

Compte rendu
Réunion de concertation : Avenue de Clichy du 01/03/2011

Introduction de la réunion par Annick Lepetit (Députée, Adjointe au Maire de Paris chargée des déplacements, des transports et de l'espace public):

Annick Lepetit rappelle que la requalification de l'avenue de Clichy entre la place de Clichy et la Fourche fait partie des engagements de mandature, comme le réaménagement de la place de Clichy désormais terminé.

Cette nouvelle étape, entre la place de Clichy et La Fourche, sera suivie, lors de la prochaine mandature, par l'aménagement de l'avenue de Saint-Ouen et de l'avenue de Clichy entre La Fourche et la porte de Clichy.

Les objectifs de l'aménagement sont les suivants :

- Améliorer la circulation des piétons, des cyclistes et des bus ;
- Réduire l'accidentologie qui reste importante notamment aux carrefours ;
- Mieux organiser les livraisons
- Désencombrer les trottoirs
- Requalifier et embellir l'avenue :
 - o Nouveaux mobiliers urbains
 - o Mieux éclairer les trottoirs.

Il est proposé de conserver l'équilibre trottoirs/chaussée qui semble adapté aux besoins (trottoirs relativement larges...). En revanche, le fonctionnement sur chaque espace doit être sensiblement amélioré. Deux propositions d'aménagement vont vous être présentées.

Annick Lepetit conclut son introduction en donnant le calendrier de la concertation qui doit être menée par les maires d'arrondissement d'ici l'été 2011, une réunion publique de restitution aura lieu d'ici fin juin.

Passage du micro à Daniel Vaillant (Maire du 18^{ème}) :

Dans l'avenir, il n'est pas exclu de prolonger le projet au-delà de la Fourche (impact du tramway). La concertation aura lieu avant la fin de l'aménagement de l'avenue de Clichy. Mais, au stade actuel, il n'est pas possible d'envisager l'aménagement de la totalité de l'avenue de Clichy. Le Tramway Porte de la Chapelle sera inauguré fin 2012.

Intervention de M. Hervé Benessiano, adjoint de Mme Brigitte Kuster (Maire du 17^{ème}) :

Il évoque l'arrivée du TGI et l'arrivée du Tramway.

Rénovation, requalification.

Aménagement très coûteux.

La ligne 13 de la RATP ainsi que plusieurs lignes de Bus sont impactées par l'aménagement de l'avenue de Clichy.

→ Il conviendrait, notamment, de mieux équilibrer l'efficacité des transports en commun par rapport à l'usage de la voiture.

Présentation du Powerpoint par Gérard Lacrouts et Fabrice Martin (respectivement Chef de projet et Architecte voyer au Service des Aménagements et Grands Projets à la Direction de la Voirie et des Déplacements).

F. Baudouin (rue Marcadet) demande si l'on a une idée précise du besoin en livraisons.

L'association Déclit 17- 18 évoque la nécessité d'une valorisation commerciale de l'avenue et des mesures d'accompagnement de la part de la Préfecture de Police sous forme d'une verbalisation des infractions.

Un autre intervenant fait la même remarque sur le manque d'intervention de la Police.

Une personne demande pourquoi morceler le réaménagement des avenues Saint Ouen et Clichy.

Il est demandé de présenter, au cours d'une prochaine réunion, une étude sur la circulation des deux avenues pour limiter la pression automobile sur ce petit bout d'avenue.

Un riverain (de 35 ans) fait les observations suivantes :

L'avenue reste une pénétrante majeure : ne prévoit-on pas de diminution de la circulation ?

- Demande de remplacer les bus par des articulés.
- Favorable à la proposition 1 car elle permet des espaces cyclistes dans les 2 sens et le séparateur est dangereux pour les 2 roues et empêche les bus de se doubler.

Il se demande si le stationnement des camions en marche arrière n'est pas dangereux.

- Insiste pour verbaliser beaucoup plus les incivilités.

Un habitant de la rue Cavallotti se plaint des incivilités des vélos.

Le Président du CCQ la Fourche Guy Môquet estime qu'à aménager morceau par morceau (« à petit pas ») on perd la vue d'ensemble. Il propose de réfléchir sur la cause de la congestion qui est selon lui le trafic Paris Banlieue et suggère de créer des parkings de rabattement afin de réduire le trafic Paris Banlieue.

M. Limousin (association Déclit 17-18) se félicite que les travaux s'annoncent enfin.

Pour lui, les stationnements en Lincoln sont indispensables pour limiter le stationnement sauvage sur la chaussée. Il souligne l'objectif important, selon lui, de diminuer le trafic automobile, notamment en provenance de banlieue.

Il évoque le climat délétère qui règne avenue de Clichy « sur laquelle tout est permis », pour réclamer une plus grande répression.

Enfin, il insiste sur l'importance d'accompagner l'aménagement d'un travail approfondi sur les rez-de-chaussée pour désencombrer les trottoirs (s'attaquer aux étalages et terrasses interdits) et embellir l'avenue. Il suggère la mise en place d'une charte de qualité négociée voire imposée aux commerçants.

Un représentant du CQ Batignolles demande si les pavés ne risquent pas d'être glissants.

Il préfère la solution 1 pour le bus et le carrefour de la fourche sans le 3^e passage piétons pour préserver la fluidité du trafic. Il suggère des radars contre la vitesse excessive. Il signale enfin que des aides existent pour le ravalement des immeubles.

Mme Michèle M. du quartier la Fourche demande s'il est envisageable de remettre l'entourage de la station RATP la Fourche comme elle était autrefois.

Une dame malvoyante demande :

- de faire le maximum pour réduire l'encombrement des trottoirs
 - d'entretenir les traversées avec signal sonore
- (Ex. feu au 13 avenue de Clichy) et se plaint de la circulation 2 RM qui viennent sur les trottoirs.

En réponse à cette première série de question :

Annick Lepetit indique que le fonctionnement des livraisons est effectivement un enjeu important pour la réussite du projet et demande à affiner le diagnostic. Elle se dit favorable à l'élaboration d'une charte avec les commerçants. Enfin, elle indique que le carrefour La Fourche doit également être mieux aménagé, notamment les accès de métro, en partenariat avec la RATP.

Daniel Vaillant se dit également favorable à l'élaboration d'une charte de qualité avec les commerçants. Il suggère de travailler sur les horaires des livraisons.

Hervé Bénæssiano demande à ce que les études de circulation soient menées à une échelle plus large. Il insiste sur l'importance d'améliorer la circulation des bus.

M. Rotondo (Préfecture de Police):

Il prend acte des remarques faites sur le grand nombre d'incivilités et l'irrespect de la réglementation. M Rotondo évoque un manque de moyens pour assurer le contrôle. Il précise que le projet devra permettre de clarifier le fonctionnement des déplacements et insiste sur l'importance de bien prendre en compte les livraisons. Il indique que la PP étudiera l'opportunité d'implanter un radar en fonction des priorités.

M. Dupouy (RATP):

Le point noir est le stationnement minute dans le couloir de bus qu'il faut éviter.

Les trois lignes ont été renforcées en 2008 à la demande du STIF.

La RATP est plutôt d'accord sur l'option couloirs de bus avec séparateur. F Dupouy se dit également favorable à la limitation de vitesse à 30km/h.

Le 54 en articulé est étudiable mais pour l'instant son taux de charge est compatible avec des bus non articulés. Ces bus ont récemment changé, ils sont accessibles PMR.

Il souligne enfin que les pavés n'ont pour lui que peu d'intérêt (glissants, bruyants...)...

Un monsieur est surpris que la PP attende éternellement pour se remettre en question, et demande s'il existe des statistiques sur les infractions.

Il note que les pavés employés sur la rue Ganneron sont chers et bruyants.

La saleté est un problème à traiter, notamment par l'éducation à la civilité.

M. Pierra (Déclic 17/18) insiste sur la nécessité de libérer les trottoirs pour les piétons. Il déconseille les pavés pour les vélos.

Il craint que la bande cyclable ne soit pas respectée (stationnement sauvage).

M. Janan:

Représente les commerçants de la partie non concernée de l'avenue de Clichy et de la rue de la Jonquière. Il préfère très nettement le projet 1. Il est opposé au séparateur béton (solution 2).

Il souhaite que le tourne à gauche vers l'avenue de St Ouen reste interdit et pour la circulation en boucle en sens unique sur les avenues de St Ouen et Clichy.

Il signale que le couloir de bus avenue de Saint-Ouen n'est pas respecté et demande une hausse du tarif du PV.

Il propose à M. Limousin (association Déclic 17/18) un tour sur le terrain avec les commerçants.

Une intervention porte sur le manque d'ambition du projet, notamment en matière de design des mobiliers urbains.

Une intervention porte sur l'intérêt d'installer des péages urbains aux entrées de Paris pour limiter le trafic automobile.

Monsieur Guggenheim (association des cyclistes du Nord-Ouest parisien) indique qu'il n'est a priori pas favorable aux pavés mais demande à voir si le traitement est vraiment soigné. Il demande à ce que la traversée piétonne sur l'avenue de Saint-Ouen se fasse bien en un temps pour ne pas pénaliser les piétons.

Il est demandé d'ajouter des stations Vélib'.

Des félicitations sont exprimées pour l'aménagement de la place de Clichy.

Une personne se dit favorable à la limitation à 30km/h, et plutôt favorable à l'option 1.

Enfin, il est demandé de créer une adresse mail pour pouvoir laisser son avis sur internet.

Annick Lepetit remercie l'ensemble des participants et conclut la réunion en donnant rendez-vous à une prochaine réunion publique avant l'été.