hauteur.

Au-delà l'enlèvement, est à la charge du propriétaire du bâtiment ou de l'ouvrage.

Les copropriétaires doivent alors prendre contact avec leur syndic et les locataires avec leur propriétaire.

Que dit la loi ?

Comme toutes les détériorations ou dégradations ne présentant pas de danger pour les personnes, les tags sont des délits. L'amende peut varier de 3 750 à 15 000 Euros, parfois assortie d'une peine de travail d'intérêt général.

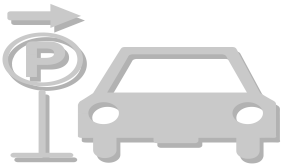
Source : www.paris.fr/graffiti

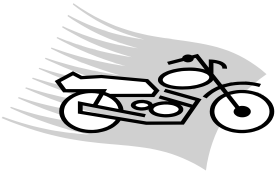
Pratique

Pour contacter HTP-anti graffiti, et signaler un tag, appeler le numéro : 0 800 00 46 26 (numéro gratuit pour les appels passés de France à partir d'un poste fixe ou d'un téléphone mobile)

Publicité

Votre Parking Place Clichy





REDELE CIE PARIS
11, rue Forest 75018 Paris
Tél. 01 43.87.57.18
Parking aérien sur 6 niveaux
Gardé 24h/24 – Ouvert 7j/7
Tarifs au mois, au jour, à l'heure

Principes d'une Charte qualité des commerces avenue de Clichy :

la mise en place de cette Charte réclame un engagement des élus dans la durée

Le débat public au sujet de la rénovation de l'avenue de Clichy attendue depuis si longtemps, pour laquelle *dé*CLIC 17/18 agit depuis des années, est lancé depuis un an.

Grandes réunions publiques au lycée Jules Ferry, plus modestes dans les Conseils de quartier, rencontres de travail avec le cabinet de Mme Annick Lepetit adjointe au maire de Paris en charge du dossier ou avec des techniciens de la Ville, notre association participe activement à ce débat, formule ses propositions, énonce ses remarques sur le projet présenté en mars 2011 (voir notre Bulletin 23).

Nous constatons que certaines de nos propositions sont reprises dans le projet, comme celle d'une **Charte de qualité des commerces**, lancée par *dé***CLIC 17/18**, reprise par les services de la Ville, qui devra être débattue, négociée, appliquée surtout !

Pour Paris, on a peu de références de Charte de qualité.

A la fin des années 1990, les services de la Ville ont réalisé un projet de Charte de qualité pour le boulevard Saint-Michel (nous en avons retrouvé un exemplaire). On part d'une étude du bâti haussmannien avant de formuler des prescriptions pour les façades commerciales sur le mode « faites/ne faites pas », respectant l'architecture des immeubles.

Ce devrait être la bonne démarche, à reprendre pour l'avenue de Clichy.

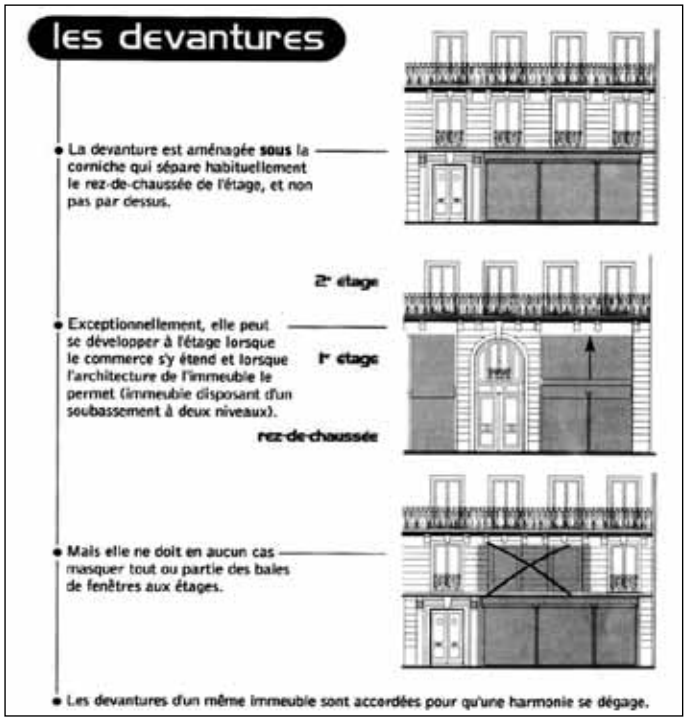
Si l'architecture des immeubles y est plus variée et plus modeste que boulevard Saint-Michel, nombre des immeubles présentent une façade de qualité. Et ces immeubles ou les quelques bâtiments faubouriens qui subsistent avenue de Clichy ne devraient pas offrir à la vue des passants des rez de chaussée défigurés par des façades commerciales hideuses. Les architectes des bâtiments de France, les services du Paysage de la rue, ne contrôlent pas sur le terrain, année après année, lors de chaque changement de commerce, le suivi des décisions prises.

*dé***CLIC 17/18** a aussi regardé de près les chartes de qualité existant, certaines depuis suffisamment longtemps pour qu'on puisse en tirer un bilan très positif.

Cela vaut pour des capitales régionales comme Toulouse ou Bordeaux, de grandes villes comme Orléans, de petites villes aussi différentes que Lamballe en Bretagne, Obernai en Alsace, Bagnères de Bigorre ou une ville populaire comme Aubervilliers. Municipalités de droite, municipalités de gauche, dans toutes ces communes le mêmes type d'exigences : accorder la devanture à la façade de l'immeuble, la qualité des matériaux, des stores, du mobilier des terrasses de café, un code de couleur… Une exigence de propreté et d'entretien aussi.

Est-ce trop demander pour notre avenue de Clichy ? Soyons exigeants, notre avenue le mérite.

■



Un exemple de Charte qualité des commerces : Boulevard Saint Michel

Une étude de grande qualité: faire en sorte que les commerces, si nécessaires à la ville, ne défigurent pas la rue et les façades des immeubles.

Le prescriptions portaient sur les enseignes, les éclairages, les stores, les marquises, les auvents, les grilles, les terrasses fermées, la qualité des matériaux des façades commerciales.

Ces recommandations, présentées sous forme de schémas, étaient destinées à informer et sensibiliser les différents acteurs de l'aménagement des commerces (propriétaires, occupants, maîtres d'oeuvre, décorateurs...) afin qu'ils améliorent l'image du commerce et de l'ensemble du boulevard.

Mais le résultat n'est pas à la hauteur des attentes, faute sans doute de l'insuffisance des contrôles de la Ville, et aussi d'une dégradation de la nature des commerces. Les librairies notamment ont été chassées par le «tout fringues».

Avenue de Clichy, tirons-en les enseignements.

Eléments d'une Charte qualité : *dé*CLIC 17/18 propose

Intervenant sur l'avenue de Clichy depuis 25 ans (avec *dé***CLIC 17/18** depuis 1995), ayant conduit plusieurs études auprès des riverains et des habitants du quartier, nous constatons que l'état actuel d'une partie de l'appareil commercial –son mauvais état, sa mauvaise présentation– est cité régulièrement parmi les principaux maux dont souffre l'avenue.

A nos yeux, la Charte de qualité annoncée est partie intégrante de la rénovation de cette avenue qui est aussi un axe fréquenté par les touristes des hôtels du secteur.

L'état des lieux

La question du **stationnement sauvage** peut être intégrée à la Charte. Certes, l'installation d'un couloir pour la circulation des bus côté 17e devrait empêcher matériellement ce stationnement sauvage (encore que l'accès aux lincolns pour les livraisons pourrait favoriser le non-respect de la Loi). Et côté 18e, il n'est pas prévu d'obstacles au stationnement sauvage.

Ajoutons qu'à nos yeux, **le stationnement des 2 roues motorisés** sur le trottoir (des 3 roues parfois) est tout aussi illégal.

Illégal, ce stationnement sauvage doit être verbalisé et, pour la motiver, on peut intéresser la Police nationale à la réflexion sur la Charte. Imaginer qu'un corps de l'Etat fasse respecter la loi, serait-ce de l'outrecuidance ?

Pour ce qui est des livraisons (dans les seuls lincolns), comment ne pas rappeler l'existence de la **Charte des livraisons édictée en 2006** après négociation et si mal respectée par certains de ses plus importants signataires ? La charte la plus élaborée n'est pas opératoire si des sanctions ne sont pas infligées aux contrevenants

La question des étalages doit impérativement être intégrée à la Charte de qualité.

Actuellement, le règlement de la Ville, certainement par méconnaissance des textes, est allègrement violé par nombre de commerces : les contrôles sont si rares ; et impunément: les amendes sont dérisoires. Les commerces de qualité qui respectent lois et règlements pâtissent du voisinage des étalages illégaux. Et la plupart d'entre eux sont favorables à **l'interdiction totale des étalages** sur l'avenue, comme du mobilier installé sur le trottoir (rôtissoires..). Cette interdiction est d'autant plus nécessaire que la création de 6 lincolns de chaque côté de l'avenue, de 10 à 15 de mètres de long, réduira de 2,50 mètres la largeur des trottoirs (à peu près 40% de la largeur totale). C'est vrai aussi pour la création de zones de stationnement vélos-motos.

L'espace dévolu au piéton sera réduit d'autant. De nombreux élus des 17e et 18e arrondissements ont déclaré être favorables à cette interdiction qui aura également pour effet de répondre à un vrai souci d'équité entre les commerces.

L'impact financier de la suppression totale des étalages sera quasi nul pour la Ville, la redevance actuellement perçue étant minime.

L'esthétique des devantures des magasins doit être partie intégrante de la Charte.

Dans les dernières décennies, on a assisté à la destruction de belles devantures traditionnelles remplacées par des coffrages qui, par leur matière et leur couleur, jurent avec le style de l'immeuble, montant parfois sur tout ou partie du 1er étage (voir photo). Parfois la vitrine a été purement et simplement descendue (supprimant ainsi la frontière entre trottoir public/magasin privé, d'autant que l'étalage illégal prolonge le magasin sur l'espace public squatté). Dans le même temps, ont été construits des auvents, sans demander d'autorisation, qui auraient été justement refusées. On peut ainsi abriter l'étalage illégal et vendre directement sur le trottoir…

Dans ces cas, la Charte doit exiger l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France pour tout changement de devanture, programmer la destruction des auvents illégaux et des coffrages qui masquent parfois le 1er étage pour rétablir les vitrines descendues.

Et aussi conduire une réflexion sur un **code de couleurs** (harmonie entre les magasins et avec les façades des immeubles) et **de matériaux** qui résistent au vieillissement (notamment en proscrivant les plastiques bas de gamme) pour les façades commerciales.

Les rideaux de fer sont l'image qu'offrent les magasins lors de leur fermeture. Actuellement, nombre de ces rideaux sont tagués. D'autres, pour échapper aux tags ou par choix « esthétique », ont fait peindre leur rideau. La Charte doit inciter les commerces à **préférer les rideaux en mailles aux rideaux en tôle** facilement tagables. Pour les rideaux en tôle qui perdureraient, une charte de couleurs doit aussi être proposée (imposée ?). Les commerces doivent être mis en demeure d'**effacer les tags** qui seraient apposés sur leur rideau de fer (un contrat peut être proposé avec un service de la Ville ou un concessionnaire).

Sur les vitrines ne devront être apposées ni affichettes publicitaires (interdiction municipale) ni placards, disgracieux et masquant l'intérieur du magasin.

Les stores et velums devront être en bon état et maintenus propres. On peut imaginer que la Charte de qualité propose (impose ?) d'en harmoniser les couleurs (quelle couleur, unis ou à rayures…)

Les tapis de synthétique installés parfois sur le trottoir, prolongement du magasin et privatisation de fait du domaine public, doivent être interdits par la Charte de qualité.

Enseignes et enseignes lumineuses. On devra être particulièrement exigeant sur la taille des enseignes, leur graphisme, leur insertion dans la façade et l'harmonie avec l'immeuble. (voir Réglementation Ville de Paris)

Terrasses de café. Appliquer rigoureusement le règlement de mai 2011, exiger mobilier de qualité (tables, fauteuils, parasols si terrasse découverte) et nettoyage régulier de la terrasse et des abords, particulièrement pour les cafés PMU-loto.

De nombreuses municipalités (métropoles régionales ou petites villes) ont publié des chartes très explicites à ce sujet.

Respect de la fermeture dominicale.

Avec qui négocier la Charte de qualité ?

- Mairie de Paris
- Mairies d'arrondissements 17e et 18e
- Commerçants de l'avenue. Ce peut être l'occasion de les inciter à fonder enfin une association de commerçants qui manque tant avenue de Clichy. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP) pourrait les conseiller.
- Habitants du quartier et leur Association
- Représentants des copropriétés des immeubles de l'avenue notamment pour les inciter à être plus exigeantes quant à l'aspect et la tenue des commerces de rez de chaussée. C'est leur intérêt.
- Architectes des Bâtiments de France : ils sont, justement, exigeants en matière de ravalement. Ils doivent l'être tout autant sur l'esthétique des façades commerciales

On pourra solliciter le conseil d'étudiants en arts appliqués et leur contribution, dans le cadre de leurs études (charte de couleurs).

Il serait opportun de prendre contact avec les services qui devront faire respecter lois et règlements avenue de Clichy, notamment la police nationale. On veut croire qu'ils seront d'autant plus motivés qu'ils auront été consultés en amont, lors de la négociation de la Charte.

Faire respecter la Charte de Qualité

Pour mener à bien cette Charte, on préconisera la **mise en place d'un Comité de suivi** qui se réunirait régulièrement sous l'autorité des élus, regroupant les intervenants qui auront participé à la concertation préparant la mise en œuvre de la Charte.

Un **Label Qualité avenue de Clichy** pourrait être créé avec un cahier des charges rigoureux.

Et que faire des commerces qui refuseraient tout contact, toute négociation, a fortiori tout engagement ? Ces questions doivent être envisagées lors de la réflexion préalable.

La réhabilitation de l'avenue de Clichy est lancée. Les élus qui en ont la charge sont aussi « attendus ». Les résultats, durables, doivent être à la mesure de cette attente.

Association *dé***CLIC 17/18** ■

Publicité

LIBRAIRIE DE PARIS

7, place de Clichy 75017 Paris

www.librairie-de-paris.fr
www.lalibrairienumérique.fr

Ouvert lundi 11h - 20h du mardi au samedi 10h - 20h

Retrouvez nous sur Facebook et Twitter

ZAC Clichy Batignolles :

la concertation, qu'en penser ?

Alors que les premiers immeubles sortent de terre et que tous les lots n'ont pas encore été attribués, la concertation avec les riverains et les associations d'habitants et les Conseils de quartier ne semble plus être de mise actuellement.

L'assemblée publique annuelle en présence des élus a été annulée au dernier moment et pour la 2e année consécutive. Depuis un certain temps déjà, les participants du groupe de projet ont la nette impression qu'ils dérangent les responsables et les architectes. Selon le garant actuel de cette concertation interrogé par des étudiants de l'école de Sciences Politiques, « *cette concertation permet de prendre en compte les différents avis et de sentir la température* », mais ils s'interrogent : « *à la fin, les objectifs seront-ils concrètement tenus et totalement, avec les problèmes techniques, les surcoûts… ?* » ; de quoi conforter les inquiétudes des participants sur l'avenir du projet.

La ZAC Cardinet-Batignolles, 81e quartier de Paris, devait être une réussite architecturale et environnementale, un bel exemple pour d'autres ensembles urbains futurs.

Mais ce sont des considérations économiques qui l'emportent ; et – plus grave encore - la désinvolture des décideurs risque de compromettre ce label écologique dont on se prévalait si fièrement au départ.

Quant aux architectes, ils perçoivent les enjeux environnementaux uniquement comme une contrainte imposée par le cahier des charges, sans plus, et sans tenir compte des remarques formulées dans les groupes de travail.

On peut se demander si le bilan C02, par exemple, sera vraiment de zéro, d'autant que ce nouveau quartier ne sera pas autosuffisant en électricité, car la production sera revendue à EDF et non pas utilisée directement sur le site. Dans la qualité des matériaux choisis, on se préoccupe peu du vieillissement ou de l'entretien qu'ils requièrent. Face à des questions très concrètes, certains architectes se cachent derrière un discours jargonneux pour ne pas répondre.

Autre problème relevé : la parcelle est divisée en 40 îlots, tous indépendants les uns des autres aux dépens d'une cohérence d'ensemble.

Et pourtant, les riverains et les associations se sont beaucoup investis. Certains se sont donné la peine de se documenter ailleurs et d'étudier les dossiers qu'on leur présentait, prenant à cœur la mission de concertation.

Aujourd'hui, force est de constater que le bilan n'est pas à la hauteur : la concertation et le label « éco-quartier » ne sont pas respectés. « *Les participants sont des gens assidus qui maintenant deviennent vraiment compétents sur des questions…* » : une réflexion du garant qui laisse songeur.

Ce qui est possible dans ce type de concertation est que les habitants soient informés des projets par les « experts », comme cela fut le cas d'ailleurs au début de cette consultation-là. Les groupes de travail peuvent aussi donner leur avis, lequel, cependant, n'engage pas les responsables chargés de la réalisation.

Inutile, donc, de faire semblant de vouloir tenir compte des avis des riverains ! ■

Publicité

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

Un palais aux Batignolles

C'est officiel, le projet de Renzo Piano a été présenté, le nouveau Palais de justice de Paris ouvrira ses portes en 2017 sur la ZAC Batignolles, avenue de la Porte de Clichy, entre le périphérique et le boulevard Berthier. Début des travaux : été 2013. Cela bouscule quelque peu le projet initial et ouvre de nouvelles perspectives pour ce quartier en devenir.

Photo - Labtop.Lanzac. EPPJP

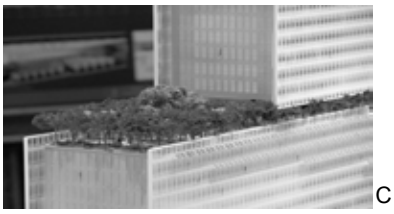
« Un paquebot vertical qui humanise la ville »

Le site regroupera le Tribunal de grande instance, le Tribunal de police, et les 20 tribunaux d'instance (la Cour d'appel et la Cour de cassation restant dans l'île de la Cité où ils seront rejoints par le Conseil des Prud'hommes et l'Ecole Nationale de la Magistrature).

De 8000 à 9000 personnes circuleront dans ce bâtiment chaque jour, dont 4000 professionnels.

Pour ce faire, l'architecte Renzo Piano a imaginé un bâtiment de 160 mètres de haut, la moitié de la hauteur de la Tour Eiffel.

Les quatre niveaux de cette « *ville verticale* » de 48 étages superposent les fonctions : en bas 90 salles d'audience dont une de 700 places, et la Salle des pas perdus, socle de baies vitrées censées symboliser la transparence de la justice. En montant, trois niveaux de 10 étages chacun, pour le Pénal, le Siège, et la Présidence.



Ces niveaux seront séparés par des « *cascades* » de jardins suspendus, lieux de rencontre pour les personnels de cette ville verticale : un hectare d'arbres de haute tige».

Offrant au sud une façade de 35 mètres, le TGI ne devrait pas écraser le parc Martin Luther King qu'il prolonge en diagonale.

Au diapason de la ZAC Batignolles, Le cahier des charges l'a voulu écolo-compatible. « *Cité verte* » conçue en matériaux durables, caparaçonnée de panneaux solaires, le TGI consommera 2 fois moins d'énergie que les plus récents gratte-ciel de la Défense.

Le siège de la police judiciaire, quittant le mythique 36 quai des Orfèvres, s'installera dans un bâtiment mitoyen relié au TGI par un couloir ultrasécurisé.

Des polémiques autour de l'opération

Une opération de cette envergure devait nécessairement susciter quelques polémiques.

Polémique avec le jugement abrupt d'un hebdomadaire qui voit là un tribunal « raide comme la justice reprenant les erreurs et les redites de l'architecture et de l'urbanisme contemporains »,

Polémique à propos du financement : les travaux estimés à 650 millions d'euros et assurés par le groupe Bouygues, dans le cadre d'un partenariat public-privé s'élèveront en fait à près d'un milliard d'euros tout compris : conception, construction, entretien, maintenance pendant 27 ans ! Facture bien plus lourde que si l'Etat avait avancé les fonds.

Et le parachutage du TGI sur la ZAC Batignolles a bouleversé le projet initial en occupant un emplacement prévu pour des logements sociaux. Pour maintenir le ratio de logements sociaux, la Mairie de Paris a dû densifier autour du parc, faisant passer la hauteur de 6 bâtiments de 37 à 50 mètres, déclenchant la colère de la Mairie du 17e…

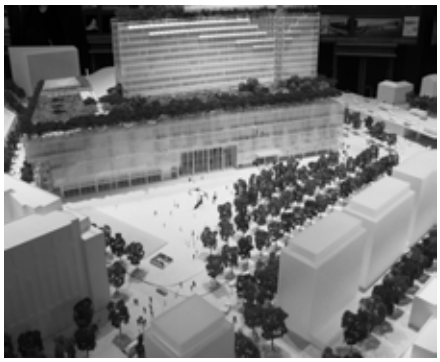
Se pose aussi la question des déplacements de ces 9000 usagers s'ajoutant aux habitants des 3000 logements et aux 12000 actifs prévus sur la ZAC : comment les transporter ? En 2017, le tram T3 et la ligne 14 arriveront Porte Clichy, Les délais annoncés doivent impérativement être tenus, sinon on imagine la thrombose.

De nouvelles perspectives pour ce quartier en devenir.

On saluera le trait d'union Paris-banlieue que représente l'installation d'un édifice de haute portée symbolique aux portes de Paris.

Et on espère qu'elle contribuera à dynamiser l'activité économique des Batignolles et des Epinettes. Déjà, le mouvement d'installation de cabinets juridiques s'amorce. Et les personnels et les usagers de la cité judiciaire seront aussi des clients pour les commerces et les services de ces quartiers. Leurs exigences devraient conduire à une montée en gamme des commerces, pour le plus grand bien du quartier.

Les passages entre guillemets sont des citations de Renzo Piano.



Pratique

Visite virtuelle du futur palais de justice sur le site du futur palais de justice de Paris : www.eppjp.justice.fr.

Le site officiel de Renzo Piano : http://www.rpbw.com/

Ouverture en 2015, d'un centre social et culturel, place Pouchet

Porte Pouchet, les transformations de l'espace public se poursuivent. Son visage se trouve durablement changé par le Grand Projet de renouvellement urbain (GPRU) engagé par la ville de Paris. Bientôt un centre social et culturel ouvrira ses portes !

Le renouveau de la Porte Pouchet

L'objectif de la Ville à travers le Grand Projet Urbain (GPRU) était « *d'améliorer le cadre de vie des habitants, leur habitat et les espaces publics* », Objectif progressivement atteint.

Rappelons l'inauguration du mail Bréchet en 2009, la réhabilitation de la tour Bois-le-Prêtre qui vient de s'achever, la prochaine livraison de 150 logements sociaux par Paris-Habitat et de 40 logements privés par Nexity, rue Pierre Rebière où emménageront bientôt les habitants de la tour Borel vouée à la démolition en 2012..

Une nouvelle crèche et des commerces de proximité s'y installeront également.

Un centre social en 2015

L' autre bonne nouvelle pour le quartier est l'ouverture d'un centre socio-culturel de 900 m^2 en 2015-2016. Il sera installé sur le nouvel espace public de la porte Pouchet qui reliera Paris à Clichy et Saint-Ouen créant ainsi une continuité entre les quartiers.

L'implantation de cet équipement au centre de la future Place Pouchet contribuera à transformer ce site longtemps délaissé en un centre urbain doté d'un cadre de vie attractif.

Qu'est ce qu'un centre social et culturel ?

C'est un équipement de quartier, tourné vers les savoirs, porté et animé selon un projet d'habitants afin que les activités soient au plus proche des besoins du quartier.

Ouvert à l'ensemble de la population habitant à proximité, il offre accueil, animation et services à vocation sociale. C'est également un lieu de rencontres et d'échanges intergénérationnels. Il favorisera la prise en compte des demandes et des initiatives des habitants tout en développant la vie associative.

Cet équipement est le fruit d'un partenariat entre la CAF, la Fédération des centres sociaux, et la DASES (Direction de l'Action Sociale, de l'Enfance et de la Santé de la ville de Paris)

Un projet construit avec les habitants

La condition indispensable est d'identifier les habitants prêts à s'engager dans l'élaboration, l'évaluation et la vie du projet de ce centre.

Ces habitants seront accompagnés par la Fédération des centres sociaux et par l'Equipe de Développement Local du 17e tout au long de l'élaboration du projet. Ils deviendront, via une association gestionnaire, les administrateurs du futur centre.

A l'initiative de la Délégation à la Politique de la Ville et à l'Intégration (DPVI) et de la Fédération des Centres Sociaux de Paris, une rencontre s'est tenue, le 6 décembre 2011, avec les acteurs locaux du quartier, à la Maison des Associations du 17ème.

Cette première réunion a marqué le lancement opérationnel de la création du centre social et culturel place Pouchet.

D'autres réunions sont prévues pour informer et mobiliser tous les habitants intéressés.

Cerise sur le gâteau, on parle, porte Pouchet, d'un autre équipement culturel (une médiathèque ?) en fin de chantier. ■

Pour en savoir plus

Equipe de Développement local du 17ème arrondissement, 65 boulevard Bessière, 75017 Paris. Tél : 01 42 63 35 24

Site de la fédération des centres sociaux de Paris : www.centres-sociaux-paris.org/

C.E.F.I.A., le centre social et culturel des Epinettes

Depuis 18 ans, l'équipe de C.E.F.I.A., et à ses côtés une centaine de bénévoles, proposent aux habitants des Epinettes des services et des activités culturelles ou sportives, pour favoriser l'insertion et la lutte contre l'exclusion.

Au programme : halte garderie, soutien scolaire, point écoute, ateliers linguistiques, initiation aux institutions ou bien encore mises à niveau sur les outils technologiques.

Mais aussi des sorties, des animations dans les squares et les rues, des fêtes et des ateliers d'activités manuelles.

C.E.F.I.A (Centre Epinettes Familles Insertion Accueil), 102, rue de la Jonquière, 75017 Paris . Tél : 01 42 63 23 75

site internet : www.cefia.org

Rue des Moines, piétonne le week end : faire enfin appliquer l'arrêté préfectoral de 1996

C'est à Paris, c'est aux Batignolles, rue des Moines : voilà 15 ans qu'un arrêté préfectoral compte pour du beurre. .Cet arrêté interdit le stationnement et la circulation des véhicules rue des Moines, entre l'avenue de Clichy et la rue Lemercier, dans la mouvance du marché, le samedi de 7h00 à 20h00 et le dimanche de 7h00 à 14h30.

L'idée, la bonne idée, était de permettre aux clients du week-end de faire leurs emplettes au calme, du marché aux nombreuses boutiques de la rue des Moines, sans avoir à éviter les voitures circulant sur la chaussée, renforçant ainsi l'attractivité commerciale du quartier.

Sauf que cet arrêté n'a jamais été appliqué, sauf pendant 6 mois. En 2002, notre association déjà s'émouvait et réalisa une étude sur ce sujet auprès de 109 personnes dans le secteur de la rue des Moines.

- 83% des riverains se plaignaient des nuisances sonores d'engins à moteur
- 83% des personnes interrogées déploraient le non-respect de l'interdiction de circuler le samedi et le dimanche matin Consultez cette enquête sur notre site internet

Que croyez vous qu'il arriva ? Rien !

Les 2 grands panneaux indiquant le statut de rue piétonne, situés aux entrées de la rue des Moines et de la rue Fourneyron ont depuis été retirés (à la demande de qui ?) et remplacés par un unique mini panneau au carrefour Clichy-Moines.

Quand on ne veut pas que ça marche… Dix ans plus tard, on en est là.

Sauf que le 13 mars 2012 un vœu a été présenté en conseil d'arrondissement du 17e demandant *la mise en œuvre des dispositions de cet arrêté par tout moyen et sa ré-étude avec les services de la Direction de la Voirie et des Déplacements*. Ce vœu fut adopté à la majorité. On aurait pu s'attendre à ce qu'il le soit à l'unanimité.

Et le 20 mars 2012, le conseil de Paris adopta un vœu présenté par Annick Lepetit, adjointe au maire de Paris chargée des déplacements, des transports et de l'espace public qui propose

- *que soit réalisé un bilan sur la mise en œuvre par la préfecture de Police de la piétonisation de la rue des Moines depuis 1996 afin de comprendre les raisons pour lesquelles elle n'a pas été maintenue.* Soit : nous saurons peut-être qui est responsable de ce gâchis !
- *qu'une concertation soit engagée avec le conseil de quartier, les riverains et les commerçants afin de juger de l'opportunité d'une piétonisation de la rue des Moines le week-end et, le cas échéant, d'en définir les modalités (périmètre, calendrier, moyens, etc).* Pourquoi pas ? Une concertation, ça ne se refuse pas ! Mais que cette concertation soit menée vite et bien. Depuis 1996, on a perdu trop de temps !

Faudra-t-il installer des plots rétractables, ou simplement une barrière mobile métallique, comme au bas des rues Lepic et des Martyrs ? Nous suggérons à nos élus de mener l'enquête auprès de leurs collègues des 9e et 18e où le système des barrières semble fonctionner à la satisfaction générale. ■

Des livres au coin des rues !

Une librairie, ce n'est pas une boutique comme une autre. Et depuis quelques années, dans notre quartier, mille fleurs s'épanouissent. A côté de l'incontournable Librairie de Paris, si nécessaire, ont ouvert plusieurs «librairies de quartier», lieux de culture bien sûr mais aussi de rencontre, qui enrichissent la vie du quartier.

Pourquoi prendre le métro pour Saint-Lazare ou Ternes? pourquoi descendre l'Amazone ?

A l'heure de la vente par internet et des multinationales, faisons vivre les librairies de notre quartier.

Bulles en Têtes. : BD, mangas

Des librairies à deux pas

Librairie de Paris, 7 place Clichy
Pages après Pages, 29 rue des Dames
Bulles en tête, 52 rue des Dames
Librairie des Batignolles, 48 rue des Moines,.
Apo(K-)lyps - 120 rue Legendre - 75017 Paris
Troisième veille, 21- rue Davy 75017 Paris
L'usage du Monde, 32 rue de la Jonquière
La sardine à lire, 4 rue Collette.

Pages après pages :un rayon « bébés lecteurs»

Troisième veille : Paris et pays étrangers.s

L'usage du monde : librairie généralste

La Sardine à lire : pour les enfants

Comme en Pologne

Ouvert depuis le printemps 2010 au coin des rues Hégésippe-Moreau et Pierre Ginier, au cœur du quartier Cavallotti, le magasin *Comme en Pologne* annonce la couleur : sur la vitrine, en belle calligraphie « Epicerie fine polonaise / Delikatesy Polski ». La couleur, c'est aussi le gris perle de la façade, et le rouge et blanc du drapeau polonais de l'enseigne.

Dans le quartier, les gens ont apprécié le soin apporté à la transformation de ce local trop longtemps fermé.

Dorota Wojdar, en France depuis 23 ans, styliste et créatrice de mode, a choisi de se mettre à son compte : après une première expérience dans la quartier de la Nation, ce n'est pas au hasard qu'elle a choisi de s'installer dans ce quartier qu'elle juge ouvert et populaire.Il fallait tenir compte de l'offre existante en boutiques polonaises, cibler un quartier fréquenté par des Polonais, qu'ils y habitent ou qu'ils viennent par la ligne 13, mais aussi par des « Parisiens de souche » curieux de découvrir de nouvelles saveurs. Deux ans après l'ouverture, son projet semble réussi.

Dans la clientèle qui a trouvé le chemin de *Comme en Pologne*, des Polonais et des conjoints de Polonais bien sûr, mais aussi d'autres Slaves notamment Ukrainiens, des Allemands, des Hongrois (on dit que la charcuterie polonaise est la meilleure de l'Europe centrale) et des habitants du quartier qui ont goûté à ces charcuteries, ces gâteaux, ces cornichons, ces bières, ces vodkas, et reviennent régulièrement.

« *J'ai été heureusement surprise de l'accueil qu'on m'a réservé, on est venu nous voir, on nous a félicités, d'abord pour l'esthétique du magasin, ensuite pour nos produits* ».

Ces produits, ils arrivent de Pologne 1 ou 2 fois par semaine en camionnette réfrigérée : charcuterie, poissons en conserve, soupes «avec des morceaux dedans », jus de fruits rares de cassis, griottes, airelles. Pour la plupart, ils sont issus de petits producteurs. …

On fabrique des plats comme le bigos, choucroute polonaise, ou des gâteaux maison, on réchauffe des plats sous vide comme les pieroji, sorte de raviolis, on fait des sandwichs. On vend aussi des magazines polonais, à Pâques des œufs colorés et les produits pour les faire soi-même.

« *La porte est ouverte pour tout le monde. Après 2 ans, je suis contente…* »■

Pratique

eComme en Pologne,
9 rue Hégésippe Moreau 75018 Paris
Tél. 01 44 70 98 81

En bref

En 2013, on fêtera les 100 ans du lycée Jules Ferry

Le lycée Jules Ferry, au 77 boulevard de Clichy, cette majestueuse bâtisse de briques colorées, de verre, de bronze , a 100 ans.
Construit par l'architecte Pierre Paquet, architecte influencé par les théories hygiénistes de son époque, les harmonies de l'art moderne et la rigueur style Macintosch, l'établissement fut inauguré en 1913 par le président de la République Raymond Poincaré et le président du Conseil Louis Barthou.
Pour avoir plus d'informations, on peut se reporter au site du lycée Jules Ferry : http://lyc-jules-ferry-.scola.ac-paris.fr
Si d'anciens élèves, professeurs, administrateurs de cet établissement, souhaitent apporter le témoignage de leur expérience au lycée, qu'ils ne manquent pas de se faire connaître

- **soit en contactant l'association des anciens élèves de Jules Ferry sur le site : www.3aljf.org,**
- **soit en consultant la rubrique centenaire sur le site du lycée.**

La rue Ganneron prend des couleurs

Le restaurant Le Ganneron a proposé de faire peindre par des artistes les potelets de la rue.

déCLIC 17/18 : comment est né ce projet ?

Le Ganneron : Jadis, ce quartier voyait se croiser peintres, célébrités, habitants, artisans. Les bals, restaurants, cafés, cabarets, théâtres et commerces y prospéraient.

Aujourd'hui au Ganneron, des riverains, des commerçants, des artistes et des artisans se côtoient quotidiennement. Nous avons envie de renouer avec la tradition de convivialité des anciens bistrots de la capitale, et de faire de ce lieu un pôle d'animation et de création.

Le réaménagement de la place Clichy, et bientôt,celui de l'avenue de Clichy, jusqu'à La Fourche au profit des piétons et des usagers s'accompagne d'un désir des habitants de contribuer à l'amélioration et à l'agrément de leur cadre de vie. C'est dans cette perspective qu'est né le projet d'un « relookage » des 70 poteaux métalliques du trottoir pair de la rue du même nom,

déCLIC 17/18 : des potelets colorés, sur quel thème ? Comment ?

Le thème du « voyage » ou du « passage » relierait le passé à la vie actuelle du quartier. Les thèmes des lumières et des couleurs de la ville sont également envisagés.

Ce chantier, conduit par trois plasticiens, , Alex, Mili Presmann, et Bernard Dessauvages, serait l'occasion de créer l'événement autour de ces installations, avec la participation d'étudiants, de commerçants et d'habitants et d'inscrire gestes et formes colorées au cœur du quartier. ■

Le Ganneron - 4 rue Ganneron 75018 Paris - Tél. 01 42 93 69 43

Villa des Arts : le centenaire de Nicolas Schöffer !

Peinture et rupture

Nicolas Schöffer, artiste français, né à Kalocza en Hongrie, diplômé des Beaux Arts de Budapest, s'installe en 1936 en France, pour lui pays de liberté. Caché pendant la guerre, il écrivit dans ses carnets : « *L'art c'est seulement un petit fragment de la beauté divine qui est donné pour le bonheur de l'homme comme la guerre est donnée pour son malheur* ». De retour à Paris, il passa du figuratif à l'abstraction. Et, vers 1948, il comprit qu'il devait utiliser les nouvelles technologies pour sculpter les trois matériaux immatériels de la Vie : Espace, Temps, Lumière. C'est la Rupture.

Abandonnant la création picturale pour la recherche et l'innovation, il relègue ses chevalets dans une petite chambre de bonne de la Villa des Arts.

Phidias et Praxitèle conçurent de nouveaux ciseaux pour tailler le marbre, Schöffer utilisa les nouvelles technologies nées des nécessités de la guerre puis de l'exigence du bien être matériel pour créer du Beau et du Sens.

C'est en 1949, qu'à la lecture de « Cybernetic & Society » de Norbert Wiener il découvrit la cybernétique - ce qui maintient l'équilibre des phénomènes constamment perturbés - et qu'il en comprit ses effets dans la société future. L'artiste doit alors être un témoin.

La première sculpture cybernétique autonome – 1956 - CYSP danse sur le toit de la Cité Radieuse de Le Corbusier à Marseille, dans un ballet de Béjart.

De l'Espace au Spatiodynamisme : les Spatiodynamiques sont des sculptures aérées que traverse le regard.

De la Lumière au Luminodynamisme : les LUX sont des structures spatiodynamiques à réflecteurs ajourés. Schöffer déposa de nombreux brevets dont un Brasseur de Lumières. Le LUMINO fut fabriqué industriellement par Philips (1500 exemplaires) et CLAIROL (2500 exemplaires) aux Etats Unis.

KYLDEX (1973) est son premier spectacle cybernétique, expérimental, interactif, créé à l'Opéra de Hambourg sur une musique de Pierre Henry, une chorégraphie d'Alvin Nikolais, dansée par Carolyn Carlson et Emery Herman.

Du Temps au Chronodynamisme : Les CHRONOS sont des structures spatiodynamiques qui changent d'aspect au fil du temps. Le PRISME - 1963 – ensemble de réflexions colorées, offre au regard comme une rosace de cathédrale animée de nuances infinies.

Architecte Urbaniste

Pour changer la vie, il faut changer la Ville. Traité d'utopique, son projet de ville cybernétique est visionnaire. Sommeil, Travail, Loisirs, trois temps de la vie des hommes. La ville sera horizontale pour le sommeil, verticale pour le travail et mixte pour les loisirs.

Humaniste. N. Schöffer aspire à la « socialisation » de l'œuvre d'art, extraordinaire instrument pédagogique. Le VARETRA fut deux fois promu par l'Unesco et réalisé en 2500 exemplaires. Le public participant à la création artistique est selon Schöffer « dépassivé », « démédiocrisé », apte à plus de connaissance donc de liberté. La TOUR CYBERNETIQUE, installée à Liège en 1961 (52m de haut) et la façade du Palais des Congrès sont autant d'accès à l'art pour le grand public. La TOUR DE LA DEFENSE (324m) ne sera pas construite. En 1973, la SCAM, sculpture automobile a égayé les rues de Paris et de Milan.

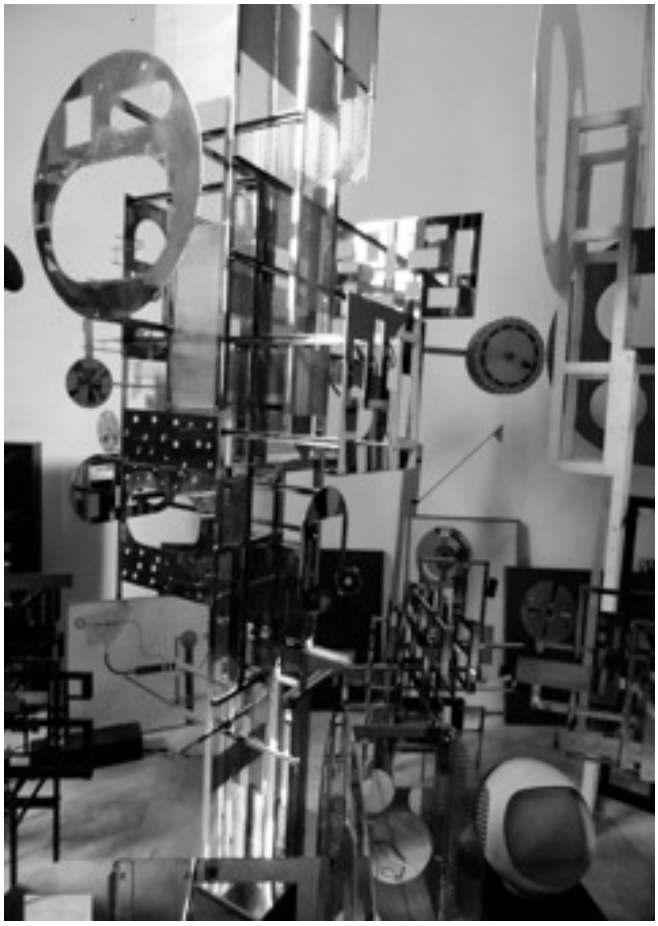
Dix livres mettent la pensée de Schöffer à la portée de tous.

En 1965, Schöffer fait du vaste atelier où il demeure un lieu d'exposition, ouvert au public depuis 1984. En 1985, il perd l'usage de son bras droit, découvre l'ordinateur, crée un poème : Gloire à Macintosch.

Il décède à son domicile en 1992. Le Maire de Paris apposera une plaque à sa mémoire à la Villa des Arts en septembre 2007.

2012 est l'année de son centenaire. Une nouvelle génération d'artistes relaie maintenant son oeuvre. ■

Atelier Nicolas Schöffer
15 rue Hégésippe Moreau, 75018 Paris, atelier 5



Une sculpture cybernétique

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

Rue Pierre Rebière

Rue Pierre Rebière. Des tourelles de baclons colorés ovoïdes agrémentent l'immeuble de Hondelatte Laporte architectes -

rue Pierre Rebière

Quand des logements sociaux riment avec beaux ! Neuf équipes d'architecte se sont associées (ce qui est rare !) dans le cadre de l'opération «Autrement rue Pierre Rebière». Elles sont parvenues à faire de cette rue étroite, coincée entre le cimetière des Batignolles, le périphérique et le Lycée Balzac, un territoire original. Une rue où les immeubles alternent avec les jardins. Une rue ou habitat social rime avec variété. Une rue à visiter ! !

Rue Pierre Rebière

Rue Pierre Rebière

La Tour Bois le Prêtre réhabilitée : la façade a été rhabillée. 25 à 45 m² de balcons et jardins d'hiver agrementent chaque étage. Les nuisances sonores ont été réduites. Pas étonnant que le prix de L'Equerre d'argent 2011 ait été décerné aux architectes Druot, Lacaton et Vassal !.

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

déCLIC 17/18

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

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

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

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

Date : / / **Signature :**

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

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