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

n°21

Printemps 2010

LE BULLETIN DE déCLIC 17/18

Les yeux ouverts sur la ville...

"Echange de regards" de Valéry Faidherbe
Villa des Arts vue de la rue Ganneron
Nuit blanche 2006, avec l'association "sur le toît"

Traverse 17/18 • La place Clichy fait peau neuve • Boulevard Clichy-Rochechouart • Echos du comité des usagers de la ligne 13 • Déplacements d'aujourd'hui et de demain • La concertation autour du futur quartier Clichy-Batignolles • Respire le périph' • Verdir les quartiers verts • La villa des Arts de l'Image • Des paniers bio pour vous • Loyers et valse des commerces • Les trottoirs de Clichy • Figure de quartier • L'histoire du rail et les Batignolles • Passages de charme aux Epinettes

Ces derniers mois, *dé*CLIC 17/18 agit sur plusieurs fronts !

■ **Traverse 17/18**

Concertation aboutie ! Le parcours retenu passera par le quartier Levis, les rues Nollet, Brochant, Davy, Jonquière, Lantiez, Brechet, Ganneron… Complémentaires des lignes classiques, ces minibus sillonneront les coeurs de quartiers, désenclaveront des secteurs comme la porte Pouchet. Mise en service en 2011.

■ **Aménagement de la place Clichy**

Livraison à l'automne 2010 : des traversées piétonnes et la circulation des bus et des cyclistes facilitées, un éclairage rénové,

*dé***CLIC 17/18** a contribué à la concertation préalable pour une place Clichy humanisée.

Photo. JH. Dieci

■ **ZAC Clichy-Batignolles**

*dé***CLIC 17/18** est partie prenante des ateliers citoyens et réunions publiques où usagers, associations, aménageurs débattent des différents volets du projet et de la ville de demain : logements, mixité, commerces, équipements, transports, espaces verts et biodiversité. Une forme renouvelée et constructive de démocratie participative.

■ **Désaturation de la ligne 13**

*dé***CLIC 17/18** souscrit à l'option - le prolongement de la ligne 14- arrêtée par le STIF et le Conseil Régional d'Ile-de-France pour désaturer la ligne 13. *dé***CLIC 17/18** n'a pas ménagé ses efforts en 2009, et porte la parole des Parisiens dans le comité de suivi de la ligne 13 : elle y fait valoir, avec d'autres, l'urgente nécessité de mesures immédiates pour tenir jusqu'en 2017..

Une lectrice nous écrit

La tendance est à la verdure, à l'écologie. Aussi la mairie du 17ème propose aux copropriétés de son arrondissement de végétaliser certains de leurs murs donnant sur rue. Pourquoi ne donne-t-elle pas l'exemple en transformant sa monstrueuse façade des années 1970 en magnifique mur végétal comme celle du quai Branly pour le musée des arts premiers.

Selon les différentes études menées ces dernières années, les plantes auraient aussi l'avantage de mieux isoler le bâtiment et donc de faire faire quelques économies d'énergie.

En tant qu'adhérente à l'association déCLIC 17/18, je me demande s'il n'y pas là un nouveau combat pour améliorer notre quartier. Une photo de mariage devant un mur verdoyant ferait sensation.

Photo. J-L Dieci

Assemblée générale 2009 de déCLIC 17/18
Maison des associations du 17ème arrondissement

Agir avec *dé*CLIC 17/18

Vous souhaitez mettre votre temps et vos talents à la disposition de *dé***CLIC 17/18**. Ce que vous pouvez faire :

► diffuser le Bulletin, faire connaître notre site 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 : développement des lignes de bus d'ici le prolongement de la ligne 14; aménagement de la ZAC Clichy-Batignolles ; requalification des avenues de Clichy et de Saint-Ouen ; amélioration du tissu commercial et de l'habitat, etc.

► interpeler 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 aucune subvention. *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**

N°21 **LE BULLETIN DE DECLIC 17/18**
printemps 2010 - prix 1 € - 4000 exemplaires

Directeur de la publication Ph. Limousin

Ont contribué à ce BULLETIN : V.d'Alessandro - J-L Dieci - J-B Gonzales - B Hautefeuille - M-Cl. Klode, *trésorière* - J. le Morzellec, *secrétaire générale* - Ph Lefrançois - F. Limousin - P. Mani - F. Mousel - B. d'Ornano - E. Texier - C. Urbain• Son contenu n'engage que ses auteurs • Tous droits réservés • **Photos :** J-L Dieci, Ph. Lefrançois, *dé***CLIC 17/18** • **Crédits photographiques :** la rédaction sauf mention contraire • **Mise en page**: B. d'Ornano • **Impression :** Imprimerie Expressions II 10, rue Bisson 75020 Paris • **Relations avec les annonceurs** Ph. Limousin. • **Couverture : «**échanges de regards» Nuit blanche à la Villa des Arts, par Valéry Faidherbe avec l'association «sur le toît».

3 rue Etienne Jodelle - 75018 Paris tél 01.42.94.07.75.
www.declic1718-paris.org

A propos de quelques immeubles de 50 mètres, du logement social et de la rigueur dans le débat public

On n'a pas l'habitude à *dé*CLIC 17/18 de commenter les campagnes des politiques. On fera une exception pour donner notre point de vue sur la campagne de la Mairie du 17ème *«pour refuser la construction de 10 tours de 50 mètres sur la ZAC Clichy-Batignolles,...l'augmentation arbitraire du taux de logements sociaux à 55% dans cette ZAC» (éditorial de Brigitte Kuster dans Paris Dix-Sept décembre 2009)*

Rappelons que si le programme initial de la ZAC a dû être modifié à l'été 2009, c'est à la suite de la décision conjointe du Gouvernement (Nicolas Sarkozy le 29 avril 2009) et de l'Hôtel de Ville d'y accueillir la Direction régionale de la PJ et le Tribunal de Grande Instance dans une tour qui pourrait culminer à 200 mètres, dans deux bâtiments reliés par un parvis de 9000m2. Dès lors, sur un espace restreint, il faut bien faire rentrer les logements, activités économiques, équipements, initialement prévus et si nécessaires. D'où sans doute la nécessité de faire passer la hauteur maximum de certains bâtiments de 37 à 50 mètres.

1 - D'où la colère de la Mairie du 17ème pour qui il n'est de bons bâtiments que de taille moyenne.

Il est vrai que les tours construites dans les années 1970 - qui avait alors accordé les permis de construire ?- ont généré des appréciations contrastées : c'est vrai des quartiers de la rue de Flandres, de la place des Fêtes, des Portes d'Ivry et Choisy.

Pourtant, la tour circulaire Super Italie (112 m) n'a pas vilaine allure ; la tour Croulebarbe (67 m) a été jugée une réussite ; les habitants des tours de Beaugrenelle ne semblent pas mécontents de leur habitat. Pour ces exemples, à charge ou à décharge, il s'agit bien de tours.

Mais peut-on parler de tours pour les bâtiments autour de la ZAC Cardinet qui passeraient de 37 à 50 mètres ? Un schéma de la Mairie du 17ème présente, vision de cauchemar, la ZAC cernée par 10 tours (François Grether, architecte urbaniste chargé de l'aménagement en voit 6 !), qui à l'échelle feraient 100-150 mètres de haut. Erreur du graphiste? Volonté de faire peur ?
Des bâtiments de 50 mètres sont-ils incompatibles avec les exigences écologiques voulues pour la ZAC quand on affirme cela possible pour le TGI de 200 mètres ?

Le débat démocratique, si nécessaire, appelle retenue, raison, refus du sensationnel.

CLICHY BATIGNOLLES

2 - La proportion de logements sociaux.

La Ville de Paris augmenterait la proportion de logements sociaux de 50% à 55%. Et certains de crier au scandale : ce ne serait pas adapté à notre quartier. On croit entendre Gabin dans la Traversée de Paris éructer «salauds de pauvres». Des pauvres ? C'est à voir : 72% des Parisiens ont potentiellement accès au logement social ; les immeubles sociaux du parc mixeront des logements plus ou moins sociaux : PLAI, PLUS, PLS, PLI.

catégorie de ménage	PLAI	PLUS	PLS
1	11 993	21 802	31 598
2	19 551	35 584	47 224
3	25 629	42 715	61 906
4	28 051	50 999	73 912
5	33 371	60 678	87 939
6	37 554	68 279	98 955
pers suppl.	4 185	7 607	11 025

Plafonds de ressources pour bénéficier d'un logement social :
Paris et communes limitrophes 2009 (revenu fiscal en €)

Enfin, la ZAC comptera 45% de logements pour qui ne peut prétendre au logement social, soit 28% des Parisiens.

Si l'on doit faire un peu plus de logement social dans la ZAC Cardinet, c'est qu'il y en a peu dans certains quartiers de Paris : 11% dans le 17ème où 6000 demandes sont en attente !

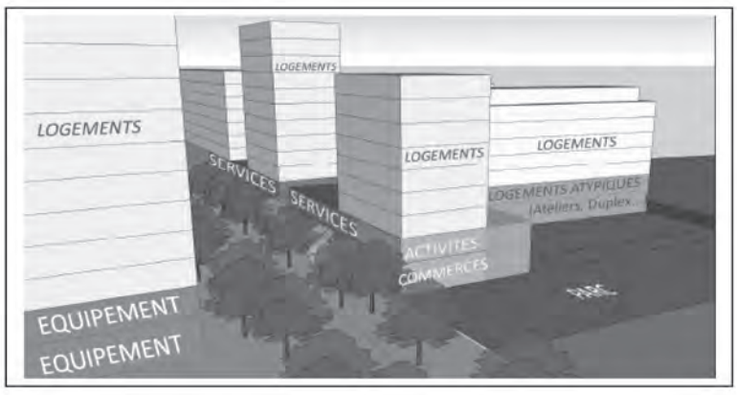
Doit on admettre qu'à Paris ne puissent plus habiter les personnes de condition modeste, voire les classes moyennes, que doivent se loger ailleurs, ses enseignants débutants, ses gardiens de la paix, ses personnels de santé, et ceux dont le travail est indispensable au bien-être des résidents des beaux quartiers ?

Oui, nous poussons un coup de gueule Nous avons le respect des élus, nos principaux interlocuteurs avec qui nous avons des contacts suivis. Dans notre démarche, il n'y a pas une once de populisme, mais pas davantage de sujétion.

Notre association intervient dans un contexte politique donné. Une région à gauche, une ville à gauche, un 18ème ancré à gauche où est élu le maire de Paris, un 17ème où la droite se maintient et où est élue la tête de liste de la droite aux municipales de 2008, malgré Batignolles et Epinettes qui votent à gauche depuis plusieurs années, sans parler du 9ème … Situation compliquée qui n'incite pas forcément les élus à jouer l'apaisement.

Pourtant, à l'occasion, majorité et opposition doivent travailler ensemble comme en juillet 2006 où Bertrand Delanoé et Dominique de Villepin signaient un contrat d'objectif pour construire sur la ZAC 3500 logements. On ne comprendrait pas que des dossiers importants soient retardés à cause de rivalités de boutiques.

Mieux vaudrait éviter les postures du genre «*retenez moi ou je fais un malheur…*». On n'est pas forcément pris au sérieux par le camp d'en face. Et on devrait se garder d'échauffer les esprits de ses partisans, au risque de susciter des déclarations proches de l'inacceptable.Telle est notre analyse d'acteurs associatifs, observateurs du paysage politique.



La Traverse 17/18 : mise en service fin 2011

Des traverses existent déjà : dans les quartiers de Charonne (2004), Bièvre-Montsouris (2005) et Ney-Flandres (2007). Sans oublier le célèbre le Montmartrobus (1983).

Fin 2011, des minibus confortables et peu polluants sillonneront les Batignolles, les Epinettes et les Grandes Carrières. Lancée en mai 2009 par Annick Lepetit, adjointe aux transports de Bertrand Delanoë, la concertation sur ce projet de Traverse inter-quartiers, le dernier de la mandature, a abouti en décembre 2009, au choix du parcours.

Compléter, et non concurrencer, le réseau existant

La Traverse 17/18 empruntera des voies non desservies par les bus classiques, comblant ainsi «*les creux*» de desserte.

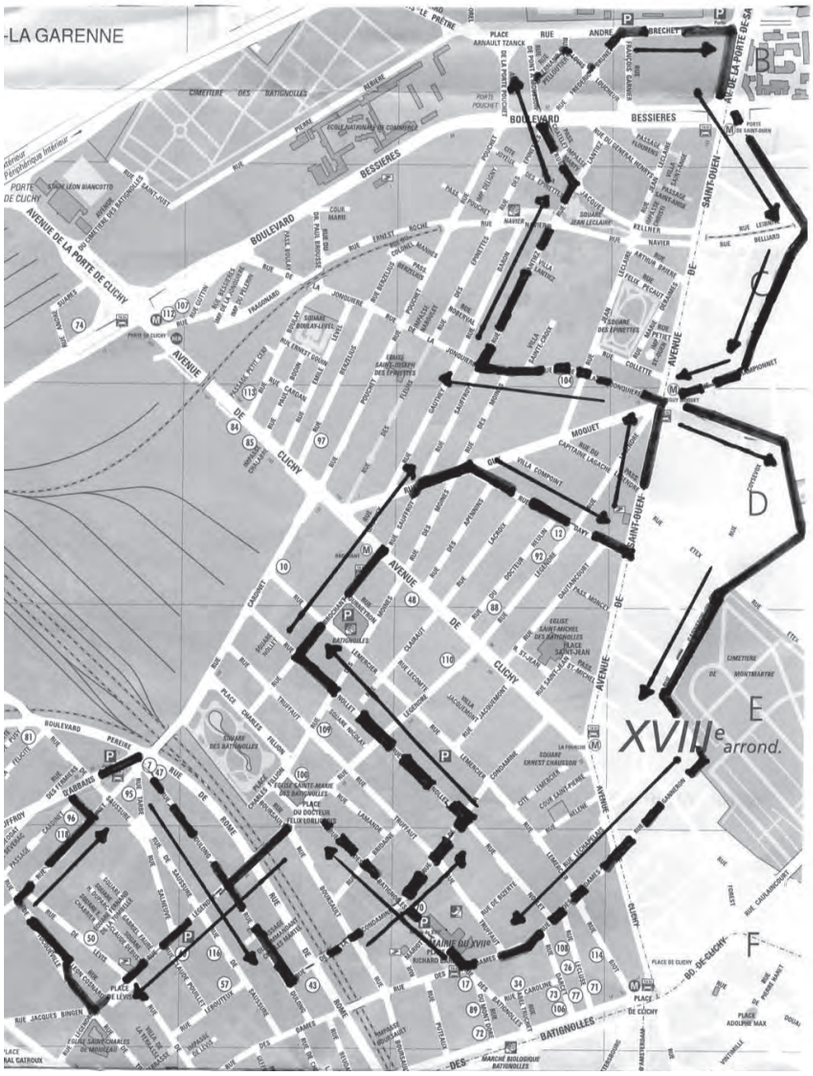
Chemin faisant, cette ligne de 7,7 km irriguera les coeurs de quartiers : équipements scolaires et sportifs, commerces, marchés, services publics, mairie, hôpitaux, maisons de retraites. On s'en réjouit.

Six mois de concertation

Lancée en juin 2009, aboutie fin 2009, la concertation a associé élus, conseillers de quartier (Epinettes-Bessières, La Fourche-Guy Môquet, Legendre-Lévis, Batignolles-Cardinet, Grandes Carrières, Clichy-Moskova, Porte Montmartre-Porte de Clignancourt), associations et habitants .

En septembre 2009, des itinéraires sont proposés, sur la base des diagnostics des services de la ville (densité de population, relief, contraintes urbaines, creux de desserte), mais aussi des débats en conseils de quartier, des visites de terrain, et de la remontée d'avis d'habitants.

En novembre 2009, la seconde phase de réflexion permet de cibler deux itinéraires, avec le concours des Services de la Ville. Le 8 décembre 2009, le parcours final est entériné lors d'une réunion publique. *L'occasion pour déCLIC 17/18 d'exprimer son regret que la Traverse ne desserve pas la piscine et le Centre Culturel de la Jonquière au bout de la rue de la Jonquière, et ne remonte pas la pentue rue Ernest Roche. Le cahier des charges de la Traverse (un parcours de 8 km maximum pour garantir un service régulier et efficace) et un arbitrage en faveur du sud de l'itinéraire ne l'ont pas permis. Nous le regrettons.* Enfin, en janvier 2010, une dernière visite sur le terrain et d'ultimes discussions entre élus, habitants et services de la Ville concluent à l'implantation des arrêts de la Traverse : certains existent déjà, d'autres sont à créer, au prix de quelques places de stationnement.



Une boucle de 7,7 km au fil de laquelle la Traverse 17/18 sillonnera le quartier Lévis, les rues Levis, Nollet, Brochant, La Condamine, Davy, Jonquière, pour remonter ensuite la rue Lantiez, traverser la porte Pouchet et la rue Bréchet en profonde rénovation, avant de rejoindre la mairie du 17ème arrondissement par le square Carpeaux, les rues Ganneron et des Dames.

Quel nom pour la Traverse ?

Nous avions suggéré «la Batignollaise», en souvenir des diligences-omnibus de nos quartiers au milieu du 19ème siècle. Un consensus semble se dégager pour la Traverse 17/18 : chaque habitant pourra ainsi se retrouver dans cette appellation.

Le calendrier du projet

- 2010 - Présentation du projet au Conseil de Paris, puis au conseil d'administration du STIF.
- Procédures administratives.
- Aménagements ponctuels de voirie.
- Fin 2011 - Mise en service .

La Place de Clichy fait peau neuve

Livraison à l'automne 2010

Place Clichy - février 2010 photo déCLIC

Après plusieurs mois de concertation publique (voir bulletin n°20 de *dé*CLIC), la place de Clichy fait peau neuve pour donner davantage de place aux piétons, aménager des pistes cyclables, planter de nouveaux arbres, améliorer l'éclairage et assurer une meilleure circulation des bus. Entamés en novembre 2009, les travaux devraient aboutir en octobre 2010. Récapitulatif des trois phases du chantier

Dommage que la proposition de *dé*CLIC 17/18 de faire rouler les bus en site propre, le long du terre-plein central côté sud, n'ait pas été retenue !

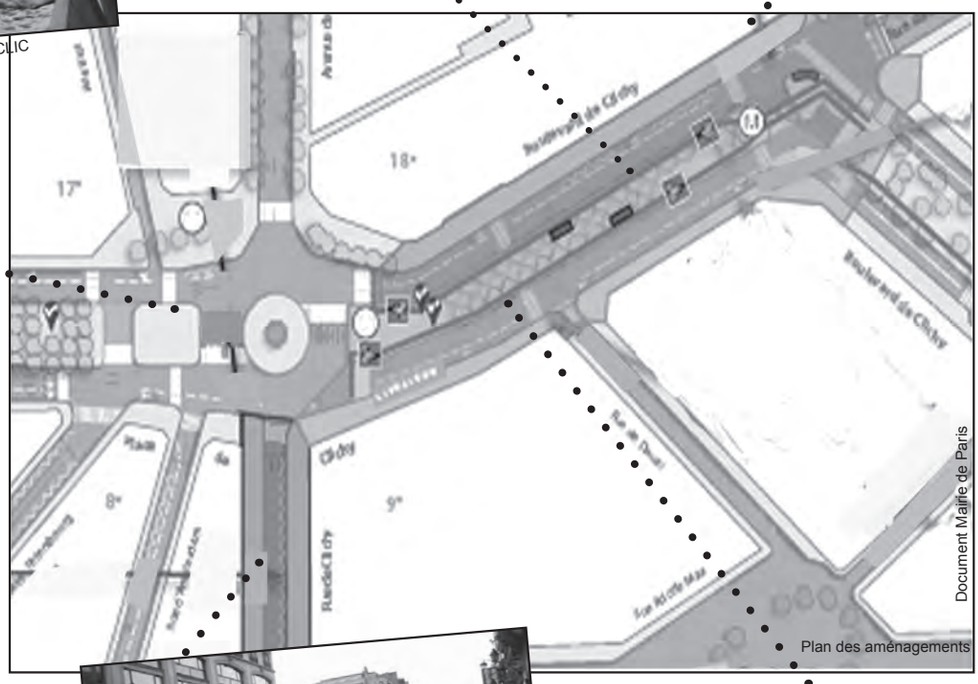
Les travaux du terre plain - février 2010 - photo déCLIC

2eme phase : janvier–février 2010 Terre plein central du bld Clichy

Le terre-plein, désormais d'un seul tenant, est prolongé jusqu'au métro.
Une promenade plantée de 35 micocouliers est créée. Deux pistes cyclables sont aménagées. La station Vélib' se rapproche de la bouche de métro principale.
Le kiosque à journaux est déplacé de quelques mètres pour favoriser le cheminement des piétons. L'éclairage public est rénové. La sanisette est remplacée.

3ème phase : avril-juin 2010 - Trottoirs nord du bld Clichy et chaussée

Les trottoirs sont embellis et rénovés.
Les voies de circulation sont recalibrées.
La chaussée est refaite…



Plan des aménagements

3ème phase : juillet-à octobre 2010 Batignolles et terre plein

La chaussée et l'éclairage sont rénovés.
Une plate-forme, plantée de parterres fleuris, est aménagée face à la rue Biot et la Librairie de Paris.
Des traversées piétons sont créées du nord au sud, et du boulevard des Batignolles à la statue et l'entrée principale du métro.
Un parking à motos est créé.

1ère phase : fin 2009 Rue de Clichy

Les trottoirs sont élargis
La chaussée et l'éclairage sont rénovés,
Une nouvelle station de taxis (stationnement, abri et borne d'appel) est créée. Le sens de circulation de la rue de Parme sera inversé pour favoriser leur montée.

Travaux, rue de Clichy. février 2010 - photo déCLIC

2ème phase : février–avril 2010 Trottoirs sud du boulevard de Clichy

Les trottoirs sont rénovés jusqu'à la rue de Douai puis au bout du terre-plein.
Les voies de circulation sont recalibrées,
La chaussée est refaite.

L'aménagement du boulevard Clichy Rochechouart, le regard de trois associations de quartier

C'était un beau projet, la réhabilitation des boulevards Clichy-Rochechouart en espace humanisé menée à bien il y a cinq années. En 2010, c'est tellement mieux qu'avant. Pourtant, cet espace public, bien commun des piétons, usagers réguliers et touristes, et des cyclistes, doit être protégé.

La réhabilitation de ces boulevards était indispensable car la Ville de Paris, pendant des dizaines d'années, y avait laissé faire n'importe quoi. Le mail central avait été amputé pour aménager deux voies de stationnement. Le sol était dans un état lamentable. 2/3 des platanes étaient morts ou mourants. La fête foraine qui sévissait plusieurs mois par an y était pour beaucoup .

La mobilisation des riverains des boulevards de Clichy et Rochechouart contre le stationnement sauvage des cars de tourisme (on en compta jusqu'à 80, moteur tournant pour la climatisation en été, le chauffage en hiver) avait conduit à l'interdiction totale de leur stationnement (arrêté préfectoral du 1er août 2000).

Cette mobilisation avait contribué à attirer l'attention des élus sur l'état calamiteux de ces deux boulevards. La concertation fut sérieusement conduite, le débat animé lors de nombreuses réunions publiques. La réhabilitation commença fin 2002 et fut menée par tranches pendant 18 mois.

En ce début d'année 2010 comment apparaissent ces boulevards humanisés ?

C'est tellement mieux qu'avant ! Sur les chaussées Nord et Sud la circulation automobile fonctionne plutôt bien, alors que des esprits chagrins prédisaient le pire, regrettant la circulation des bus et taxis dans des couloirs protégés…

Et pourtant nous relèverons des manques, des dysfonctionnements. Des problèmes d'entretien, de suivi des travaux. Le week-end, le boulevard est sale : canettes, bouteilles cassées, papiers gras, emballages de fast-food. C'est au moment de la plus grande fréquentation que le service de nettoiement semble absent.

Pourtant les poubelles sont nombreuses, régulièrement vidées.

Mais c'est tous les jours que la bouche d'aération du métro, face au 47 boulevard de Clichy, est remplie d'immondices.

Les toilettes automatiques Decaux ont été changées, le nouveau modèle installé. On comprend mal qu'il ait fallu attendre plusieurs mois l'ouverture de ces édicules.

Des équipements mal conçus ne résistent pas à l'usage. Les barres métalliques basses qui entourent les plates bandes, outre qu'elles servent de siège aux pique niqueurs, buveurs (ce qui explique en partie la malpropreté), s'affaissent ou sont cassées.

« C'est tellement mieux qu'avant ! »

Abîmées aussi les grilles en mailles métalliques installées au bord des chaussées. C'est le résultat de l'agressivité des automobilistes mais aussi de la fragilité de ces grilles.

Motos et scooters (2RM) stationnent illégalement sur le mail, à proximité immédiate de parkings qui leur sont réservés et ne sont pas complets. Mais pourquoi se gêner alors que les propriétaires de 2 RM ont pris l'habitude de ne pas respecter lois et réglements en matière de stationnement ? C'est à la police nationale d'agir et aux élus de lui rappeler cette obligation.

Photos déCLIC

Des cars, qui ont le droit de stationner devant le Lycée Jacques Decour pour la seule dépose des touristes abusent de ce droit en y restant parqués, moteur tournant. Ils sont certes moins nombreux qu'avant 2000, mais ils sont là, en infraction. Comme le sont les cars qui stationnent occasionnellement Place Blanche et Place du Delta. Cette promenade est le bien commun des piétons, usagers réguliers et touristes, des cyclistes dans leurs voies réservées. Il doit être protégé. Ce n'est pas un parking.

Comment ne pas évoquer aussi la multiplication des baraques et tréteaux à proximité immédiate des bouches de métro qui proposent aux chalands des souvenirs de Paris « made in pays à main d'œuvre bon marché ». On cumule ici encombrement de l'espace public et triste image de la créativité parisienne.

Et, de part et d'autre du mail, des immeubles, souvent de belle architecture, voient fréquemment leur rez de chaussée défiguré par des commerces à la limite du sordide.

Un peu naïvement, on faisait le pari que l'amélioration de la voirie entraînerait mécaniquement l'amélioration de l'appareil commercial.

Et en réunion publique était évoquée la signature, par les commerces, d'une Charte de Qualité. On en est loin !

Certes, il y a un peu moins de commerces du porno. Mais cela tient moins à une politique volontariste de la Ville qu'à une relative désaffection des amateurs, locaux ou touristes, qui doivent trouver mieux sur leur téléviseur familial…

Avenue de Clichy,
chronique d'une réhabilitation annoncée, enfin vraiment annoncée

Certes, des cafés ont été refaits, les Trois Baudets ont enfin été rouverts. Mais que d'étalages illégaux (marchandise pendue en hauteur, éventaires occupant plus du tiers de la largeur du trottoir), sans qu'apparemment les services municipaux du boulevard Morland s'en inquiètent… C'est vrai surtout côté 18ème et plus marqué à mesure qu'on avance vers l'Est. Cela culmine vers le métro Anvers, avec des magasins vraiment pas Sympa !

On apprécie les salles de spectacle historiques, La Cigale, Le Trianon, l'Elysée Montmartre.

Mais si la façade de La Cigale a été refaite, les façades des 2 autres établissements mériteraient un sérieux ravalement. Et les commerces du rez de chaussée, leurs enseignes agressives, participent largement à la dégradation de l'aspect de ces 2 établissements. L'Architecte des Bâtiments de France n'a-t-elle pas son mot à dire ?

Voilà ce qu'on attend de la Ville, pour faire vivre mieux ces boulevards. Davantage de soin et de suivi de ce qui était un beau projet. Et déjà l'application des lois et règlements. Autant de sujets qui peuvent être traités dans les Conseils de Quartier .

***dé*CLIC 17 / 18**
ADDM 18 Association de Défense de Montmartre et du 18ème Arrondissement
Collectif des Riverains des Boulevards Clichy et Rochechouart 9ème et 18ème arrondissements

A l'Ouest du mail, il faudra bien régler la question du socle de la statue de Charles Fourier, érigée en 1899, fondue en 1942, socle occupé depuis 2007 par une cabine téléphonique vide installée subrepticement. Pendant quelques mois, les passants escaladaient l'escalier pour s'y faire photographier, avant que la Ville n'en ferme l'accès. La question reste posée. Le débat depuis trop longtemps suspendu doit reprendre.

Voilà des années que ***dé*CLIC 17/18** réclame haut et fort la réhabilitation de l'avenue de Clichy. Les améliorations, très ponctuelles, que notre action a permis d'obtenir n'ont eu de sens que dans la perspective d'une opération d'ensemble conduite par la Mairie de Paris. Cette intervention, indispensable, était une des questions cruciales que nous avons posées aux têtes de listes parisiennes lors des élections municipales de mars 2008 (1)

En ce début du mois de mars 2010, nous sommes en mesure d'annoncer que, à l'Hôtel de Ville, le dossier est prêt, que la concertation va bientôt être lancée.

Notre association a été reçue fin janvier à l'Hôtel de Ville par le cabinet de Mme Lepetit, adjointe aux Déplacements, Transports et Espace publics, en présence de M. Lacrouts, chef de projet de l'aménagement de l'avenue de Clichy.

Ce fut l'occasion de rappeler nos attentes (une aussi longue attente…).

Nous voulons croire qu'elles seront entendues.

L'occasion aussi de prendre connaissance des grandes lignes du projet.

Il nous fut alors demandé de ne pas encore rendre publiques ces informations avant que le débat public ne soit lancé. Animateurs d'une Association responsable, nous nous exécutons, même si c'est un peu frustrant…

Dès que le feu vert sera donné, ce qui ne devrait pas tarder, nous publierons sur le site de ***dé*CLIC 17/18** et les propositions de la Ville et nos premières remarques.

(1) Voir sur www. declic1718 - paris.org/ rubrique l'Association le Supplément au Bulletin 19 Printemps 2008

Piazitalia
Restaurant ITALIEN
Pâtes et Pizza
à emporter et sur place
Fermé le dimanche
4 rue Caulaincourt
75018 PARIS
01 55 06 10 84

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

Echos du Comité des usagers de la ligne 13

Le 15 décembre 2009, s'est réuni le Comité de ligne n°5 de la ligne 13, au siège du STIF (syndicat des transports d'Ile de France). Autour de la table, du beau monde : Mr Brafman, du STIF (Président du comité de ligne 13), Mr Sence (directeur de la ligne 13 à la RATP), Annick Lepetit, adjointe aux transports à Paris, des élus de Clichy et de Saint-Ouen. Et des associations, dont *dé***CLIC 17/18**, seul représentant parisien. Beaucoup d'intervenants donc du nord de Paris.

Ce comité a pour objet de répondre aux difficultés propres à cette ligne, d'informer sur les améliorations proposées. C'est aussi un lieu d'échange, de mise en commun des interrogations des participants.

L'occasion pour le STIF et la RATP de présenter les améliorations mises en oeuvre depuis 2006 :

► les bugs informatiques liés à l'installation du nouveau terminal de la ligne 13 ont été résolus à l'été 2009 ;

► le sous-traitant de fabrication du matériel MF77 rénové qui avait fait faillite a été repris par une autre société ;

► 30 trains sur 66 ont été refaits.

L'occasion enfin de parler des améliorations à venir :

► le nombre de «pousseurs» à la gare St Lazare va passer de 40 à 80.

► des portes palières vont être installées progressivement. Miromesnil et Liège seront les premières des 12 stations à en être équipées, pour des raisons de facilité technique. Saint Lazare et Place de Clichy, là où les problèmes sont les plus nombreux, viendront bien après ! Aucune station ne sera équipée au-delà de Paris ! A l'étonnement et pour la grande déception des participants.

► concernant le logiciel Ouragan, un test grandeur nature est prévu en juillet 2010. Son installation sera progressive. La mise en service totale est prévue en décembre 2011. Soit encore deux ans d'attente - 2 ans c'est long quand les difficultés sont quotidiennes - avant que la ligne 13 ne retrouve un fonctionnement «normal» !

Jour ordinaire sur la ligne 13

L'occasion de faire part des interrogations des représentants des usagers

On aurait apprécié de recevoir des réponses positives à nos interrogations et suggestions. Ce ne fut pas le cas.

► Pas de réponse à la question de *dé***CLIC17/18** sur l'impact de la mise en place du logiciel Ouragan sur le trafic. Et la présence de l'industriel responsable du logiciel n'est pas prévue lors des futures réunions.

► Réponse négative à la suggestion de rames supplémentaires les week-ends et le soir.

► Réponse également négative à la proposition de *dé***CLIC 17/18** de nouvelles lignes de bus suivant le tracé de la ligne 13 de Saint-Lazare à Asnières et Saint-Denis : des études menées affirment qu'elles ne seraient pas viables, compte tenu de l'insuffisance de voies en site propre et de l'absence de trajets adaptés à des lignes de « bus express ».

Nous avons rappelé que la ligne 13 est au bord de l'implosion, suite aux retards et aux problèmes techniques sans fin.

Ainsi, l'on apprend que la RATP a payé 200 000 Euros au titre des retards, conformément au contrat signé en 2008 au titre du partenariat STIF / RATP.

Nous souhaitons de la RATP une campagne plus didactique et responsable sur les évolutions futures de cette ligne pensée en 1960 comme une sorte de mini ligne de RER et qui doit faire face en 2010 à des développements urbains et économiques conséquents au Nord de Paris mais aussi dans la capitale avec le nouveau quartier Cardinet-Batignolles.

Enfin, nous avons rappelé notre satisfaction du prolongement de la 14, option choisie par *dé***CLIC 17/18** depuis longtemps.

La possibilité de faire avancer les dossiers dans ces comités semble limitée. Néanmoins, ces réunions sont intéressantes, et productives, nous voulons le croire.

Souhaitons qu'en interne, nos paroles sont aussi analysées de près.

Des usagers de la 13 plus nombreux !

A fin décembre 2009, 610 000 voyageurs utilisent quotidiennement cette ligne contre 550 000 encore récemment.

Les deux nouvelles stations ouvertes, en juin 2008, à Asnières et Gennevilliers ont du succès et plus que prévu !

Pour en finir avec la galère !

Déplacements d'aujourd'hui et de demain

Photo déCLIC 17/18

De tout temps, les transports ont été au cœur des développements économiques et sociaux. Le 21ème siècle, face au réchauffement climatique, à la diminution de certaines matières premières, à la désertification des campagnes au profit des villes, ne peut échapper à une remise en cause des différents modes de transport. « Les transports, la planète et le citoyen » de Ludovic Bu (sociologue et président de Voiture & co), Marc Fontanes (sociologue et directeur de Mobility +) et Olivier Razemon (journaliste au Monde et au Courrier des maires) participe à cette nouvelle réflexion sur les déplacements d'aujourd'hui et de demain. Trois questions à Olivier Razemon.

A la lecture de votre livre, le constat général est très pessimiste. Aucun transport ne semble avoir vos faveurs, sauf sans doute la marche à pied. N'est-ce pas un peu exagéré ?

C'est vrai nous avons voulu faire un livre que je qualifierai de « poil à gratter » et démontrer qu'il n'y a pas de solution universelle. L'histoire des transports est jalonnée d'idées aussi géniales qu'erronées. Nous citons l'exemple du tramway, qui coûte très cher (25 millions d'euros le kilomètres en moyenne contre 9 millions pour un bus circulant en site propre). Un tramway se justifie dans une métropole comme Paris car il permet de transporter beaucoup plus de personnes dans un temps bien déterminé.

Mais ce même tramway n'est pas forcément la bonne solution pour une autre ville, bien au contraire, son coût élevé risque d'amputer lourdement le budget municipal. Et pourtant il est aujourd'hui très à la mode. Les collectivités locales s'en servent souvent comme vitrine.

Nous expliquons également, que contre toute attente, la voiture électrique pollue presque autant qu'une voiture à essence.

Dans le sous-titre de votre livre vous évoquez l'idée de mobilité durable. Le terme n'est-il pas un peu galvaudé ?

En effet le concept est aujourd'hui très à la mode. «Il *faut pourtant reconnaître que les transports sont une activé génératrice de gaz à effet de serre*», comme le souligne Daniel Cohn-Bendit, député européen, dans la postface de notre livre.

Pour autant, nous n'avons pas voulu orienter notre réflexion uniquement autour des problèmes environnementaux.

Les transports provoquent du stress, ils sont discriminants socialement. Question mobilité, nous démontrons à quel point les Français sont loin d'être égaux.

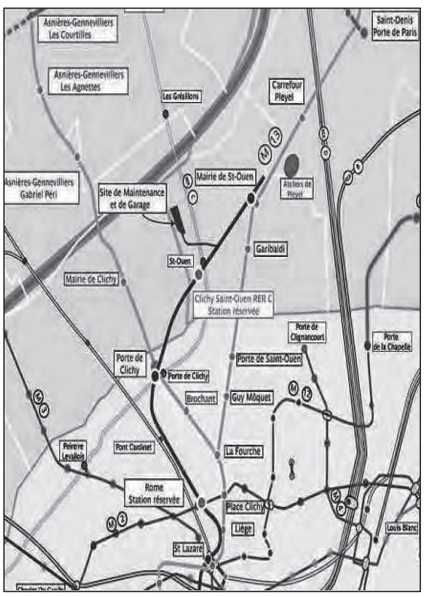
Le prolongement de la ligne 14 pour désengorger la ligne 13 vous paraît-elle une bonne solution ?

Certes, il le fallait. Mais, une fois de plus je m'interroge sur la méthodologie. Car je crains que celle-ci ne soit très vite saturée, avec la ZAC Cardinet, les docks de Saint-Denis etc. Ce que nous voudrions faire comprendre aux décideurs dans ce livre, c'est d'arrêter de penser uniquement en terme de flux. Il serait peut-être temps de songer aussi à réduire les déplacements, de précéder la création d'une zone d'activité d'une réflexion sur les mouvements qu'elle générera.

Nous pensons qu'il est nécessaire également de faire participer les entreprises (qui financent en partie les transports) à l'évaluation des besoins en transports. Les politiques ne sont pas toujours les mieux placés pour répondre à une demande.

Cécile Urbain et Philippe Lefrançois

Les transports, la planète et le citoyen ; En finir avec la galère, découvrir la mobilité durable, Ludovic Bu, Marc Fontanes et Olivier Razemon, édition Rue de l'Echiquier, 92 pages, 12 euros.



Contribution de *dé*CLIC 17/18 à la Concertation sur le projet de désaturation de la ligne 13 - 15 novembre 2009

1 Le prolongement de la ligne 14 est la bonne solution parmi les options étudiées: c'est celle qu'avait retenue notre association après étude des choix proposés.

2 La création de la station Rome sur la 14 nous paraît nécessaire: indispensable, l'interconnexion avec la ligne 2 permettra à des usagers de rejoindre Etoile ou La Chapelle-Gare du Nord sans passer par Saint-Lazare.

La Mairie du 17ème a demandé la création d'une station Cardinet. Nous n'y sommes pas opposés, mais ce ne doit pas être au dépens de la création de la station Rome.

Et pour desservir la ZAC Cardinet, ses milliers de logements et d'emplois, nous demandons que soit étudiée parallèlement la remise en service de la voie ferrée dite Ligne d'Auteuil, de la station Pont-Cardinet jusqu'à, au moins, la Porte Maillot.

3 La date de mise en service du prolongement de la ligne 14 nous paraît trop éloignée.

D'ici 2017 et compte tenu de l'augmentation régulière de la fréquentation de la ligne 13, la saturation totale est annoncée.

Nous demandons d'intervenir auprès de la RATP et du STIF pour que soit réalisée au plus vite, la mise en place de tous transports publics de surface permettant de pallier l'engorgement de la ligne 13. Ce pourrait être un renforcement des lignes de bus existantes (en site protégé), la création de nouvelles lignes (également en site protégé), l'un et l'autre visant à une importante augmentation de l'offre. C'est la mise en service du système Ouragan, ceci de toute urgence.

4 La consultation de notre site internet www.declic1718-paris.org permet de connaître de façon plus approfondie les choix de notre association relatifs à la désaturation de la ligne 13 .

Dossier

Le quartier Clichy-Batignolles: quand habitants et équipes techniques débattent de la ville de demain

Plusieurs ateliers citoyens se sont tenus, à l'initiative de la Mairie de Paris, en juin, juillet et à l'automne 2009. Au centre des échanges : le nouveau quartier Clichy Batignolles. Riches, les débats entre les riverains et les équipes techniques, ont fait émerger des propositions, des souhaits mais aussi des inquiétudes. Retour sur ces ateliers citoyens dont les participants attendent une prise en compte effective par les décideurs.

Autour de la table : des citoyens, habitants des Batignolles, des Epinettes et de Clichy ; des associations, dont *dé***CLIC 17/18** ; des représentants de la SEMAVIP, maître d'ouvrage, et de la Mairie centrale.

Au programme de ces rencontres :

- l'ambiance du quartier Clichy-Batignolles : quelle vie dans les rues, sur les places, aux abords des grands équipements ? Quelles relations entre quartiers ?

- le parc Martin Luther King : quelle utilisation pour le bâtiment de la Forge ? Quelles animations ? Quel suivi des activités sur les aires de jeux pour une cohabitation harmonieuse des divers usagers du parc ?

- l'espace public et les mobilités : quel aménagement de la voirie ? Quel stationnement dans le quartier ? Quelles circulations et améliorations pour les transports en commun ?

- l'identité, la mixité et la densité dans le quartier : quelles formes urbaines et architecturales ? Quelle mixité sociale et générationnelle ? Quelle hauteur pour les immeubles ? Quelle densité ?

- les commerces, les services et les équipements.

Ces sujets forts ont suscité des débats, interrogations, contributions qui ont été présentés lors d'une assemblée annuelle sur la ZAC Clichy-Batignolles en Février 2010.

Les habitants en sont tombés d'accord : pour être réussi, le nouveau quartier devra bénéficier d'un environnement vert, de qualité et de diversité (jardins partagés, espaces de nature «sauvage»..) ; comporter des liaisons urbaines avec les quartiers limitrophes ; conserver la mémoire du patrimoine ferroviaire par exemple en réutilisant la Halle n° 3, actuellement démontée, pour des activités culturelles, expositions, spectacles, etc …

CLICHY BATIGNOLLES

Construire beau, bien, en recherchant l'indispensable mixité sociale et en respectant les normes vertes

Les questions et les interrogations sur l'urbanisme de la ZAC furent aussi évoquées, tant le traumatisme - compréhensible - des constructions des années 60/70 est encore présent dans l'esprit des Parisiens. Aux promoteurs, Nexity Seeri pour le logement privé et l'OPAC pour le logement social, de montrer que l'on peut construire beau et bien, tout en respectant les normes vertes du cahier des charges ! Parmi les attentes exprimées : l'indispensable qualité de l'architecture, l'ensoleillement des bâtiments, des voies de circulation entre les immeubles, mais aussi la nécessaire mixité sociale au sein même de ces habitats.

Un quartier à vivre

Le succès du nouveau quartier dépendra aussi, tous en sont d'accord, de la variété des services présents : commerces de quartier, marché, bureau de poste, équipements de proximité, jardins partagés sur les toits végétalisés des immeubles, espaces pour les activités sportives. Les propositions des participants n'ont pas manqué !

Organiser les transports en commun

Nombre d'intervenants l'ont rappelé : il n'est pas envisageable de concevoir le nouveau quartier sans traiter la question de sa desserte par les transports en commun ! Certes, la ligne 14 prolongée jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen (ainsi en a décidé le STIF, Syndicat des Transports d'Ile de France, en avril 2009 ; *dé***CLIC 17/18** approuve cette option) s'arrêtera à la Porte de Clichy. C'est nécessaire. Mais pas suffisant. Les propositions recouvrent des dessertes de bus, un arrêt de la ligne 14 à la gare Cardinet, l'amélioration de la circulation sur les avenues de Clichy et de Saint-Ouen. A quand des réponses à ces nombreuses questions sur les transports ?

Souhaitons que ces ateliers citoyens, riches d'échanges, de contributions, de souhaits sur ce qu'il faudrait éviter, ce qu'il faudrait compléter, nourrissent les décisions des élus et les travaux des équipes techniques sur ce nouvel éco quartier de Paris et, plus encore, qu'ils soient suivis d'effets !

En pratique

Pour s'informer sur le projet Clichy Batignolles, les transformation de ce quartier et l'avancée des chantiers..

La maison du projet, 147 rue Cardinet - 75017 Paris
Mercredi et vendredi de 14h à 18h - Samedi de 14h à 20h

www.clichy-batignolles.fr

Respire le périph'

photo J-L Dieci

Inquiétude! Mon fils de 3 ans est inscrit dans une école située à quelques mètres du périphérique!

Le périph', qui pollue à 150 mètres à la ronde et jusqu'à 400 mètres au niveau des échangeurs, tel celui de la porte de Bagnolet! (1).

Le périph', source de pollution atmosphérique dont nombre d'études épidémiologiques démontrent les effets néfastes sur la santé. A court terme, irritations, toux, bronchites, crises d'asthme plus fréquentes, pathologies cardio-vasculaires. Et à long terme, risques accrus de cancer du poumon, de maladie cardio-pulmonaire, de mortalité cardio respiratoire; hospitalisation plus fréquente des personnes âgées de plus de 60 ans pour maladie respiratoire. (2)

Le périph' à 150 mètres duquel vivre, travailler ou faire du sport expose à un niveau de pollution 3 fois supérieur au reste de la population. En effet, si s'éloigner de quelques mètres suffit pour retrouver la teneur moyenne en benzène, il faut 200 mètres pour les dioxydes d'azotes, 100 mètres pour les particules fines (2)

Le périph' et ses polluants atmosphériques particulièrement nocifs pour les personnes âgées, les enfants, les malades, à la capacité respiratoire réduite (3). Pour les femmes enceintes aussi, car elles transmettent une partie des polluants respirés à leurs enfants. Or, entre les Portes de Clignancourt et d'Asnières, on compte 6 stades et gymnases, 2 crèches, 5 écoles maternelles, 5 écoles élémentaires, 3 collèges et le lycée Balzac!.

Et pourtant, toute réduction des niveaux de pollution est bénéfique pour la santé (1), et des solutions existent: réduire la vitesse (donc les émissions), réaliser des contrôles anti-pollution plus fréquents, réserver des voies au covoiturage, inciter à l'utilisation des transports en communs en améliorant l'offre...

Les choses peuvent changer si nous nous mobilisons et réclamons à nos élus une meilleure qualité de vie.

Elodie TEXIER

Association Respire le périph'! http://respireleperiph.over-blog.com

(1) Etude d'impact de d'Airparif, l'organisme de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France.

(2) Plan Régional de la Qualité de l'Air de la Région Ile de France http://www.drire.gouv.fr/ile-de-france/environnement/prqa/prqa.htm

(3) AIRPARIF, la DRIRE, plan régional de la qualité de l'air,

Barcelone, Rome, Paris - ZAC Clichy-Batignolles

réflexion et comparaisons sur des programmes urbains participatifs

Un article de Massimo Allulli, inscrit en doctorat de Sciences politiques à l'Institut italien des Sciences humaines de Florence évoque la politique participative mise en place à Rome, Madrid et Paris, à l'exemple de Porto Alegre au Brésil où, dès 1989, la municipalité de gauche a instauré une politique locale de concertation avec la population de la ville.

Pour sa part, en 2001, l'Union européenne diffusait un Livre blanc dans lequel la participation des citoyens est au premier plan des principes qui définissent « une bonne gouvernance ».

La recherche comparative menée dans cet article vise à étudier les conditions qui permettent à la démocratie participative d'exercer une influence allant jusqu'à provoquer l'annulation de décisions politiques prises par les élus locaux, ou au moins leur modification, grâce au rôle joué par les associations, les conseils de quartier, etc.

Si pour Rome la démonstration n'est pas entièrement pertinente, en revanche pour Madrid, avec la requalification des projets envisagés par le maire le long du Rio Manzanares, et à Paris avec la ZAC Clichy-Batignolles, la concertation a eu un impact décisif par le biais de l'enquête publique, puis des ateliers citoyens et le jeu des associations.

En particulier les questions relatives au transport, comme le prolongement du T3 et la saturation de la ligne 13, ont donné lieu à une prise en compte par la Mairie de Paris des difficultés supplémentaires que générerait l'afflux de population résultant de la réalisation de la ZAC Clichy-Batignolles. L'article du chercheur italien cite ***dé*CLIC 17/18** qui, très tôt, a lancé l'alarme. Le maire de Paris, Bertrand Delanoë, a retenu certaines des demandes formulées aussi bien par le commissaire enquêteur que par les associations et les conseils de quartier et a écrit au Premier ministre, François Fillon, pour obtenir de l'Etat une participation financière.

« Le dilemme entre les souhaits des citoyens et le bien commun »

De, même, les revendications exprimées tout au long de cette concertation et de l'enquête publique ont conduit à la modification du projet d'espace vert adjacent au Lycée Honoré de Balzac.

En 2006, le programme de la ZAC s'est trouvé lié à une autre initiative municipale, la rédaction d'un « Plan Climat » pour donner à la ville « des moyens d'agir concrètement contre le changement climatique ».

D'autres questions demeurent, comme celle de la hauteur des édifices que la Mairie de Paris souhaite porter au-dessus de la limite fixée par le Plan local d'Urbanisme (PLU) et qui entraîne les protestations d'écologistes. Ou encore la polémique soulevée par les citoyens proches de l'opposition municipale et qui craignent, en raison du pourcentage de logements sociaux prévus, des problèmes dans le domaine de la sécurité.

Le fond du débat, en matière de démocratie participative, l'article italien le souligne, est la mise en évidence d'un dilemme entre les souhaits des citoyens et le bien commun, car leur compatibilité n'existe pas toujours. C'est ce que l'on observe en suivant la logique du NIMBY (Not In My Back Yard- Je veux bien, mais pas chez moi) qui met l'accent sur l'opposition qui se manifeste face aux propositions utiles à la collectivité mais perçues comme risquées pour les intérêts particuliers.

Enfin l'exemple de Paris apporte la preuve, selon le chercheur italien, que la voix de la citoyenneté a une influence majeure sur les choix politiques puisque dès 1810 la législation urbaine prévoyait le recours à l'enquête publique; en 1995 était créée la Commission nationale pour le Débat public(CNDP); en 2002, la Loi Vaillant instaurait les conseils de quartier; depuis 2003, la Loi de Solidarité et de Renouvellement urbain (SRU) oblige à de nouvelles formes de consultation pour les projets urbains. Et en décembre 2009, le Conseil de Paris a adopté la Charte parisienne de la Participation, à l'exemple d'autres villes européennes.

Synthèse par J. Le Morzellec de l'article de Massimo Allulli (traduction V. d'Alessandro))

Lire ou télécharger l'article intégral, www.declic1718paris.org - rubrique les dossiers

Des paniers bio pour vous

Claire en recherche d'emploi depuis six mois, n'a pas renoncé à son panier bio hebdomadaire. «C'est un peu mon moment de détente. Chaque mercredi pour 18 euros je reçois mes légumes et mes fruits bio de la semaine. Plaisir de la surprise, car je ne sais jamais ce que je trouverai dans mes paniers.»

Pour la société Dynamis, à l'origine des Campaniers, cet effet surprise est l'un des charmes principaux de ces paniers, mais ne suffit pas à expliquer le succès grandissant du concept.

Selon le diététicien Pham Van Huyen, dont la boutique est l'un des relais sur Paris, «*les habitants du quartier sont de plus en plus sensibilisés au bienfait d'une nourriture plus saine et plus équilibrée. J'ai également choisi de distribuer Dynamis car après étude j'ai trouvé que c'était le meilleur au niveau rapport qualité/prix. D'autre part je tenais absolument à distribuer des produits issus de l'agriculture biologique*.»

Dynamis est un grossiste en fruits et légumes bio. L'Association pour le maintien d'une agriculture paysanne (Amap) n'a pas la même démarche. Elle cherche à préserver l'existence et la continuité des fermes de proximité. Les paysans des Amap assurent pratiquer une culture de type biologique mais ils ne sont pas obligatoirement labélisés AB. Pour assurer cette sauvegarde des exploitations agricoles, il est donc nécessaire pour le consommateur de s'engager à l'année. Chez Dynamis aucun abonnement n'est exigé. Vous commandez et vous recevez. «*Ce système très souple est apprécié par beaucoup, les familles qui sortent de Paris pendant les vacances, ou encore les étudiants. De plus, le réseau des Amap est saturé sur Paris. Pas assez de maraîchers en Ile de France*.» ajoute le docteur Pham Van Huyen

« Les habitants du quartier sont de plus en plus sensibilisés au bienfait d'une nourriture plus saine et plus équilibrée »

Julie étudiante et fidèle cliente depuis plusieurs mois de Nutrition Hygiène a compris que l'achat de ces paniers bio, non seulement ne saignait pas son petit budget mais l'obligeait à manger beaucoup plus de fruits et de légumes. «S*i vous regardez le prix d'une pizza, de gâteaux, de plats cuisinés, etc.… la soupe que vous allez cuisiner sera deux à trois fois moins coûteuse et bien meilleure pour la santé. Le seul reproche que je ferai à Dynamis, c'est de nous mettre régulièrement des fruits exotiques non mûrs.*». Une réclamation régulière que Dynamis évacue en proposant à ses clients mécontents un petit plus dans le panier suivant.

Ce mercredi Claire découvre : 10 kiwis, 1kg de poires conférence, 1,5 kg de pommes topaz, 1 chou vert, 1kg de pommes de terre charlotte, 1 salade, 3 gros navets, 2 gros poireaux. (l'équivalent non bio à Monoprix: 15,78 € sans les navets absents des étals ce jour là).

Chaque sac est accompagné de son Campapier, petit journal avec son édito sur l'histoire d'un fruit ou d'un légume, sa dernière page sur la provenance des légumes et fruits, les promo, les extras… Les deux autres pages proposent des recettes, indispensables quand le consommateur découvre la pomarine, le topinambour, le rutabaga, le panais ou la pomme d'or... Selon Claire : «c*es recettes peuvent aussi donner le goût de se mettre ou remettre à la cuisine, sans trop se prendre la tête*.»

Cécile Urbain

En pratique

Légumes : petit sac 8 € - grand sac 12 €
Fruits : 10 € - Fruits et légumes : 9 €

Relais : Nutrition et Hygiène, 59 rue des Dames 75017 Paris, tél. : 01 45 22 44 48

Pour avoir d'autres relais de distribution de Dynamis : www.dynamis.fr

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

Des loyers trop élevés, des trottoirs qui découragent la promenade : le commerce de nos quartiers au miroir de la rue des Dames

La rue des Dames se distingue par la valse de ses commerces.

Les causes en sont multiples mais selon quelques commerçants interrogés (qui ont préféré rester anonymes), l'une des raisons majeures reste les loyers prohibitifs et qui ne cessent d'augmenter d'année en année.

L'un d'eux nous a ouvert ses livres de compte. « *Comme vous pouvez le constater en 3 ans le loyer a fait un bond de 14,33%, j'ai pourtant un bail protecteur. En effet, je conseille à tous mes confrères de prendre un avocat pour établir un bail. Les baux commerciaux sont peu encadrés par la loi. Un propriétaire peut aisément facturer les taxes foncières ou le ravalement de l'immeuble à son locataire. Un vide législatif qui nuit aux petits commerces. Le loyer représente donc en ce qui me concerne 30% des charges fixes. Si je n'avais pas eu une autre activité, dès la deuxième année j'aurais été obligé de mettre la clé sous la porte.* » Un loyer qui s'élève à 2115 euros hors taxes pour une surface de 20m2 de vente et autant pour le stockage auquel il faut ajouter 150 euros de provisions de charges.

Cette flambée des loyers a été fatale au restaurant le Petit Potager dont on a regretté la fermeture fin 2009. Un local qui a quelques difficultés à trouver repreneur, avec son loyer de 2000 euros hors taxe et sans les charges pour une surface de 34m2.

Flambée des loyers, manque de lisibilité de la rue, trottoirs trop étroits

La rotation des commerces s'explique aussi par le manque de lisibilité de la rue.

De nombreux restaurants et cafés, quelques galeries, boutiques de design, ou ongleries, bientôt un hammam, qui souvent ne durent pas et peu de commerces de bouche. Il manque un poissonnier, un crémier et un primeur. « *Les habitants aiment faire leurs courses dans un périmètre de 10 minutes à pied.* » ajoute l'un d'eux. Les grandes enseignes ne portent plus autant ombrage aux petits commerces. Chacun joue sa spécificité, bas prix (très relatifs…) pour les uns, qualité et relation personnalisée pour les autres. Une rue que l'on qualifierait de fourre tout, et qui ne reste qu'un lieu de passage (surtout pour les voitures et les deux roues).

La rue des Dames est en effet peu propice à la flânerie. Car, selon l'ensemble des commerçants interrogés : « n*ous souffrons de trottoirs trop étroits, les caddys et les poussettes passent difficilement, impossible de marcher côte à côte en bavardant.*»

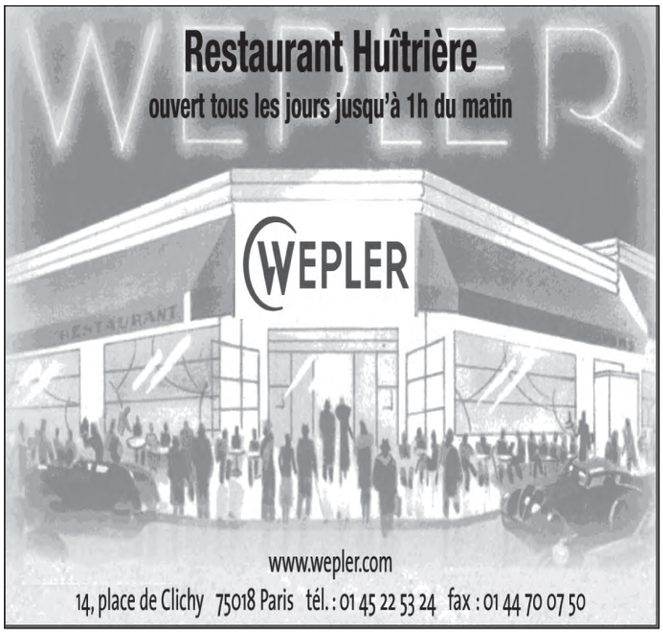
Et pourtant en supprimant le stationnement il serait possible de les élargir sans nuire à la circulation ou, encore mieux, pourquoi ne pas la transformer en zone piétonne comme la rue de Levis ?

Selon certains membres de l'association des commerçants du « Haut des Dames », la Mairie n'a jamais donné suite à leur demande d'animation de la rue.

Et pourtant la rue des Dames reste l'une des dernières rues encore animées du quartier, toutes les rues adjacentes ayant vu peu à peu leurs commerces se transformer en bureau, ou même en logement (cf l'ancienne boucherie de la rue Lemercier). L'un des commerçants déplore le peu d'intérêt des pouvoirs publics sur les changements de façades. Certaines d'entre-elles ont été honteusement détruites comme la porte art-déco de l'ancien fleuriste de la rue Lemercier devenu bureau.

Rue des Dames comme ailleurs, le prix élevé des loyers explique également la multiplication des grands groupes (banques, opérateurs de téléphonie, chaînes de vêtements ou de coiffure…) qui seront bientôt les seuls à pouvoir accéder aux boutiques. Cette uniformité des enseignes risque d'aggraver la banalisation des rues de la capitale.

Cécile Urbain



La Villa des Arts de l'Image

Qui ne connaît pas la Villa des Arts*, nichée rue Hégésippe Moreau dans le prolongement de la rue Cavallotti à deux minutes de la Place Clichy ? Qui n'a pas eu envie de passer la grille en fer forgé à travers laquelle on aperçoit la cour-jardin de l'illustre villa ? La Villa des Arts fut en son temps une dame de la Peinture - elle abritait les ateliers de Cézanne, Eugène Carrière, Paul Signac, Louis Marcoussis. Elle vit passer Renoir, Picabia, Dufy, Toulouse Lautrec... Elle va devenir aujourd'hui une reine de l'Image.

Xavier Lucchesi, photographe

En passe d'être réhabilitée, elle accueillera d'ici deux ans de nouveaux artistes, jeunes artistes, artistes confirmés, artistes de l'Image dans différentes techniques numériques et divers supports - photo, créations, animation, vidéo...

Gageons que cet avenir prometteur va donner un nouvel élan au quartier, comme le souhaite Xavier Lucchesi, artiste photographe, parmi d'autres très impliqué dans le projet rattaché au futur de la Villa. Il s'exprime ici librement sur la situation actuelle, sur ce désir de voir la Villa devenir un nouveau pôle parisien des arts de l'Image.

La Villa des Arts a frôlé la vente à la découpe, pour finalement être rachetée, fin 2006 par la Ville de Paris (aujourd'hui gérée par la RIVP, Régie Immobilière de la Ville de Paris,). Où en est-on ? Quel est le projet ?

Notre projet est double : un projet de vie et un projet artistique.

Le projet de vie vise à permettre à des locataires installés ici depuis très longtemps voire 50 ans, comme les veuves d'artistes, à rester sur place. Ainsi qu'à mêler des artistes et d'autres nouveaux locataires qui ne sont pas eux-mêmes artistes. Ceux-ci seront les meilleurs promoteurs des artistes. La diversité constitue le terreau du projet, prévient les querelles entre artistes trop attachés à leur propre production.

Deux associations ont ainsi vu le jour : l'Amicale des Locataires, représentée par Ricardo Suanes (artiste plasticien et architecte) et Brigitte Hautefeuille, qui porte les préoccupations des locataires à toutes les étapes du projet. Et La Ville A des Arts, association présidée par Xavier Lucchesi qui porte, elle, le projet artistique.

Ce projet artistique est en cours de négociation avec: la RIVP, le bailleur. Il s'agit, d'une part, d'accueillir des artistes étrangers en résidence, qui viendront travailler là pour quelques mois voire une ou plusieurs années. La Ville A des Arts souhaite être partie prenante de la commission d'attribution des ateliers qui sera mise en place par la RIVP.

D'autre part La Ville A des Arts souhaite disposer de la boutique donnant sur la rue, afin d'y accueillir des expositions donnant à voir aux habitants du quartier, et plus largement à Paris, le travail artistique en cours.

VILLA DES ARTS

photo copyright Ricardo SUANES danseuse Caroline JAUBERT

Comment La Villa des Arts va-t-elle s'ouvrir sur le quartier ?

Nous essayons de construire un projet qui tienne compte de l'environnement. L'idée, en cours de réflexion, est de créer un Pôle Image sur le quartier des Grandes Carrières, fédérant de futures galeries portant la dimension documentaire (le BAL), Magnum pour le volet reportages, la Ville A des Arts pour l'Image d'Art Contemporain, avec une certaine orientation vers les sciences.

D'ores et déjà, la Ville A des Arts est en lien avec «Mains d'Œuvres», à Saint-Ouen. Une ancienne usine Valeo qui héberge de nombreux artistes.

Comment se passent les négociations entre vos associations et la RIVP ?

Plus facilement depuis que les équipes mobilisées sur ce projet ont été mises en place. Nous avons maintenant deux interlocuteurs, de véritables médiateurs, qui assurent l'interface entre la RIVP et nous-mêmes. La prise en compte de nos points de vue, les délais de réponse s'améliorent... et la présence, dans les coulisses, de Michel Neyreneuf à la Mairie du 18ème y est pour beaucoup.

Quel est le calendrier des travaux ?

Le démarrage de la première phase des travaux est prévu pour le printemps 2010. Ceux-ci doivent durer deux ans. Au programme :

- la consolidation des fondations par injection de béton dans les galeries de calcaire, la Villa des Arts ayant été construite sur des carrières.

· la réhabilitation aux normes des ateliers de la Villa

· le changement des verrières (étanchéisation, protection thermique)

· la protection phonique des murs, plafonds et planchers

- l'installation du chauffage central

· la rénovation progressive des ateliers

Ces travaux occasionneront, c'est certain, quelques nuisances sonores pour le quartier, au cours des six premiers mois.

La RIVP tiendra les riverains informés.

B. Hautefeuille

Photo J-L Dieci

Verdir le Quartier Vert Cavallotti et d'autres quartiers verts,

Tiens ! Pourquoi pas le Quartier Vert Batignolles - Mairie 17ème ?

Ils sont apparus à la fin de la mandature Tiberi, on les nommait alors Quartiers Tranquilles.
Ils se sont vraiment développés après 2001 sous la mandature Delanoë et prirent alors le nom de Quartier Vert, sans doute en référence aux Verts, présents dans la nouvelle majorité municipale.
Tranquille ou Vert, le cahier de charges était le même : dissuader l'automobiliste de passage de s'aventurer dans ce quartier en évitant les itinéraires malins, en limitant la vitesse à 30km/h, favoriser la circulation douce (comme celle des vélos) et augmenter l'espace des piétons en élargissant les trottoirs et en créant des passages piétons surélevés.

Et, partout où c'était possible, apporter de la végétation (arbres en pleine terre, plantes en bac, murs végétalisés).

Le secteur Cavallotti entre la place de Clichy, les avenues de Clichy et de Saint - Ouen, le cimetière Montmartre, nous semblait tout à fait propice à la création du premier quartier vert du 18ème arrondissement.
Dès 1998, *dé***CLIC 17/18** en lança l'idée, reprise par la Mairie du 18ème.
Les choses allèrent assez vite pour qui connaît les lenteurs de l'administration parisienne.

En décembre 2002, *dé***CLIC 17/18** organisait sa propre réunion publique au lycée Renoir rue Ganneron : 130 participants entendaient les propositions des services techniques de la Ville. Des élus invités étaient présents.

Le groupe de pilotage mis en place par la Ville multiplia les réunions sur le terrain. Notre association y participa plus qu'activement pendant les 18 mois que dura cette concertation, avant le lancement des travaux.

Au printemps 2005, c'était bouclé. Et après 6 mois de tâtonnements, le Quartier Vert Cavallotti fonctionnait plutôt bien, à la satisfaction du plus grand nombre.

Mais le Vert dans tout cela ?
On aura tout dit en évoquant la **végétalisation du mur du cimetière Montmartre,** rue Ganneron où la végétation redescend sur l'extérieur du mur. C'est bien, mais c'est peu.

Et pourtant, déCLIC 17/18 dès le lancement du projet avait formulé ses propositions.
Il est souvent difficile de planter en plein trottoir car on doit tenir compte des gaines techniques en sous-sol. Mentionnons pourtant les deux arbres (des savonniers) plantés devant la villa des Arts sur un trottoir élargi pour l'occasion. C'était en 2002, hors projet Quartier Vert, une idée lancée par déCLIC 17/18. Dommage que les motos les cachent.

Mais on avait demandé des **bacs cubiques en bois,** d'une contenance voisine d'1m3 permettant de planter bien mieux que de maigres plantes vertes : on peut imaginer des magnolias ou des palmiers de Chine.
On l'imaginera d'autant mieux que c'est réalisé depuis plusieurs années dans le Quartier Vert Mairie du 14ème, rue Maurice Ripoche ; on peut aller voir, ce n'est pas très loin du métro Gaîté par la ligne 13. Ou plus près admirer ces bacs végétalisés aux Abbesses.

On les verrait très bien ces bacs installés sur la chaussée rue Cavallotti où l'installation de 6 bacs ne supprimerait qu'une place de stationnement (puisque ce critère est si important…)

On les verrait aussi sur le trottoir rue Pierre Ginier ou en tout autre lieu que suggéreraient les riverains. Leur installation aurait aussi l'avantage de bloquer quelque peu le stationnement illégal des motos.

A quand un Conseil Consultatif de Quartier sur ce thème ?
L'idée relancée par déCLIC 17/18 à la réunion du CCQ Grandes Carrières du 21 janvier 2010 n'a pas semblé susciter un grand enthousiasme de la présidente du CCQ, élue Verte pourtant.
On peut compter sur notre association pour remettre la question sur le tapis (vert).

15 février 2010
Dans ce même quartier Cavallotti, la Mairie a marqué sur la chaussée des voies cyclables, à contre sens de la circulation automobile.

Bonne initiative: si l'on souhaite développer l'usage du vélo, il faut épargner au cycliste les longs détours imposés par les sens uniques. Mais c'est aussi un pari sur le comportement des automobilistes et le respect de la vitesse limitée à 30 km / h !

Au même moment, étaient matérialisés sur la chaussée de nouveaux espaces, très étendus, réservés au stationnement des 2 roues motorisés. Ceci, bien sûr, à la place d'un stationnement dévolu au stationnement des véhicules à 4 roues. Rien de choquant à ce que l'espace public soit redistribué entre les « motorisés ». On s'interrogera pourtant sur la création de parking motos dans une rue en forte pente comme la rue Etienne Jodelle.

En tous cas, les usagers de motos n'auront plus aucune excuse pour stationner sur les trottoirs. Et la police n'aura plus aucune (mauvaise) raison de ne pas verbaliser ceux qui s'obstineraient à envahir l'espace réservé aux piétons ainsi que les 4 roues qui stationnent sur le parking des 2 roues, à cheval sur le trottoir étroit....

Si c'est possible dans le dans le Quartier Vert Mairie du 14ème...

Les trottoirs de Clichy

Un quartier chaud ?

Beaucoup de gens dans le quartier se posent cette question et expriment leur inquiétude à l'occasion de réunions publiques, des Conseils de Quartier ou auprès de ***dé*CLIC 17/18.**

Certes ce n'est pas un haut lieu de la prostitution comme le fut le quartier des Halles. Mais l'avenue de Clichy, de la place à La Fourche, se situe dans le prolongement culturel de l'axe Barbès – Pigalle.

Cette prostitution, ce n'est pas un phénomène nouveau. L'historien Louis Chevalier dans Montmartre du plaisir et du crime 1980 -réédition Payot 1995- évoque «*le bas de l'avenue de Clichy, avant qu'elle ne s'enfonce dans la pénombre de la Fourche : aux environs du bal du Petit Jardin (futur jardin des Deux Nèthes) où nous avons vu danser Papillon et les vrais du milieu, dans ces petites rues, dans ces impasses pleines de petits hôtels, de débits de toutes sortes, de dancings en tous genres, de petits restaurants, de minuscules jardins et d'ateliers qui, partant de l'avenue, courent sur les arrières de la place : par exemple dans l'impasse de la Défense, la bien nommée, car les filles avaient la réputation de s'y défendre comme nulle part ailleurs…* »

Et, Louis Ferdinand Céline dans le Voyage au bout de la Nuit, 1932 : «*vous remarquerez qu'il y a toujours deux filles en attente au coin de la rue des Dames. Elles tiennent ces quelques heures épuisées, qui séparent le fond du jour du petit matin. Grâce à elles, la vie continue à travers les ombres. Elles font la liaison avec leur sac à main bouffi d'ordonnances, de mouchoirs pour tout faire et les photos d'enfants à la campagne. Quand on se rapproche d'elles dans l'ombre, il faut faire attention parce qu'elles n'existent qu'à peine, ces femmes, tant elle sont spécialisées, juste restées vivantes, ce qu'il faut pour répondre à deux ou trois phrases qui résument tout ce qu'on peut faire avec elles. Ce sont des esprits d'insectes dans des bottines à boutons. Faut rien leur dire, à peine les approcher. Elles sont mauvaises.*»

Belles pages, mais on n'est plus dans les années 30…On accepte moins ce qui était alors supporté, parfois contraint et forcé…

Plus près de nous, il y eut avenue de Clichy une prostitution classique, bas de gamme et fin de carrière. On a connu des figures haut en couleur, faisant finalement partie du quartier. Depuis une dizaine d'années, sont apparues des Chinoises du nord, assez nombreuses. Au début très discrètes, s'habillant sobrement, elles sont maintenant plus voyantes. Se regroupant devant la Librairie de Paris, une dizaine d'entre elles arpentent l'avenue de Clichy entre la Place et La Fourche, avec une dizaine de dames maghrébines plus toutes jeunes. Beaucoup d'entre elles emmenaient leurs clients dans un hôtel tout proche, côté Batignolles, qui vient d'être vendu. Maintenant accueillies quelques rues plus loin, elles paieraient pour cela 30 € par client. La prostitution n'est pas un délit. Il n'en va pas de même du proxénétisme hôtelier. C'est à deux pas du Commissariat central du 17ème, la Police peut elle l'ignorer ?

Pendant ce temps, de nombreux travestis habitent des hôtels meublés du quartier, à la limite du sordide, notamment passage Lathuille. Longtemps, ils ne semblaient pas y travailler. Très visible, cette population n'était pas jugée bien gênante par beaucoup d'habitants du quartier. Mais, depuis quelques années, virés du Bois de Boulogne et des boulevards extérieurs, une partie d'entre eux «travaillent» dans notre quartier, dans les halls et les escaliers des immeubles occupés sans vergogne. Cela peut sembler folklorique à qui n'habite pas le secteur. C'est inacceptable quand cela se passe au pied de votre immeuble ou dans votre escalier. Nombre d'entre eux se retrouvent dans un établissement à proximité immédiate de l'avenue de Clichy.

Le verbe haut des habitués sur le trottoir, le vacarme de la musique, la relance de leurs clients, l'ouverture très tardive de cet établissement, tout cela contribue à pourrir le quotidien des riverains. Aux protestations répondent souvent les menaces.

A l'automne 2008, une pétition signée par ***dé*CLIC 17/18** avait été lancée pour dénoncer ces nuisances graves, adressée aux maires des 18ème et 17ème (la rue des Dames aussi est touchée). La Préfecture de Police alertée a déclaré suivre l'affaire.

Résultat nul.

Qu'attend on ? Les riverains peuvent, doivent protester. Une association de quartier est fondée à alerter les élus et les pouvoirs publics. C'est maintenant à la Police nationale d'intervenir .

Les lecteurs réguliers de ce Bulletin retrouveront un thème déjà abordé dans notre numéro 13 été 2003. Nous avons repris ici l'historique et les références littéraires.

Mais, sept ans plus tard, nous avons dû totalement actualiser la description de la réalité quotidienne. C'est que, en sept ans, ce phénomène s' est considérablement aggravé.

Le moment n'est plus à la littérature.

Février 2010

Dans notre série « figures de quartier »: Eusébio, restaurateur

Au cœur du quartier Cavallotti, entre l'avenue de Clichy et le cimetière Montmartre, voilà cinq ans que s'est installé le restaurant de spécialités espagnoles Chez Eusebio .

Avec sa terrasse accueillante dès les premiers rayons de soleil et ses 2 salles, c'est rapidement devenu un lieu de rencontre dans ce micro quartier. On est à 30 mètres de l'avenue de Clichy, ses embouteillages et ses bazars, mais c'est un tout autre monde, où l'on sait accueillir le client.

C'est Chez Eusebio qu'au printemps 2008, déCLIC 17/18 recevait les têtes de liste aux élections municipales : gage d'historicité ?

Chez Eusebio, c'est une entreprise familiale, Eusebio et Carmen.

Comment, arrivé de Galice, une région méconnue des Français, au nord-ouest de l'Espagne se retrouve-t-on restaurateur ?

« Je suis arrivé à 18 ans à Paris, j'ai d'abord travaillé dans le bâtiment puis j'ai fait le taxi pendant une vingtaine d'années. On apprend à connaître les gens et à apprécier Paris. Un jour à Boulogne Billancourt, on a mangé une paella dans un restaurant, on s'est dit avec Carmen : ça, on le ferait mieux nous même ! Ce fut le début de ma carrière de restaurateur.

On a d'abord travaillé 318 rue Saint Jacques dans 25m2, près de l'Ecole des Mines, ça marchait bien, mais c'était vraiment trop petit.

Puis j'ai eu le coup de foudre pour un local à Felix Faure. Je connaissais le 15ème pour avoir habité au carrefour Lecourbe-Convention. On avait une belle clientèle, avec les journalistes de Canal+ et de France 2 : Claude Villers, c'est une solide fourchette. On avait aussi Anne Hidalgo, Roselyne Bachelot, Roland Dumas.

Quand on s'est installés rue Pierre Ginier, une partie de la clientèle du 15ème nous a suivis. C'est bien rare que, le samedi, on ne voit pas à une table d'anciens clients du 15ème.

Ici, à midi, on a, comme clientèle, les entreprises alentour.

Le soir, ce sont davantage des habitants du quartier, des habitués. Mais on a aussi des vedettes comme Marc Lavoine, Alain Chabat qui avait sa maison de production à côté, Valérie Lemercier ou, dans un genre différent, Lionel Jospin et Daniel Vaillant.

La Galice, ce n'est pas l'image stéréotypée de l'Espagne qui s'offre au tourisme de masse, comme la Catalogne et l'Andalousie. On a le caractère rude des Celtes, c'est un pays humide de pommes, de cidre et de cornemuses.

Les spécialités, c'est le poulpe, les produits de la mer en général comme le pousse-pieds. Mais aussi la potée à base de choux, de pommes de terre, de pois chiches de viande de porc et de chorizo. On trouve cela au menu. Bien sûr, Espagne oblige, je fais aussi de la paella. J'ai mes fournisseurs attitrés depuis des années, jambons serrano Pata Negra et Puro de Bellota qui sèchent accrochés au plafond, le fromage manchego et de vins bien sûr.

C'est Carmen qui est aux fourneaux.

On se plait bien ici. Mon seul regret est de pas avoir trente ans.

Un jour ou l'autre on repartira au pays rejoindre nos enfants et nos petits enfants ».

Devant Eusébio photo J-L Dieci

Librairie de Paris
7 à 11, place de Clichy 75017

Horaires d'ouverture :
Le lundi de 11 h à 20 h
Et du mardi au samedi
de 10 à 20 h

Littérature
Sciences humaines
Beaux arts
Parascolaire
Littérature de jeunesse
Tourisme et vie pratique

Tél : 01 45 22 47 81 - Fax : 01 40 08 08 50
E-mail : lib.paris@librairie-de-paris.fr - site www.librairie-de-paris.fr

Histoire du rail : C'est aux Batignolles que

Les Batignolles ont vu naître ou presque, l'acteur clé du développement économique en France et en Europe au 19° siècle : le train ! L'aventure industrielle, économique et sociale se poursuit aujourd'hui avec le prolongement de la ligne 14.

Emile et Isaac Pereire, banquiers, entrepreneurs visionnaires, voient rapidement l'intérêt de ce mode de transport et le portent trois ans durant devant la Chambre des députés

• La science s'invite au débat public !

1830. Des scientifiques s'élèvent contre le train ! Pour le professeur Lardner, «*les passagers, incapables de respirer, vont mourir par asphyxie*» ; pour d'autres, ils vont «*connaître des problèmes de rétine en raison de la vitesse*» ; et «*ceux qui regarderont passer les trains éprouveront des troubles psychologiques*».

• Inauguration rime avec création !

Au menu de l'inauguration de la ligne Paris-Saint Germain en 1837 : filet de bœuf et pommes frites. Mais, en raison du retard du roi (deux heures pour venir de Paris en calèche), on retire les pommes du feu et après bien des hésitations, on les y remet. Les pommes soufflées sont nées !

• Classe bourgeoise, classe moyenne, classe laborieuse

Rapidement, les publics demandent à se différencier. La première classe se sépare de la seconde en 1838, qui se démarque de la troisième en 1840. Cette dernière classe rapportant deux fois moins que la première, les compagnies de chemin de fer (privées) y font le minimum : banquettes en bois, pas de décoration, peu de lampes à pétrole. En argot parisien, on dit ainsi «*prendre le dur*» pour «*prendre le train*».

La troisième classe, bien améliorée entre-temps, disparaît en 1956.

Un projet controversé

En 1830, le transport ferroviaire de marchandises existe depuis peu ; et le premier transport de voyageurs en Europe continentale a eu lieu le 30 juin 1827 entre Saint Etienne et Andrezieux, suivi en 1832 par la ligne Saint Etienne-Lyon, grâce aux frères Seguin.

Emile et Isaac Pereire, entrepreneurs visionnaires, voient rapidement l'intérêt de ce mode de transport. En 1835, ces banquiers proposent deux projets à la Chambre des Députés : Paris-Le Havre ou Paris-Le Pecq qui relie la capitale à un lieu très apprécié des Parisiens. Trois ans durant, ils mènent habilement campagne. Malgré bien des oppositions, dont celle de Thiers, la concession pour une ligne de chemin de fer de Paris à St Germain est accordée le 9 juillet 1835.

Un chantier gigantestque

Les travaux commencent : 19 km construits par des soldats.

On creuse sous les Batignolles un souterrain de 270 mètres de long avec deux galeries de 6 mètres de haut et deux voies ; on élève dix-huit ponts dont trois sur la Seine ; on bâtit les gares de Cardinet, Clichy-Levallois, Asnières, la Garenne Colombes, Nanterre et Le Pecq.

La locomotive est anglaise - l'industrie ferroviaire en est à ses balbutiements en France -, les sept voitures sont, elles, de fabrication française.

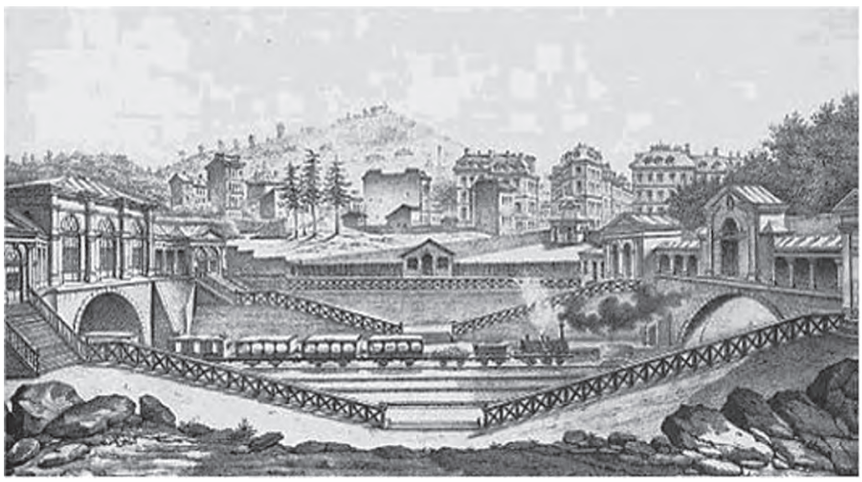
Le 24 août 1837, la reine Marie-Amélie inaugure la ligne, car on déconseille au roi Louis-Philippe d'utiliser ce moyen de locomotion jugé risqué pour sa royale personne.

Le succès immédiat : populaire, financier et professionnel !

37 000 voyageurs la première semaine, 59 000 la seconde, 130 000 en 25 jours. Avec quinze départs quotidiens, la ligne Paris-Saint-Germain est dès l'origine conçue selon une logique commerciale. Le métier de cheminot est né.

Le trajet Paris-Le Pecq dure 30 minutes, à 45 km à l'heure. Il coûte 2,50 francs en première classe, 1,50 franc en seconde et 1 franc en 3ème classe. Le train est un moyen de transport onéreux : le salaire journalier d'un ouvrier qualifié est alors de 3 francs !

A gauche : direction Le Pecq. A droite : direction Paris Sur l'actuel emplacement de la place de l'Europe, un embarcadère, Les voyageurs y accèdent par un chemin en pente, greffé sur la rue d'Amsterdam. Ils entrent par la rue de Londres (grand bâtiment) et débarquent rue de Stockholm (petit bâtiment).



presque tout commence !

Les travaux s'enchaînent

En 1838, c'est le dédoublement de voie. Puis, ce sont les ouvertures de gares : Nanterre et Chatou en 1838 ; Versailles Rive droite en 1840; Rueil-Malmaison et Colombes en 1844 ; Le Vésinet en 1861. Et St Germain en ... 1847, grâce à un système de traction «atmosphérique» à partir du Pecq, puis à des machines à vapeur en 1859.

A l'autre bout de la ligne, les frères Pereire tentent de prolonger la ligne jusqu'à La Madeleine. Refus de la Municipalité et des propriétaires : des voies à côté de chez soi signifient un déclassement social. Le projet est abandonné en 1841.

Saint-Lazare, la gare la plus importante de Paris et d'Europe

En 1843, cette première gare véritablement digne de ce nom compte six voies. L'arrivée s'y fait à droite et le départ à gauche, à l'anglaise.

La première «grande ligne» relie Paris à Rouen en 1843 en quatre heures et dix minutes contre quatre jours en diligence. La vitesse devient un argument commercial !

Face à l'augmentation de trafic, une seconde gare est construite sur le site de l'actuelle rue du Havre entre 1842 et 1853, et inaugurée en 1867 lors de l'exposition universelle. Ses halles métalliques inspireront Baltard.

Dès 1860, Saint-Lazare est la station la plus importante de Paris et d'Europe avec 25 millions de voyageurs (100 millions de nos jours). En 1880, des trains sont conçus spécialement pour les émigrants en partance, par milliers, pour le nouveau monde : des compartiments sont notamment prévus pour femmes seules avec enfants.

Nécessaire, un nouvel agrandissement est réalisé entre 1885 et 1889 par Juste Lisch (architecte de la gare du Havre et du palais de justice de Lyon) en vue de l'Exposition universelle de 1889. L'aspect actuel de la gare n'a guère changé depuis cette époque.

La gare Cardinet, construite en 1921, succède à celle des Batignolles élevée en 1855 et démolie en 1910 en raison d'un nouveau tunnel en construction.

L'histoire continue

En 1972, la ligne St Germain / Nanterre / La Défense / Etoile / Auber est intégrée à la ligne A du RER, puis transférée à la RATP avec la nouvelle station Auber. Le raccordement de la ligne Cergy au RER A se fera en mai 1988 et Poissy en 1989.

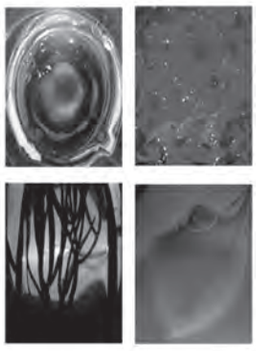
Dès l'origine, tous en ont conscience, le train signifie plus de mobilité, de moyens de communication, et d'innovations techniques qui transformeront les paysages (la séparation entre Batignolles et Ternes est bien visible), la vie des entreprises, des citoyens. Les Frères Pereire, quelque peu oubliés, furent les pionniers de cette formidable aventure industrielle, économique et sociale dont bénéficia le quartier des Batignolles.

L'histoire continue, avec le prolongement de la ligne 14 qui en utilisera le tracé, avec peut-être un arrêt à la gare Cardinet.

Ph. Lefrançois

NOUVEAU

Les Gourmand'Ames



Epicerie fine,fromages,salaisons...
8, rue des Dames
75017 Paris

Tél/Fax: 01 44 90 00 93

Email: gourmandames@orange.fr
Ouvert du Lundi après-midi au
Dimanche midi.

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

Passages de charme aux Epinettes

Impasse Deligny, photo J-L Dieci

Cité Joyeux, photo J-L Dieci

Passage Pouchet photo J-L Dieci

Jardin Manès photo J-L Dieci

@ Des infos sur nos quartiers :
Batignolles, Cardinet, Grandes Carrières

www.declic1718-paris.org

1539 visiteurs en janvier 2010

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

déCLIC 17/18

Association des quartiers de la Place de Clichy et des avenues de Clichy et de Saint-Ouen
3 rue Etienne Jodelle 75 018 Paris - http://www.declic1718-paris.org

Bulletin d'adhésion/ ré-adhésion (à retourner à l'adresse ci-dessus)

Nom : ……..**Prénom :** ……**courriel :** ……
Adresse : …… ……(: ……..……

Adhère en qualité de : membre bienfaiteur cotisation versée (minimum 15 €) : ……€
membre actif cotisation versée (minimum 8 €) …… €

Date : / / **2009** **Signature** :

Nous assurons nous-mêmes la diffusion de nos courriers d'information.
Merci, pour faciliter l'accès à votre boîte aux lettes, de préciser le code de votre immeuble : ……

Pour participer à la vie de l'association, nous vous invitons à :
diffuser ce bulletin d'adhésion – faire connaître notre site internet – nous faire part de vos idées.
Merci