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

N° 18 • HIVER 2007-2008

déCLIC 17/18

LE BULLETIN

Terrains Cardinet Batignolles : ce n'est qu'un début !

Sommaire

La vie de l'association

2 Agir avec déCLIC 17/18
2 Le conseil d'administration
2 Les actions de déCLIC 17/18 en 2007
3 L'édito du président

Transversales de quartier

4 L'abécédaire

Dossier

7 Batignolles 2013 (suite)
Clichy Batignolles
10 Concevoir et construire la ville autrement, l'« éco-quartier »
11 Les terrains Cardinet : un projet exemplaire en matière de gestion environnementale
11 L'éolienne et la maire

Paris dans sa région

12 Du côté de Clichy et de Saint Ouen
12 Les Docks de Saint-Ouen, un nouveau quartier de 100 ha
13 Le quartier du Bac d'Asnières à Clichy-la-Garenne
13 Le Boulevard Urbain de Clichy & Saint-Ouen à la Porte Pouchet
14 Ligne 13, les grandes manœuvres ont-elles commencé ?

Vie des quartiers

14 MAGNUM Galerie, un projet local d'envergure
14 Ouvrons l'œil
14 Réddelé
15 La cité des fleurs a fêté son centenaire
15 Inauguration de la maison des associations
16 Un ami qui nous voulait du bien
16 La gare de Saint-Ouen
16 Epilogue en vue pour le 160 avenue de Clichy
17 Les terrains Cardinet : un nouveau quartier pour le 17ème
17 Le Rififi aux Batignolles

Près d'ici

21 Batignolles - Epinettes - Saint Georges - Montmartre : Bonjour Monsieur Zola !
22 Epinettes : une jeune dame de 99 ans
23 La librairie de la Virgule

La vie de l'association

Agir avec déCLIC 17/18

DéCLIC 17/18, ce sont d'abord des adhérents - habitants, artisans et commerçants, convaincus que l'analyse des questions locales et l'amélioration du cadre de vie sont l'affaire de tous.
Vous souhaitez mettre un peu de votre temps ou de vos talents à disposition de l'association :

- Être à l'écoute de ce qui se passe près de chez vous.
- Alerter sur un problème constaté dans nos quartiers.
- Faire part de vos réflexions, analyses et propositions d'action.
- Réagir à un article ou à une info du site.
- Proposer des sujets, des articles, des photos pour le site Internet www.declic1718-paris.org/ et Le Bulletin ! Largement diffusés, nos deux supports nous permettent d'être entendus.
- Nous proposer de relayer une information, une manifestation culturelle ou associative.
- Diffuser le bulletin.
- Vous mobiliser sur des actions concrètes : ligne 13, place de Clichy, aménagement du terrain Cardinet, avenues de Clichy et de Saint-Ouen, commerces, etc.
- Participer à des groupes de travail et aux conseils de quartier, etc.
- Porter les problèmes à la connaissance des décideurs. Vous adressez un courrier aux pouvoirs publics, élus ou services techniques de la Ville, envoyez-en une copie à déCLIC 17/18.
- Veiller au suivi des décisions.
- Faire adhérer pour renforcer et assurer l'indépendance financière de l'association.

Faites vous connaître par email, par lettre, par téléphone ou en prenant contact avec d'autres adhérents, lors de réunions publiques, aux conseils de quartier, par exemple.
A bientôt !

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

Assemblée générale déCLIC décembre 2007

Conseil d'administration 2006-2007

Philippe Limousin
président
Rue Etienne Jodelle
Maurice Andreu
vice-président
Rue des Moines
Marc Brunaud
secrétaire général
Rue H. Moreau
Pierrette Mani
trésorière
Rue Cavalotti
Marie-Claire Klode
trésorière-adjointe
Avenue de Clichy
Jean-Louis Dieci
Rue Lantiez
Philippe Lefrançois
Avenue de Clichy
Joëlle Le Morzellec
Rue Capron
Isabelle Gachet
Rue Boursault
Laurent Mater
Rue Nollet
Barberine d'Ornano
Rue des Dames
Jacqueline Vaysse
Rue Lemercier

Les actions de Déclic 17/18 en 2007

Janvier	: Pour la ligne 13 ; déCLIC 17/18 signe et fait signer aux bouches de métro la pétition ensemblepourlaligne13 (à suivre).
Mars	: Réunions publiques pour le ligne 13 ; déCLIC 17/18 intervient à la mairie du 17e et rue Belliard 18e.
Mars	: Réunion de travail déCLIC 17/18 sur la politique des déplacements.
Fin mars	: Sortie du bulletin de liaison de déCLIC 17/18 numéro 17 (16 pages 4000 exemplaires) diffusion sur plusieurs mois.
Printemps	: Réunion de travail déCLIC 17/18 sur l'aménagement de la ZAC batignolles-Cardinet.
Printemps	: déCLIC 17/18 signe et fait signer la pétition des riverains pour la fermeture nocturne du Mac Donald de La Fourche. Fermeture effective depuis août.
Mai	: La Villa des Arts est sauvée de la vente à la découpe ; un projet culturel s'élabore ; déCLIC 17/18 était intervenu auprès des élus et avait diffusé la pétition.
Mai	: Réunion de travail déCLIC 17/18 sur l'état des commerces avenue de Clichy.
Mai	: déCLIC 17/18 s'affiche sur les panneaux d'information municipaux.
Juin	: Relevé bi-annuel de l'état des étalages avenue de Clichy ; transmis aux services municipaux compétents.
Juin	: déCLIC 17/18 est présent aux réunions publiques des différents candidats aux élections legislatives.
Automne	: déCLIC 17/18 travaille au bulletin de Liaison numéro 18, parution début décembre.
Novembre	: déCLIC 17/18 présent à l'inauguration de la Maison des Associations du 17e, rue Lantiez.

Et, semaine après semaine, mise à jour du site internet www.declic1718-paris.org/,
Et, tout au long de l'année, participation aux Conseils Consultatifs de Quartier, au titre de déCLIC ou, de la salle, en « simple citoyen ».

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

déCLIC 17/18
n°18, hiver 2007/2008 • prix : 1 euro
3 rue Étienne Jodelle 75018 Paris
tél, fax : 01 42 94 07 75

Directeur de la publication : Philippe Limousin
Coordinateur de la publication : Philippe Lefrançois
Ont contribué à la réalisation de ce bulletin : Maurice Andreu, Jean-Louis Dieci, Isabelle Gachet, Brigitte Hautefeuille, Philippe Lefrançois, Joëlle Le Morzellec, Philippe Limousin, Barberine d'Ornano - Mise en page : John, Thomas Metivier - Photos : Jean-Louis Dieci, Philippe Le François, Philippe Limousin - Crédits photographiques : la rédaction, sauf mention contraire
Impression : Imprimerie Autographes II, 10 bis rue Bisson, 75020 Paris - Son contenu n'engage que la rédaction ; Tous droits réservés (sauf mention contraire)
Relations avec les annonceurs : Pierrette Mani
Nous remercions nos lecteurs d'accorder leur meilleure attention aux annonceurs qui, par leurs encarts publicitaires, soutiennent l'effort d'information de l'association.
Pour tout contact, s'adresser au siège social de DéCLIC 17/18
Couverture : Parc Cardinet, par Philippe Lefrançois, 2007

Merci de ne pas jeter sur la voie publique

Oui,
nous faisons de la politique !

L' Edito

On entend déjà les bonnes âmes… Ils avouent, à Déclic ! On vous l'avait bien dit !
Alors expliquons nous sur cette petite provocation.
Le moment est propice : au printemps prochain, les Français sont appelés à élire leurs conseillers municipaux dans 36000 communes, et singulièrement à Paris. Ce qu'ils n'avaient pas fait depuis 2001.
A Déclic 17/18, nous faisons de la politique tous les jours. Non pas, certes, au sens partisan du terme. Notre association regroupe bon an mal an autour de 300 adhérents. J'ai « causé politique » avec quelques dizaines d'entre eux, après une réunion, en marge d'un Conseil de Quartier, ou au coin de la rue : il en est qui se disent de droite, de gauche, d'ailleurs, de nulle part ; sans compter ceux, les plus nombreux, qui ne confient pas leur choix . Et c'est très bien ainsi. Depuis 1996, nous avons coutume de dire que Déclic 17/18 a vocation à regrouper tous ceux qui se réclament de la République et de la Démocratie. Cela fait du monde, bien heureusement.
Alors, la politique ?
Réclamer haut et fort l'amélioration des transports en commun (de la ligne 13 à Mobilien) et leur priorité dans la politique des déplacements, réclamer le respect des lois et règlements régissant le paysage de la rue (des étalages illégaux au stationnement sauvage), réclamer l'intervention des pouvoirs publics pour protéger la diversité des commerces ou la retrouver, et dénoncer les manœuvres politiciennes visant à entraver cette intervention, si c'est cela faire de la politique, alors oui,nous faisons de la politique.
Et pour faire avancer les choses, nous élaborons des dossiers, nous intervenons auprès des élus et des services techniques, partout où le débat est possible, dans les Conseils de Quartier, en tant que représentant qualifié ou de la salle en simple citoyen, auprès des media comme dans ce Bulletin ou sur notre site internet .
Nous voulons croire qu'en cette période précédant les élections municipales, on va pouvoir parler un peu plus fort de la politique de la ville. Ces Parisiens, qui, en temps normal, ne s'y intéressent que médiocrement, parce qu'on leur a dit que c'est compliqué, que les centres de décision sont lointains, nous souhaitons que pendant cette courte période au moins, ils se retrouvent citoyens. Des citoyens curieux, exigeants envers les candidats, mais évitant les « y a qu'a, dès demain, on doit … » car la politique de la ville, c'est un travail dans la durée.
A nous association de quartier, portant un regard qui dépasse le coin de la rue, de nourrir ce débat. L'abécédaire que nous publions dans ce Bulletin, fruit de l'action que nous menons depuis des années, se propose de lancer la réflexion A chacun de l'enrichir par ses remarques et ses propositions.
En dernière instance, ce sont les élus qui décident. Il en est que nous rencontrons régulièrement, à leur demande, et eux comme nous sans doute en tirent profit. D'autres sont ordinairement d'accès plus difficile. Mais la période qui s'ouvre est particulière : dans les semaines qui viennent, nous souhaitons rencontrer les candidats des principales listes sollicitant les suffrages des citoyens dans nos quartiers, au nord comme au sud de la Place de Clichy. Leurs réponses à nos interrogations, nous les ferons connaître, notamment sur notre site internet, aux habitants qui pour quelques semaines au moins, auront des exigences de citoyens.

Qualité BH Immobilier

évaluation gratuite de votre appartement

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

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

VENTE - ACHAT - GESTION LOCATIVE

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

En guise d'introduction de l'abécédaire…

Les élections municipales du printemps prochain devraient représenter, c'est l'expression consacrée, un temps fort de la démocratie locale. Et c'est vrai que pendant quelques semaines des habitants – ici les Parisiens – auront l'occasion d'exercer leur curiosité citoyenne. A nous, association de quartier qui intervenons « au quotidien », dans les Conseils de Quartier, auprès des élus, des services techniques, par ce journal, partout où notre voix peut être entendue, à nous de profiter de ce moment privilégié pour rappeler les thèmes que nous portons depuis plus de 10 ans.

Déjà, à l'occasion des élections municipales de 2001, nous avions interrogé les candidats des quatre principales listes présentes dans les 8ème, 9ème,17ème et 18ème . Le questionnaire qui leur fut adressé est consultable sur notre site internet. Presque tous nous avaient répondu. Nous avions publié leurs réponses sur 10 pages, en petits caractères : travail sérieux, lecture austère. Sept ans plus tard, au vu de ce qui a été réalisé, de ce qui reste à faire, forts du travail de réflexion mené avec nos adhérents, à l'écoute des habitants, nous avons décidé d'affirmer nos attentes sous forme d'abécédaire : un bref état des lieux, suivi de « nous demandons… » Aux candidats d'y répondre, par écrit s'ils le souhaitent (nous publierons alors leurs engagements sur notre site internet), et/ou dans ce haut lieu de démocratie participative que sont les préaux d'école.

L'abécédaire

B comme BUS

Nous apprécions les progrès réalisés, mais il reste tant à faire… Plus souple que le métro, plus facilement accessible aux poussettes et aux personnes handicapées, ou aux porteurs de bagages, que le métro s'obstine à ignorer, le bus a vu son rôle réaffirmé par l'extension du service le dimanche, l'allongement des horaires, le doublement de la fréquence des bus de nuit .La mise en site propre sur certains tronçons vise à en faire un métro de surface. Précisons que « site propre » signifie pour nous une voie protégée par un muret, utilisée aussi par les taxis et véhicules prioritaires car le seul marquageau sol ne dissuade pas le stationnement sauvage : on ne le constate que trop avenue de Clichy. Nous demandons que cette politique d'amélioration de l'offre soit amplifiée. La Ville et la Région contrôlent le STIF depuis l'été 2006. Il reste cependant encore des progrès à réaliser. Cela demande de l'argent et nous estimons que l'Etat doit apporter sa contribution ; il faut avoir la volonté de rompre avec de vieux réflexes. Les candidats seront jugés à leurs engagements ; les élus, dans les arrondissements et à l'Hôtel de Ville, le seront à leurs résultats. On ne peut se dire favorable au transport public et à son développement, et encourager en sous-main les entraves mises à ce développement ! Citons, au hasard, l'indispensable aménagement du trajet du bus 31, dans le sens ouest-est, pour éviter le carrefour Clichy-Cardinet, où des milliers d'usagers perdent chaque jour un temps considérable, aménagement refusé depuis des années par des élus locaux.

C comme Clichy–Rochechouart et comme avenue de Clichy

La réhabilitation de l'axe Clichy-Blanche-Pigalle-Anvers-Barbès a été un bon exemple de l'action conduite par la Ville en étroite concertation avec les associations de riverains, dont Déclic 17/18. De très nombreuses réunions de travail, de grandes réunions publiques ont permis de passer du chaos antérieur (terre-plein central au revêtement défoncé, la moitié des arbres manquants ou agonisants depuis des décennies, stationnement sauvage de cars de tourisme aux moteurs jamais arrêtés) à l'état actuel (terre-plein refait avec pistes cyclables, nombreux arbres replantés, de diverses essences, bus, taxis et véhicules prioritaires en site propre, trottoirs élargis côté 9ème). C'est tellement mieux ! Pourtant le choix du mobilier urbain ou des éclairages ne nous satisfait pas pleinement. Au moins fut-il décidé démocratiquement. L'amélioration de la voirie a-t-elle généré une amélioration des commerces, très bas de gamme début 2000 ? Une amélioration semble en cours. On attend mieux encore. Particulièrement à Anvers, côté 18ème, où sévissent toujours les déballages et les cartons éventrés. Un enseignement : quand la volonté de l'Hôtel de Ville s'enrichit de la concertation, les résultats sont là… Un exemple pour la place de Clichy (en cours) et pour l'avenue de Clichy où tout est à faire. C'est précisément ce que nous demandons.

D comme diversité commerciale. Et comment la protéger ou la retrouver ?

Dans notre quartier comme ailleurs, elle fout le camp. Tout bazar, tout chiche kebab, tout chaussures asiatiques, avenue de Clichy. Tout taxiphone dans les rues adjacentes. Floraison d'agences bancaires. En 20 ans, la plupart des commerces de proximité ont été évincés. On connaît aussi le tout informatique à Montgallet (12ème), le tout commerce de gros asiatique autour de la mairie du 11ème ou dans le 3ème. A Saint Germain des Prés, le vêtement coûteux chasse les dernières librairies. Depuis 10 ans, Déclic 17/18 alerte, interpelle les élus. La Ville, depuis quelques temps, intervient, via des sociétés d'économie mixte rachetant des locaux disponibles, pour les louer ou les revendre à des artisans ou des commerçants qui répondent aux besoins des habitants du quartier. Ainsi la SEMAEST qui a commencé à intervenir aux Epinettes (voir l'article pages 15-16). Un des moyens de maintenir la diversité commerciale, c'est d'appliquer le Plan Local d'Urbanisme, voté en Conseil de Paris, après des centaines de réunions de quartier. Une des dispositions de ce PLU vise à protéger les rez de chaussée, commerciaux et artisanaux sur 260 kilomètres de voie parisienne, dont les commerces de bouche sur 214 kilomètres de rue marché. Ainsi une boucherie en fin de bail pourrait être éventuellement transformée en boulangerie, mais pas en taxiphone. La Ville s'appuie sur la loi du 02/08/05 autorisant les communes à préempter les fonds de commerce… mais cette loi n'a jamais reçu son décret d'application. Ce qui a permis au Préfet de Paris (sur ordre de qui ?) de dénoncer et d'annuler cette disposition du PLU comme portant atteinte au droit de propriété. Cette décision préfectorale nous semble particulièrement mal venue. A l'écoute des habitants de notre quartier, nous savons qu'ils regrettent et condamnent l'actuelle dégradation de l'appareil commercial. Et ce, quels que soient leurs choix politiques. Nous demandons aux candidats, dont certains, députés ou sénateurs, votent les lois,de s'engager sur la parution du décret et la mise en œuvre du PLU.

D comme deux roues motorisées (2 RM)

Il y en a toujours davantage (+42% depuis 1997).
On dit que beaucoup sont des automobilistes las des embouteillages. De fait, on se déplace plus vite en 2RM. Au prix souvent de risques pour soi et pour les autres (remontée de file de véhicules…). Les chiffres des accidents le montrent tragiquement (53% des victimes d'accidents, en augmentation de 14% en un an). Au prix aussi trop souvent de comportements inciviques et illégaux : en stationnant sur le trottoir, on gagne certes du temps, et pour se garer on roule sur le trottoir ; et tant pis pour les piétons, les poussettes, etc…. Et on voit maintenant des motos à 3 et 4 roues stationnées sur les trottoirs ! Au prix enfin d'une pollution importante, et les plus petites cylindrées ne sont pas les moins polluantes ni les moins bruyantes. La Ville installe sur la chaussée de nombreuses places de stationnement gratuit pour 2 RM. Il n'y en a pas assez. Il n'y en aura jamais assez. Comme il n'y a pas assez de places de stationnement pour garer toutes les automobiles de Paris, banlieue, province…sauf que les 4 roues ne peuvent pas se garer sur les trottoirs (voir M comme mobilier urbain). Ce que nous souhaitons : La Ville peut continuer à aménager de nouveaux parkings de 2RM sur la chaussée, en aucun cas sur les trottoirs (cf projet de la Ville d'aménagement de parkings 2RM sur les trottoirs larges alors que l'expérience montre que , systématiquement, les 2RM occupent bien davantage que l'espace alloué. La Police Nationale et les ASP qui prennent leurs ordres auprès des commissariats doivent verbaliser les 2 RM stationnés sur les trottoirs. Ils commencent à le faire ; quand il y a intervention citoyenne. Nos élus doivent peser pour que ces lois soient respectées.

F comme façades

Notre quartier offre une grande diversité d'architecture. Pierre de Paris enduite, plus souvent que pierre de taille pour les immeubles 19ème des Batignolles ; même chose aux Epinettes en plus modeste ; pierre de taille ou brique et pierre sur les plus grandes artères. Ces ensembles ont souvent été malmenés à l'occasion des ravalements des années 1960 et 70 : le ciment a remplacé l'enduit traditionnel chaux et sable ; de vulgaires tubes substitués à des appuis en fonte moulée, les volets ôtés. Désir d'économie des copropriétés, méconnaissance des ravaleurs, laissez aller des services municipaux. Et combien de grilles de rez-de-chaussée « façon andalouse », pur produit de la grande distribution du bâtiment. Nous demandons que les ABF (architectes des bâtiments de France) suivent au plus près les ravalements, exigeant le respect des styles d'origine, ou la restitution de ce style à l'occasion d'un nouveau ravalement. Evoquons aussi l'aspect déplorable de certains commerces : coffrages, auvents rigides installés illégalement, vélum en loques, vitrines recouvertes d'affichettes, ou descendues illégalement (bien utile pour vendre directement dans la rue…). Et que dire du barbouillage des rideaux de fer… Tout changement d'aspect d'une façade nécessite l'accord de l'ABF. Mais si cet accord n'est pas demandé, l'ABF ne peut le refuser ! Toutefois le service de contrôle des étalages doit prévenir l'ABF du secteur de tout changement d'aspect d'un commerce : l'ABF peut alors en exiger la suppression. Nous demandons qu'enfin les règlements soient appliqués en ce qui concerne les rez-de-chaussée commerciaux.

G comme Gare de petite ceinture avenue de Saint-Ouen

Ce fut une si jolie petite gare, comme en témoignent des cartes postales du début du 20ème siècle. C'est maintenant une franche horreur. La faute à qui ? Aux locataires successifs qui ont enserré la façade dans une gangue de tôle, agrémentée d'enseignes agressives (et illégales, on plaide depuis des années…) . En dernière analyse la responsabilité incombe aux propriétaires, la SNCF puis RFF qui, encaissant les loyers de ces commerces, ont laissé faire n'importe quoi. Déclic 17/18 alerte les élus depuis des années. A la Mairie de Paris, on s'inquiète depuis quelques temps. La députée de la circonscription est intervenue auprès du Directeur de RFF à plusieurs reprises et suit le dossier. Notre souhait : que ce bâtiment réhabilité accueille des activités associatives. La Ville doit pour cela racheter ce bâtiment à RFF,à un prix raisonnable. En attendant, nous demandons que la Ville fasse respecter par le locataire les règlements sur les façades, enseignes et étalages.

J comme jardin public

La Ville de Paris a ouvert 32 hectares de jardins publics depuis 2001.Ce sont souvent de belles réussites qui font honneur à leurs concepteurs. L'usage même des jardins a changé : on peut désormais s'installer sur les pelouses ; là où naguère on chassait ceux qui s'y asseyaient : « en Angleterre, on peut ! - Mais ici on n'est pas en Angleterre… » Dernier bastion de l'interdiction : le jardin du Luxembourg géré par le Sénat. Dans notre quartier, qui manquait cruellement de jardins, s'est ouvert le jardin des Deux Nèthes (et Déclic 17/18 n'y fut pas pour rien) et la première tranche du jardin des Batignolles. Mais le personnel de surveillance n'a pas suivi. Après une pétition comptant de nombreuse signatures, à notre initiative, le jardin des Deux Nèthes a pu être doté de surveillants mais en en enlevant à d'autres jardins de l'arrondissement. Jusqu'à une nouvelle ponction d'agents de surveillance pour l'ouverture du Jardin d'Eole, aux confins du 19ème arrondissement. Economie de personnel, refus de créer des postes pour « tenir » le budget et l'engagement pris en 2001 de ne pas augmenter la pression fiscale. Ce choix mérite d'être débattu sérieusement, notamment à l'occasion des élections municipales. Pourtant, à trop « tirer » sur le budget du personnel de surveillance, on risque de voir se dégrader rapidement de coûteuses réalisations si longtemps attendues. Nous demandons que dans chaque jardin public, la surveillance soit effective, permanente, dynamique. Un rôle d'animation peut être envisagé en plus d'un rôle de surveillance. Et donc que le nombre de postes nécessaires soit créé à cet effet.

L comme ligne 13

Chacun, à Paris, sait quelles sont les difficultés des 600 000 usagers quotidiens de la ligne 13 du métro. Nous les avons longuement évoquées dans les livraisons successives de ce Bulletin et nous sommes intervenus dans les Conseils Consultatifs de Quartier ou dans des réunions spécifiques, dans le 17ème, comme dans le 18ème. Et Déclic 17/18 a signé et fait signer la pétition ensemblepourlaligne13. La solution pour nous, c'est prolonger la ligne 14 de Saint Lazare à l'une des 2 branches de la ligne 13 et « météoriser » le tronçon de la 13 ainsi relié. Cela coûtera cher : un milliard d'euros. La Région, mais aussi l'Etat doivent participer au financement. Nous n'oublions pas qu'un ministre de l'Equipement a autorisé le lancement de la couverture de l'avenue Charles de Gaulle, à Neuilly sur Seine, pour un montant supérieur à un milliard d'euros, et que la vente des sociétés concessionnaires d'autoroutes a rapporté, en 2006, 14 milliards d'euros. Nous demandons aux candidats de s'engager devant les électeurs à défendre la « météorisation » du nord de la ligne 13, et d'intervenir en ce sens auprès de leurs amis politiques qui sont en capacité de trouver les financements.

M comme macadam-patchwork

Les trottoirs de Paris, c'est surtout le goudron qui luit sous la pluie. Goudron luisant, toits de zinc mouillés ; le cinéma en noir et blanc l'a montré, ça a une gueule d'atmosphère. Buren l'a compris dans la cour du Palais Royal, qui a suscité tant de haine (de ceux qui préféraient le parking du Conseil d'Etat). On peut moins apprécier le goudron épandu sur la chaussée après 1968 : cachez ces pavés que l'on ne saurait voir… Mais il est vrai que le revêtement de goudron amortit quelque peu le bruit des voitures ; faute de s'attaquer aux causes ,on en réduit les conséquences ! Ce qu'on n'apprécie pas c'est le patchwork des trottoirs goudronnés : on ouvre, on referme, on regoudronne, parfois après des semaines, et sur un mètre de large seulement, . C'est particulièrement vrai avenue de Clichy. Nous demandons une véritable planification des travaux de voirie. Qu'on rompe avec le cycle ouverture, rebouchage, ouverture à côté. Que la Ville oblige les différents opérateurs à planifier leurs travaux. Et que l'on regoudronne immédiatement, sur toute la largeur du trottoir. Problème connexe : depuis quelques années les trottoirs sont souillés de taches ou traînées de peinture blanche. Notamment, mais pas seulement, à proximité des magasins de bricolage. Ces taches sont quasi indélébiles : les services de la voirie sont contraints de repeindre le goudron en noir ! Pourquoi cette récente épidémie ? Gageons que les fabricants de peinture, pour gagner trois sous, ont conçu de nouveaux pots ou de nouvelles anses particulièrement fragiles, Et tant pis pour le domaine public ! Favorables au principe pollueur-payeur, nous demandons que les services de la voirie interpellent les fabricants de peinture, leur enjoignant de revenir à des emballages de qualité. A l'adjoint responsable de leur en donner l'ordre.
Proposition au ras du sol ? Précisément.

RÉDÉLÉ CIE PARIS

11, rue Forest 75018 Paris - Tél. : 01 43 87 57 18

Votre parking dans le 18 ème

Parking aérien sur 6 niveaux

Gardé 24 heures sur 24 - Ouvert 7 jours sur 7
Tarifs au mois, au jour, à l'heure

M comme mobilier urbain

L'espace public est surencombré, le regard ne sait où se poser : panneaux de signalisation disparates, parfois superfétatoires. Ainsi du mobilier : bancs, panneaux indicateurs, souvent médiocres. Regardons ce qui existe dans les villes étrangères ! Au-delà de la nécessaire simplification et du désencombrement des trottoirs, Paris mérite qu'on redessine son mobilier urbain. Pourquoi pas par un concours ? Les nouveaux abribus sont de meilleure qualité. A quand de nouveaux édicules de toilettes publiques ? Evoquons aussi les plots, les croix de Saint-André installés depuis une vingtaine d'années au bord des trottoirs pour empêcher les automobilistes d'y stationner. Paris en compte des milliers : un plot coûte 100 €, une croix 170 €. Quelle économie aurait-on pu faire si l'automobiliste goujat, incivique et délictueux avait été d'emblée très lourdement sanctionné ? Est-il trop tard pour étudier leur suppression ? Quant aux propriétaires de 2 RM, ils accrochent leurs véhicules sur le trottoir, à ces plots, surtout quand le trottoir a été élargi (écoles, crèches). Nous demandons une réduction de l'encombrement des trottoirs grâce à un mobilier urbain mieux conçu, et redessiné.

V comme VELO, V comme VELIB'

A Paris, la place du vélo est beaucoup trop restreinte. Rompant avec le choix du « tout bagnole » de J. Chirac, J. Tiberi avait lancé une politique d'aménagement de pistes cyclables, développée et amplifiée par B. Delanoë (370 km à ce jour). Pour autant, à Paris, ce mode de déplacement non polluant a un retard considérable sur beaucoup de capitales européennes ou des villes comme Strasbourg ou La Rochelle. Le grand succès de vélib' (50 000 à 70 000 emprunts quotidiens) dans les deux premiers mois, alors même que l'été fut pluvieux, montre qu'une politique volontariste fait mieux que répondre à l'attente des usagers : l'offre a créé la demande. Certains, tout en saluant le projet voté à l'unanimité en Conseil de Paris, ont déploré le choix de la couleur du vélo, assez chic pourtant et décidé par les Architectes des Bâtiments de France…. ou plus sérieusement déplorent la disparition de places de stationnement automobile. Certes l'installation de 20 places vélib' entraîne la disparition de 2 ou 3 places de stationnement 4 roues. Le choix fait nous semble judicieux. Au reste c'est infiniment moins que les places qui devraient être supprimées si on répondait aux exigences des sapeurs pompiers (chiffres).
Et le succès de vélib' a eu l'immense mérite de faire apparaître en nombre les cyclistes sur le pavé parisien. Les automobilistes devront enfin tenir compte de leur présence, et la Ville accélérer l'aménagement de parcours protégés.
Mais les cyclistes eux-mêmes ont à respecter le code de la route : s'arrêter au feu rouge, ne pas rouler sur les trottoirs, ne pas emprunter les sens interdits. Même si la « délinquance cycliste » est infiniment moins grave que celle des 4 roues et des 2 roues motorisées, contrairement à ce que le lobby automobile et ses soutiens voudraient nous faire croire.
Nous demandons : l'amplification d'une politique facilitant l'usage du vélo à Paris, conçue en liaison avec les communes voisines : en augmentant les emplacements de stationnement vélo sur la chaussée ; en incitant les copropriétés et les entreprises à ouvrir (rouvrir) des locaux pour vélos ; en ouvrant un débat sur l'accès des vélos dans les couloirs de bus, l'emprunt de certains sens interdits, etc… débat à organiser avec l'ensemble des associations et non les seules associations de cyclistes.

Terrains Cardinet Batignolles : ce n'est qu'un début !

Batignolles 2013 (suite)

Depuis un mois, les quatre premiers hectares du nouveau parc des Batignolles offrent au visiteur ses allées et, aux plus jeunes, ses jeux et ses terrains de sport. La création de ce parc urbain conçu par Jacqueline Osty, paysagiste, donne le départ d'une longue odyssée pour l'aménagement de plus de 50 hectares sous la houlette de François Grether, architecte-urbaniste mandataire. De fait, la création d'un nouveau quartier, au nord des Batignolles sur les vastes terrains de friches industrielles et ferroviaires, fut décidée en 2002. La décision en 2003 de présenter la candidature de Paris aux Jeux Olympiques 2012 modifia les perspectives d'aménagement à court terme car le Village Olympique allait s'y installer le temps d'un été. C'est pourquoi l'équipe pluridisciplinaire formée par François Grether, Jacqueline Osty et le Bureau d'études OGI, choisie en janvier 2004, dut prévoir un phasage rigoureux et une mécanique subtile de reconversion des différentes opérations urbaines. De même, l'identité des propriétaires et l'usage des différentes parcelles ont conditionné la date prévisible de leur libération. C'est pourquoi, même si la phase de Village Olympique était par force abandonnée, le découpage administratif du projet global reste complexe: deux ZAC et un troisième secteur (cf. schéma ci-contre).

La première ZAC de 7,6 ha, dite **Cardinet-Chalabre (CC)**, créée en juin 2005, comprend grosso modo l'angle Sud-Est du site, entre la Petite Ceinture, l'avenue de Clichy et la rue Cardinet. L'aménageur désigné en novembre 2006 est la SEMAVIP. La seconde de 43,2 ha, dite de **Clichy-Batignolles (CB)**, créée en février 2007, comprend le reste des terrains à aménager. Ses limites sont, au nord, le boulevard de Douaumont, la Porte de Clichy le long du gymnase Biancotto, à l'est, la rue Saint-Just, l'avenue de la Porte de Clichy, y compris une bande Est sur l'emprise du lycée Honoré de Balzac, puis l'avenue de Clichy jusqu'à la rue Cardinet, au sud, la rue Cardinet en intégrant les parcelles non comprises dans la ZAC Chalabre jusqu'au Pont Cardinet et, enfin, à l'est, le faisceau ferré de la rue de Saussure jusqu'au boulevard de Douaumont. **Le secteur Saussure**, situé à l'Ouest du territoire concerné, entre les voies ferrées et le boulevard Pereire prolongé par la rue de Saussure, reste propriété de la SNCF et de RFF et sera aménagé par la SNEF pour accueillir, en particulier, un collège et un gymnase. Cette opération est indépendante des deux autres, même les territoires concernés seront reliés par des ouvrages de franchissement des voies ferrées.

L'ensemble comprendra 3514 logements dont 1851 dits sociaux et, parmi ceux-ci, 800 destinés aux étudiants et jeunes travailleurs. Seront aussi construits quatre groupes scolaires (un de douze classes, , deux de douze classes plus un de quinze classes), trois crèches, un collège et un gymnase sur le secteur Saussure. D'autres équipements spécifiques, comme une maison médicalisée pour personnes âgées et un foyer d'accueil spécialisé, sont programmés.

De façon générale, si les grandes lignes du projet d'aménagement (le plan-masse, le réseau viaire, les ouvrages d'art) sont connues et les premières étapes administratives franchies, la forme concrète des futurs immeubles, la définition précise et le fonctionnement détaillé de chaque parcelle devront faire l'objet d'études, de concours et, on l'espère vivement, de concertation très en amont.

Les études concernant la **ZAC CC** terminées, la SEMAVIP entend lancer, dès cette année, la commercialisation des charges foncières (logements, commerces). Néanmoins, la réalisation de la « rue » Chalabre, c'est-à-dire la transformation de l'actuelle impasse en un axe circulé partant et débouchant sur l'avenue de Clichy, nécessite, pour démolition, l'acquisition des immeubles sis 165, 167, 169 et 181 avenue de Clichy. En effet, l'aménageur souhaite créer des liaisons visuelles et piétonnes depuis l'avenue de Clichy sur le parc. L'impasse Chalabre, au droit de la rue Paul Bodin conduisant au square de la Jonquière, sera élargie pour désenclaver les emprises foncières construites et desservir, en particulier, la future école. La rampe de l'hôtel Ibis sera démolie et la future rue débouchera sur l'avenue de Clichy en suivant l'allée qui longe la ligne de Petite Ceinture et sert de sortie de secours au complexe hôtelier. La démolition des n°s 165-7-9 de l'avenue de Clichy permettra la création d'un large trottoir planté dans l'axe d'entrée du parc, l'acquisition de franges de la parcelle de l'hôtel Ibis ainsi que celle du n° 181 avenue de Clichy l'élargissement à 12 m de la future rue. Après restructuration des parcelles, deux petits immeubles d'habitation avec commerces en rez-de-chaussée pourront être construits. La SEMAVIP qui a reçu délégation du droit de préemption urbain renforcé n'a pu acheter que 11 logements en copropriété sur 74. C'est pourquoi une procédure de Déclaration d'Utilité Publique doit être bientôt lancée par l'État. Les locataires devraient, eux, être relogés par la Ville.

Concernant la **ZAC CB**, deux enquêtes publiques (EP), portant, d'une part, sur un projet de modification du Plan local d'urbanisme (P.L.U.) de Paris et, d'autre part, sur des travaux d'investissement routier, se sont tenu dans le 17e arrondissement du 15 mars au 14 avril 2007. Il s'agissait de modifier le zonage du PLU, par exemple UV (zone verte) pour les terrains du futur parc, et de préciser certaines règles d'implantation, de hauteur, d'espaces libres et de gabarit-enveloppe. L'enquête sur les travaux routiers portait sur l'ensemble des voies nouvelles et ouvrages d'art prévus dans le cadre du projet d'aménagement, y compris les ouvrages d'art de franchissement des voies ferrées et du boulevard Berthier, mais ne concernait pas les voies nouvelles à réaliser dans le secteur Saussure. déCLIC 17/18 a déposé ses remarques et ses questions. Le 12 juillet 2007, la commission d'enquête a rendu pour chacune des deux enquêtes un avis favorable assorti de recommandations. Ces dernières frappent par leur justesse et leur évidence. Concernant la première, la commission demande que « le calendrier de livraison des bureaux et logements soit coordonné avec le calendrier annoncé des nouvelles infrastructures de transports en commun » et que, « compte tenu de son efficacité avérée sur les secteurs qui en sont déjà équipés, soit très rapidement prise une décision ferme sur l'extension de la ligne T3 du tramway afin que le secteur Clichy-Batignolles soit desservi dans les meilleurs délais ». On ne saurait mieux dire !

Concernant la seconde EP, précisons d'abord quelques éléments. La construction d'hôtels avenue de la Porte de Clichy, programmée dans le projet Paris JO 2012, a été abandonnée pour être remplacée par un ensemble de logements. C'est pourquoi une frange des terrains du lycée Honoré de Balzac fait partie des emprises soumises à la ZAC CC et sera utilisée pour former, avec une partie actuelle des contre-allées, la parcelle à bâtir. Ainsi, la commission « considère que si la requalification de l'Avenue de la Porte de Clichy, qu'elle estime nécessaire, passe par la construction d'immeubles le long de cette voie, elle estime cependant que compte tenu du voisinage du lycée nécessitant les légitimes précautions mises en avant par les intervenants, la mise au point de ce projet dans ses détails et toutes ses dimensions urbaines nécessite une concertation, notamment avec la communauté scolaire voisine, comme s'y est engagée la Ville de Paris dans son mémoire en réponse ».

Outre sa demande que cette deuxième EP soit jointe dans la procédure de DUP (165-7-9 et 181 av de Clichy), la commission recommande sagement que les nuisances liées à la croissance du trafic au nord de la ZAC CC fassent l'objet d'une étude d'impact poussée. En effet, le boulevard de Douaumont qui longe le boulevard périphérique sera élargi pour desservir des bureaux, le pôle logistique (un centre de tri des déchets recyclables, une centrale à béton agrégés autour d'une plate-forme ferroviaire) et le parking enterré pour cars. On pourrait même en évaluer les nuisances au-delà du boulevard périphérique sur la commune voisine de Clichy.

Enfin, à travers ces deux EP, apparaît comme une autre évidence la nécessité de la requalification des avenues de Clichy et de la porte de Clichy. C'est si bon à entendre !

On pourrait dire pour faire court et direct : les vrais difficultés commencent maintenant. Car, au-delà des grands principes d'aménagement et de la définition d'un plan-masse cohérent, — c'est déjà beaucoup ! —, de multiples questions, précises ou ardues, se posent. Au nord, les liaisons avec Clichy, la réorganisation de la porte de Clichy, les abords du boulevard périphérique (écran anti-bruit, aménagement paysager sous le point Berthier). Au sud, une vraie ligne Mobilien pour le 31, un pont Cardinet élargi et le carrefour Cardinet-Rome-Jouffroy-Saussure retravaillé. Et, enjeu crucial de la réussite de ce futur quartier, la synchronie des livraisons des parcelles construites et de l'augmentation de l'offre en transports en commun.

Aussi l'on comprendrait que la Ville de Paris se dote d'instruments exceptionnels pour informer les habitants, les associer à une concertation bien en amont de l'arrivée à maturité de tous les projets et, surtout, gagner un temps précieux en anticipant les difficultés. D'autant qu'on ne peut guère douter de l'engagement de la Ville sur ce projet : 200 millions d'euros ont déjà été engagés pour l'acquisition du foncier, 653 millions supplémentaires le seront par tranches d'ici 2011 !

Dernières décisions en date : lors de sa séance du 12 novembre 2007, le Conseil de Paris a donné son feu vert au lancement de la Zac Clichy-Batignolles. Il a voté la modification du plan d'urbanisme nécessaire à l'opération. L'aménagement est confié à la SEMAVIP, société d'économie mixte de la ville de Paris. Début prévisionnel des travaux en 2009. En outre, l'objectif d'atteindre 100 % d'énergie renouvelable consommés par la Zac a été pris en compte, et des crédits sont inscrits pour pérenniser les programmes de jardins, plantations d'arbres... Le conseil de Paris confirme ainsi sa volonté de faire des Batignolles un véritable quartier respectueux de l'environnement. On ne peut donc que se féliciter que cette nécessaire prise de conscience soit devenue réalité ! Le 21° siècle sera vert ou ne sera pas !

faire des Batignolles un véritable quartier respectueux de l'environnement. On ne peut donc que se féliciter que cette nécessaire prise de conscience soit devenue réalité ! Le 21° siècle sera vert ou ne sera pas !

Transactions
Commerces & Entreprises
Locations
Century 21 Immobilier
Gestion locative
Achats - Ventes
Chaque Agence est Juridiquement et Financièrement Indépendante
Cinq agences dans votre quartier :
une vocation de proximité,
une tradition de qualité et de convivialité à votre service
Estimation gratuite : contactez votre agence Century 21 la plus proche

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

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

Century 21
Patrimoine 17
60, rue des Batignolles
75017 Paris
tél.: 01 53 06 82 10
fax : 01 53 06 82 15
ag1027@century21france.fr

Century 21
Patrimoine 17
55, rue de la Jonquière
75017 Paris
tél.: 01 76 70 46 90
fax : 01 44 85 77 41
ag2576@century21france.fr

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

Immobilier Commerces et Entreprises
Nos conseillers sont à votre disposition au 01 42 26 08 00

Concevoir et construire la ville autrement, l'« éco-quartier »

Depuis plus d'une décennie, les évolutions heurtées du climat et les dégradations constatées sur la santé et les milieux naturels ou urbains placent au premier plan la recherche d'un développement durable. Ce concept, vaste et général, vise à assurer un développement qui réponde aux besoins présents des populations sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs.
La Ville de Paris l'a ainsi inscrit dans les documents prospectifs réglementaires qui régissent les orientations du développement urbain : le Plan Local d'Urbanisme (PLU) avec son Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), le Plan de Déplacements de Paris (PDP), le Plan Climat et, enfin, l'Agenda 21, synthèse prolongeant l'ensemble des mesures préconisées dans les différents plans. Elle a aussi approuvé le Plan de Prévention des Risques d'inondation préparé par l'État et souscrit à la Charte Régionale de la Biodiversité et des Milieux Naturels.

Le développement durable aux Batignolles

L'aménagement du secteur Clichy-Batignolles, c'est-à-dire la construction du 81e quartier de Paris, constitue un cas d'école pour décliner l'ensemble des prescriptions utiles à un véritable développement durable :

Gérer l'énergie

Un étude énergétique globale du site a été confiée au bureau d'études « IZUBA Énergie ». Objectifs : zéro émission de CO2 et zéro utilisation d'énergies primaires non renouvelables. Les programmes de construction devront remplir les impératifs suivants : compacité du bâti (éviter les pertes énergétiques), excellentes isolation des vitrages et étanchéité des ouvrants, absence de ponts thermiques (isoler par l'extérieur pour éviter de chauffer l'air extérieur), masse thermique suffisante pour stocker l'énergie solaire entrante, rapport optimal (selon l'orientation) de la surface vitrée par rapport à la surface des parois, ventilation efficace des bâtiments et rafraîchissement par le sol suivant la technique du puits provençal. L'isolation des bâtiments se conformera à la norme allemande dite « Passiv Haus ». La production de chaleur (eau chaude sanitaire et chauffage) doit provenir d'au moins 85% d'énergie renouvelable (chaufferie bois, pompes à chaleur). Enfin, la production d'électricité par des panneaux solaires photovoltaïques réinjectée dans le réseau, si elle ne peut couvrir l'ensemble de besoin, pourra compenser les éclairages intérieur et extérieur, les moteurs auxiliaires de production locale d'énergie ainsi que les services généraux.

Gérer les déplacements

L'objectif général est d'optimiser le couple déplacements/coût énergétique. Ainsi, les bureaux sont implantés à proximité des transports en commun (TC) et les espaces dévolus aux services logistiques regroupés et rationalisés près de la plate-forme ferroviaire. En plus des parkings créés sous les nouveaux immeubles destinés à leurs occupants, un parking résidentiel de 600 places vient pallier l'offre actuelle fortement déficitaire dans les Batignolles. Des places de stationnement seront aussi réservées au co-voiturage et aux vélos. Des améliorations des TC sont demandées et attendues : augmentation de l'offre sur la branche Asnières-Gennevilliers de la M13 et à la gare Pont-Cardinet, renforcement des lignes PC3 et 31 (Mobilien). Le STIF vient d'ailleurs de décider que l'extension du tramway T3 de Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières est conditionnée par l'obtention de crédits d'État.

Gérer l'eau et les déchets

Les constructions nouvelles seront dotées des innovations aptes à économiser l'eau (douchette à effet Venturi, chasse d'eau double débit, etc.). Les eaux pluviales recueillies sur des toitures adaptées seront récupérées pour éviter leur rejet dans les égouts et alimenter l'arrosage des espaces verts. Lorsque les réseaux d'eau pluviale et d'eau potable ne seront pas connectés, il sera possible de réutiliser les eaux pluviales pour les chasses d'eau, sous couvert d'autorisation des services de la DDASS. L'éolienne du parc, déjà installée, servira à pomper l'eau du bassin traitée par l'écosystème afin d'arroser les plantations. Enfin, des études techniques sont actuellement menées pour étudier la mise en place d'une collecte pneumatique des déchets, l'implantation du terminal dans la zone de fret permettant l'évacuation par rail des déchets et évitant la circulation de camions-bennes.

Gérer les nuisances environnementales

Les bâtiments de bureaux, implantés le long du faisceau ferré Saint-Lazare et du boulevard périphérique, protègeront les immeubles d'habitation et le quartier des nuisances sonores. L'acoustique et le traitement de l'air des bâtiments bénéficieront des normes les plus élevées (haute absorption du bruit, neutralité des matériaux, ventilation, hygrométrie,…). Les 14 cibles de la démarche Haute Qualité Environnementale (HQE) devront être respectées (choix des procédés de construction, faible nuisance des chantiers, conforts acoustique, visuel et olfactif).

Assurer l'équilibre des fonctions urbaines

Construire quasiment ex nihilo un nouveau quartier parisien nécessite de prévoir des logements, des commerces, des bureaux et des équipements publics locaux (école, crèche, gymnase, maison d'accueil spécialisée, établissement pour personnes dépendantes EPHAD).
Un accord signé entre la Ville de Paris et le Premier Ministre définit la répartition des logements, 50 % étant réservés au logement dit social et 800 à l'accuei des étudiants et des jeunes travailleurs. La diversité des activités passe par la coexistence d'immeubles de bureaux et de services. Équipements locaux, commerces de proximité et de service seront implantés au bas des immeubles. Enfin, la Ville de Paris a décidé d'intégrer des fonctions indispensables, souvent rejetées en première ou seconde couronne. En liaison avec le réseau ferré voisin, un centre de tri des déchets recyclables, une centrale à béton et une plate-forme logistique seront regroupés au nord du site et souvent couverts sous dalle. Un parc pour autocars à proximité du boulevard périphérique y est adjoint.

Concevoir et construire la ville autrement, l'« éco-quartier »

Depuis plus d'une décennie, les évolutions heurtées du climat et les dégradations constatées sur la santé et les milieux naturels ou urbains placent au premier plan la recherche d'un développement durable. Ce concept, vaste et général, vise à assurer un développement qui réponde aux besoins présents des populations sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs.
La Ville de Paris l'a ainsi inscrit dans les documents prospectifs réglementaires qui régissent les orientations du développement urbain : le Plan Local d'Urbanisme (PLU) avec son Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), le Plan de Déplacements de Paris (PDP), le Plan Climat et, enfin, l'Agenda 21, synthèse prolongeant l'ensemble des mesures préconisées dans les différents plans. Elle a aussi approuvé le Plan de Prévention des Risques d'inondation préparé par l'État et souscrit à la Charte Régionale de la Biodiversité et des Milieux Naturels.

Le développement durable aux Batignolles

L'aménagement du secteur Clichy-Batignolles, c'est-à-dire la construction du 81e quartier de Paris, constitue un cas d'école pour décliner l'ensemble des prescriptions utiles à un véritable développement durable :

Gérer l'énergie

Un étude énergétique globale du site a été confiée au bureau d'études « IZUBA Énergie ». Objectifs : zéro émission de CO2 et zéro utilisation d'énergies primaires non renouvelables. Les programmes de construction devront remplir les impératifs suivants : compacité du bâti (éviter les pertes énergétiques), excellentes isolation des vitrages et étanchéité des ouvrants, absence de ponts thermiques (isoler par l'extérieur pour éviter de chauffer l'air extérieur), masse thermique suffisante pour stocker l'énergie solaire entrante, rapport optimal (selon l'orientation) de la surface vitrée par rapport à la surface des parois, ventilation efficace des bâtiments et rafraîchissement par le sol suivant la technique du puits provençal. L'isolation des bâtiments se conformera à la norme allemande dite « Passiv Haus ». La production de chaleur (eau chaude sanitaire et chauffage) doit provenir d'au moins 85% d'énergie renouvelable (chaufferie bois, pompes à chaleur). Enfin, la production d'électricité par des panneaux solaires photovoltaïques réinjectée dans le réseau, si elle ne peut couvrir l'ensemble de besoin, pourra compenser les éclairages intérieur et extérieur, les moteurs auxiliaires de production locale d'énergie ainsi que les services généraux.

Gérer les déplacements

L'objectif général est d'optimiser le couple déplacements/coût énergétique. Ainsi, les bureaux sont implantés à proximité des transports en commun (TC) et les espaces dévolus aux services logistiques regroupés et rationalisés près de la plate-forme ferroviaire. En plus des parkings créés sous les nouveaux immeubles destinés à leurs occupants, un parking résidentiel de 600 places vient pallier l'offre actuelle fortement déficitaire dans les Batignolles. Des places de stationnement seront aussi réservées au co-voiturage et aux vélos. Des améliorations des TC sont demandées et attendues : augmentation de l'offre sur la branche Asnières-Gennevilliers de la M13 et à la gare Pont-Cardinet, renforcement des lignes PC3 et 31 (Mobilien). Le STIF vient d'ailleurs de décider que l'extension du tramway T3 de Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières est conditionnée par l'obtention de crédits d'État.

Gérer l'eau et les déchets

Les constructions nouvelles seront dotées des innovations aptes à économiser l'eau (douchette à effet Venturi, chasse d'eau double débit, etc.). Les eaux pluviales recueillies sur des toitures adaptées seront récupérées pour éviter leur rejet dans les égouts et alimenter l'arrosage des espaces verts. Lorsque les réseaux d'eau pluviale et d'eau potable ne seront pas connectés, il sera possible de réutiliser les eaux pluviales pour les chasses d'eau, sous couvert d'autorisation des services de la DDASS. L'éolienne du parc, déjà installée, servira à pomper l'eau du bassin traitée par l'écosystème afin d'arroser les plantations. Enfin, des études techniques sont actuellement menées pour étudier la mise en place d'une collecte pneumatique des déchets, l'implantation du terminal dans la zone de fret permettant l'évacuation par rail des déchets et évitant la circulation de camions-bennes.

Gérer les nuisances environnementales

Les bâtiments de bureaux, implantés le long du faisceau ferré Saint-Lazare et du boulevard périphérique, protègeront les immeubles d'habitation et le quartier des nuisances sonores. L'acoustique et le traitement de l'air des bâtiments bénéficieront des normes les plus élevées (haute absorption du bruit, neutralité des matériaux, ventilation, hygrométrie,…). Les 14 cibles de la démarche Haute Qualité Environnementale (HQE) devront être respectées (choix des procédés de construction, faible nuisance des chantiers, conforts acoustique, visuel et olfactif).

Assurer l'équilibre des fonctions urbaines

Construire quasiment ex nihilo un nouveau quartier parisien nécessite de prévoir des logements, des commerces, des bureaux et des équipements publics locaux (école, crèche, gymnase, maison d'accueil spécialisée, établissement pour personnes dépendantes EPHAD).
Un accord signé entre la Ville de Paris et le Premier Ministre définit la répartition des logements, 50 % étant réservés au logement dit social et 800 à l'accuei des étudiants et des jeunes travailleurs. La diversité des activités passe par la coexistence d'immeubles de bureaux et de services. Équipements locaux, commerces de proximité et de service seront implantés au bas des immeubles. Enfin, la Ville de Paris a décidé d'intégrer des fonctions indispensables, souvent rejetées en première ou seconde couronne. En liaison avec le réseau ferré voisin, un centre de tri des déchets recyclables, une centrale à béton et une plate-forme logistique seront regroupés au nord du site et souvent couverts sous dalle. Un parc pour autocars à proximité du boulevard périphérique y est adjoint.

Les terrains Cardinet : un projet exemplaire en matière de gestion environnementale

Dès la conception du projet, les aménageurs ont prévu d'y intégrer les problématiques environnementales.

Tout d'abord, le projet global prévoit une protection contre les nuisances sonores, notamment dans les zones d'habitations. Les bâtiments réservés aux activités économiques serviront d'écran sonore aux voies ferrées ; les installations ferroviaires seront couvertes, de même que la zone d'activité au nord du site.

Le chantier lui-même sera organisé de façon à générer le moins de nuisances possibles pendant toute la durée des travaux, en termes de bruit, de quantité de déchets produits et de destination ultime des déchets de construction.

Par ailleurs, il est prévu d'intégrer les 14 cibles de la démarche « haute qualité environnementale » (HQE) dans le cahier des charges des appels d'offres pour les constructions d'immeubles. La démarche HQE est avant tout une démarche de type "management de projet" visant à limiter les impacts sur l'environnement d'une construction, tout en garantissant le confort et la qualité sanitaire des bâtiments.
Par exemple, les immeubles envisagés devraient consommer moins d'énergies fossiles que les constructions traditionnelles, donc émettre moins de CO2 dans l'atmosphère. Ce résultat sera possible grâce à une meilleure isolation thermique des bâtiments, par une utilisation optimale de l'ensoleillement, et éventuellement par la production d'énergies renouvelables, par exemple le solaire thermique.

D'autre part, le projet prévoit une collecte « pneumatique » des déchets. Les installations seront enterrées. Seuls seront visibles en surface les points d'apport volontaire. Il n'y aura plus de transport par route de ces déchets, donc moins d'énergie fossile utilisée pour la collecte. Ces installations souterraines seront couplées à un centre de tri au nord de la zone.

La gestion de l'eau se veut également exemplaire avec un traitement en cycle fermé des eaux pluviales du site. Elles seront épurées dans les bassins du parc, et utilisées pour l'entretien des espaces verts du site.

LES 14 CIBLES DE LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE DES BATIMENTS

POUR MAÎTRISER LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR :

L'ECO-CONSTRUCTION :
la relation harmonieuse du bâtiment avec son environnement immédiat ; le choix intégré des produits et des matériaux de construction
un chantier à faibles nuisances
L'ECO-GESTION :
de l'énergie ; de l'eau ; des déchets d'activités ; de l'entretien et de la maintenance

POUR CRÉER UN ENVIRONNEMENT INTÉRIEUR SATISFAISANT :

LE CONFORT :
hygrométrique ; acoustique ; visuel ; olfactif
LA SANTE :
les conditions sanitaires des espaces ; la qualité de l'air ; la qualité de l'eau

L'éolienne et la Maire

D'une superficie de plus de 10 hectares, le parc Clichy-Batignolles sera l'un des plus grands espaces verts du Nord-Ouest parisien. En attendant son achèvement, trois hectares ont été ouverts le 7 juillet 2007. Le public a ainsi pu découvrir les premières réalisations de ce parc paysager, dessiné par l'architecte urbaniste François Grether et la paysagiste Jacqueline Osty.

Le parc se veut novateur, entièrement axé sur la notion de développement durable, autrement dit écologique : recyclage de l'eau, éclairage "basse consommation", clôtures végétales, biodiversité, panneaux solaires et... une éolienne.

Comme une icône, dressée sur un belvédère, cette éolienne donne au parc un petit air de « Bagdad café »… Elle permettra d'assurer l'arrosage du parc à partir de l'eau pompée dans un bassin biotope d'une étendue de plus de 3000 m2. Situé le long de la Petite Ceinture, ce bassin aura ainsi à la fois une fonction esthétique avec ses fontaines et jets d'eau, et aussi écologique. Grâce à des plantes, il purifiera naturellement l'eau de la Seine par des actions de décantation et de filtrage.

Tout le monde se souvient de la réaction en avril 2006 de la Maire du XVIIe devant le projet d'implantation de cette première éolienne dans Paris Intra muros qu'elle jugeait « ridicule, kitsch et inesthétique » et qu'elle qualifiait de « gadget » (propos rapportés par le Journal du Dimanche du 3 avril 2006).

Depuis, il semble que la cause du développement durable soit devenu très « tendance » chez les élus de notre arrondissement. En effet, dans le sillage d'une association, « Les amis de l'éco ZAC des Batignolles », créée en avril par des habitants du quartier et qui a déjà beaucoup travaillé sur le sujet en rencontrant des élus, des spécialistes, des résidents de l'arrondissement, on a appris, début juillet, la naissance d'une nouvelle association pour promouvoir le respect de l'environnement dans l'aménagement du futur quartier. « Pour un quartier écologique aux Batignolles », c'est son nom, présidée par Jérôme Dubus, l'adjoint au maire chargé de l'urbanisme. Point de dialogue entre les deux associations, en tous cas, puisque ce dernier déclarait dans le Parisien du 25 juillet 2007 : « Nous, nous soutenons le manifeste très précis écrit par Mme de Panafieu en février dernier » ; et d'ajouter « Mais notre association est ouverte à toutes les tendances politiques » !

L'on ne peut que se réjouir de cette conversion de la maire à la cause écologique… à quelques mois de l'échéance des municipales !

Du côté de Clichy et de Saint Ouen

D'où l'association déCLIC 17/18 considère-t-elle le monde ? Du haut de La Fourche – forcément – là où s'équilibrent le 17e N/E et le 18e N/O. A l'horizon des deux avenues, au-delà de la barrière périphérique qui enferme Paris, il y a, à gauche, les clochers de Clichy-la-Garenne et, à droite, ceux de Saint-Ouen.

Nous sommes allés à la rencontre de quelques élus de ces deux cités limitrophes pour mieux connaître leurs projets et leurs perspectives de développement. Comme vous allez le voir, les deux villes ont engagé d'importantes actions urbaines et vont se transformer considérablement d'ici cinq à dix ans. Cela aura quelques conséquences sur les réseaux qui relient directement nos quartiers aux deux villes voisines, notamment sur les deux branches de la ligne 13.

C'est à partir des berges de la Seine que se dessinent les principales perspectives nouvelles de développement. De vastes terrains ont été libérés par la disparition d'industries d'un autre âge (production du gaz de ville), par le déplacement des zones de stockage de produits pétroliers ou chimiques, par la délocalisation des anciennes usines automobiles ou métallurgiques qui ont longtemps occupé le paysage, etc. Après une longue période de « friches », le moment semble venu pour un nouveau départ.

Déjà, la Ville de Clichy a réalisé tout un quartier neuf, dit des Berges de Seine, et elle a entrepris, avec le Conseil Général des Hauts-de-Seine, l'aménagement de la zone du « Bac d'Asnières », à l'ouest de la commune. L'ancien gazomètre y sera métamorphosé en un vaste parc et jardin surélevé, six à dix mètres au-dessus des terrains qui l'entourent. Il y aura aussi des logements et des activités modernes, tertiaires, voire quaternaires. À Saint Ouen, le projet est baptisé « Docks » (un nom qui a rencontré un grand succès à Londres…). Là aussi, il y aura un parc important, peut-être en partie nautique, et des ensembles neufs de logements et de locaux professionnels.

À côté de ces grandes opérations, il y a beaucoup d'autres actions urbaines, des rénovations diverses, des réaménagements et des restructurations.

Les deux Villes voudraient améliorer toujours plus leurs points de contact avec Paris. Beaucoup d'efforts ont été faits et vont être faits aux Portes de Clichy et de Saint Ouen. Nous avons pu, en écoutant deux maires-adjoints de Clichy, Mme Alafarroba et M. Loiselay, prendre conscience que toutes ces questions impliquent une bonne coopération entre les Villes périphériques et celle de Paris qui est propriétaire, ou qui occupe, un nombre étonnant de terrains, bâtis ou non.

Dernier projet que nous évoquerons ici : à terme, on devrait voir se tracer un « boulevard urbain » serpentant entre Clichy (au nord) et Saint Ouen (au sud) qui transformerait les conditions de la traversée des deux villes par les automobiles qui débouchent de l'A15 et de l'A86 et veulent rallier le Boulevard Périphérique ou entrer dans Paris.

Ces projets signifient, en quelques années, plus d'habitants, plus d'entreprises, plus d'emplois et plus de déplacements, dans une mesure encore plus forte, car les nouveaux habitants et les nouveaux actifs se confondent rarement. Sur quels réseaux ces trafics supplémentaires se déverseront-ils ? Les élus de Clichy et Saint Ouen ont conscience de ces problèmes et de la nécessité d'intégrer leurs projets dans le développement régional des moyens de déplacement.
En particulier, M. Catoire, Maire de Clichy, souligne l'importance d'une coopération intercommunale

Les plans des Docks de Saint Ouen esquissent les tracés des nouvelles voies de tram ou de bus qui pourraient s'ajouter à ce qui existe. De nouveaux réseaux périphériques « tangentiels » ou des sortes de rocades reliant les villes autour de Paris vont sans doute être mis en place. Le problème de la saturation de la ligne 13 a cependant peu de chance de disparaître spontanément. M. Loiselay, maire-adjoint en charge des transports et des déplacements, ne croit pas à une réalisation rapide et efficace du « débranchement » de la 13, mais espère que les actions de « désaturation » promises par la RATP auront un effet sensible avant que ne s'écoule le temps des choix de priorités et des engagements financiers. Cela ne rend que plus évidente l'interaction des villes voisines avec nos quartiers.

Les Docks de Saint-Ouen, un nouveau quartier de 100 ha.

© Mairie de Saint-Ouen.

Entre le boulevard Victor Hugo et la rive de Seine, à la limite Est de Clichy, les Docks de Saint-Ouen s'étendent sur plus de 100 ha, soit le quart de la commune.
Longtemps terres agricoles très fertiles jusqu'au début du XIXe siècle puis lieu de villégiature et de divertissement, ce vaste espace devint dès 1830 un site d'entrepôts fluviaux avec sa gare d'eau et, enfin, un site industriel majeur grâce à l'arrivée du chemin de fer vers 1850.
À mi-chemin entre le Port de Gennevilliers, la Plaine Saint-Denis et Paris, ce site accueillit des activités industrielles lourdes et servit longtemps à la production d'énergie au bénéfice de la Ville de Paris. C'est ainsi que Paris se trouve propriétaire de 10 ha, une première parcelle concédée à EDF pour la production d'électricité, une deuxième abritant un garage de bennes à ordures et la troisième, désaffectée et en friche, traversée par des voies ferrées et un pipeline. À l'Ouest, Total y posséda un site de stockage d'hydrocarbures fermé en 2004 et en cours de démantèlement. À l'Est, Alstom y implanta au début du XXe siècle une usine de sa division Transport et des activités de distribution, intégrant l'ancien champ de courses dans son périmètre. Presque au bord de Seine, a été reconstruite en 1989 l'usine SYCTOM d'incinération des ordures, à laquelle fut adjointe en 1991 une usine CPCU (Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain) de cogénération de vapeur d'eau et d'électricité. Au cœur des Docks, un vaste faisceau ferré accueille la ligne C du RER, une ligne de transport de marchandises reliant la Plaine Saint-Denis au Port de Gennevilliers, utilisée par le CPCU, SYCTOM et des entreprises de distribution ainsi que des activités propres à la SNCF. En 2005, pour réorganiser son implantation, Alstom vend à Nexity ses terrains qui, au sud, accueilleront des immeubles de bureaux et de logements et qui, au nord, une fois rétrocédés à Saint-Ouen, permettront la création d'un parc paysager de 15 ha.

Ainsi, en une décennie, les usines ont fermé, seules subsistent de petites activités de logistique et des ateliers SNCF. De même, sur les anciens territoires industriels voisins des ZAC Victor Hugo et ZAC Place du RER C, 80 000m2 de bureaux et 400 logements ont été déjà construits dans l'attente de 35 000m2 de bureaux et 400 logements supplémentaires. Mais, en raison de leur fonction même, indispensable à toute l'agglomération parisienne, les activités de la CPCU, le SYCTOM et EDF subsisteront. Leur concentration à Saint-Ouen est un lourd tribut qui pèse sur la qualité de vie des Audoniens, alors qu'à Paris, de telles installations bénéficient d'aménagements spécifiques, les rendant peu visibles et moins nuisibles. Le pari consiste donc à les adapter pour réussir la requalification de l'ensemble du site, lui conférer toutes ses fonctions urbaines (habitat, activité économique, commerces, équipements publics, transports, espace paysager) et assurer son insertion harmonieuse dans une ville en pleine mutation.

Tourné vers la Seine, le territoire des Docks est au croisement des dynamiques urbaines régionales, axe stratégique à mi-chemin entre la Défense et l'aéroport de Roissy, débouché naturel depuis les quartiers nord-parisiens (Batignolles, Porte Pouchet et Porte de St-Ouen). Valoriser le fleuve en intégrant l'eau dans un parc paysager de 15 ha, en aménageant un port pour desservir les activités logistiques et de production d'énergie et en requalifiant la RD1, le long de la berge. Recréer un réseau efficace de voies urbaines et renforcer la desserte en transports en commun (la station Mairie-de-St-Ouen de la M13 et la gare St-Ouen du RER C sont situées aux pointes). Développer un quartier aux fonctions diversifiées en assurant l'accueil des PME-PMI (+10 000 emplois), la construction d'un habitat mixte de haute qualité durable (+8000 habitants), la mise en valeur du patrimoine existant (liaison avec la Nef de l'Île aux Vannes, sous-utilisée) et l'intégration complète de l'élément environnemental. Ces défis prouvent que la reconversion des Docks de Saint-Ouen relève d'un projet complexe à partager par tous les acteurs, publics ou privés, et, surtout, l'État et les collectivités territoriales concernées. L'aménageur, la SODEDAT 93, vient d'être désigné, les travaux commençant en 2009. Bref, l'avenir de la métropole parisienne s'invente aussi à Saint-Ouen.

Le quartier du Bac d'Asnières à Clichy-la-Garenne

Voici un autre exemple d'un secteur très proche de Paris qui reste fortement marqué par ses emprises industrielles et de service utiles au fonctionnement de la métropole parisienne.

Situé au Nord-Ouest de Clichy-La-Garenne et au débouché du Pont d'Asnières, le terrain initial a été restructuré par remblai (grâce à la construction de l'opéra-Garnier) pour le mettre à niveau de la plate-forme ferroviaire et y développer sa vocation industrielle. Gustave Eiffel y monta ses grandes structures métalliques, la Ville de Paris y installa une importante usine à gaz avec ses sept gazomètres, les usines Fulmen, une imprimerie et bien d'autres activités s'y implantèrent. Le projet urbain développé par la Ville de Clichy en collaboration avec la SEM 92 vise à transformer ce territoire marqué par ses espaces abandonnés, ses friches industrielles et son habitat ancien et dégradé. Au bord de Seine, les terrains de l'actuelle fourrière (Préfecture de Police de Paris) et d'autres terrains privés accueilleront une ensemble immobilier mixte d'habitations et d'activités tertiaires. Sur le terrain des anciens gazomètres, situé à 6m au-dessus des rues et ceint d'un mur de pierres, la partie Est, occupée par GDF, reste propriété de la Ville de Paris et la partie Ouest, cédée à la SEM 92, voit la construction d'un collège, d'un groupe scolaire, d'un équipement socio-culturel et d'un parc paysager de 5,2 ha. Désenclaver le site en rétablissant une trame viaire d'ensemble et une liaison piétonne nord-sud, mettre en scène la proximité du fleuve en se réappropriant les berges et en réaménageant la RD1, développer les circulations douces en intégrant la traversée du parc urbain, assurer la diversité des fonctions urbaines (commerces de proximité, équipements scolaires, culturels et sportifs, habitat mixte, parc) et résorber l'habitat insalubre, telles sont les principes de requalification globale de ces 40 ha.

Le Boulevard Urbain

de Clichy & Saint-Ouen à la Porte Pouchet

Il y a 35 ans, suivant les principes d'aménagement du schéma directeur de la Région Île-de- France (SDRIF) de 1965, l'État décidait la construction d'une voie autoroutière de Paris à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, voie radiale figurant déjà en première urgence dès 1960.
Ainsi naquit l'autoroute A15 dont la construction dura de 1969 à 1977. Néanmoins, la portion entre Gennevilliers et la Porte Pouchet ne fut jamais réalisée. Seules restent visibles à Saint-Ouen et Clichy-La-Garenne les emprises foncières nécessaires à l'arrivée de cette 2X1 voies.
Aujourd'hui, l'A15 franchit la Seine par le double viaduc de Gennevilliers et s'achève par un échangeur le reliant à l'A86 ou la route nationale N315 qui traverse, à demi enterrée, Gennevilliers pour émerger par le Pont de Gennevilliers à Clichy-la-Garenne. C'est ainsi qu'une part importante du trafic parisien en provenance du Val-d'Oise traverse Clichy-la-Garenne et se jette vers la Porte Pouchet dans les rues environnantes d'un quartier parisien en pleine restructuration.

Depuis trois décennies, le projet de liaison entre la bretelle N 315 de la A 15 et la porte Pouchet ne cesse de faire parler de lui, tel un serpent de mer. Suite à une réunion en mars 2007 entre les conseils généraux des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis, M. Serge Méry, vice-président de la région Ile-de-France chargé des transports et de la circulation, a confirmé en mai que l'aménagement du boulevard urbain de Clichy (BUC) entre le pont de Gennevilliers (au débouché de la A 15) et la porte Pouchet, via les docks de Saint-Ouen, peut « déboucher désormais sur une mise en oeuvre rapide ». La maîtrise d'ouvrage sera confiée à chacun des deux départements sur leur territoire respectif . L'État et la Région apporteront leur concours financier. Il est aussi prévu sur ce nouvel axe une piste cyclable et un TCSP (site propre dévolu aux bus de la RATP). Les études d'avant-projet pourraient être lancées très prochainement.

Voilà, sans aucun doute, un nouvel exemple d'interaction de nos quartiers avec les communes voisines. Il conviendra de ne pas en négliger toutes les conséquences sur le nord des Épinettes.

Ligne 13, les grandes manœuvres

Depuis des années, déCLIC 17/18 dénonce les conditions intolérables dans lesquelles doivent voyager les usagers de la ligne M13 et les conséquences inacceptables d'une trop longue indifférence des pouvoirs publics, en premier lieu de l'État. Mais, ce qui a récemment changé, c'est qu'à l'été 2006, le Conseil Régional d'Île-de-France (CRIdF) dirige le STIF, l'autorité chargée de l'organisation des transports dans notre région. Depuis, les élus locaux concernés, maires des communes desservies par la ligne ou responsables de structures intercommunales, en prise directe avec leurs concitoyens-administrés-électeurs-contribuables, relaient avec plus de force encore l'exaspération générale. Ainsi, le Maire de Paris saisit en janvier 2007 le Préfet de Région et le Conseil de Paris adopte en février 2007 un vœu afin que soit inscrit le financement du dédoublement de la ligne 13 dans le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2007-2013. Mmes Kuster et de Panafieu, élues du 17e arrondissement, ne sont pas en reste. M. J.-P. Huchon, président de Région et du STIF, reçoit en février 2007 l'« Association des villes et collectivités pour le dédoublement et le prolongement de la ligne 13 » (Asnières, Clichy, Gennevilliers, Malakoff, Saint-Denis, Stains, Plaine-Commune). La Mairie de Stains réclame le prolongement de la branche Nord-est jusqu'à Stains-La-Cerisaie et sa connection à la Tangentielle Nord. Des pétitions sont lancées à l'initiative des Maires de Clichy, G. Catoire, de Stains, M. Beaumale, ou de Mme Lepetit, députée de la 17e circonscription (http://www.ensemblepourlaligne13.fr).

Le 13 mars 2007 un débat public à l'École Belliard (18e) réunit 250 usagers en présence de Mmes de La Gontrie, première vice-présidente du CRIdF, Hidalgo, première adjointe au Maire de Paris, Lepetit, première adjointe au Maire du 18e, de M. Vaillant, Maire du 18e arrondissement et de MM. Auzannet, directeur du développement de la RATP et Souvigné, directeur de la ligne 13 (voir le compte-rendu http://www.declic1718-paris.org/pages/dossiers /ligne13_debat13mars.htm). On eut confirmation des réticences du représentant l'État, M. Préfet de Région selon qui la ligne 13 est un « buzz médiatique ». Néanmoins la Région obtient qu'une enveloppe de 25,5 millions d'euros (dont 30% payés sur crédits de l'État) soit inscrite dans le CPER 2007-2013 afin de mener les études préparatoires au désengorgement de la M13. Au même moment, la Ville de Paris inscrit dans son Plan de déplacements Parisiens (PDP) le dédoublement de la ligne parmi ses trois projets prioritaires et dénonce par avance la tentative de le mettre en concurrence avec d'autres projets. M. Auzannet, lui, s'est voulu rassurant. L'amélioration des fréquences le soir dès décembre 2007 et le matin mi-2008, la rénovation du matériel roulant MF77 (600 voyageurs mais en supprimant 60 places assises), l'installation « probable» de portes palières en 2009 – mais à la charge de la Région -- , celles-là mêmes que la RATP a testées sur la M13 et qui doivent équiper la ligne M1, et, enfin, la mise en place d'Ouragan en 2011 devraient permettre d'assurer un service égal sur les deux branches et abaisseraient le taux d'occupation de 120% à 90% en pointe du matin. Ces mesures, aux dires mêmes de la RATP, n'auront d'effet positif que jusqu'à l'horizon 2013. Car, au-delà, les nombreuses ZAC en construction du secteur, à Paris, Clichy, Saint-Ouen et Saint-Denis, seront presque toutes achevées avec leurs dizaines de milliers de nouveaux habitants et employés.

Le 29 mars 2007 se réunit pour la première fois le Comité d'information de la ligne 13 (CIL13) autour des élu(e)s concerné(e)s. En avril, le STIF précise le contenu des études nécessaires. Il s'agit de recenser les projets de développement urbain aux horizons 2015 et 2030, d'étudier les différentes configurations possibles du débranchement d'une des branches Nord et du tracé de la nouvelle ligne ainsi créée, d'examiner d'autres projets pouvant désengorger la M13 (desserte améliorée de la gare Pont-Cardinet, prolongement de la M4 vers Saint-Ouen, liaison bus en site propre entre Carrefour Pleyel et le RER B, extension du T3 jusqu'à la Porte d'Asnières, tramway Saint-Denis-Epinay-Villetaneuse). Mais la possibilité de débrancher une des branches Nord de la M13 et de relier celle-ci à la M14 semble être passée à la trappe. Lors de la seconde réunion du CIL13, le 24 octobre dernier, le STIF dévoile les études menées conjointement par le STIF, l'IAURIF et la RATP. Le débranchement et l'automatisation d'une des branches Nord sont jugés techniquement complexes et coûteux (1360 Md'€). En effet, la mise en conformité technique de la ligne (allongement des quais, automatisation, liaison pneumatique) et la faible profondeur du tunnel nécessiteraient un chantier à ciel ouvert et la fermeture de la ligne sur le tronçon en travaux. Cette solution prévue dès la création de la ligne M14 est implicitement écartée. Le prolongement de la M4 vers Saint-Ouen paraît insuffisant à désengorger la M13. De façon alternative sont proposés ou le prolongement de la M14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen avec une station intermédiaire Porte-de-Clichy en liaison avec le RER C (coût estimé : 900 Md'€) ou le projet «Arc Express» de métro souterrain entre la Défense et la Plaine Saint-Denis (coût estimé : 2000 Md'€). « Arc Express » est la dénomination estampillée CRIdF des tronçons du si bien nommé Métrophérique, projet de ligne de métro circulaire que la RATP promeut avec force publicité urbi et orbi. L'intérêt de l'extension vers le nord de la M14 repose sur le fait que son tunnel situé à 25 m de profondeur peut être creusé (rapidement) par un tunnelier sans gêner le trafic de surface. De plus, trois communes (Paris, Clichy, Saint-Ouen) étant concernées, les différentes étapes juridiques seraient beaucoup

ont-elles commencé ?

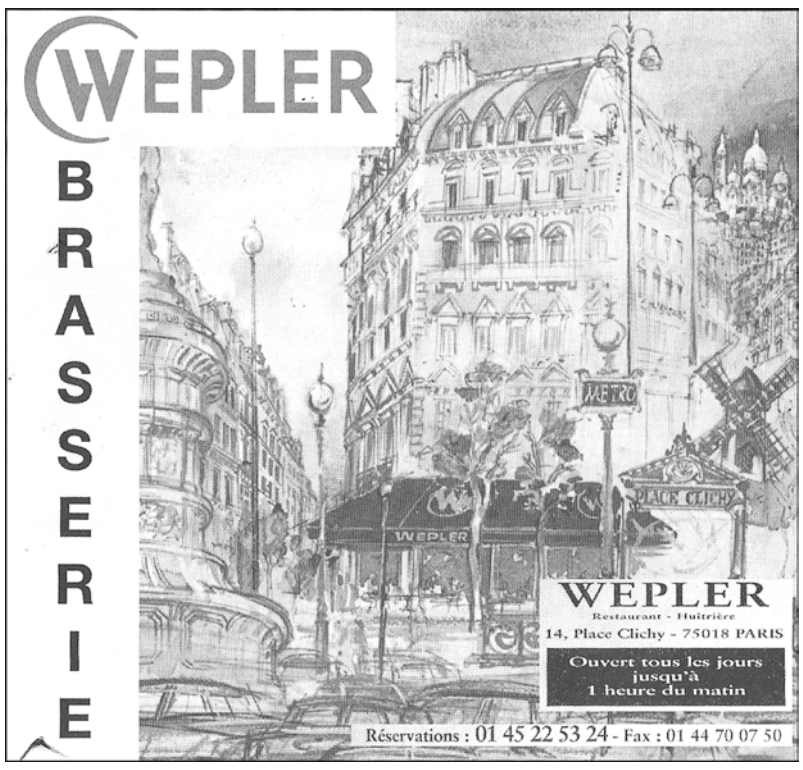
plus rapidement franchies que pour le projet « Arc Express ». Il semble que le STIF s'apprête à commander des études plus fines sur ces deux derniers scenarii.

En l'absence d'éléments précis, il semble difficile d'estimer la pertinence de ce premier avis. Face à des avis divergents et à des demandes aussi diverses, un «décodeur» n'est pas nutile.

Premier fait, l'engorgement et l'exploitation périlleuse de la M13 étaient certains pour la RATP dès les années 90. C'est pourquoi la construction de la M14 décidée en 1989 devait à la fois décharger la ligne centrale M1, desservir les nouveaux quartiers de Paris Rive Gauche et absorber une des branches Nord de la M13. Or, au même moment (1991), était décidée la construction de la ligne E (Éole) permettant une liaison rapide entre l'Est francilien et les quartiers d'affaire parisiens. L'État a ainsi consacré sur la décennie 90 la quasi-totalité des capacités d'investissement en TC sur ces deux projets. Les aléas de chantier et les surcoûts inévitables ont allongé les délais et rogné les ambitions. Le prolongement sur Saint-Lazare ne fut réalisé qu'en 2003 et l'extension à l'Ouest (le «O» de Éole) du RER E se fait toujours attendre (notons que ce pourrait être l'occasion de desservir la ZAC Batignolles et la Porte d'Asnières). Entre temps, il fut quand même décidé en 1998 de prolonger la branche Nord-Ouest de la M13 vers le Pont de Gennevilliers. Dix ans plus tard, 25 000 voyageurs supplémentaires par jour s'engouffreront en 2008 dans la branche nord-ouest de la M13. Deuxième fait, les améliorations techniques pour exploiter la ligne ont pris un retard considérable, en particulier le système Ouragan annoncé en 2004 puis reporté en 2011. Un plan d'urgence vient d'être lancé sous la pression du STIF en mars 2007. Un peu tard.
Troisième fait, la météorisation d'une des branches de la M13, prévue dès l'origine de la création de la M14, est devenue tabou. Complexe sans doute, mais, à l'époque, les ingénieurs et experts de la RATP l'avaient proposée et étudiée. Chère aussi mais combien coûte l'enfouissement de 1500 mètres de la RN13 qui reçut l'an denier le feu vert gouvernemental ?
Quatrième fait, malgré la thrombose de la ligne M13, la RATP, annonçant la congestion générale de son réseau à l'horizon 2015, promeut par tous les moyens possibles son projet Métrophérique de métro souterrain circulaire dans la petite Couronne. Cette réalisation ambitieuse, estimée à 6 milliards d'€ par la RATP, représente pour cette entreprise un axe majeur de développement et un projet fédérateur. Mais sa complexité juridique, son coût global et ses délais de réalisation – vingt ans ! – en font un projet autonome.

Dans sa contribution au débat public sur le PDP, déCLIC 17/18 a présenté ses priorités qui ne s'excluent pas l'une l'autre mais se complètent : le désengorgement de la ligne M13 d'abord, la construction d'une ligne circulaire à 3-5 km de la limite de Paris ensuite. Le Vice-président du CRIdF chargé des transports, M. Serge Méry, souligne que ces deux projets « ne se situent pas dans la même temporalité » et précise que l'« on peut envisager une mise en service du prolongement de la ligne 14 avant 2017 » mais qu'« avec « Arc-Express », les travaux ne débuteraient qu'en 2017». L'extension sur 5,9 km de la M14 vers Clichy et Saint-Ouen semble clairement plus aisée et plus rapide à réaliser que le débranchement complet et la météorisation de la branche Nord-est de la M13 mais c'est le choix judicieux des gares intermédiaires entre Saint-Lazare et Mairie-de-Saint-Ouen qui permettra le meilleur report de la M13 vers la M14 prolongée. Enfin, une modélisation et une quantification prévisionnelles des parcours des usagers selon leur point d'origine et leur destination finale doit assurer que cette solution provoque le report maximal, sans quoi le statu quo sur la M13 imposera des conditions de transport tout aussi inacceptables qu'aujourd'hui.

En vérité, le nœud gordien reste l'argent. Depuis 2002, le gouvernement a supprimé toute subvention aux projets de TC. On sait pourtant que des projets d'investissement en TC d'une telle taille requièrent le soutien de l'État. Le tout récent « Grenelle de l'environnement » ne promet-il pas que l'État se réengage dans le développement des transports urbains collectifs ? Dans ce cas, tout doit être mis en œuvre pour que la ligne M13 soit la priorité n° 1.



MAGNUM Galerie, un projet local d'envergure.

En 1999, la prestigieuse agence MAGNUM Photos (http://www.magnumphotos.com), fondée il y a soixante ans par Robert Capa (André Friedmann), Henri Cartier-Bresson, Maria Eisner, George Rodger, David Seymour et William Vandivert, installe son siège européen rue Hégésippe Moreau. Cette venue résonne comme un présage heureux de la rencontre renouvelée du quartier de la place de Clichy avec l'image. DéCLIC 17/18 soutient depuis fort longtemps l'idée que ce secteur parisien, pour retrouver force et dynamisme, doit valoriser et développer les activités liées aux métiers de l'image. Ses atouts ? Un complexe cinématographique, un cinéma d'art et d'essai, la FEMIS proche, le Lycée Auguste Renoir (B.T.S. Photographie), et, dans les communes limitrophes, des lieux de production (Saint-Ouen, Saint-Denis).

A l'appui de cette conviction, déCLIC 17/18 rencontre en 2000 la directrice générale de MAGNUM Photos, Mme Diane Dufour, pour évoquer quel projet – quel rêve – nous pourrions former en commun.

L'agence MAGNUM, c'est un peu la mémoire vivante de la photographie documentaire et du reportage des soixante dernières années. Du célébrissime combattant républicain de la guerre civile espagnole, des plages du débarquement du D-Day, de la chute du mur de Berlin, de la place Tien-An-Men aux reportages longs de Martin Parr ou de Martine Franck ou aux clichés de studio de cinéma, l'agence MAGNUM détient un patrimoine inestimable de plus de deux millions de clichés. Inimaginable de ne pas le montrer.

Ainsi, déCLIC 17/18 prépare une fiche succincte présentant le projet de création d'une Galerie MAGNUM et organise une réunion informelle avec Mme A. Lepetit, à l'époque maire du 18e arrondissement. Le défi est gigantesque : trouver le lieu adéquat (très tôt, déCLIC 17/18 en signale un), monter les plans de financement pour acquérir ou louer le lieu et l'aménager, imaginer la programmation et les fonctions de ce nouvel espace dédié à la photographie documentaire. « Facilitateur» de ce projet, déCLIC 17/18, s'il ne se substitue pas aux professionnels de MAGNUM pour engager les pourparlers avec tous les acteurs, publics ou privés, susceptibles d'aider à la réalisation de ce projet, apporte un soutien constant aux efforts des uns et des autres.

Après moultes péripéties, la Ville de Paris acquiert, en juillet 2006, le local de 570 m2, sis au 6 Impasse de la Défense en rez-de-chaussée et deux niveaux de sous-sol, ancien dancing-cabaret reconverti en salle de paris PMU dans les années 70, faisant désormais face au Jardin des Deux-Nèthes. Affecté à la Direction des Affaires Culturelles de la Ville de Paris, cet espace est dévolu en mars 2007 par un bail emphytéotique de vingt ans (sous conditions) à l'association « Les Amis de Magnum Photos » fondée et présidée, depuis 2005, par le photographe et cinéaste Raymond Depardon.

Ce lieu a ainsi pour but d'accueillir des expositions et des manifestations photographiques (rencontres, débats, stages), des ateliers de formation et de découverte de l'image, des actions pédagogiques en direction du public scolaire. Il sera complété par une petite librairie spécialisée, une cafétéria et, bien sûr, les espaces techniques nécessaires au bon fonctionnement de l'ensemble.

Le projet architectural sera réalisé par l'agence Search. Quant aux travaux de restructuration et d'aménagement, estimés à 1,8 million d'euros, ils sont financés par l'association « Les Amis de Magnum Photos » (23,8%), la Région Île-de-France (22%), le Ministère de la Culture (2,2%), des crédits dits de réserve parlementaire (1,6%) et, surtout, la Ville de Paris (47,2%). Les permis de démolir et de construire viennent d'être accordés par le Conseil de Paris en septembre. Le début des travaux est prévu pour janvier 2008. L'ouverture de ce nouvel espace culturel interviendra en septembre 2008.

projet architectural de l'agence Search

Ouvrons l'œil !

Des projets collectifs culturels tournés vers le quartier franchissent le seuil de ruelles privées. Créations, expositions, spectacles s'insèrent dans des activités de voisinage qui présentent un intérêt certain pour les esprits férus de sorties culturelles, les tempéraments curieux de la vie des autres. Attirés par ce qui se passe au-delà des portes d'entrée. A deux pas de chez soi.

Citons l'Agence Magnum proposant un nouveau centre d'exposition en 2008.

La Cour Saint Pierre ouvrant deux fois par an ses habitations pour exposer des artistes venus d'horizons divers.

La Villa des Arts et son collectif d'artistes préparant un projet culturel ambitieux.

L'hôpital Bretonneau offrant son vaste couloir à des expositions de peinture qui se succèdent tout au long de l'année, et sa salle de spectacles nous invitant à partager des moments conviviaux en bonne compagnie.

Le Centre Carpeaux, centre d'accueil pour personnes fragiles psychiquement, dévoilant au public plusieurs fois par an, les activités artistiques qui prennent naissance en son sein.

Accueillir, rencontrer, avoir de nouveaux projets ensemble, autant de motivations pour ces groupes d'habitants qui font de la culture le cœur de leur vie. Une histoire d'intimité avec le quartier révèle un esprit d'ouverture vers les autres. Là se nouent des échanges, surgit l'inattendu, se produisent de joyeuses surprises. Le courant passe de rues en passages, de cours en villas, d'ateliers en maisons.

Ces lieux de culture et de vie enrichissent notre regard sur le quartier. **Ouvrons l'œil !**

Jean Rédélé (1922-2007)

Jean Rédelé, décédé le vendredi 10 août 2007, tout à la fois entrepreneur, pilote, constructeur et responsable d'écurie de course, compte parmi l'un de ces passionnés qui écrivirent l'épopée du sport automobile de la seconde moitié du XXe siècle.

Diplômé d'HEC, Jean Rédélé quitte en 1946 la Régie Renault pour relancer la concession automobile familiale à Dieppe. Il reconvertit des GMC abandonnés par les Américains, puis se consacre à la vente de 4 CV. Surpris par les qualités de cette "Puce", il défie en 1950 le concessionnaire Peugeot de la ville pour relier Dieppe à Rouen et découvre son goût du pilotage et de la compétition. Cette première course victorieuse l'encourage à lancer les 21 CV de la Puce dans de nombreux rallyes. En 1952, rêvant de créer son propre modèle, il construit un premier prototype, en collaboration avec le carrossier italien Michelotti. Les courses s'enchaînent : rallye de Monte-Carlo, Tour de France, Coupe des Alpes... C'est ainsi qu'il décide d'appeler « Alpine » la voiture de sport qu'il met au point dans le garage familial, avec les frères Chappe, la fameuse « Berlinette ». Initiant une collaboration, parfois mouvementée, avec la Régie Renault, il présente en 1955 la première « Alpine 106 ». Convaincu que les courses automobiles sont un formidable lieu d'exposition et de publicité, Jean Rédelé devient aussi responsable d'écurie. En 1960, sort la Berlinette A 110, la célèbre Alpine, reconnaissable entre toutes par ses gros phares et sa livrée souvent bleue. La demande suit. Une usine spécifique est créée en 1970 dans la zone industrielle de Dieppe. La marque Alpine gagne ainsi de nombreux titres en rallye (Monte-Carlo, 1971 ; champion d'Europe 1971 ; champion du monde en 1973) avec ses pilotes Jean-Luc Thérier, Jean-Pierre Nicolas, Gérard Larrousse, ou en circuit avec Patrick Depailler et Jean-Pierre Jabouille.

En 1972, la Régie Renault prend une participation majoritaire dans l'entreprise Alpine et Jean Rédélé en dirige l'écurie de course. L'image intacte du rêve Alpine ne pourra rien contre le premier choc pétrolier de 1973 et ses effets. En désaccord avec la régie, Jean Rédélé quitte l'entreprise en 1978, après avoir obtenu le maintien de l'emploi sur le site pendant les quinze ans à venir.

Jean Rédélé dirigea aussi de nombreuses affaires, concessions automobiles, sociétés industrielles ou de services. Propriétaire du garage Forest, il acquit aussi dans les années 80 et 90 les lots fonciers autour de ce garage (le fameux «terrain vague») pour les regrouper et construire un ensemble résidentiel.

C'est ainsi que déCLIC 17/18 eut l'occasion de le rencontrer, de le connaître et de le compter parmi ses adhérents. D'un abord simple et direct, il ne refusait pas l'échange et la confrontation des idées, ayant à cœur de partager ses vues sur la vie de ce quartier où il travaillait. Même si, parfois, nos points de vue divergeaient, nous appréciions la passion de l'homme et du citoyen que la chance – rare — d'une visite guidée parmi ses véhicules de prédilection éclairait de façon éclatante.

La cité des fleurs vient de fêter cette année le centenaire de son association.
L'occasion de revenir sur ce lieu si original

Au beau milieu du quartier des Epinettes se trouve une des rues les plus insolites du 17° arrondissement : La Cité des Fleurs, située entre l' Avenue de Clichy et la rue de la Jonquière. Franchissez les grilles situées au 154, Avenue de Clichy et voyez le changement : oubliée l'agitation de la ville, le pas rapide des gens, le bruit des voitures. vous abandonnez Paris pour la province. Tout devient plus calme et apaisé, et ce, pour le plus grand plaisir de ses habitants … et des promeneurs ! C'est aussi 160 ans d' histoire que l'on traverse.

Tout a commencé en 1845 par la volonté de 2 investisseurs Lhenry et Becqueville qui s'associent après leurs acquisitions de lots acquis séparément et décident de mettre en commun par un cahier des charges les parcelles regroupées. En 1847, La villa des Fleurs est née ! et cèdera son nom à celle de Cité des Fleurs en 1850, histoire de donner un peu plus de cachet au site mais aussi « une contrée, ville ou portion du territoire dont les habitants se gouvernent par des lois particulières » grâce à une convention qui précise les règles d' urbanisme prévoyant entre autres des jardins en façade, des grilles, des piliers à espaces réguliers avec le même modèle de vasque qui doit les coiffer, un alignement des façades…

En 1857, la plupart des lots trouvent preneurs. Ainsi des immeubles et hôtels particuliers sortent de terre. A cette date se crée le syndicat des propriétaires de la Cité des Fleurs, ces derniers devenant membre de fait et dont le but est d'administrer la cité au moyen d'une commission administrative suivie en 1886 par le règlement ,toujours actuel, pour l'administration de la Cité qui définit les droits et devoirs des propriétaires.

En 1864, un gardien est recruté avec des obligations des plus strictes, une « politesse et déférence envers les propriétaires » et rondes de nuit , le tout sans un jour de congé !. Parallèlement, les progrès techniques font leurs apparitions : 1865 voit la première alimentation en eau, 1898 le raccord de la Cité au réseau des égouts de la ville et enfin en 1927 la mise en place du réseau d'assainissement..

Pour faire face aux dépenses par ces transformations techniques , il est décidé en 1907 de créer le syndicat des propriétaires de la Cité des Fleurs dans le cadre de la loi de 1901.

Le lieu change encore de physionomie. Ainsi, en 1907 est érigé notamment, l'église Saint-Joseph des Epinettes en remplacement d'un immeuble entouré de remises pour voitures à cheval, et une fabrique de caramels au n° 28 est vendue et remplacé par un immeuble après 1950.

L'environnement était très vivant et … bruyant . De nombreux commerces étaient présents, notamment dans les proches rues Berzélius et Guy Môquet (ex rue Balagny) . On y trouvait de tout, : des rempailleurs aux marchands de lapin et même une laiterie et un lavoir à proximité ! Quelle variété. La vie de village à Paris !

Epargnée par les conflits de 1870 et 1914, le site sera le théâtre d'un événement dramatique en 1944. Un groupe qui fabriquait au n° 25 de la cité des faux papiers pour la résistance est arrêté et déporté par la gestapo. Sa responsable, Mme Heilbronner, est exécutée sur place. Une plaque commémorative y est visible.
La Cité des Fleurs aura vu en ses murs la présence du Peintre Sisley, d'un prince russe fuyant la révolution de 1917, de Victoria Verbluner fille de l'ambassadeur d'Angleterre auprès du Tsar, la naissance de Catherine Deneuve et sa sœur Françoise Dorléac, la venue de la princesse Grace de Monaco pour la visite de la crèche en 1956…
Le site a beaucoup évolué depuis le début. Malgré quelques nouvelles constructions plus ou moins intégrées (mais rares …), l'ensemble conserve une cohérence urbaine, un exemple de vie sociale avancée (foyer des jeunes travailleurs, association paroissiale, …) et qui aurait pu disparaître comme ce fut le cas pour d'autres sites similaires. Ce patrimoine historique continue de vivre et d'évoluer, grâce à ses habitants, comme en témoigne la rénovation de la voie piétonnière en 2002 signe que la Cité des Fleurs a de l'avenir devant elle !

Interview de Marie-Pierre de la Gontrie

Une maison des associations dans quel(s) but(s), avec quel(s) objectif(s) ?
« Leur création part du diagnostic que nous avons posé considérant que la vie d'une association à Paris, ce n'est pas toujours simple. La pénurie de locaux associatifs dans la capitale est telle que les rares salles disponibles sont prises d'assaut et sont souvent hors de prix. »
« Alors que Paris accueille un nombre considérable d'associations locales, parisiennes, nationales ou internationales (au total, plusieurs dizaines de milliers sont actives), et que la vie associative est un pillier essentiel de notre démocratie, il nous a semblé indispensable de faciliter la vie des associations en créant des lieux de services leur permettant de se domicilier, d'avoir une boîte aux lettres, de disposer d'un casier pour laisser quelques affaires, d'avoir des ordinateurs sous la main, de pouvoir organiser des moments conviviaux autour d'une kitchenette, et bien sûr de disposer d'une logistique simple et utile (photocopies, reliures, internet, wi-fi), de bureaux d'accueils et de salles de réunions de tailles diverses. »

Qui peut bénéficier de la maison des associations ? sous quelles conditions ?
« Chacun de ces services est gratuit, précisant pour les photocopies que les associations doivent simplement apporter leur papier. S'agissant d'un service public, toute association parisienne ou ayant une activité dans un arrondissement peut s'inscrire à la Maison des Associations de son arrondissement. »

Quelles autres actions sont envisagées pour accompagner, soutenir l'action des associations ?
« Avec Bertrand Delanoë, nous avions pris en 2001 deux engagements majeurs : assainir les relations entre la Ville et les associations, et ouvrir une Maison des Associations par arrondissement et le Carrefour des Associations Parisiennes (CAP). Ces deux engagements ont été tenus : les subventions ont été replacées systématiquement dans le respect de la loi et de la transparence, et le CAP et 18 Maisons des Associations sont ouvertes aujourd'hui, les 2 dernières l'étant d'ici la fin de l'année.Au-delà, un ensemble de mesures ont été prises pour faciliter la vie quotidienne des associations : affichage gratuit, aide à la recherche de locaux, stands associatifs sur les marchés alimentaires découverts, facilités de trésorerie au Crédit Municipal, cession à prix symbolique des ordinateurs municipaux réformés après recyclage écologique et solidaire, organisation annuelle d'un forum des associations, exonération des taxes pour les vides-greniers associatifs... Ces actions sont tournées vers les très nombreuses associations petites ou moyennes qui existent à Paris. Elles sont venues enrichir l'action municipale déjà importante qui est plus traditionnellement portée en direction des grosses fédérations et qui sont déjà fortement soutenues par la Ville et le Département pour leur action, notamment sociale et culturelle, développée pour l'ensemble des parisiens. »

L'inauguration
de la maison des associations -
le samedi 10 novembre

Inauguration de la Maison des Associations

"La mise en place de la maison des associations, a été l'occasion de démontrer sur un projet d'intérêt général - la vie d'un arrondissement, la vie des associations - " la capacité des acteurs, au delà des orientations des uns et des autres - à se parler, et à s'entendre."
"Le 17ème un arrondissement où les associations sont dynamiques, voire toniques,...., un arrondissement où ça vit"...
"Bonne vie associative !"
(Extrait du discours de Marie-Pierre de la Gontrie, adjointe au Maire de Paris en charge de la vie associative)

Un ami qui nous voulait du bien

Depuis deux ans, les Epinettes sortent d'une longue léthargie.

Les signes en sont bien tangibles : quartier vert depuis 2006, avec notamment l'élargissement d'une longue portion de la rue de la Jonquière, installation de nouveaux commerces dont le très sympathique « Chez Irène et Bernard », un café restaurant devenu en peu de temps le point de rencontre incontournable du quartier.

Bref, on se prend à rêver que l'installation massive de « call box », dont les couleurs des vitrines choquent la vue, prenne fin au bénéfice de véritables commerces de qualité, en bien trop petit nombre aux Epinettes.

Et puis soudain rien ne va plus : on découvre depuis peu un « nouveau call box » à la place d'un des deux seuls marchands de journaux de la rue de la Jonquière….
Et l'on voit s'éterniser la vacance d'autres commerces, telle l'ancienne boulangerie, depuis plus de deux ans, à l'angle de la rue Baron…
Et perdurait aussi, jusqu'il y a peu de temps, « le cas d'école » que constituait l'ancienne supérette « Ami » à l'angle de la rue des Epinettes : ce magasin, fermé depuis plusieurs années, narguait l'entrée d'un des joyaux patrimoniaux de l'arrondissement, la Cité des Fleurs. Avec sa devanture lépreuse à la décoration furieusement « années 70 » d'un vert délavé, il était planté là comme une verrue, et personne ne semblait plus s'en émouvoir.

Voté en 2006, le Plan Local d'Urbanisme avait classé 260 kilomètres de rez-de-chaussée commerciaux dans le but d'interdire la revente d'un local de ce type pour un projet d'activité trop éloignée de celle qui disparaissait: vente de textile, boutique de téléphonie mobile, transformation en logement ou en bureau. Début août, le tribunal administratif de Paris a pourtant annulé cette disposition phare au nom de la liberté de propriété à la suite du dépôt, en janvier, de plusieurs recours par le préfet de la région Ile-de-France et préfet de Paris, Bertrand Landrieu !
Rappelons qu'une arme contre la mono activité dort toujours dans les cartons du gouvernement… La loi dite « Dutreil » qui autorise le droit de préemption sur les baux (alors que ce droit n'existe aujourd'hui que sur les murs) permettrait en effet d'empêcher de manière plus radicale encore l'extension de la mono activité. Mais les décrets d'application n'étant toujours pas publiés, cette loi, votée en… 2005, reste inapplicable !
Pourtant il existe un motif d'espoir. Le Conseil de Paris des 16 et 17 juillet a en effet voté une délibération autorisant la création d'une opération d'aménagement qui a été confiée à la SEMAEST. L'objectif vise à redynamiser la fonction commerciale et à lutter contre la monoactivité dans cinq secteurs de Paris. « Jonquière-Epinettes » en fait partie, en continuité de la ZAC Clichy Batignolles, de l'OPAH et du GPRU de la Porte Pouchet. Pour cela un budget a été prévu, à hauteur de 30 millions d'euros.
Le texte de la délibération pointe du doigt la dévitalisation de certains pôles de vie, une forte vacance immobilière (238 locaux vides sur 1427) et l'absence de toute dynamique d'implantation autre que les « call box » dans le périmètre compris entre les avenues de Clichy et de Saint-Ouen et le boulevard Bessières.
Rappelons que la SEMAEST a débloqué l'année dernière 1 million d'euros, somme qui a déjà permis le rachat de deux boutiques situées rues Sauffroy et Guy Môquet.

DéCLIC sera donc très vigilant tout au long du déroulement de cette opération. Nous souhaitons qu'un signal fort soit lancé, et qu'en toute priorité la SEMAEST redonne enfin vie et décence à nombre de boutiques telles que l'ancienne supérette « Ami ».**JLD**

Epilogue en vue

pour le 160, avenue de Clichy !

Cet ancien magasin de vêtements sur 2 niveaux qui a fermé voici 15 ans et laissé à l'abandon en raison de mésentente entre les héritiers, devrait bientôt rouvrir sous les couleurs d'une banque.

Ce lieu avait été évoqué à un moment comme lieu possible de la maison des associations dans le 17°.

La gare de Saint-Ouen -
Réseau Ferré de France est-il au dessus des lois ?

On ne connaît que trop l'aspect calamiteux de l'ancienne gare de petite ceinture, avenue de Saint Ouen, défigurée depuis si longtemps par l'habillage de tôle d'un bazar - soldeur.
Ce que l'on sait moins c'est que sous ces oripeaux se cache un joli bâtiment (voir Bulletin de Liaison n°14 - 15 sur notre site). C'est aussi qu'il y a un responsable à ce gâchis : RFF, une grande société nationale qui semble se soucier comme d'une guigne des lois et règlements, des rappels à l'ordre qui lui sont lancés par la Ville de Paris, de l'image indigne qu'offre le bâtiment dont elle est propriétaire et de l'exaspération des habitants du quartier.
Certes le locataire du bazar est responsable, pas gêné par l'apparence sordide de la devanture, même s'il se déclare prêt à l'améliorer. Notons qu'un ancien locataire du bazar était en conflit avec la Ville de Paris au sujet d'une enseigne illégale, la demande d'autorisation, déposée à posteriori ayant été refusée, la Ville demandant sa dépose ; sans effet ; d'où contentieux ; mais le départ de cet ancien locataire avait clos la procédure. On voit la difficulté pour les services publics de faire respecter les lois et règlements. Le locataire actuel serait lui aussi en procès avec RFF qui demande son éviction. Mais la justice est lente…
Tout aussi sordide l'état de la voie ferrée, jusqu'au croisement de la rue Vauvenargues jonchée de déchets divers, murs de soutènement tagués, grilles de protection pas repeintes depuis des décennies, depuis la dernière guerre mondiale nous confient des personnes âgées.
Tout aussi rouillées sont les grilles du chemin de fer du réseau Saint Lazare, lui en pleine activité, place de l'Europe et sur les ponts Cardinet, La Condamine, Legendre. Merci RFF.

A l'automne 2006, une chaîne de télévision câblée a repassé un téléfilm " Deux filles en cavale " policier de 2000, tourné pour l'essentiel dans les locaux de cette pauvre gare de la petite ceinture : déglingue, crasse, tags. Tout ce qu'il faut pour faire frissonner dans les chaumières. On imagine le propriétaire des lieux, qui a dû percevoir de l'argent pour le tournage, " vendre " à la production ce lieu emblématique du sordide…
Suite aux interpellations de Déclic 17/18, en Conseil de Quartier ou dans le Bulletin, des élus sont intervenus auprès de la direction de RFF. La Ville de Paris (Direction du Logement et de l'Habitat) après un premier courrier le 14/12/05, sans réponse, en a adressé un second le 18/08/06 au directeur régional de RFF M. Chaineaux, toujours dans réponse fin septembre. L'un et l'autre évoquaient l'obligation des propriétaires " de tenir leur immeuble en bon état de propreté sur l'injonction de l'autorité municipale (…) et le défaut de ravalement de cet immeuble en très mauvais état d'entretien ". Que faire face à une telle inertie ou un tel mépris ?

C'est pourtant une bien vieille affaire. Des habitants de la rue Vauvenargues ont confié à Déclic 17/18 un épais dossier des lettres envoyées à diverses personnalités depuis 1992. Citons quelques extraits.

Réponse de M. Roger Chinaud, maire du 18ème, adjoint au Maire de Paris - 02 /03 /1992 :

" …en ce qui concerne l'insuffisance d'entretien des dépendances de la SNCF, le long de l'ancienne voie ferrée, je tiens à vous informer qu'il s'agit là d'un problème dont je me suis préoccupé à de nombreuses reprises(…) la Ville de Paris a proposé à la SNCF de constituer un groupe de travail, réunissant les représentants de cette société et de la Ville, ce qui a été accepté… "

Réponse de M. Dominique Lamy, adjoint au maire du 18ème arrondissement, rendant compte d'une réunion de concertation avec la SNCF sur l'entretien de emprises petite ceinture (20/07/1997) " …quatre trains hebdomadaires en moyenne, pas de circulation le week end …pour l'entretien priorité aux lignes fréquentées par les voyageurs, mais passage régulier d'un wagon aspirateur et entretien par la Brigade Environnement de l'ensemble du tronçon situé sur le 18ème arrt.…fourniture par la Mairie du 18ème d'un grillage à mailles fixes, posé par la SNCF. "

Réponse de M. Loik Le Floch - Prigent à Mme de Panafieu, adjointe au maire de Paris - 05/06/1998 qui lui avait écrit à propos de la dégradation de l'environnement autour de l'ancienne gare, avenue de Saint-Ouen :
" …nos services locaux procèdent périodiquement avec le concours des services de nettoiement de la Ville de Paris à l'enlèvement des détritus de toute nature déposés dans nos emprises (…) la SNCF ne peut résoudre à elle seule ces problèmes qui traduisent un comportement incivique. Son action ne peut que se trouver renforcée par l'appui de la Ville de paris et au besoin de la Préfecture de Police (…) la SNCF continuera de veiller à ce que ses emprises soient nettoyées aussi souvent que possible… "

Nettoyage ? A quel rythme ? les réponses des responsables diffèrent.

Le 30/05/96, le service équipement de la SNCF, 60 bd Ney, annonce " tous les 6 mois ".
Mais M.Louis Gallois, annonce le 10/10/98 dans une lettre à M. Stéfanini, Conseiller Régional " un passage de 2 à 3 jours tous les deux mois ", alors que le Directeur de la SNCF Paris Nord, dans une lettre à Mme de Panafieu (21/12/1999) informait : " la zone comprise entre l'avenue de Saint-Ouen et la rue Vauvenargues est traitée en moyenne 3 fois par an, chaque intervention durant environ 3 semaines , et chaque année, une dératisation du site. "

Que faire de cette gare ?

Dans une lettre du 20/07/99, M .Vaillant, maire du 18ème, proposait à M. Tiberi, maire de Paris : " la rénovation et la mise en valeur des gares Ornano et Saint-Ouen, qui pourraient être affectées à des activités culturelles ou associatives ". A quoi le chef de cabinet de M. Tiberi répondait à M.Vaillant le 06/08/99 " à la demande du Maire de Paris, je suis intervenu auprès des services municipaux concernés afin qu'ils étudient vos demandes avec une attention toute particulière. "

Que penser de ces renseignements techniques si contradictoires, de ces déclarations si peu suivies d'effets ?
Nous voulons croire à la bonne volonté des élus. Nous constatons qu'ils se heurtent à la totale désinvolture de la SNCF et de RFF.
Que pouvons nous faire, les uns et les autres ?

Définir un projet d'intérêt général pour ce bâtiment ; il sera alors plus facile de conjuguer toutes les énergies pour faire pression sur RFF. Le 21/01/2004 un vœu avait été adopté par la Mairie du 18ème pour un équipement culturel et social dans cette gare, vœu repris et voté à l'unanimité en Conseil de Paris le 02/02/2004. Cela passe par l'acquisition du bâtiment par la Ville. Il semble pourtant que RFF ne vendrait pas les gares désaffectées à l'unité mais souhaite les vendre en bloc. Un espoir ? Un protocole a été signé en juin 06 entre la Mairie de Paris et RFF, qui prévoit de remettre en état de fonctionnement un tronçon au moins de la petite ceinture. Et M. Caffet, adjoint au Maire de Paris, lors d'une réunion publique du 17 novembre 2006 a affirmé qu'il faut conserver les voies en état de fonctionnement, en cas de " pépin " pour la circulation de trains entre Saint Lazare et gare de l'Est. L'installation d'un centre de tri de déchets secs au nord des terrains Batignolles-Cardinet plaide aussi en ce sens. La rénovation des gares sera étudiée en partenariat avec la Ville ; déjà la rénovation de la gare Ornano (porte de Clignancourt) est programmée et sera financée par la Ville, pour un équipement public. Cela crée un précédent.

En attendant, exiger de RFF et de son locataire, avenue de Saint-Ouen, le ravalement du bâtiment et un entretien des lieux qui semble peu compatible avec l'actuelle nature du commerce occupant. Et exiger le nettoyage complet et régulier de la voie ferrée.

Les terrains Cardinet : un nouveau quartier pour le 17ème

L'aménagement des terrains Cardinet est un événement majeur. Un nouveau quartier verra le jour avec ce projet de grande ampleur.

Dans cette gigantesque friche urbaine, 3500 logements sont prévus, dont la moitié en logements sociaux, pour des étudiants, des personnes âgées ou à handicap physique. Ces constructions accueilleront environ 12 000 habitants, une ville moyenne française ! Pour ces nouvelles familles, le projet intègre des équipements publics : 3 crèches, 3 groupes scolaires, une école maternelle, un gymnase et un parking de 600 places. Un centre d'animations culturelles devrait également voir le jour.

Le futur quartier comprendra aussi des secteurs d'activités économiques avec la construction d'immeubles de bureaux et des espaces réservés aux commerces et à d'autres activités. Au nord de la zone, en bordure du périphérique sont également prévus la re-localisation de la zone de fret, un centre de tri sélectif des déchets, une centrale à béton couverte, et un parking pour les autocars. Cette réorganisation devrait entraîner une baisse significative du trafic des poids lourds, notamment sur l'avenue de Clichy. Les chiffres annoncés prévoient environ 5,6 fois moins de camions qu'actuellement ! Une vraie bouffée d'air pour l'avenue de Clichy !

Enfin, un parc de 10,8 hectares verra le jour en 2013, plus grand que le parc Monceau. Outre des activités ludiques et sportives pour les plus jeunes et les plus grands, le parc devrait offrir une symphonie végétale s'étirant tout au long des quatre saisons et un thème aquatique autour de nombreuses pièces d'eau, étangs, canaux, fontaines et jets d'eau…

La concertation autour des terrains Cardinet : des conseillers de quartier dynamiques !

A la suite de la réunion de concertation organisée par la Ville de Paris le 6 décembre 2006, des membres du Conseil consultatif de quartier de la zone Batignolles-Cardinet ont souhaité former un groupe de réflexion pour élaborer des propositions et recommandations pour l'aménagement de la future zone d'activités. Plus d'une dizaine de représentants du conseil de quartier étaient présents, de même qu'une représentante du conseil de quartier Epinettes-Bessières. La représentante de Déclic 17/18 au Conseil de Quartier Batignolles-Cardinet s'est investie dans ce groupe de travail. Les 3 thématiques suivantes ont été abordées : les déplacements, la mixité sociale et la sécurité. Les propositions ont ensuite été présentées en séance plénière du conseil de quartier. Si toutes les propositions n'ont pas trouvé un consensus, le groupe de travail a néanmoins produit un travail de qualité et les bases d'une réflexion pour aller plus loin.

La position de Déclic 17/18

Déclic 17/18 défend l'idée que le futur quartier soit ouvert sur son environnement proche. Ainsi les circulations piétonnes et cyclistes avec Clichy devraient être améliorées. La ville limitrophe a de son côté considérablement embelli et aménagé l'entrée de la ville à cet endroit. De la même manière, il semble logique d'assurer la continuité entre le square des Batignolles, tout proche et le nouveau parc, non seulement en termes visuels, mais aussi avec un cheminement sécurisé de l'un à l'autre.

L'aménagement de la zone doit permettre de repenser la circulation et la fluidité à la hauteur du pont Cardinet, et de faire des aménagements pertinents. La proposition de faire passer le bus 31 par la rue Brochant pour rejoindre la rue Guy Môquet, pour faciliter la traversée de l'avenue de Clichy, a recueilli moins de suffrages. La Mairie du 17ème s'y oppose. Une pétition a même circulé en son temps pour s'opposer au projet. Depuis lors, le projet "Mobilien" de la ligne 31 est au point mort, au grand dam des usagers de la ligne. Déclic 17/18 déplore cette situation et souhaite qu'il puisse y avoir une expérimentation de quelques mois pour vérifier la pertinence ou non de la suggestion.

En terme de desserte par les transports en commun, Déclic 17/18 se bat depuis des années pour que le scandale de la ligne 13 cesse. Il n'est pas envisageable de concevoir ce nouveau quartier, sans que le problème de la ligne 13 soit enfin traité de manière satisfaisante. La ligne est déjà surchargée, elle connaîtra une affluence accrue de par son extension ; et elle desservira ce nouveau quartier d'environ 12000 habitants, sans compter tous ceux qui viendront chaque jour y travailler. Il serait inacceptable que les seules améliorations prévues de la ligne 13 se limitent au système Ouragan (dont on attend toujours qu'il se lève !), à un aménagement intérieur des rames et à des équipes de « compacteurs d'usagers » !!! Récemment, différents scenarii ont été mis à l'étude pour désengorger la ligne 13. Déclic 17/18 défend fermement le scenario qui prévoit le rallongement de la ligne 14 jusqu'à la Porte de Clichy, puis jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen. La proposition de rocade circulaire ne répond absolument pas aux besoins des usagers actuels et futurs de la ligne 13 ; et elle serait beaucoup plus onéreuse.

En outre, la desserte du futur quartier pourrait encore être améliorée par le prolongement du tramway jusqu'à la Porte d'Asnières, le passage d'Eole par Pont-Cardinet, l'arrêt de davantage de trains de banlieue à la gare Cardinet et la création d'une navette de quartier allant jusqu'aux Hauts-de-Malesherbes.

Concernant la vie de quartier et la mixité sociale du futur quartier, les attentes sont très fortes pour faire de ce quartier un véritable lieu de vie. Les logements en secteur social devront trouver un juste équilibre entre les besoins des familles de 4-5 personnes, des familles mono-parentales, des personnes âgées, des étudiants et des jeunes qui s'y installeront. Les besoins seront importants également en termes de structures de soins et établissements de santé : maison médicalisée pour les personnes souffrant d'Alzheimer, accueil des personnes à handicap physique, centre pour les plus démunis…

Les aménageurs s'attacheront à ne pas créer de zones dortoirs ou des zones d'activités désertées en soirée. La priorité doit être donnée aux commerces (boulangerie, boucherie, restaurants, cafés…) et aux services de proximité (supermarché ne se limitant pas à l'alimentation) ; mais également aux lieux de vie et de socialisation (pieds d'immeuble, centre d'animation culturelle, services publics), dans toutes les zones de ce futur quartier.

Aucun secteur ne doit être laissé en déshérence, même les zones d'activités. La vitalité du nouveau quartier doit être garantie, même en dehors des heures de bureau.

Par ailleurs, Déclic défend l'idée que le commissariat de la rue Truffaut soit déplacé et implanté dans le nouveau quartier. L'association souhaite que la Préfecture de police réponde favorablement à cette demande des habitants pour décharger la rue Truffaut.

Enfin, la sécurité passe encore par des aménagements en amont bien pensés : des locaux pour les gardiens dans les immeubles d'habitation et de bureaux, un éclairage efficace, et surtout les conditions d'existence d'une vie sociale…

Rififi aux Batignolles
5ème édition

Pour sa cinquième édition, le Rififi a installé la fête - « Au pied de la lettre » - aux Batignolles et aux Epinettes, au fil de cinq rendez-vous !

« En attendant la loco » - 5 au 8 juillet - Témoins des progrès techniques et industriels du 19e siècle, les Epinettes et les Batignolles ont été le théâtre des festivités organisées par Arts et Urbanités, autour de l'histoire du train : conférences, concert, jeu urbain, expositions, spectacles vivants.

« Rififi et patrimoine » -15-16 septembre -, l'occasion de partir sur les traces des « Polonais des Batignolles », des fondateurs de la Cité des fleurs, de la justice au 17ème siècle à Monceau, enfin de la restauration de l'Archange Saint Michel.

« Le festival du Rififi » - 19 au 23 septembre - a rimé avec inventivité et convivialité : parade des associations, repas de quartiers, théâtre et spectacles de rue, concerts en plein air et « scènes ouvertes » dans les bars, jeux - de piste et des ciné-mots… !

« La nuit des arts plastiques » - 6 octobre - . Une balade pour les amateurs du bout de la nuit en quête d'un rapport décalé à la création. Surprises et décrochages ont été au rendez-vous !

« Rififi et courts devant » - 25-28 octobre –. Passionnés, amateurs et curieux ont découvert un nouvel éventail d'images qui font vibrer les jeunes vidéastes, cinéastes, réalisateurs, créateurs d'images : films de musique, d'animation, auto-produits, et Daily motion.

Batignolles – Epinettes - Saint Georges - Montmartre :

Bonjour Monsieur Zola !

« Je ne sais vraiment quelle destinée me poursuit dans le choix de mes logements ». Lettre de Zola à Cézanne 1860

Emile Zola, né à Paris en 1840, le quitte à 3 ans pour Aix en Provence, où son père, ingénieur, se proposait de construire barrage et canal. C'est là qu'il se lie avec Paul Cézanne. La mort prématurée du père (1847) plonge la famille dans la gêne, la misère, presque. Ce qui va pousser Mme Zola à revenir à Paris en 1857. Baccalauréat raté, emplois peu gratifiants : « monde de commis stupides » ; des logis de misère, rive gauche, autour du Panthéon (déjà…).

L'écriture : des contes, des articles pour la presse, mal payés. Le doute, l'ambition quand même, un mariage en 1863 à la mairie des Batignolles avec comme témoins Paul Cézanne et Paul Alexis, deux Aixois. En 1866, Zola décide de se consacrer entièrement à la littérature. Thérèse Raquin (1867) connaît un succès d'estime, ne lui procure pas l'aisance.

C'est alors qu'il passe rive droite, aux Batignolles.

Pourquoi les Batignolles, rattachées à Paris depuis 1860 ?

« Si proche du bon air, on fanait encore à Montmartre… » Aussi pour se rapprocher des artistes du groupe des Batignolles : Fantin-Latour, Bazille, Renoir, Manet, Monet, qu'il rencontrait au café Guerbois, 9 avenue de Clichy. Allez voir ce qu'il en reste . Ou plutôt n'y allez pas, c'est trop triste. Il défend ses amis peintres refusés au Salon par des articles où il attaque au vitriol les peintres académiques, comme Meissonnier ou Cabanel : « j'avoue tranquillement que je vais admirer M. Manet. Je déclare que je fais peu de cas de la poudre de riz de M. Cabanel » 1866.

Désormais, il demeurera dans ce quartier.

1 rue Dautancourt, alors rue Moncey, 11 avenue de Clichy, 23 rue Truffaut (1868), 14 rue de la Condamine, où sa mère qui vivait avec le jeune couple élevait des lapins dans la cour du pavillon en fond de parcelle (1869-1874).

Ayant acquis quelque aisance, il s'installe de 1874 à 1877 dans l'hôtel particulier 21 rue des Apennins, alors rue Saint Georges : « la maison est quelque peu troglodyte : la salle à manger adossée au rocher » (un rocher rue des Apennins ?) Selon ami, le romancier naturaliste Paul Alexis : « voilà le logis confortable d'un bourgeois à l'aise qui vit chez lui, tranquille, travaille toute la journée et paie sans doute ses termes… » des bibelots japonais, des tableaux de Manet, un paysage de Claude Monet.

Après l'Assomoir (1877), Zola est riche. Il monte dans le 9ème arrondissement. Après un passage, 23 rue Ballu, alors rue de Boulogne, il s'installe 21 bis rue de Bruxelles, hôtel particulier cossu, « d'un caractère bourgeois forcené où une table Louis XIII écrase le cabinet de travail d'une somptuosité suspecte, où s'accumulent les objets religieux, étrange rassemblement chez cet athée, qui côtoient les vestiges antiques ou pseudo, les armures ou tentures médiévales. Somptuosités hétéroclites d'une bourgeoisie fin de siècle » On croirait lire ici une description de sa maison de campagne de Médan. Là, allez voir et entrez dans le hall.

Pour autant cette richesse gagnée, cet embourgeoisement ne l'incitent pas à la respectabilité. Par ses romans, il n'hésite pas à choquer. Surtout, il prend parti pour le capitaine Dreyfus, suscitant la haine, le mot est faible, des nationalistes et des antisémites. C'est là qu'il mourra en 1902, assassiné peut-être. Son cercueil, traversant la place de Clichy devant des milliers de Parisiens est inhumé au cimetière Montmartre, ses cendres sont transférées au Panthéon en 1908.

De haut en bas :

11, avenue de Clichy (1866),

angle 1 rue Dautancourt et 98 avenue de Clichy (1867),

23, rue Truffaut, aspect actuel (1868),

14, rue La Condamine (1869 à 1874)

21 rue des Appenins (1874 à 1877),

21 bis rue de Bruxelles,

tombeau de Zola au cimetière Montmartre, dessiné par Frantz Jourdain

Epinettes : une jeune dame de 99 ans

Cet article a été rédigé en février 2007. Depuis Madame Vacher a fêté ses 100 ans, en juin 2007.

Née au Danemark, venue en France en 1926 pour apprendre le français, puis jeune fille au pair, « française par mariage et de cœur », madame Vacher vit dans notre quartier depuis 1930, d'abord Villa des Arts puis dans le bas de l'avenue de Clichy. Entre autres activités, elle fut guide touristique, mannequin chez Dior, tout en s'adonnant à la peinture, exposant au Salon des Artistes Français.

Nous l'avons rencontrée au fil d'une conversation pleine de fraîcheur où elle a évoqué quelques uns de ses souvenirs, raconté ce quartier tel qu'elle l'a connu, et qu'elle a vu changer.

« Je me souviens de la Villa des Arts, de 1930 à 1936. Mon mari a eu très longtemps un atelier de menuiserie rue Hégésippe Moreau. J'ai connu des peintres. Comme Dufy, pas Raoul mais son frère Jean Dufy[1], Marcoussis, Van Caulaert[2] qui peignait un peu comme Van Dongen ; je me souviens que son épouse, Ismérie, avait été danseuse aux Folies Bergères, que son célèbre chien Caramel courait au cynodrome d'Asnières.

Je me souviens que, dans son atelier, mon mari recevait le Roi des Camelots ; quittant parfois les grands boulevards où il travaillait, il venait s'y réchauffer avec sa Princesse. On mangeait chez Mathilde, le bougnat, face au n° 9, et aussi au Perroquet Vert, rue Cavallotti, fréquenté par des artistes et aussi des gangsters. En face du Crédit Municipal, j'ai vu Fernandel, était-ce pour un film ? Dans cette rue Cavalotti, il y avait une recette auxiliaire de la poste.

Je me souviens du Gaumont Palace qui passait deux films et des attractions ; j'y ai vu débuter Piaf et Tino Rossi. Au début de la guerre, mon mari a participé au déménagement de milliers de films inflammables vers la province. Quand on l'a démoli, il y avait tant de poussière qu'on ne pouvait pas respirer.

Je me souviens de l'avenue de Clichy, entre la Place et La Fourche. C'était un peu un village où , certes ,on avait le verbe haut. C'était une population mélangée, populaire et petite bourgeoise. Il y avait moins de voitures que maintenant et on avait plaisir à y faire ses achats aux marchandes de 4 saisons avec leurs petites voitures[3]. Je me souviens que la marchande de fleurs vendait des tickets pour les courses de chevaux. Vers 6 h. du matin, on entendait passer la voiture du laitier ; la nuit, les maraîchers descendaient vers les Halles.

Les tramways ont disparu en 1937. La vie était à la fois plus difficile et plus facile que maintenant. Il y avait une vie de quartier, on se connaissait. Pour 1,50 franc, on allait au cinéma comme à l'Artistic Douai, où il y a maintenant une Poste. Il y avait 2 cinémas à La Fourche et 1 rue Brochant. Vers 1936, on fréquentait la brasserie Muller, aux murs peints, en face du restaurant Jouanne, connu pour ses tripes fameuses ou chez Vely, les employés avaient 2 heures pour déjeuner ; beaucoup rentraient chez

1/ Jean Dufy né au Havre en 1888. A Paris en 1912 rencontre Derain, Braque, Picasso, Apollinaire. Expose au Grand Palais 1920 – 1923 – 1923. A New York 1930 – 1938. Rencontre le monde de la musique au Bœuf sur le Toit : Milhaud, Satie, Auric, Honegger, Poulenc… En 1937 réalise avec son frère Raoul la fresque « Fée Electricité » pour l'Exposition Universelle de Paris. Dans les années 1950 – 1960, voyage en Europe et en Afrique du Nord. Nombreuses expositions au Etats Unis. A Paris se lie à Aragon et Prévert.

2/ Jean Dominique Van Caulaert (1879 – 1979). Peintre spécialisé dans la représentation du monde de la chanson, du café concert, du music – hall. Connu pour ses portraits de Mistinguett – 1935 – Cécile Sorel - 1941 – exposés au musée des Arts Décoratifs, mais aussi de Pierre Benoît et de Scapini - 1941 -

3/ Ces petites voitures, en fait des charrettes, passaient la nuit dans des entrepôts dans le haut de l'avenue de Saint Ouen, démolis autour des années 70 . Ces petites voitures ont survécu plus longtemps rue Lepic.

4/ Il s'agirait peut-être de l'enterrement en grande pompe à l'église Sainte-Marie des Batignolles, en 1943, d'un gangster de Marseille, Carbone, lié à la Gestapo et au PPF de Doriot, en présence du Tout Paris de la collaboration. Tino Rossi y vint chanter.

eux, les autres prenaient le temps de déjeuner avec café et pousse- café. Les cars pour les champs de courses partaient de la Place Clichy à 13 heures. Les joueurs de bonneteau installaient leur parapluie à l'entrée des impasses, près du Bal du Petit Jardin.
Je me souviens de la marchande de journaux ,toujours en noir avec un chapeau de paille : l'Intran, der des der ! Et de la prostituée qui avait une jambe de bois : elle ne manquait pas de clients !.
A la brasserie Wepler, on marchait sur les épluchures de cacahouètes, que des Algériens vendaient de table en table. Je me souviens du grand Café Valunaud, au coin de la rue Berzélius, Avant la guerre, c'était le rendez-vous de la pègre du quartier. C'est là que, après la guerre a été tué Monsieur Eric, un gangster très gentil. Je me souviens d'un gangster tué rue Ernest Gouin. Tino Rossi est venu à son enterrement[4].
Les 14 juillet étaient magnifiques : des orchestres partout. On dansait chez Valunaud. Quels que soient les gens on ne refusait pas une danse, même avec les gangsters.
Mais l'argent facile de la guerre, pour les profiteurs au moins, a abîmé les gens.
Pendant les campagnes électorales, on allait écouter les orateurs dans les préaux d'école. Je me souviens d'avoir assisté à une réunion avec Marcel Cachin.
En juin 1940, on a fait l'exode jusqu'à Orléans. Je me souviens de l'Occupation. La première année a vraiment été dure, on faisait la queue sous la neige. On avait peur des Allemands, on craignait les attentats et les représailles. J'ai vu arrêter des Juifs dans l'immeuble. Je me souviens des alertes, la nuit : sirènes, à la cave avec une petite bouteille. On a vécu la guerre cahin-caha, il y a eu peu de bombardements. Les soldats allemands venaient dans le quartier pour les filles. A leur départ, on était tous dans la rue.
Je me souviens de Grace Kelly cité des Fleurs, tout habillée de bleu pâle. C'était vers 1960 et elle venait visiter la Maison des bonnes sœurs. Je me souviens de Mistinguett, nous avions le même coiffeur, Aldo, rue de Clichy, au début des années 30 : de dos, une jeune fille, des jambes superbes ! Evidemment , il ne fallait pas qu'elle se retourne… J'étais à la première de Joséphine Baker au Casino de Paris , rue de Clichy .
Je me souviens du chemin de fer de Petite Ceinture qui transportait aussi des hôtes de marque . Ainsi ,après la guerre , le train du roi du Danemark , arrivé par la gare du nord,était aiguillé sur la Petite Ceinture rouverte pour l'occasion , jusqu'à la gare de la Porte Dauphine où l'accueillit le Président de la République. Et j'ai pu saluer mon souverain, Frédéric 1X. Quand j'étais enfant ,mes frères et moi nous avions joué avec lui dans son château.
Au Pont-Cardinet, on prenait le train pour Luna-Park ou le Champ de Courses d'Auteuil… »

La Virgule

Vers le « bas » de la rue Guy Môquet, à droite, en allant de la rue Gauthey jusqu'à l'avenue de Clichy et la Cité des Fleurs, vous ne pouvez pas manquer la devanture bleue de **la Virgule**, la librairie papeterie de Pierre Akian.

C'est une maison qui a déjà plus d'un quart de siècle d'existence (depuis 1981) et vous y trouverez tous les ouvrages qui vous font envie : de la littérature, des romans, des polars, des biographies, des essais, des livres de poche, des beaux livres d'art, des volumes de La Pléiade, des collections de BD, des livres pour les enfants de tout âge, etc. Si vous préférez écrire, votre libraire vend aussi des crayons, des stylos et du papier…

Pierre Akian aime les livres, les écrivains et leurs lecteurs. Si vous l'interrogez, il sait toujours vous dire que lire ; et les auteurs qu'il préfère sont devant vous, sur un présentoir spécial posé sur le comptoir. Sur les murs, au dessus des étagères chargées de bouquins, autour de la célèbre affiche de Gérard Philipe montrant comment il savait dévorer les livres, vous voyez une galerie de portraits d'écrivains. Pierre Akian a commencé à les accrocher en 1985, pour matérialiser leur présence personnelle dans leurs œuvres littéraires.

Depuis 1993, il fait encore plus : il invite régulièrement des auteurs à venir signer ou lire leurs ouvrages. D'Agota Kristof, la première, à Muriel Barbery, près de cinquante écrivains sont ainsi venus, parfois plusieurs fois (Fred Vargas, Tonino Benacquista). Il y a des poètes (Thierry Cazals, Jean Hugues Malineau), des auteurs de BD (Marjane Satrapi), de nombreux romanciers et romancières (Claudel, Ferney, Gaudé, Gavalda, Huston, Nyssen, Peju, Vallejo, etc.). La fête est maintenant bien rodée. Les lecteurs, alertés par des affichettes et des papiers distribués dans tout le quartier, viennent avec leurs livres à faire signer, qui avec une bouteille de vin ou de jus de fruit, qui avec un gâteau ou un saucisson… La communion n'est pas seulement littéraire. Il y a eu jusqu'à cent vingt participants à ces soirées. Depuis trois ans, l'une de ces lectures-signatures est associée au marché du livre organisé en septembre par les habitants de la rue Davy, toute proche.

La Virgule est ainsi le point de rencontre des amateurs de lecture du quartier, une vraie librairie générale ouverte à tous, dont on souhaite qu'elle continue longtemps à animer la vie culturelle des Epinettes.

Signalons que **La Virgule** a fait l'objet d'un film documentaire : « autour de la virgule » de Christian Girier, 58 minutes, produit par Yenta Production et Images plus en 2005, disponible en DVD.

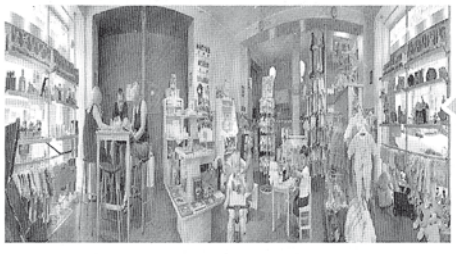
Pam-Pim's **la nouvelle boutique de puériculture dans votre quartier.**

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

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

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

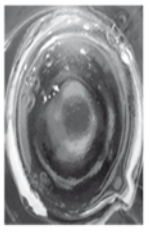
2 rue Hégésippe Moreau 75018 Paris (Métro Place de Clichy)

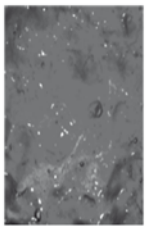


Vous pouvez également visualiser et commander nos articles sur notre site

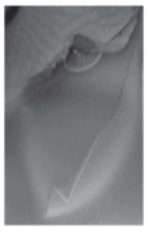
www.pam-pims.com ou par téléphone au N° Indigo 0 825 80 32 35

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.

Depuis dix ans, déCLIC 17/18 agit pour améliorer notre cadre de vie, enjeu de citoyenneté. Des habitants des 8ème, 9ème, 17ème et 18ème arrondissements s'unissent pour relever le défi.

Transports, circulation : pour la priorité aux transports publics
Météoriser la ligne 13 ; prolonger la ligne 14
Augmenter la fréquence des grandes lignes de bus : 31, 81, 95 ;
Accélérer le Programme MOBILIEN.
Mettre en site propre les lignes 54, 74, 81,
Rééquilibrer le partage de la voirie au profit du piéton
Réduire l'utilisation de véhicules particuliers pour des courts trajet ; développer l'offre de taxis ; réseau de plate-formes logistiques inter-quartiers ; développer l'auto-partage

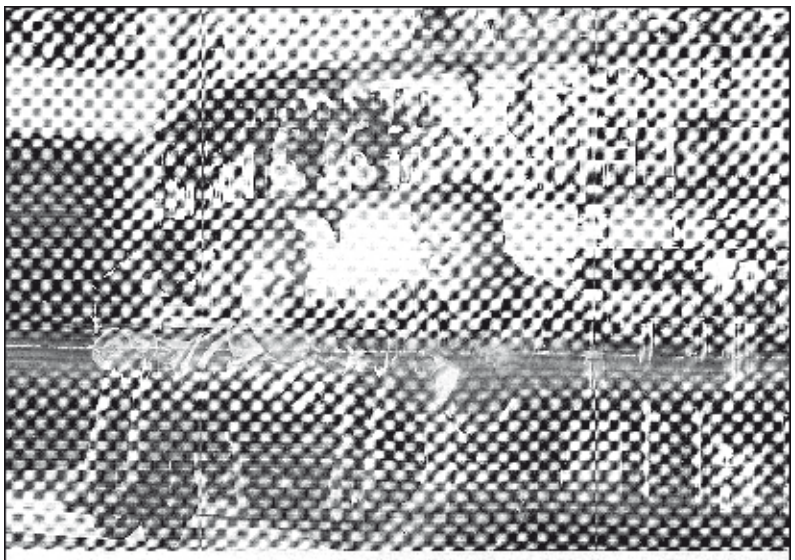
Urbanisme
Privilégier la mixité des fonctions sur les terrains Cardinet : habitat, activités, services
Rétablir la continuité avec Clichy et Saint-Ouen : effacer la coupure du périphérique
Revitaliser le quartier de la Porte Pouchet .
Poursuivre l'aménagement de la Place de Clichy
Réhabiliter les avenues de Clichy et de Saint-Ouen
Aménager le boulevard des Batignolles dans la continuité de l'axe Ternes -République
Poursuivre l'aménagement des espaces publics : éclairage, fleurissement…

L'actualité, l'information sur nos quartiers

Rendez vous sur http:/www.declic1718-paris.org/

Commerces
Protéger, restaurer la diversité commerciale par une action volontariste de la Ville :
contrôle rigoureux des étalages ; achat de commerces vides reloués pour des activités de proximité

Animation des quartiers
Racheter la gare de Saint Ouen Petite Ceinture et la réhabiliter au profit d'activités associatives


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

Adhérez à déCLIC 17/18

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

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

Adresse : …….....… Téléphone :……..

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

Signature

Nous assurons nous-même la diffusion de nos courriers d'information

Si nécessaire, pour accéder à votre boite aux lettres, merci de préciser le code de votre immeuble : …….
Nous vous invitons à photocopier ce bulletin d'adhésion et à le diffuser autour de vous.

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