

**GROUPE DE TRAVAIL THÉMATIQUE « VOIRIE » — Séance du 19 juin 2007**

Présidence

Monsieur Denis BAUPIN

Adjoint au Maire de Paris chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie

Participants

Monsieur Thierry LE ROY

Garant de la concertation

Monsieur Alain LE GARREC

Conseiller de Paris

Agence SEURA

Monsieur Jean-Marc FRITZ

Monsieur Etienne FAMIN

BET Jonction

Monsieur Daniel BOUDOUIN

RATP

Monsieur Raphael RENE BAZIN

Monsieur Denis MASURE

Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris

Madame Christelle SAUVAGE

Madame Caroline MARTY

« Mieux se déplacer à bicyclette »

Madame Christine LAMBERT

**Association « vivre aux Halles – Montorgueil –
Montmartre – St Eustache »**

Madame Françoise THOMAS

Association « Parole des Halles »

Monsieur Olivier PERAY

Association « les Bachiques Bouzouks »

Madame Elisabeth BOURGUINAT

Association « La Clairière »

Monsieur Raphael RENE BAZIN

**Association de défense des riverains « Châtelet les
Halles »**

Monsieur Jacques CHAVONNET

Association « Glob'Halles »

Madame Dominique MAGNIETTE

Monsieur Régis CLERGUE DUVAL

Association « Tam Tam »

Monsieur Fabrice PIAULT

COTIBA

Monsieur Stéphane CZERWINSKI

ETC BET DEPLACEMENTS

Monsieur Hervé BESSOU

ESPACE EXPANSION

Monsieur Stéphane ROMBAUTS

Institut Français d'Urbanisme

Madame Michèle COLLIN

Madame Maria BASLE

**A.F.C. / « Sécurité et bien vivre autour de St
Eustache »**

Madame Monique FOUQUET-LAPAR

Monsieur Jean POYET

Conseil syndical Montorgueil – St Denis

Monsieur Fabien SARFATI

Collectif « Beaubourg les Halles »

Monsieur Alexandre MAHFOUZ

Conseil Syndical 5/7 rue des Innocents

Monsieur Jean-Pierre MARTIN

Association « Accomplir »

Monsieur Julien PAUCHET

Madame Claire MATHIS

GIE du Forum des Halles

Monsieur André LABORDE

Syndic 51-53 rue St Sauveur

Monsieur Aron MIZRAHI

Réseau vert

Monsieur Hermann SCHNEIDER

Cabinet de Denis BAUPIN

Madame Cécile GRUBER

Mairie du 4^{ème} arrondissement

Madame Danièle FANDEUX

Monsieur Didier BERTHELOT

Cabinet du Maire

Monsieur Claude PRALIAUD

Directrice de l'Urbanisme

Madame Catherine BARBE

Ville de Paris / Direction de l'urbanisme

Madame Véronique FRADON

Ville de Paris / DVD – Mobilité

Monsieur Nicolas ROY

Ville de Paris / DVD

Monsieur Alain CHAPUT

Madame Seda DROUILLARD –BELKAHIA

Monsieur Arnaud CAQUELARD

Ville de Paris / DVD

Monsieur RIPERT

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS, DE LA CIRCULATION, DU STATIONNEMENT ET DE LA VOIRIE :

Nous entamons cette troisième réunion sur ces questions. Nous avons beaucoup de sujets à l'ordre du jour ce soir. Je ne vais pas pouvoir rester jusqu'au bout de la réunion parce que je dois me rendre à une autre réunion ce soir en banlieue, à Clichy. Il faudra que je parte vers 19H30-19H45 et j'avais compris qu'il y avait une forte demande pour qu'on parle des questions de fret.

Donc, je suggère que nous commençons par ces questions de fret, compte tenu des demandes formulées à plusieurs reprises et c'est peut être mieux si cela se fait en ma présence, si vous êtes d'accord, et ensuite que nous prenions l'ordre du jour dans l'ordre prévu.

Cela vous convient-il ? (Oui).

Je propose de commencer par ces questions de fret et donc que la parole soit donnée au bureau d'étude Jonction.

M. Thierry LE ROY, GARANT DE LA CONCERTATION :

Je souscris complètement à l'ordre du jour proposé. Je n'ai pas oublié que dans la dernière réunion que vous avez présidée de cette concertation, nous avons parlé du fret et cela avait été demandé. Vous venez au devant de cette demande et c'est très bien.

Je voulais faire, comme je l'avais annoncé au bureau de la concertation, une remarque préliminaire comme garant sur la tenue de nos réunions de concertation, et je la fais comme je l'avais annoncé, brièvement, rassurez-vous. Elle concerne la tonalité de nos échanges.

On a parlé à la fin de notre dernière réunion et aussi au bureau de la concertation du climat dans lequel la concertation se déroule depuis le mois de janvier en particulier lorsqu'on parle du jardin.

Je m'étais exprimé la dernière fois dans un groupe thématique sur le jardin sur la façon dont je voyais les causes de cette dégradation du climat de nos réunions. Il y a des hauts et des bas mais c'était quand même sensible à un moment donné. Je ne reviens pas là-dessus.

Je le pense toujours mais les causes sont une chose, les conséquences en sont une autre et la conséquence de cela, c'est une expression trop violente des propos des uns et des autres.

Non seulement mutuellement entre représentants associatifs, entre élus et représentants associatifs, on est habitué à se parler avec une certaine franchise et cela ne me choque pas du tout et comme garant, je n'ai pas beaucoup à en dire.

En revanche, je voulais le souligner ici parce que certains m'ont fait des remarques à ce sujet. Pour certaines des personnes qui se sentaient visées ou pris à partie par des propos véhéments, je crois qu'il faut faire une différence entre ceux qui sont les élus de la Ville et qui animent nos réunions, ils sont le visage de la ville pour vous, les associations et ceux qui travaillent pour le compte de la ville et qui sont soit ces fonctionnaires, ces agents depuis la directrice jusqu'à ses collaborateurs et de la même façon, ceux qui sont prestataires de services pour le compte de la ville.

Je pense aussi bien à l'architecte, au bureau d'études qui sont souvent avec nous pour faire les présentations, il y en a eu plusieurs et sur les questions du jardin, il y a eu non seulement l'équipe SEURA mais aussi les ateliers DE LAUNAY qui sont venus s'exprimer ici et j'ai remarqué que parfois, dans l'expression violente qui n'est pas forcément anormale, on ne fait pas la différence.

Je ne désigne personne en particulier, mais j'ai en tête la fin de la dernière réunion sur le jardin, et je pense qu'on a dépassé les bornes dans la tonalité. Il faut que nous y fassions tous attention lorsque nous nous adressons à des collaborateurs qui sont là pour le compte de la Ville et qui sont là en train de faire simplement leur travail. Ils ne sont pas en représentation associative ou politique. Je n'en dis pas plus. Chacun comprend ce que je veux dire. J'en avais parlé au bureau et je m'étais promis de le redire ici. Merci Monsieur le Président d'avoir pris quelques minutes.

M. DENIS BAUPIN :

C'était utile que ce soit dit. Alors, une demande de parole !

M. OLIVIER PERAY, PAROLE DES HALLES :

Je voudrais juste prendre la parole une minute pour dire que j'ai été nommé en tant que représentant associatif à la commission technique du jury du concours. J'ai travaillé sur les plans et les maquettes d'ores et déjà et j'ai appris que ici ou là un certain nombre d'associations se demandait ce que j'avais bien pu faire et avait envie de me poser des questions.

Malheureusement, je ne peux pas répondre à des questions trop précises puisque je suis tenu à un devoir de réserve qui m'a été imposé depuis le début et qui est d'ailleurs imposé à toute la commission technique, je ne suis pas le seul.

Mais je voulais dire à toutes les associations qui sont représentées ici que si elles veulent me contacter pour me demander non pas des comptes mais je me sens redevable vis-à-vis d'elles naturellement d'un certain nombre d'informations et surtout de la façon dont j'ai travaillé, je suis à la disposition de toute association pour répondre au téléphone, par mail, comme vous voulez. Vous venez me voir à la fin, vous me demandez mon téléphone et je vous le donne sans aucun problème.

Je ne voulais pas que mon travail passe totalement inaperçu et que vous pensiez que je m'étais caché pendant toute cette période. Les choses sont claires, simplement dites vous que évidemment, je ne pourrai pas vous révéler quoi que ce soit sur ce concours. Merci beaucoup, excusez-moi d'avoir pris la parole. Merci Monsieur le Président.

M. DENIS BAUPIN :

Pas d'autre demande de parole au préalable ? (Non).

M. JEAN-PIERRE MARTIN, Pdt DU CONSEIL SYNDICAL 5-7 RUE DES INNOCENTS :

La RATP est-elle présente ?

M. DENIS BAUPIN :

Oui. Désignez vous ! On y va sur le fret. Allez-y

M. DANIEL BOUDOUIN, BET JONCTION :

Bonjour. Je vais vous présenter assez rapidement, puisque je crois que les planches que vous allez voir vous ont déjà été distribuées et vous avez pu en prendre connaissance.

C'est le résultat d'une étude qui a commencé en 2005. La question a été de savoir si l'on pouvait transporter des marchandises à l'aide du réseau ferré existant et dont la finalité est le transport de personnes.

On verra que notre approche s'est ensuite orientée vers le secteur des Halles, mais le regard a été plus général et a englobé une réflexion parisienne sur le sujet. Je représente ici le bureau d'études Jonction, qui est une émanation du centre de recherche sur les transports et la logistique, rattaché à l'université de Provence et nous avons fait cette étude avec un bureau allemand : VCBB qui est une filiale du réseau exploitant, du réseau de Berlin et de Dresden.

La question qui était posée était de savoir si on pouvait accroître la productivité des moyens existants puisque les infrastructures existent et de suite, on se rend compte que l'outil en place n'est pas forcément adapté dans son intégralité au transport de marchandises, d'où ce que l'on a noté ici, ce besoin de modestie dans la démarche. Il ne s'agit pas, bien entendu, de s'attaquer à l'ensemble des marchandises qui circulent dans Paris, mais à quelques-unes pour voir si ceci est faisable. Dans un premier temps, on a regardé ce qui se faisait ailleurs.

Il faut d'ailleurs rappeler à ce sujet que les premiers métros, les premières réflexions, y compris à Paris, portaient non pas sur les voyageurs mais sur les marchandises. Il y a aussi eu le métro de Chicago qui, dans un premier temps, fonctionnait uniquement pour les marchandises et non pas pour les personnes. Je passe très rapidement.

On a regardé un peu plus dans le détail les villes qui sont ici notées : Berlin, Erfurt, Londres, Saint-Petersbourg, Chicago, Anvers, Toulouse, Dresden qui n'a pas été mis, Saint Denis de la Réunion et Bordeaux, on pourrait rajouter aussi Amsterdam puisqu'une opération vient d'être mise en place et qui est intéressante mais basée sur le tram. Les contacts que l'on a pris ont été instructifs et on peut dire que c'est un sujet qui monopolise les réflexions aujourd'hui mais malgré tout, il y a relativement peu de passages à l'acte.

Pratiquement toutes les grandes villes du monde qu'on a contactées nous ont dit : « ce sujet nous intéresse, faites nous passer l'étude parce que l'on réfléchit là-dessus et c'est intéressant de savoir que des villes comme Paris envisagent de se positionner sur ce système-là ».

Nous avons résumé rapidement les enseignements que nous pouvons en tirer :

- C'est jouable, si les flux sont réguliers, prévisibles.
- Les volumes doivent être importants. On ne peut pas faire du coup par coup.
- La mixité avec les voyageurs est quasiment impossible : il faudra des rames dédiées. On ne peut pas mélanger les voyageurs et les marchandises.
- Ce qui est déterminant, c'est l'organisation des interfaces ; c'est tout à fait logique.
- Le conditionnement est un point fondamental.
- Dans nombre de villes, les déchets sont présents et dans l'exploitation. Zurich qui n'est pas notée ici par exemple, Saint-Petersbourg, Berlin et toutes les villes qui ont fait quelque chose sont passées par une phase d'expérimentation relativement longue. Elles ne se sont pas lancées rapidement. C'est le cas par exemple de Vienne qui aujourd'hui est en train de terminer une phase d'expérimentation avec le Tramway et qui passe à une régularité et un programme beaucoup plus ambitieux.

Alors, quelles marchandises peut-on transporter ? Il y a deux critères pris en considération :

- Le critère parcours : d'où vient la marchandise et où va-t-elle ?

La ville de Paris a donné une règle ; il fallait que les points de départ et d'arrivée soient situés dans le territoire couvert par le réseau. On ne sortait pas, c'est-à-dire qu'on n'allait pas chercher des marchandises à Lyon par exemple pour les amener dans le centre de Paris. On travaillait uniquement sur le réseau Parisien et il fallait qu'au moins un des points origine ou destination soit à l'intérieur de la ville de Paris. Donc on voit déjà que le RER est particulièrement intéressant parce que c'est le seul qui passe le périphérique.

- Le critère relatif au produit.

On s'est focalisé sur des rythmes d'acheminement bien établis puisqu'on doit programmer les trains. On ne va pas mettre un train le lundi à 9 heures et le mardi à 8 heures. Il faut qu'il y ait des programmations strictes, régulières qui satisfassent bien évidemment les chargeurs.

Il faut des volumes qui doivent permettre une rame complète puisqu'on ne peut pas mixer avec les voyageurs.

Ces deux cartes montrent le terrain de réflexion. Elles ne sont pas très lisibles peut être sous cette forme. On a noté à gauche où se situaient les grandes plates formes logistiques ; ces points d'interface où sont les départs des marchandises qui vont dans Paris et de l'autre côté, le réseau RER. On voit très rapidement à partir de ceci qu'il y a quelques lignes particulièrement intéressantes, notamment le RER B qui dessert toute la zone Nord et l'espace Roissy, le RER A dans le secteur de Marne la Vallée et puis le RER C pour la zone suite.

Le cadre fonctionnel a été abordé à partir d'entretiens. On est allé voir les professionnels qui avaient des marchandises à faire transporter et ceux qui transportaient les marchandises, qu'on appelle les prestataires de services, pour avoir leur avis et savoir s'ils étaient intéressés.

Tout ce que l'on peut dire, c'est que l'accueil a été très bon. Tout le monde a trouvé le sujet intéressant, même si beaucoup, on le verra tout à l'heure, étaient sceptiques quant à la réalisation. Mais en tout cas, se poser la question paraît tout à fait naturel à quasiment toutes les personnes qu'on a rencontrées.

Parmi les nombreuses filières, on a essayé assez rapidement de se concentrer sur celles qui étaient les plus susceptibles d'intéresser le transport par l'un des moyens qui sont le RER, le métro ou le Tramway. On a abandonné notamment toutes les marchandises qui avaient de nombreux points de départ et de nombreux points d'arrivée. On s'est focalisé sur les produits où une massification, une concentration existait pour entrer dans Paris et tout ceci en prenant en compte des contraintes techniques fortes qu'il y avait, puisque bien évidemment on ne va pas utiliser ces moyens comme on l'entend. Il faut que cela ne pénalise absolument pas l'existant, notamment le transport des voyageurs.

Il y avait deux grandes possibilités :

Soit on raisonnait pour desservir un quartier c'est-à-dire qu'on se fixait un quartier, le quartier des Halles par exemple mais n'importe quel autre quartier dans Paris est intéressant et on essayait de faire rentrer ou sortir de ce quartier toutes les marchandises d'où qu'elles venaient.

Cela signifiait mécaniquement qu'il fallait mobiliser non pas une ligne ou une station mais plusieurs lignes et donc plusieurs stations puisque bien évidemment les marchandises qui iraient aux Halles viennent du Sud de Paris, du Nord, de l'Est et il était difficile qu'une marchandise dont la plate forme logistique est au Sud, doive remonter au Nord pour ensuite redescendre Paris. C'était un non-sens économique, financier et technique.

De plus, il fallait créer ce qu'on appelle des centres de distribution urbains c'est-à-dire des points de rassemblement tout autour de Paris. On estimait qu'il en fallait au minimum 4 ou 5 pour que ceci ait un sens économique et technique : donc difficulté pour ce premier cadre d'expérimentation.

Le deuxième cadre était de se positionner sur les filières. Regarder une filière donnée : l'approvisionnement par exemple de produits frais ou en boissons au hasard et voir si sur cette filière on pouvait utiliser les moyens dont on parle.

Deux schémas pour montrer tout ce que je viens de vous dire : voyez dans le premier cas, il faut des points de concentration tout autour de Paris, ramenez cela sur ce qu'on appelait une zone de recomposition de fret et ensuite éclater à partir des véhicules électriques dans le quartier qui serait desservi. Cela nécessite de 5 à 10.000 m² estimés en périphérie et de 2 à 5.000 m² pour le centre pour chaque point. Je vous fais grâce des ratios que l'on a pris en compte.

Deuxième cas, on prend une ligne, un produit et on regarde quels sont les points d'arrivée ou de départ, puisque évident tout ceci est réversible, pour diffuser sur une zone de Paris ou sur la totalité de la ville de Paris.

C'est ce deuxième cas de figure qui très rapidement nous a paru comme le plus intéressant, le plus réaliste en première étape. Ensuite, évidemment, on pourra généraliser, mais l'objectif était de faire une expérimentation et d'avancer pas à pas.

Les filières retenues parmi les nombreuses que l'on a regardées : les produits frais Pourquoi ? Parce qu'elles donnent pour l'essentiel une bonne représentation. 50 % des produits frais consommés dans Paris viennent de Rungis, ce qui représente 1.000 tonnes par jour, les boissons : 1.200 tonnes par jour.

On a regardé la filière supermarchés, la filière grands magasins, la filière déchets urbains, la filière messagerie, et d'autres filières.

On s'est focalisé sur les deux qui sont marquées ici : la messagerie et notamment l'express ; pourquoi ? Parce que les professionnels sont identifiés et il faut savoir qu'à peu près 10 prestataires de services, même peut être moins de 10 font 70 à 80 % du trafic dans Paris donc il y a peu de professionnels.

C'est un segment sur lequel il est relativement facile d'intervenir et on le verra plus loin, surtout, c'est un segment où les professionnels nous ont dit « banco, on est prêts à réfléchir avec vous ». Les déchets ménagers étaient intéressants puisque là aussi, ce sont des flux réguliers : 440 kg/ an et par personne, donc des volumes considérables et on passe le million de tonnes ; donc là aussi on pouvait avoir du trafic et les points cette fois en retour sont aussi bien identifiés et sont 2 à 3 pour Paris.

Je vais aller un peu plus vite pour vous donner le résultat de cette démarche. Dans l'express, on s'est appuyé sur 3 entreprises qui sont la Poste, UPS, DHL. On a travaillé avec eux sur ce sujet : la Poste + UPS DHL représentent, pour vous donner un volume, de l'ordre de 350 m³/jour et par sens entre la zone de Roissy et une zone centrale que l'on a considérée comme étant les halles. On verra tout à l'heure pourquoi les Halles sont un point particulièrement intéressant. Ceci représente 2 rames/jour et par sens ; des rames qui feraient 80 mètres de long et qui partiraient de Roissy, sur le trajet de 26 km et approximativement 30 minutes.

Ceci était le premier regard économique, donc la faisabilité, cela demande à être vérifié mais a priori, la réponse est « oui ».

Maintenant, il y a tout l'aspect technique : cet aspect technique, on l'a effleuré, on l'a regardé et on s'est assuré qu'il n'y avait pas d'impossibilité majeure et la Ville de Paris nous avait demandé de faire un cahier des charges pour une étude beaucoup plus approfondie qui va être lancée mais je crois qu'on vous en parlera tout à l'heure.

Dans ce cahier des charges, on a regardé tout ce qu'il y avait à traiter avec d'une part les attentes, la validation et cela demande un regard de spécialiste et une analyse à produire qui était le RER pour la messagerie. On avait mis le tram/train éventuellement dans le cadre des déchets et pour l'instant je crois qu'on le laisse de côté, en traitant des interfaces avec chaque fois des obligations à remplir : séparer flux de voyageurs et flux de marchandises, opérer rames de fret, relier les quais (toutes les réponses à apporter), regard sur le réseau, trouver les sillons, compatibilité du fret avec celui des voyageurs, les réponses sur notamment l'interopérabilité puisque la RATP et la SNCF sont concernées sur le RER B, problèmes de matériels avec tous les aspects qui s'y rattachent, problèmes de génies civils qui renvoient à la notion de sécurité, qui est un élément essentiel et peut être le plus délicat, qui sera à traiter.

Le SDEAL a été retenu et j'en conclurai par ceci : c'est un point central, c'est un point où le plus de lignes convergent. Il y a aussi un projet d'urbanisme qui autorise à repenser ce secteur, repenser les rôles et à partir de là, on a regardé, on a esquissé plusieurs variantes. Deux sont présentées ici : une basée sur un prolongement du quai commun des lignes B et D, l'autre sur la création d'un nouveau quai. Ici, il y a toute une série de schémas qui ont été faits mais on rentre dans le technique et je vais passer la parole à mon voisin qui va vous présenter quelques esquisses à ce sujet.

M. JEAN-MARC FRITZ, SEURA :

Nous avons travaillé en partenariat avec Jonction sur le dernier segment, c'est-à-dire la liaison entre le quai de déchargement qui se trouve au niveau -5 et l'aire de livraison qui se trouve au niveau -2, parce que les marchandises arrivent pour l'instant à -22 mètres de profondeur et il faut quand même remonter un peu en surface.

Donc, pour ceux qui ont un peu plongé dans les plans depuis tous ces mois passés ensemble, on reconnaît la salle des quais qui est au niveau -5 avec les trois lignes : à l'extérieur la ligne A, au milieu la ligne B et au centre la ligne C et la ligne C utilise la voie Z (c'est la voie centrale qui est à double sens), qui a pour particularité de posséder un quai en extrémité qui actuellement n'est pas utilisé pour le trafic voyageurs. Ce quai pourrait éventuellement être prolongé et servir de quai de déchargement pour ces marchandises.

Il se trouve que la question est la verticalité : on est au niveau -5, comment remonter au niveau -2 au niveau des voiries souterraines qui se trouvent à peu près à -8,50 m ?

Donc, on a en fait localisé un espace qui se trouve à l'extrémité Nord du barreau nord-sud c'est-à-dire la petite boucle, celle qui assure actuellement le transit direct et qui dans le projet pourrait donc être supprimée.

On pourrait trouver une aire qui servirait de livraison à la verticalité exacte de ce quai et on pourrait mettre en place un couple d'élévateurs qui permettrait de monter toutes les marchandises et de diffuser après soit par les voies souterraines, soit diffuser en surface lorsqu'il ne s'agissait pas d'un essai avec les expressistes.

Là vous êtes au niveau -2, c'est le niveau des voiries souterraines. Vous avez l'aire de livraison actuelle Nord, l'aire Nord côté Rambuteau, l'entrée par Turbigo et on pouvait adjoindre à cette aire de livraison une extension qui servirait d'aire de livraison pour ces marchandises qui viendraient du fret ferroviaire et qui pourraient après repartir en véhicule électrique sur le réseau des voiries souterraines.

Après, entre ces deux points, on a besoin d'une zone tampon qui permette en fait le tri ; ce n'est pas du stockage, c'est simplement le fait de réorganiser les flux et il se trouve qu'on a deux niveaux de parking (pratiquement trois niveaux de parkings d'ailleurs à l'aplomb), dont on pourrait extraire des surfaces qu'on n'a pas encore calculées mais c'est de l'ordre de 1.000 à 2.000 m² sur plusieurs niveaux, qui permettraient de faire ce travail de tri.

Ceci dit, en conservant l'usage du parking évidemment, c'est-à-dire en préservant les rampes, en préservant les sens de circulation, on saurait réorganiser ces parkings en prévoyant quelques mètres carrés ce qui fait un pourcentage relativement réduit de places de stationnement.

On pourrait partir de ce point-là également pour faire accepter des véhicules de livraison à petits gabarits électriques. C'est un peu technique mais on voit les différents niveaux : le niveau -5 et le niveau -2 et les niveaux tampons intermédiaires qui à partir du quai de déchargement, permettraient de remonter jusqu'au niveau -2 et après diffuser à partir de la voirie souterraine avec des petits véhicules vers la surface.

M. DENIS BAUPIN :

Merci beaucoup pour cette présentation. Elle permet de mettre en évidence que le sujet est certes complexe, qu'il a énormément d'interactions entre les questions d'organisation, des marchandises elles-mêmes et de leur transport, et de certaines questions que vous n'avez pas évoquées ici sinon, cela ferait une présentation trop longue, mais les questions de sécurité et d'autres sujets qui doivent évidemment être abordés mais qui montrent en même temps que malgré la complexité, s'il y a une volonté d'essayer de mettre en place, il semble pouvoir y avoir des réponses techniques. Reste à en évaluer les coûts, etc. on est pour l'instant dans une démarche progressive et je pense qu'il était intéressant d'avoir cet éclairage.

Je trouve très intéressant tout ce qui a été fait jusque là sur ces questions. Cela s'inscrit en plus complètement dans la logique qui est celle de la ville de Paris : essayer de faire en sorte que les marchandises arrivent le moins possible par camions, que la politique qui a été confirmée par le projet de plan de déplacement de Paris, qui est aussi confirmée par le schéma directeur de la région Ile-de-France en cours de révision et dont le projet a été adopté par le conseil régional et qui lui aussi vise à réduire le nombre de camions transportant les marchandises. Donc on est vraiment dans une politique qui est aujourd'hui très largement partagée mais encore faut-il qu'on en prenne les moyens.

Vous avez la parole pour des questions, je vois que cela en intéresse beaucoup.

M. JULIEN PAUCHET, ACCOMPLIR :

Une question qui s'adresse à la fois à JONCTION et éventuellement à la RATP. Depuis qu'on a soulevé la question du fret ferroviaire, on nous dit que beaucoup de choses seront soumises au fameux doublement du tunnel entre Châtelet les Halles et gare du Nord. Je voulais savoir jusqu'où l'on peut aller dans cette expérimentation et dans les volumes, vous parliez de 2 rames par jour et par sens, si je ne me trompe pas. Jusqu'où est-ce qu'on pourra aller ensuite sans avoir besoin d'attendre l'horizon du doublement du tunnel ?

M. DENIS BAUPIN :

Je propose qu'on prenne plusieurs interventions et qu'il y ait des réponses groupées parce que je pense qu'il y a plusieurs choses qui concernent la RATP.

MME ELISABETH BOURGUINAT, ACCOMPLIR :

C'était plutôt un commentaire qu'une question pour dire à quel point on est heureux de voir que cette question qui agissait depuis 3-4 ans est prise au sérieux. Pendant longtemps, on a pensé que c'était juste un truc un peu utopique qui était présenté ainsi et puis, il y avait des réticences qui compliquaient. Toutes nos félicitations pour avoir mené cette étude. Pour avancer, cela nous paraît non seulement intéressant en soi mais aussi de nature à donner une dimension un peu exemplaire à ce projet de rénovation des Halles. Il y a d'autres aspects du projet aussi mais c'est vraiment très intéressant, c'est au cœur de Paris, cela peut être une vitrine. Voilà, simplement un commentaire de satisfaction très vive.

M. DENIS BAUPIN :

Merci à vous et d'ailleurs le fait que les autres villes européennes soient intéressées par ce que l'on va faire à Paris montre bien que cette préoccupation est partagée. Je vois avec mes collègues élus que sur les questions de transports collectifs aujourd'hui, on sait bien que pour les personnes, on a à peu près la boîte à outils et après il faut trouver les moyens, faire des concertations, etc. pour que cela avance, mais autant sur les transports de marchandises, on en est tous à essayer de trouver les bonnes idées qui vont être celles d'avenir ; c'est pour cela qu'il faut réussir à passer un certain nombre d'obstacles.

M. FABRICE PIAULT, ASSOCIATION TAM-TAM :

Je me réjouis de cette démarche et de cette étude que je trouve très intéressante aussi. J'avais une question pour Jonction. Dans les documents que vous nous avez donnés et commentés tout à l'heure, vous avez évoqué le fait que ce type d'acheminement souterrain implique un certain nombre de contraintes en matière de volumes, de régularité des flux et vous avez dit que c'était adapté pour certains types de produits et pas pour d'autres. Est-ce que vous pouvez préciser un peu les catégories de produits qui peuvent être acheminés de cette manière là et d'autres qui ne peuvent pas justement l'être ?

M. DENIS BAUPIN :

Nous poursuivons les interventions.

M. HERMANN SCHNEIDER, DU RÉSEAU VERT :

Juste une petite question aussi. Une étude a été réalisée également je pense pour le compte de ADP (Aéroport De Paris), une étude fret/voies ferrées et donc je voulais savoir simplement si Jonction et le cabinet allemand avaient bien pris en compte aussi les conclusions de cette étude sur l'aéroport Charles de Gaulle ?

MME THOMAS, HABITANTE ET PRÉSIDENTE DES COMMERÇANTS DE LA RUE MONTORGUEIL :

Avant de me réjouir, je voudrais quand même poser une question et je demande que ce soit expressément demandé et suivi si c'est possible. Je suis personnellement sous un immeuble où il y a eu la plus grosse plaque tournante d'Europe, avant que les RER n'aillent vers la gare du Nord, la gare St Lazare.

Et j'ai vu ce qu'était un immeuble XVIII^{ème} ébranlé par la plus grande plate forme circulaire que vous aviez, il y a à peu près 20-25 ans. Aujourd'hui, j'invite les gens qui sont en train de faire des études à se poser des questions sur l'impact de tout ce va-et-vient de transports de nuit et de qualité de rames sur ce qui est déjà une énorme nuisance pour un certain nombre de riverains qui seront tout au long de la circulation.

Aujourd'hui, on montre l'impact sur le forum des Halles, ce qui à la limite ne me gêne pas, mais avant d'arriver au forum, ces rames vont passer sous des immeubles qui sont je crois à même à 30 mètres et je peux vous dire que je vois des clefs de voûte en train de se détruire actuellement.

Je vous invite à aller au 15 rue Montorgueil aux heures de flux, le matin à 6 H 30 (je n'ai pas besoin de réveil, je connais l'heure de la première rame), et je peux vous dire qu'à 17 H 45, quand vous avez les doubles rames qui se croisent, ce n'est même pas la peine de parler dans les caves qui sont du XVIII^{ème} et qui ne sont pas en béton mais en torchis.

C'est bien beau de vouloir faire cela mais il y a quand même une chaîne de nuisances, qui est à prévoir pour certains immeubles qui sont déjà sur la continuité. Je crois qu'il faudrait mettre en corrélation avec les plans de sous-sol, la corrélation des immeubles et des voies qui vont être sous les immeubles. C'est très simple, j'envisage de faire un référé pour faire relever les décibels sous mon immeuble qui est un bon repère, et on conclura quand cela existera dans 1 an, 5 ans.

Aujourd'hui on a du mal à dormir à partir de 6H30, alors que Paris n'ait plus de camions c'est parfait mais combien de familles ne vont plus dormir parce qu'il va y avoir des va-et-vient et on ne nous mettra pas forcément des rames avec pneumatiques puisque ce sera du transport de fret.

Il faudrait quand même, et c'est aussi l'avenir, c'est aussi l'écologie, c'est le respect des gens qui habitent Paris, voir dans quelle mesure vous allez pouvoir enrayer tous ces problèmes-là qui sont quand même très lourds et qui vous tomberont dessus un jour ou l'autre, si vous n'y prenez pas garde avant.

MME MICHÈLE COLLIN, CNRS ATELIER DES HALLES :

Je suis sociologue et je fais une étude sur les alternatives autoroutières à partir des fleuves avec le port de Paris. Il faut savoir qu'on a beaucoup de chance d'avoir cette présentation d'étude aujourd'hui parce que ce sont des études qui restent encore confidentielles. Il y en a un certain nombre d'autres qui sont sur Chronopost, Carrefour, Monoprix.

Il est intéressant de voir dans l'étude que je fais actuellement que les grands acteurs comme on dit, c'est-à-dire les Monoprix, les Carrefours, même les grandes multinationales des grands armements, commencent à s'intéresser aux alternatives parce qu'ayant du mal à passer le périphérique, ils passent beaucoup de temps, cela coûte très cher, et actuellement il y a beaucoup d'opportunités à réfléchir là-dessus.

Effectivement, il est important ici de passer au stade de l'expérimentation et c'est vrai que peu d'acteurs passent au stade de l'expérimentation, mais il faut savoir que quand même les grosses entreprises actuellement de la grande distribution cherchent des alternatives autoroutières aussi. C'est important, je pense que vous avez dû le voir.

Une question vous a été posée sur les autres acteurs, les autres filières. J'aimerais savoir qui vous avez contacté et quelles sont les réactions. Moi, en interrogeant, je vois des réactions très positives. Il y a des opportunités.

Par ailleurs, il y a le volontarisme politique et il y a les questions techniques et puis il y a les acteurs qui freinent. Et parmi les acteurs qui freinent le plus, ce sont les acteurs de la petite distribution, du commerce. Quid de la RATP et de la SNCF ? Quelle position ont-elles ? Ont-elles participé à l'étude ? Quel est leur positionnement parce que ce sont des acteurs centraux dans cette histoire.

M. DENIS BAUPIN :

Merci. Je confirme vraiment l'intérêt de beaucoup de chargeurs par rapport aux alternatives aux camions parce que certes, le camion est facile, mais le temps passé dans les embouteillages, les coûts du carburant qui augmentent, ces questions environnementales vont devenir forcément pour eux aussi des questions d'argent à un moment ou à un autre, parce qu'ils savent bien que cela va finir par être taxé, font qu'ils s'intéressent de plus en plus à la voie d'eau et au rail. On avance plutôt dans le sens de l'histoire, si je peux me permettre de le dire ainsi et en tout cas, dans le sens de l'intérêt économique.

M. JACQUES CHAVONNET, ASSOCIATION DÉFENSE DES RIVERAINS « CHÂTELET LES HALLES » :

Je voulais savoir si l'on avait fait une étude sur les volumes de fret qui rentrent dans le centre de Paris ?

On avait dit qu'on chercherait le volume approximatif car pour revenir au départ de cette affaire de fret, il y a 3-4 ans, en fait on cherchait au départ d'empêcher les camions de rentrer dans le centre de Paris et en particulier dans le quartier des Halles et on s'était dit qu'il faudrait d'abord savoir ce que cela représentait.

Pour aller plus loin dans l'étude, surtout que vous voulez effectivement restreindre l'entrée de ces camions en particulier dans le centre de Paris, il serait intéressant de connaître le volume de tous ces camions qu'on retrouve devant chez MacDo ou ailleurs tous les matins.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Je vais rebondir sur ce que disait Madame THOMAS tout à l'heure. Je m'adresse directement à la RATP pour faire une parenthèse. Depuis à peu près un an, on a énormément de vibrations et de bruit avec des rames. Mon immeuble n'est pas au dessus des voies du RER, je suis place des Innocents mais il y a vraiment des vibrations qu'on n'avait pas avant.

C'est une chose à voir chez vous et on aimerait savoir quelle en est la raison. Parce même dans mon appartement, j'ai des fissures maintenant. C'est un immeuble du XVII^{ème} et j'ai eu aussi des problèmes de portes que je ne pouvais plus ouvrir, mais c'est autre chose.

Pour revenir à ce qui nous concerne maintenant, on est bien d'accord que le fret dont on parle concerne uniquement le centre de Paris ? C'est une question. C'est bien le centre de Paris ? L'approvisionnement dans le centre de Paris ?

Parce que si c'est pour revenir à l'encombrement qu'on a eu avec les anciennes Halles, on ne peut pas faire plus que le centre de Paris.

Et ensuite, l'intérêt, ce sont les livraisons de nuit, le transport de fret de nuit mais les livraisons de jour avec des véhicules légers. Parce que si l'on nous fait des livraisons en surface de nuit, cela va devenir l'enfer et non seulement l'enfer, mais les boutiques ne sont pas ouvertes déjà la nuit.

Ce qui est important, c'est le fret la nuit. Je voulais parler des sorties de marchandises en surface, on y a répondu à peu près.

Il est certain que cela va faire des manipulations supplémentaires, tous ces frets qui vont arriver par train, cela va être déposé, rechargé, déchargé. Je ne sais pas ce que vont faire les commerçants, parce que l'intérêt c'est que tout le centre soit livré ainsi mais il faut vraiment que cela ne concerne que le centre.

M. RÉGIS CLERGUE DUVAL, ASSOCIATION « GLOB' HALLES » :

Pour élargir la question de Michèle COLLIN ; si je comprends bien, si notre quartier des Halles est un lieu de convergence, il ne l'est pas seulement pour Paris, il l'est aussi pour l'Ile-de-France.

Je pense que ce projet se fait à l'échelle de l'Ile-de-France et donc mon questionnement est sur l'implication de nos partenaires au niveau Francilien sur un projet de ce type. Il nous a été dit que la RATP et le STIF avaient pour vocation de ne transporter que les personnes et pas le fret dans leur statut, donc je ne sais pas comment cela peut se résoudre ?

Maintenant j'imagine que s'il y a un pôle de débarquement sous les Halles ou de stockage, il faut qu'il y ait un pôle correspondant, voire plusieurs, au niveau régional ; donc je voulais savoir comment on envisageait les choses et comment ce dispositif de livraison d'un fret sur notre quartier pouvait aussi s'intégrer dans un schéma plus général à l'échelle Ile-de-France ?

Et enfin, sur le plan politique, pour vous, Denis BAUPIN, est-ce que nos partenaires à la Région se penchent avec vous sur cette question ? Est-ce que vous avez des correspondants pour étudier ces implications du pôle central de convergence des Halles pour toute l'Ile-de-France ?

M. ALAIN LE GARREC, CONSEILLER DE PARIS ET DU 1^{ER} ARRONDISSEMENT :

Je n'aurai pas la prétention d'apporter des réponses. On étudie le sujet effectivement depuis 2001 et non pas depuis 2 ou 3 ans. J'aurais juste un point pour Madame THOMAS : je crois que les camions qui déchargent à 2 ou 3 heures du matin rue Montorgueil posent aussi des problèmes de bruit et de nuisance.

Donc, il n'y a pas de problèmes de camions rue Montorgueil, en ce qui concerne votre immeuble. Je reviens un peu en arrière, il y a les Halles et le centre de Paris c'est à peu près 200 ou 300.000 m² de commerces. Il va y avoir les Halles, c'est 60.000 m² aujourd'hui. La Samaritaine : 88.000 m² sont prévus.

Je crois qu'il était tout à fait logique, puisque nous revoyons le problème des Halles, de s'interroger sur ce sujet-là. Je crois que si on ne l'avait pas fait, on se serait interrogé plus tard sur le fait de ne pas l'avoir fait. Je crois qu'il faut le faire, il faut qu'on arrive à un certain nombre de conclusions, je crois qu'il faut qu'on fasse des essais, en tout cas des essais très simples.

Vous disiez tout à l'heure 350 tonnes ne serait-ce que pour la Poste ou pour la messagerie, c'est 70 camions de 5 tonnes (puisque c'est à peu près les camions qu'utilise la messagerie qui arrivent d'un seul coup). Je crois qu'il faut aussi s'interroger comme cela. Je crois qu'il faut faire des essais, les essais ne seront peut être pas concluants mais à ce moment-là, on le dira et on trouvera d'autres solutions au problème du fret en dessous. Je crois que cela peut être concluant.

Il faut une volonté politique pour le faire puisque je ne vois pas très bien comment un jour ou l'autre on va résoudre les problèmes pour traiter les marchandises au centre de Paris. Donc on a là une potentialité.

En ce qui concerne le bruit, il me paraît évident qu'il faudra s'interroger sur le problème du bruit et on ne pourra imaginer des trains de fret qui seront d'ailleurs des trains spéciaux puisque ce seront des trains sécurisés, que si effectivement cela ne fait pas de bruit.

On ne remplacera pas une nuisance en créant une autre nuisance, donc il faudra effectivement que ces trains de fret soient le plus silencieux possible dans la mesure où bien entendu la technique le permettra. Sinon, les problèmes qu'on résoudra d'un côté, on les augmentera de l'autre ; je ne pense pas que ce soit le but recherché.

MME MICHÈLE COLLIN :

Pouvez-vous préciser les équivalences des camions ?

M. DENIS BAUPIN :

Oui, cela dépend beaucoup des filières. Alors, peut être d'abord le cabinet Jonction et puis la RATP qui a été un peu questionnée, et s'il y a des compléments, j'en apporterai aussi.

M. DANIEL BOUDOUIN :

Les catégories de marchandises qui sont intéressées : à priori il y a certains types de marchandises qui ne peuvent pas relever de flux réguliers, des marchandises telles que les déménagements, les produits pétroliers, tout ceci a été exclu.

On est allé beaucoup plus loin, on a exclu toutes les marchandises qui étaient diffusées très largement dans des petits commerces : tout ce qui était par exemple l'approvisionnement en produits frais n'a pas été pris en compte parce que l'on a estimé qu'il fallait pour ceci créer des points de concentration au départ et à l'arrivée, et cela alourdissait.

Après quelques calculs financiers, il était très difficile d'avoir un équilibre financier. Je dirais, aussi et surtout, que notre ambition était de démontrer que cela marche pour quelques types de marchandises et très rapidement, on est allé vers celles qui nous paraissaient les plus dignes d'intérêt, mais il est clair qu'on pourrait élargir ceci beaucoup plus que ce qui a été créé.

Mais dans ce cas-là (je le répète), il faut créer des centres de rassemblement qu'on appelle les CDU. Toutes les expérimentations qui ont eu lieu en Europe montrent qu'il est difficile d'arriver à un équilibre financier.

Alors que pour les deux types de marchandises qui ont été retenues, on n'a présenté que l'express aujourd'hui mais on a fait aussi d'autres analyses, mais elles étaient déjà envisagées, en tout cas, les expressistes l'ont évoqué. Ils étaient concernés et cela ne peut que renforcer les volumes, puisque ces études avaient pour objectif d'analyser le transfert possible entre l'avion et le TGV sur sept destinations en France et Europe. Cela ne peut que renforcer l'intermodalité à destination du centre de Paris.

Le problème des nuisances vient d'être évoqué, il est clair que l'on n'a pas regardé dans le détail tout ceci, nous étions là dans la faisabilité mais, dans l'étude sur le matériel, c'est une donnée qui sera prise en compte. Je répète simplement qu'un train de marchandises n'est ni plus lourd ni plus long qu'un train de voyageurs. A priori, il ne doit pas générer plus de bruit.

MME. FRANÇOISE THOMAS :

Aujourd'hui, nous sommes en état de nuisance avec les voyageurs.

M. DANIEL BOUDOUIN :

Oui, j'ai bien compris mais il est clair que si l'on en rajoute, cela n'arrangera pas les choses.

Concernant le volume de fret qui rentre dans Paris, pour situer, la messagerie express plus la messagerie représentent 1.000 véhicules jour qui entrent dans Paris et pour les volumes, ce sont 70 millions de m³ par an qui entrent dans Paris et la moitié en tonnes.

M. DENIS BAUPIN :

C'est pour le tout Paris mais avez-vous le chiffre spécifique centre ?

M. DANIEL BOUDOUIN :

Pour le cœur de Paris, c'est proportionnel aux m² de commerces.

M. RIPERT, DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS :

Là-dessus, nous aurons des précisions de façon très éclairante car la ville de Paris a lancé une étude sur l'aspect recherche. Un chercheur fait tourner le modèle FRETURB qui est un modèle de simulation de déplacement de marchandises qui sort du programme national « Marchandises en ville ». Pour la première fois, ce modèle va tourner sur Paris et l'agglomération parisienne.

La première année, nous aurons le nombre de mouvements, le nombre de tonnages, et de m³ de marchandises. Ensuite, ces données seront spatialisées par arrondissement et par quartier, et nous pourrons après simuler des modifications de voiries, des modifications de décisions politiques à l'échelle du fret sur Paris. C'est un travail qui a déjà démarré depuis quelques mois et qui est une grande avancée pour les données liées au fret sur Paris.

C'est un travail cofinancé entre la Ville et l'ADEME.

M. DENIS BAUPIN :

M. RIPERT est le Monsieur Marchandises qui a piloté tout ce que nous avons fait depuis six ans sur ces questions de transports de marchandises. Poursuivez les réponses.

M. DANIEL BOUDOUIN :

Je confirme que notre gain n'a porté uniquement que sur des marchandises de Paris, soit en entrée pour le fret express, soit en sortie pour les déchets. Nous nous sommes calés sur quatre arrondissements (1, 2, 3 et 4).

Pour ce qui est du regard des entreprises et ce que signalait Madame, je confirme que les entreprises demandent autre chose que ce qui existe actuellement. Un groupe des plus importants et des plus présents sur Paris nous a dit qu'il était prêt à revoir toute sa logistique si on lui trouvait une solution avec le RER, il s'agit du groupe CASINO.

M. RAPHAEL RENÉ-BAZIN, RATP :

A la RATP, nous n'avons pas d'avis éclairé sur le fret puisque comme cela a été rappelé, nous ne faisons pas de transport de marchandises, la RATP est spécialisée dans le transport des voyageurs mais nous avons quand même travaillé avec la ville sur ce sujet.

Nous avons un impératif absolu qui est de ne pas dégrader les conditions de transport des voyageurs. Cela veut dire que le fret s'effectue dans des conditions qui ne le dégradent pas et qui permettent aussi de continuer à augmenter l'offre de transport sur le RER A comme sur le RER B.

On s'aperçoit aujourd'hui qu'aux heures creuses, nous sommes à des intervalles très compliqués pour faire passer des trains autres que ceux des voyageurs. Dès que l'on commence à faire passer des trains de voyageurs et des trains de marchandises, s'il y a un problème on se retrouve avec le questionnement : qui devons-nous privilégier des marchandises ou des voyageurs ? Ce sont des systèmes assez complexes qu'il faut étudier.

Le deuxième impératif, c'est la sécurité, la réglementation qui s'applique pour le transport des marchandises est très différente de celle qui s'applique pour le transport des voyageurs. C'est une autre dimension qu'il faut regarder tant sur les trains que sur les tunnels et les gares. D'ailleurs, nous n'avons connaissance de gare de marchandises souterraine dans le monde. On a beaucoup parlé du tramway mais pas de gare souterraine.

M. DENIS BAUPIN :

C'est dire si le challenge est motivant !

M. RAPHAEL RENÉ-BAZIN :

C'est dire l'ambition qu'il y a derrière.

La ville de Paris va mener une étude de faisabilité sur la possibilité de faire une expérimentation aux Halles, c'est le souhait de la ville. Nous avons participé au cahier des charges et cela nous va bien compte tenu de ce que je vous rappelle là. Il nous semble que le challenge est compliqué mais laissons l'étude de faisabilité se dérouler et nous verrons après ce qu'il en est.

Il faut aussi regarder par rapport aux évolutions, au schéma directeur de la ligne B, qui peut avoir des incidences sur la voie Z. A la question : est-ce qu'il faut le doublement du tunnel pour que le système fonctionne ? Je n'en sais rien, c'est l'étude de faisabilité qui va le dire là aussi. Nous regarderons avec intérêt et vigilance par rapport à la mission actuelle de la RATP qui est de transporter les voyageurs.

Quant à la question des vibrations dans les immeubles, je suis disponible pour voir le problème lors d'une autre réunion publique je vous avais déjà passé mes coordonnées. Il est déjà arrivé que des riverains se plaignent de vibrations, cela nécessite de meuler les voies ou de remplacer les tapis anti-vibrations sous les voies. Parfois, il s'agit d'effets connexes comme un parking qui se crée ou une cave qui se transforme, le milieu se modifie et des vibrations qui n'existaient pas peuvent arriver. Nous pouvons venir faire des mesures et regarder ce qu'il en est chez vous, cela se fait naturellement et soit vous me donnez vos coordonnées ou vous prenez les miennes pour voir ce point.

M. DENIS BAUPIN :

J'ai une demande vis-à-vis de la RATP, dans tous les projets en cours aujourd'hui de renforcement de lignes tout au long du tunnel, il faudrait que cette question soit évoquée et ne soit pas oubliée afin que ceux qui réfléchissent à ces projets intègrent qu'il y aura peut-être un jour cette dimension. La RATP a beau être une seule maison coordonnée par le STIF, je constate que, parfois sur des mêmes sites où il y a des projets différents, les responsables ne s'en parlent pas forcément. Je vous le dis afin que cette préoccupation soit prise en compte.

Cela me permet de répondre à votre question : quelle est la réflexion au niveau régional par rapport à cela ?

Je pourrai vous faire de la langue de bois et vous dire que tout le monde est favorable au transport de marchandises par la voie ferrée, que tout le monde le soutient. C'est la réalité de ce qui est écrit dans les textes mais trouver des acteurs qui ont vraiment envie de s'impliquer pour faire changer le cours des choses, c'est une autre question. On voit bien que dès qu'on touche à ce sujet, c'est extrêmement complexe, cela va être coûteux, que cela va demander beaucoup d'énergie. Il y a déjà pas mal de choses à faire sur le transport de personnes pour que cela occupe suffisamment de monde.

Aussi bien dans le SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France) qu'au sein du CESR (Conseil Economique et Social de la Région Ile-de-France) il y a des gens qui s'intéressent à ces questions. Par exemple, M. DUMONT-FOUYA, qui est notre interlocuteur privilégié ici à la ville sur ces questions de transport de marchandises, qui vient du transport routier et qui était aussi membre du CESR, a fait un rapport sur le développement du transport de marchandises ferroviaire dans la région et les outils qu'il faudrait.

Dans notre plan de déplacement de Paris, nous avons dit que nous souhaitons que se mette en place une sorte d'autorité organisatrice du transport de marchandises comme elle existe au niveau du transport de personnes.

Evidemment, ce ne sont pas les mêmes rôles car le transport de personnes est principalement à destination du public, toutes entreprises, le transport de marchandises, cela concerne des dizaines de milliers d'entreprises et c'est très différent et ne s'organise pas de la même façon. En tout cas, qu'il y ait une volonté politique et un lieu dans lequel on essaie de coordonner cette mutation.

Par exemple, le nouveau Ministre nommé ce matin, chargé du développement durable, à partir du moment où il a dans sa compétence les transports, cette question du transport des marchandises doit forcément lui incomber pour essayer de faire évoluer les choses dans les décennies à venir. Il ne suffira pas de claquer des doigts, si on n'avait pas réfléchi il y a quelques décennies à construire les RER, on ne les aurait pas aujourd'hui et de même pour le métro. Toutes ces choses sont longues à mettre en place mais, à un moment donné, il faut suivre le sens de l'histoire.

Personnellement, je suis impliqué pour faire bouger les choses, sachant en plus que le Syndicat des Transports Ile-de-France, depuis la loi de décentralisation, a la compétence sur le plan de déplacement urbain de l'Ile-de-France que ce plan ne concerne pas seulement les personnes mais aussi le transport de marchandises. Le STIF a quelque part cette compétence même s'il ne s'en est pas tellement occupé jusqu'à présent. Cela va devenir pour lui un sujet de préoccupation et c'est aussi une porte d'entrée.

UNE INTERVENANTE :

Sur une ligne directe Roissy-Les Halles, envisageriez-vous d'avoir des arrêts sur des sites souterrains adéquats comme la gare du Nord, la gare Montparnasse, la gare St Lazare, afin que les points de Paris qui ont besoin d'être fournis en marchandises puissent être approvisionnés par le train ?

M. DANIEL BOUDOUIN :

Pour l'expérimentation, non, ce serait une liaison directe. Ensuite, oui, il faudrait généraliser. Les professionnels avec qui nous avons travaillé nous ont tous dit qu'ils souhaitaient entre trois, quatre et cinq points dans Paris qui suffiraient pour innover tout Paris.

M. DENIS BAUPIN :

Je propose que l'on revienne sur l'objet initial prioritaire de ce soir, la restructuration des voiries souterraines des Halles avec l'état d'avancement du dossier.

M. JEAN-MARC FRITZ :

C'est une présentation un peu lourde techniquement, vous avez déjà reçu les documents et vous avez pu jeter un coup d'œil dessus. Il s'agit de l'état d'avancement de la réflexion et des études sur la voirie souterraine aussi bien en termes de projet que de procédures.

(Présentation de différents plans)

Un petit rappel de l'emprise de l'étude. Il est toujours difficile de se situer dans le sous-sol, il s'agit du rectangle de réflexion : Etienne Marcel et Sébastopol Rivoli, rue du Louvre, ceci pour la surface. Pour les voiries souterraines, elles innervent complètement le rectangle central de réflexion avec un certain nombre d'entrées et de sorties en périphérie.

Il y a deux enjeux principaux et convergents sur lesquels nous avons réfléchi.

D'une part, la réduction de la circulation de transit dans le quartier et par conséquent la pollution mais bien sûr, du fait d'un forum souterrain, un certain nombre de niveaux en infrastructures, il faut conserver tout ce qui est indispensable : les livraisons, les parkings souterrains, l'accès aux véhicules de secours dans les sous-sols des Halles.

D'autre part, en surface, restituer un certain nombre de continuités piétonnes et de circulations douces sur le site qui ont beaucoup souffert de l'impact des trémies de ces voiries souterraines.

Pour la circulation automobile, l'idée est de revenir à une solution relativement simple d'une grande boucle en supprimant un transit direct nord-sud et un certain nombre de rameaux (rocares) d'entrées et de sorties.

L'autre scénario supprimerait le deuxième transit nord-sud important, le premier étant un transit direct par la petite boucle et le deuxième passe par la grande boucle et va directement sur le quai. Cela pourrait se faire au moyen d'un contrôle de sortie à l'embranchement sur la grande boucle.

Pour les piétons, on connaît tous l'impact de ces trémies et l'idée est soit de modifier certaines trémies comme Turbigo sur lesquelles nous avons déjà réfléchi et pour lesquelles nous vous avons déjà présenté les premières esquisses il y a quelques semaines, soit de supprimer un certain nombre d'entrées et de sorties et restituer ces continuités piétonnes qui font défaut sur le site, notamment la grande promenade nord-sud qui passe par la rue du Pont-Neuf et dégager cet espace sur la place Marguerite de Navarre qui est relativement important dans le projet global car on peut mettre un accès supplémentaire et de grande capacité aux espaces de transport qui desservirait directement ces espaces de transport depuis la surface.

La grande boucle simplifiée comprend deux entrées sur la rue Turbigo et la rue des Halles et trois sorties Turbigo, rue du Renard et sur le quai.

En quoi consiste cette opération de restructuration ?

D'une part, la reconfiguration des parcours souterrains et, d'autre part, la mise aux normes du tunnel.

Cette restructuration, c'est ramener le double réseau à une simple boucle, c'est supprimer un certain nombre de voies d'entrée et de sortie avec les trémies correspondantes et réduire le linéaire cumulé des tunnels.

Pour la mise aux normes du tunnel, depuis 1999 et l'incendie dans le tunnel de Mt Blanc, une réglementation beaucoup plus contraignante s'est mise en place et l'objectif est de mettre à niveau tous les tunnels en France d'ici 2014. Chaque intervention doit permettre de se rapprocher des objectifs de cette réglementation, là, c'est l'occasion de se mettre tout de suite à niveau. La mise aux normes des tunnels concerne l'évacuation des personnes et la mise à niveau technique des enfumages et des dispositifs de sécurité.

Les objectifs en termes d'usages et d'usagers, il y a trois parkings principaux et trois aires de livraisons principales dans ces sous-sols et que tout est conservé. L'objectif est de réduire le volume des véhicules qui parcourent ces voies, de diminuer le nombre d'intersections à grand flux qui sont génératrices d'accidents et de supprimer complètement les croisements de flux qui ne seront plus autorisés dans les voiries souterraines selon cette réglementation.

Des choses paraissent évidentes mais, quand on entre dans le sujet, on a beaucoup de difficultés à s'orienter, notamment parce que les choix directionnels sont très tardifs. Il y a toute la signalisation à remettre à niveau pour permettre des choix plus précoces, pour faciliter l'orientation. En termes d'exploitation, le tableau de contrôle de l'ensemble de la voirie souterraine se trouve dans le poste de contrôle, c'est un poste souterrain assez mal placé car il n'est pas accessible directement par les services de sécurité. L'idée a été de remonter ce poste de contrôle dans les étages supérieurs accessibles directement depuis la rue et de le fédérer avec un certain nombre d'autres postes de contrôle sur le site pour coordonner les secours. Cela permettra de simplifier l'exploitation de la voirie, de faciliter les opérations de maintenance, etc.

Concernant directement la sécurité des personnes, il faut se mettre à niveau en termes d'issues de secours, il en faut une tous les 200 mètres et surtout, une nouvelle donnée extrêmement importante qui me tient à cœur, c'est de permettre l'évacuation des PMR dans tout ce réseau.

Quant aux questions tonnage et géométrie, je ne vais pas entrer dans le détail mais, pour les voies que nous allons modifier, nous pourrons faire en sorte qu'elles soient conformes aux impératifs géométriques de la nouvelle réglementation.

Sur les tronçons existants, nous ne pourrons pas faire grand-chose mais nous prévoirons des mesures compensatoires pour approcher le niveau de sécurité et une mise aux normes complète également du dispositif de sécurité. Je ne vais pas non plus entrer dans le détail, c'est trop technique.

Pour la technique, nous allons nous mettre en accord avec les nouveaux seuils de hauteur et de gabarit. La voirie souterraine sera calée sur 3,5 m, ce qui correspond totalement au gabarit normal de livraison, c'est la pratique actuelle des livraisons dans le forum, la structure elle-même a été calculée en termes de résistance au feu pour ce seuil. C'est une question d'accord entre le gabarit futur et la réglementation actuelle.

En termes de ventilations, passage de quelques images pour montrer que les usines de ventilation dans le sous-sol sont nombreuses, ce sont de très grosses machines (les ventilateurs font 1,80 m de diamètre) à mettre aux normes. Il faudra également équilibrer les besoins et mettre aux normes aussi l'éclairage.

Il y a deux procédures principales, d'une part, la préparation du dossier de sécurité en deux parties, un dossier préliminaire pour avoir l'autorisation de commencer les travaux et un dossier final qui permettra la mise en service définitive de l'ouvrage. C'est un dossier préparé en collaboration avec un bureau d'études spécialisé et qui passe en préfecture, les délais d'instruction seront relativement longs. D'autre part, mettre en place un règlement de circulation car, actuellement, du fait de la particularité des Halles, les voies souterraines ne sont pas encore soumises à ce règlement de circulation.

Tout cela est très complexe, tout le dossier préliminaire concernant la sécurité est élaboré avec des BET spécialisés, il est examiné par des experts indépendants, il passe en Préfecture. La CNESOR est sollicitée, il y en a pour quatre mois à la Préfecture. Et à la fin des travaux, on recommence par le même circuit pour avoir l'autorisation de mettre en service dans la phase définitive.

Pour la réglementation de la circulation, c'est extrêmement technique. En comparant les schémas, par exemple, l'état actuel de sectorisation est très complexe et nous arriverons à quelque chose de très favorable pour l'amélioration de la sécurité, c'est-à-dire un schéma très simple en boucle avec un certain nombre de rameaux d'entrées et de sorties.

Quant aux longueurs de tracés et les parcours à couvert, ils seront réduits.

Au final, la nouvelle voirie souterraine représente moins d'impacts sur le quartier, plus de place pour les piétons et les circulations douces. En deuxième point, c'est moins de circulations de transit et moins de pollution. C'est la mise aux normes tunnel qui est impérative pour les années à venir et des travaux de rénovation souterraine dans tous ces réseaux qui continueront à être très utiles en tout cas pour le forum souterrain.

Fin de la présentation.

M. DENIS BAUPIN :

Merci M. FRITZ, la parole est aux participants.

MME. CLAIRE MATHIS, ACCOMPLIR :

Concernant les trémies qui vont être supprimées, comment ferez-vous pour que la cessation d'activité ne soit pas réelle sur le parc St Eustache alors que les deux accès à ce parc, la rue du Pont-Neuf et la rue Coquillière, seront supprimés ?

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Vous supprimez des accès, par exemple, pour la rue du Renard, c'est formidable si vous pouvez le faire mais, en revanche, supprimer l'axe principal nord-sud, c'est vraiment aberrant dans le sens où c'est un axe routier sur lequel passent peu de voitures qui n'encombrent pas la circulation de surface. Ce n'est pas possible de renvoyer toutes ces voitures en surface parce qu'on est déjà en asphyxie actuellement, et on va multiplier les bouchons.

Pourquoi cette double voirie principale est supprimée ? Est-ce pour faire un centre commercial ou une déchetterie ou un local pour les jardiniers ? Il faudrait nous dire clairement les choses, comment se fait-il que la Préfecture n'intervienne pas alors que la rue Coquillière est un accès pompiers ?

M. DENIS BAUPIN :

Je rappelle que la question des reports de circulation est le sujet suivant de l'ordre du jour. Cela sera traité tout à l'heure.

MME FRANÇOISE THOMAS :

La rue Etienne Marcel est déjà assez souvent embolisée car si le boulevard Sébastopol est plein à certaines heures, c'est déjà un carrefour complètement saturé. Lorsque l'on prend la rue Etienne Marcel en direction de la place des Victoires, il y a des bus, des travées sont neutralisées pour les transports urbains, elle est en pleine coupure avec le carrefour de la rue Montorgueil avec la rue Etienne Marcel, où il y a une incivilité, un manque de prise de conscience des gens et qui coupe une voie piétonne.

A partir du moment où vous allez mettre le flux sur trois niveaux, honnêtement, on ne peut pas faire plus saturé et vous reportez tout le flux sur ce quartier où cette rue n'est pas à grand dégagement. Je ne dis pas qu'il faut aller ailleurs mais, arrivé à ce stade, il faudrait mieux empêcher les voitures d'entrer dans le quartier. Cela va devenir obligatoire car c'est à saturation sur des rues qui ne sont pas à grande circulation. Je comprends que cela soit dissuasif mais soyons direct et interdisons la circulation.

M. THIERRY LE ROY :

Quant à la procédure d'autorisation de la Préfecture de police concernant l'engagement des travaux, elle part d'un dossier préliminaire de sécurité, il faut que ce soit effectué par un bureau d'études spécialisé, est-il déjà recruté ?

D'après le schéma dans le dossier, il faut que ce soit soumis à un expert avant d'arriver à la Préfecture de police, vers quel horizon envisage-t-on la saisine de la Préfecture de police qui démarrera le délai de quatre mois au bout duquel on aura enfin la réponse de la Préfecture de police sur ces trémies ?

MME ELISABETH BOURGUINAT :

Est-ce que tous les travaux nécessaires pour ces aménagements nécessitent l'interruption de la circulation ou en maintenant les dessertes ?

MME CHRISTINE LAMBERT, « MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE » :

C'est une question que nous avons déjà posée par écrit il y a quelques mois, si des voies souterraines sont fermées à la circulation, est-il possible d'étudier l'autorisation d'y circuler pour les vélos puisqu'il y a un problème récurrent sur la surface et qu'il n'est pas possible de traverser les Halles correctement ?

Est-ce que cette question a bien été prise en compte dans votre étude ?

M. DENIS BAUPIN :

Faire passer les vélos dans la voirie souterraine des Halles ?

MME CHRISTINE LAMBERT :

Il y en a qui le font, quand Paris respire, sous le tunnel des voies sur berge, ils ne s'en portent pas plus mal. Il faudrait l'étudier comme on ne peut pas du tout passer en surface. C'est une question qui se pose quand on est cycliste, j'insiste !

M. DENIS BAUPIN :

Nous discuterons de cela en comité vélo. Y a-t-il d'autres questions sur la voirie souterraine ?

M. JEAN-MARC FRITZ :

Toutes les questions concernant les reports seront traitées lors du point suivant de l'ordre du jour.

Concernant l'accès du parking St Eustache, il est accessible par la trémie de la rue Coquillière et par la trémie d'entrée de la rue du Pont-Neuf. Dans la version que nous étudions, le parking St Eustache serait toujours accessible depuis la grande boucle et depuis l'entrée de la rue des Halles, la sortie serait toujours sur la grande boucle. Aucun des parkings ne sera privé de ses accès ou des ses sorties, ils seront simplement configurer différemment. Ce parking sera toujours accessible.

Pour l'axe nord-sud, la petite boucle, il ne s'agit pas d'accorder des surfaces commerciales quelconques supplémentaires ou pas, c'est vraiment dans le cadre des deux objectifs que j'ai cités en commençant, d'une part, la réduction de la circulation de transit direct et, d'autre part, pour dégager des surfaces au sol pour les piétons. Cela a un impact très fort sur Marguerite de Navarre et c'est justement ce dégagement des surfaces qui permet non seulement aux piétons de mieux se déplacer mais également de mettre en place de nouveaux accès aux espaces de transport. L'objectif est complètement respecté.

(Présentation de plans)

Quant à la trémie Coquillière, actuellement, le plan d'intervention des pompiers est de faire en sorte que le premier groupe de camions qui vont descendre pour défendre les niveaux souterrains arrive par la voirie souterraine au niveau -2, à l'entrée et à l'aplomb de la porte Lescot. C'est l'obligation qui est donnée.

Ensuite, si c'est la première caserne la plus proche qui intervient, c'est celle qui est rue du Jour, elle entre par la trémie Turbigo. Nous avons rencontré les pompiers à ce sujet, il y a un enchaînement, si la première caserne n'est pas libre parce qu'elle est sur un autre feu, c'est la deuxième caserne qui vient, qui peut venir du sud, de n'importe où. La question n'est pas que tel ou tel accès reste ouvert mais qu'il reste un certain nombre d'accès dans le plan de circulation parisien qui permettent aux véhicules de secours d'entrer. Actuellement, il y a deux accès nord et sud.

Nous avons présenté ce plan aux pompiers, tant que le DPS (dossier préliminaire de sécurité) n'est pas déposé, ils ne donneront pas de réponse officielle. La question pour eux est simplement de pouvoir accéder par une voie normale dans le sous-sol et après, d'aller sur ce point d'entrée qui est le point de défense des nouveaux souterrains du forum. Il ne s'agit pas de savoir si telle entrée est plus près ou pas de la rue du Jour, les casernes de pompiers travaillent en réseau et se renvoient la balle en fonction de leur disponibilité et de la proximité d'accès.

Concernant le calendrier pour le dossier préliminaire de sécurité, il se fait à partir du niveau avant-projet, c'est-à-dire assez détaillé, il s'agit de plans au 50^{ème}. Nous venons d'entamer cette mission d'avant-projet en termes d'études. Avant, nous avons réalisé une mission de diagnostics et ensuite une mission d'esquisses.

A la fin de cette phase, au mois de septembre-octobre, le bureau d'études spécialisé dans ces questions (c'est un sous-traitant de SEURA) pourra entamer le gros du travail, sachant que ce bureau est déjà consulté depuis un an et demi et que sur chacune des propositions, que nous faisons au niveau des voiries souterraines, il a déjà remis un avis. Il travaille déjà et sera en mesure de sortir en deux mois ou deux mois et demi de sortir le dossier préliminaire de sécurité.

Ensuite, il y a une enquête publique puisque nous sommes dans le cadre d'une procédure Bouchardeau. Après cette enquête, il y a l'intégration d'un nombre de modifications. Ensuite, on lance l'expertise qui est effectuée par un expert complètement indépendant de l'équipe de maîtrise d'œuvre et qui est missionnée par la maîtrise d'ouvrage, c'est-à-dire la Direction de la Voirie et des Déplacements. Son expertise est relativement rapide, elle se fait entre 15 jours et 3 semaines. Il émet un rapport qui va accompagner le dossier préliminaire de sécurité jusqu'à la Préfecture. C'est à partir de là que la Préfecture travaille pendant à peu près quatre mois avec la participation du CNESOR (Centre National de Sécurité sur les tunnels routiers).

Cela veut dire que tout l'automne et le début du printemps se passeront en études détaillées sur ce dossier préliminaire de sécurité, l'autorisation devrait être donnée à la fin du premier semestre 2008.

M. THIERRY LE ROY :

Je vous interromps car cette question de calendrier commande la suite de notre concertation sur ces travaux. On n'aura pas un retour de la Préfecture de police avant avril 2008, après les municipales. Doit-on considérer pour autant que la Préfecture de police est en dehors du jeu jusque-là ou est-elle suffisamment informée pour qu'on puisse savoir de façon informelle les grandes difficultés que cela peut présenter ?

M. JEAN-MARC FRITZ :

Nous avons déjà eu des contacts avec la Préfecture de police, ceci dit, ils ne rentreront vraiment dans le sujet que lorsqu'ils auront le DPS. C'est la réponse qu'ils nous ont donnée, ils veulent bien regarder mais ne s'engageront que lorsqu'ils auront le DPS. Il s'agit d'un dossier très volumineux.

M. DENIS BAUPIN :

Je confirme que déjà pour les projets simples de voirie nous travaillons avec la Préfecture de police, avec des personnes qui assistent à nos réunions mais le résultat à l'arrivée dépend souvent d'une analyse plus politique que technique. Ce sont souvent des choses très différentes de ce que nous avaient dit les collaborateurs du préfet de police, le cabinet ou le Préfet lui-même. Pour être très clair, cela dépendrait plutôt des arrondissements.

Sur un sujet aussi complexe que celui-là avec des enjeux juridiques compliqués car c'est une première de restructurer des voiries souterraines au regard des nouvelles voies sur la sécurité des tunnels, nous avons beaucoup de mal pour avoir des échos de leur part au-delà de choses extrêmement générales.

M. JEAN-MARC FRITZ :

Concernant le phasage, il n'y aura pas d'intervention globale car il n'est pas envisageable de fermer, notamment pour toutes les raisons que nous avons évoquées, notamment les questions de sécurité, l'ensemble de la voirie. Il y aura un phasage très fin, très étudié pour permettre les travaux et toutes les fonctions dans la voirie souterraine.

Quant à la circulation des vélos dans la voirie souterraine, je suis désolé de vous décevoir, on ne peut pas mélanger dans un tunnel routier souterrain, sur les mêmes voies (nous sommes sur les mêmes voies) des voitures et des cyclistes.

On ne ferme pas pour le plaisir, ce qui est fermé est réutilisé pour mettre un certain nombre de locaux pour les services de la ville, etc.

MME CHRISTINE LAMBERT :

La question a été posée par écrit il y a quelques mois et je la reformule, c'est au cas où des sections de voirie seraient complètement fermées à la circulation, qu'elles restent ouvertes pour les cyclistes.

M. JEAN-MARC FRITZ :

Ce cas n'existe pas.

MME CHRISTINE LAMBERT :

Il n'a jamais été demandé que les cyclistes circulent avec les voitures ou les camions.

M. JEAN-MARC FRITZ :

Je n'avais pas connaissance de cette demande précise mais chaque fois qu'on peut récupérer une trémie, par exemple, on met une grande bâche pour récupérer les eaux de pluie et arroser après le jardin. On va se servir de tous ces espaces, il serait dommage de ne pas les utiliser. Tous les espaces seront réutilisés à des fonctions différentes. Resteront seules des parties routières dans lesquelles, au vu de la configuration actuelle, il est complètement impossible du point de vue de la sécurité de faire rouler ensemble des vélos et des voitures. Je précise bien cela pour l'information générale du public et des participants à cette réunion.

M. JACQUES CHAVONNET :

Avez-vous prévu d'améliorer sérieusement la ventilation sur le circuit existant qui est assez défaillant actuellement et sur le nouveau circuit aménagé de nouvelles installations ?

M. JEAN-MARC FRITZ :

Toute la ventilation sera à la fois remise aux normes techniques mais aussi améliorée. La simplification du réseau fera que l'amélioration sera réelle et sensible.

M. ALAIN LE GARREC :

Pour avoir eu la responsabilité de cette voirie souterraine, de temps en temps, on a l'impression effectivement que cela ne sent pas très bon mais, à ma connaissance, les pulsions d'air sont prévues et aux normes. Cela a été refait il y a très peu de temps et l'installation en sous-sol est aux normes.

Je vous encourage M. CHAVONNET un jour à descendre au PC de sécurité et vous verrez vous-même que lorsqu'il y a un problème de CO₂ qui monte, cela part très vite, c'est impressionnant quand la ventilation se met en route, il y a des milliers de m³ à la seconde.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Il me semble avoir aperçu sur les plans que vous alliez améliorer la sortie place Marguerite de Navarre de façon à développer l'emplacement de la place de Navarre. Allez-vous avancer l'entrée ?

M. JEAN-MARC FRITZ :

La réponse est oui. Reportez-vous aux différents documents qui ont été diffusés lors des dernières réunions.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

J'avais posé la question mais on m'avait répondu que cela n'était pas possible parce qu'il y avait des passages métro.

Vous dites que l'accès par la rue des Halles du parking Berger s'effectuerait toujours par la rue des Halles, mais il est extraordinaire que la sortie se fera par la rue Turbigo. Je trouve étonnant que les gens qui entrent rue des Halles pour aller au parking ne pourront pas ressortir rue des Halles, c'est-à-dire que l'on renvoie encore des gens rue Turbigo.

Vous avez dit tout à l'heure qu'une partie de la boucle qui va être supprimée va être réutilisée, pourquoi, cela sera-t-elle réutilisée ? Est-ce pour des commerces, une déchetterie, etc. ? Il y a des voiries souterraines qui sont utiles parce que des voitures passent dessus, il y en a peu, tant mieux mais on ne veut pas voir ces voitures en surface, cela nous asphyxie.

M. JEAN-MARC FRITZ :

Toutes les surfaces vont être réutilisées. Dans le barreau nord-sud, ce n'est pas un secret car lors des études de définition, nous avons prévu de mettre en place une moyenne surface de type alimentaire. A la partie nord de cette moyenne surface, se trouve un espace qui permettra de servir d'extension d'aire de livraison pour diffuser après les marchandises qui viendraient par le fret ferroviaire.

Sur la trémie de sortie Berger, nous avons proposé de mettre en place un certain nombre de locaux pour les jardiniers, pour l'usage de la DEPV.

On a proposé également dans ces deux trémies de mettre de part et d'autre des bâches de récupération des eaux.

MME CÉCILE GRUBER, CABINET DE DENIS BAPUPIN :

Pour avoir plus de précision sur ces questions d'usage, ce point sera abordé en groupe de travail thématique sur la programmation à la rentrée.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

C'est bien, mais il faut poser les questions 150 fois pour avoir à peu près des réponses.

M. JEAN-MARC FRITZ :

C'est sur les documents.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Une déchetterie rue Coquillière, mais des camions vont passer. On veut des camions dans Paris ou l'on n'en veut pas ? On n'en veut pas : pas de déchetterie.

M. DENIS BAUPIN :

J'ai cru comprendre qu'il y avait des déchets produits par les Parisiens. A un moment donné, peut-être que les Parisiens doivent prendre leurs responsabilités en ce qui concerne les déchets. C'est une question légitime qu'on peut se poser !

Nous allons passer à la troisième partie de cette réunion qui concerne les reports de trafic. Comme je vous l'ai indiqué, je vais devoir partir pour une autre réunion à Clichy, je laisse Mme GRUBER, ma collaboratrice présider la réunion.

M. ALAIN CHAPUT, DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS :

Au premier groupe de travail, le 7 juin 2006, on vous avait déjà présenté les premières estimations sur deux scénarii et la DVD avait donc évalué les impacts sur la circulation du projet des Halles. Aujourd'hui, nous sommes allés un peu plus loin dans les différents scénarii que je vous propose de voir un peu plus en détail en cinq points.

Tout d'abord un rappel rapide de la démarche, la méthodologie, la voirie souterraine, je passerai rapidement, les principaux transits qui illustrent assez bien le fait qu'il faille conserver certaines trémies ouvertes, les hypothèses et donc l'état de référence, les scénarii envisagés et les reports.

La démarche présentée il y a un an partait d'un état actuel de comptages réalisés en 2005. Nous avons simulé un projet de référence en fonction des projets de la mandature, des projets notamment des quartiers centraux et de l'abattement de 5 % du trafic sur Paris. Nous avons donc comparé l'incidence par rapport à cet état de référence du projet des halles selon deux scénarii que l'on verra un peu plus dans le détail. Les deux scénarii étaient, d'une part, le scénario de base du concours, le scénario SEURA, je le donnerai en détail tout à l'heure et, d'autre part, le scénario avec une sortie de trémie contrôlée.

Cette étude avait été réalisée en interne à la Voirie, c'est celle qui vous avait été présentée en juin 2006. Nous avons essayé de dissocier les projets pour mieux estimer les reports dans chacun des cas.

Nous avons toujours cet état de référence mais nous n'avons plus les projets des quartiers centraux, c'est-à-dire que nous avons dissocié le projet des Halles des mesures qui pourraient être mises en œuvre dans le cadre des quartiers centraux et nous avons ajouté un scénario que j'évoquerai un peu plus tard.

Nous avons donc un comparatif par rapport à cet état de référence du projet des Halles lui-même avec ses trois scénarii et, à plus long terme, le projet des Halles avec la mesure des quartiers centraux et donc un abattement estimé à 20 % sur les quatre arrondissements centraux.

Je vais passer assez vite sur la méthodologie, vous avez eu le power point par rapport à l'offre et la demande.

La voirie souterraine des Halles, tout le monde la connaît.

Concernant les principaux transits dans la voirie souterraine des Halles.

L'entrée rue de Turbigo, essentiellement pour franchir la Seine et aller sur les quais Rive gauche et desservir vers la Bastille.

La sortie Pont-neuf, il y a vraiment là un transit nord-sud. Tous les comptages montrent que nous avons essentiellement des véhicules qui viennent du nord.

La sortie rue Berger est irriguée plutôt par le nord-est, place de la République, rue Grenier St-Lazare, essentiellement des flux venant de l'est et qui sont après dispatchés soit sur la rue Rivoli ou la rue des Petits Champs.

La sortie rue des Halles : nous avons là un transit nord-sud bien identifié, à la fois en traversée de la Seine mais également sur la Rive droite.

L'entrée rue Coquillière : il y a essentiellement des véhicules qui viennent de l'avenue de l'Opéra, la rue St Honoré, le nord par la rue de la Banque, tous ces véhicules entrent par la rue Coquillière et on a un transit est-ouest pour joindre Sébastopol par Turbigo et les quais par la sortie rue Renard.

Pour la sortie rue Renard, l'essentiel des flux provient de l'ouest, toujours de l'avenue de l'Opéra et nous avons des flux semblables aux flux entrant rue Coquillière.

L'entrée rue du Pont-neuf avec sortie rue Turbigo, essentiellement provenant de l'ouest, les véhicules entrant Pont-neuf, essentiellement ceux qui sont sur les quais de la Seine pour irriguer le nord en repartant vers la rue Etienne Marcel ou Sébastopol.

L'entrée rue des Halles où il y a des véhicules venant des quais et de la rue Rivoli depuis la Bastille, les gens empruntent cette voirie souterraine pour repartir vers le nord, vers la rue Montmartre et le nord de Paris.

Lors des comptages effectués en 2005, nous avons pris en compte toutes les opérations réalisées ou en cours d'achèvement. L'ensemble des opérations importantes de la mandature est pratiquement achevé actuellement, surtout celles qui ont un impact sur la circulation notamment en proximité de la zone.

Tout cela nous amène à une situation de référence qui mérite un peu d'explications.

(Présentation d'une carte).

En trait continu, ce sont les trafics de surface, en pointillés les trafics souterrains. Sur cette situation de référence, il y a 4.300 véhicules à l'heure moyenne à l'instant t. C'est un chiffre qu'il faut retenir car nous verrons après dans les différents scénarii que cela évolue beaucoup. Quant aux deux chiffres qui sont dans chacun des carrés, celui qui est dessus est la situation de référence et celui entre parenthèses donne la capacité de la voie. Par exemple, sur le quai du Louvre, on a 1.850 véhicules et une capacité du quai qui est de 3.300 véhicules.

On voit sur l'ensemble de cette carte que la saturation de référence est parfois un peu tangente sur certains lieux mais il n'y a pas néanmoins de situation très catastrophique. Il s'agit d'une simulation qui a été faite en heure moyenne.

Trois scénarii (A, B et C) ont été envisagés.

Le A est le projet SEURA, qui ferme un certain nombre de voiries, l'entrée Coquillière, l'entrée des Halles et l'entrée Turbigo et également 4 sorties, la sortie des Halles est supprimée, la sortie Berger qui maintient la sortie Renard et la sortie Pont-Neuf.

Le scénario B est un additif au A dans la mesure où il y a un contrôle d'accès en sortie du Pont-Neuf. On ne permet plus aux véhicules de sortir par cette voie si ce n'est que sur contrôle pour les livraisons et pour les utilisateurs des parkings.

Enfin le scénario C, ferme l'ensemble des entrées et des sorties de la voirie souterraine des Halles, quand je parle de fermeture au niveau C, bien évidemment il n'est pas fermé aux livraisons et aux usagers des parkings, Les trémies sont maintenues, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'espace dégagé pour améliorer les cheminements piétons sur la plupart des trémies. Nous verrons dans le quatrième point ce qu'on peut envisager sur la sortie Renard mais la fermeture complète ne veut pas dire comblement des trémies.

(Présentation d'un nouveau document)

(Présentation scénario A) : la fermeture au transit des cinq accès suivants : Coquillière, entrée Pont-neuf également et les deux sorties Halles et Berger. Il reste deux entrées et trois sorties. Une entrée et sortie rue Turbigo, l'entrée rue des Halles qui va être remaniée avec le réaménagement de la place Marguerite de Navarre ; la sortie Pont-neuf et la sortie Renard.

Par rapport à la situation de référence, on voit à l'intérieur de la voirie souterraine qu'il n'y a plus que 2.400 véhicules à la place des 4.300 que nous avons dans la situation de référence. Il y a des reports, notamment sur la rue du Louvre où nous avons + 300 véhicules dans le sens montant, également sur Etienne Marcel qui fera que ce carrefour devra être réaménagé. Le quai de la Messagerie se charge un peu ; en revanche, du fait de ce scénario, il y a un allègement sur la rue Turbigo en entrée et en sortie. La rue de Rivoli et le boulevard de Sébastopol qui ont déjà un haut niveau de trafic subissent des augmentations relativement faibles, + 100 dans chacun des cas.

On a identifié des aménagements, notamment des carrefours à traiter. Les quais et la place du Châtelet sont chargés d'une manière importante. Les flux en périphérie sont aussi chargés et on a donc identifié trois carrefours qui posent quelques soucis.

Toujours le scénario A mais à plus long terme lorsque les mesures des quartiers centraux pourront être mises en œuvre. On retrouve des valeurs très admissibles dans l'ensemble mais c'est toujours chargé sur la rue du Louvre où nous avons toujours une pression comme sur Etienne Marcel.

Le scénario B, c'est le scénario A plus la sortie Pont-neuf contrôlée avec des systèmes de contrôles connus. Le nombre de véhicules diminue dans la voirie souterraine puisque, dans le scénario, il y en avait 2.400 alors qu'il n'y en plus là que 1.900 par rapport à la situation de référence 4.300.

Ce scénario B a un impact sur le quartier des Halles comparable à celui de A mais dans des proportions légèrement supérieures sur la rue du Louvre (+ 300) et sur Etienne Marcel (+ 300). La sortie Pont-neuf reporte une partie du trafic sur la sortie Renard, les gens ne pouvant plus sortir au sud sur Pont-neuf se reportent sur Renard (+ 150) alors que sur le scénario A nous avions -100 véhicules par rapport à la référence.

J'anticipe un peu sur le point n° 4 mais cela veut dire que la mise en œuvre du scénario B « handicape » la reconfiguration de la sortie rue du Renard. Pour la reconfiguration de la sortie Renard, le scénario B est un peu moins favorable que le scénario A. Sur le B, il y a des reports plus élargis que la périphérie du projet Etienne Marcel, Sébastopol, Rivoli et Louvre. Les reports vont jusqu'aux grands boulevards Réaumur, etc., et un report franchit la Seine. Géographiquement, la situation est plus étendue.

On retrouve les mêmes carrefours à adapter mais, par rapport au A, on ne retrouve plus le chargement du quai et de la place du Châtelet. A terme, avec la mise en œuvre des mesures sur les quartiers centraux, le chiffre diminue encore sur la voirie souterraine et la situation est moins angoissante sauf sur la sortie rue du Renard où il y a toujours ces 150 véhicules dus à la fermeture de Pont-Neuf.

Le scénario C avec la fermeture complète au transit, uniquement ouverte pour les usagers des parkings et les livraisons. Du fait qu'il n'y a plus les véhicules dessous, on retrouve tout le monde en surface. La situation est beaucoup plus dense avec des impacts jusque sur la place de la Bastille, donc on est un peu éloigné du secteur des Halles. On est chargé en Rive gauche et sur les grands boulevards, le périmètre va jusqu'au tunnel Lemonnier. On charge également la traversée du Carrousel.

Il faut retenir de ce scénario que dans le périmètre immédiat du quartier, il y a une situation amplifiée par rapport à A et B et dans une zone plus étendue. Ce scénario prouve que l'impact de la fermeture complète des trémies entraîne une forte augmentation sur des voies assez éloignées de la zone du projet. Les carrefours impactés sont toujours les mêmes mais il y en a aussi un peu plus éloignés jusqu'à Bastille voire proches Sébastopol.

Sur - 20 % c'est-à-dire avec la mise en place des mesures quartiers centraux, les chiffres diminuent mais on est encore dans une situation avec des chiffres positifs, des + 200 et + 250 sur la rue du Louvre, des + 450 en amont de la rue du Renard sur Beaubourg. Dans ce scénario, il est difficile de retrouver une situation satisfaisante.

Pour terminer cette présentation, nous avons comparé les scénarii en identifiant les deux points durs que j'ai déjà évoqués, à savoir le carrefour Louvre/ rue de Rivoli et le carrefour Etienne Marcel/ Louvre, sachant que la place du Châtelet fera l'objet d'une analyse plus fine qui n'est pas présentée aujourd'hui.

Pour le carrefour Louvre/ Rivoli, on voit que le scénario A est celui qui impacte le moins ce carrefour même si cela ajoute + 300 véhicules sur la rue du Louvre. Par rapport au B où il y a vers la Seine + 200 véhicules, cette situation empire encore sur le scénario C. On peut comparer également le carrefour Etienne Marcel/ Louvre de la même manière, on s'aperçoit que c'est le scénario A qui impacte moins le carrefour mais il faudra le reconfigurer en conséquence.

Je vous remercie.

MME CÉCILE GRUBER :

Merci M. CHAPUT, je voulais vous préciser que c'est un modèle informatique et que ce sont des simulations qui ne donnent quand même que des tendances même si on vous présente des chiffres absolus.

Même si M. CHAPUT disait que l'on trouvait tout dessus, il parlait de ce modèle informatique, dans la réalité, on ne prend pas en compte le transfert possible d'un mode à un autre ou d'un changement d'itinéraire. Ce modèle informatique calcule juste le report de chaque véhicule sur un autre trajet. Ce n'est pas ce qui se passe dans la réalité, il faut prendre ces chiffres avec mesure et toute proportion gardée.

M. OLIVIER PERAY :

Je suis un peu surpris à la vision de ces chiffres, c'est-à-dire qu'on sait assez bien que la circulation automobile dans Paris répond souvent moins à des phénomènes linéaires qu'à la théorie des catastrophes. Autrement dit, en vous fiant à des simulations sur des heures moyennes, 14-15 H, vous arrivez à des résultats qui, à mon avis, n'ont rien à voir avec une sorte de projection mathématique que l'on ferait sur ce qui pourrait se passer à 18 H où le trafic est bien plus important.

Vous avez bien marqué les capacités maximales de trafic sur les différentes voies, bien évidemment aux heures moyennes, on est en dessous de ces capacités maximales mais, à partir du moment où l'on arrive aux capacités maximales et où elles sont atteintes, c'est-à-dire où les voies sont totalement engorgées aux heures de pointes, que se passe-t-il dans cette répartition ?

La question que je me pose est la suivante : si on faisait une simulation sur des heures de pointes, est-ce qu'on n'aboutirait pas à un engorgement total du centre de Paris, c'est-à-dire que tout d'un coup on dépasse le modèle mathématique ?

MME CÉCILE GRUBER :

Je propose que l'on continue à poser une série de questions et que l'on apporte les réponses par la suite.

M. JULIEN PAUCHET :

Sur le même principe, on part d'une situation de référence où l'on voit que sur tous les axes considérés on est en dessous de la capacité de la voie, que se passe-t-il quand on est dans une situation de référence de type heures de pointe où l'on est déjà avant les reports au-dessus des capacités de la voie sachant qu'il faut se méfier comme de la peste des moyennes qui cachent, en général, la réalité que l'on constate au quotidien ?

M. JACQUES CHAVONNET :

Je vais répéter à peu près les mêmes choses qui viennent d'être dites, il faut se baser sur ce qui se passe aujourd'hui. Il faut aller rue du Louvre et voir ce qui s'y passe, vous n'arriverez jamais, dans n'importe quel scénario, à faire passer plus de voitures aux feux de la rue du Louvre et de la rue de Rivoli que vous n'en faites passer maintenant, c'est absolument impossible. Cela se vérifie tous les jours parce que la priorité est donnée aux circulations plus rapides sur la rue de Rivoli, le feu est synchronisé en fonction de cette circulation, vous ne passerez pas une voiture de plus.

Dans votre schéma, vous n'avez plus que deux rues qui vont du nord vers le sud, c'est la rue du Louvre et la rue Beaubourg, donc tout le trafic va se reporter sur ces rues qui sont déjà complètement engorgées. De plus, je répète ce qui a été dit tout à l'heure, vous faites une comparaison à 6 H mais moi je vous parle du matin à 10 H 30 ou 11 H où ce quartier est saturé en raison des livraisons, cela ne changera pas, il y a un blocage dans le centre de Paris. Je ne vois pas comment en sortir sinon interdire la circulation.

Vous aurez un problème car il y a déjà saturation aujourd'hui et je m'étonne que l'on se soit basé sur un horaire entre 14 H et 15 H à un moment où il y a moins de trafic. Regardez le matin à 11 H ou le soir à 18 H, c'est saturé partout, en particulier rue du Louvre.

M. RÉGIS CLERGUE-DUVAL :

Je me demande s'il n'est pas regrettable de ne pas avoir étudié plus de possibilités que ces scénarii ou alors un scénario qui ferme moins de trémies ou une trémie en moins. En particulier, pour corrélérer davantage, je ferme une entrée, je ferme une sortie pour voir comment cela fonctionne. On l'a fait intuitivement, si je ferme l'entrée des Halles, je vois bien que la sortie de Turbigo va avec. On voit bien sans faire beaucoup d'études que l'entrée Coquillière fonctionne pas mal avec la sortie Renard, vous l'avez dit dans l'analyse de votre premier scénario.

On aurait fait l'étude, par exemple, en ne gardant que le scénario A, dans l'autre sens l'entrée Coquillière, on aurait pu voir comment justement on avait moins de prise sur la rue Etienne Marcel et sur les deux carrefours de la rue du Louvre. Il y a d'autres possibilités, j'ai cité celle-là à titre d'exemple assez intuitif et en termes d'expérience et d'usage propre. Est-ce que c'est vraiment utile de garder la rue Renard ? Est-ce que ce n'est pas un gain de fermer la rue Renard qui dégage ou pas.

Je ne comprends pas pourquoi on n'a pas fait des études plus systématiquement, avec moins d'a priori et pour voir plus finement cette corrélation entre « je ferme une trémie mais j'ai un problème à ce carrefour-là ».

MME CÉCILE GRUBER :

Quand on fait une étude, on étudie le maximum de scénarii possibles après il y a des choses qui sont imprésentables. On peut apporter certaines réponses, sur la trémie Renard, on verra tout à l'heure qu'il y a des études effectivement, on a réfléchi aussi à cette fermeture ou pas. Il y a des problèmes techniques qui vous seront exposés par la suite mais je pense qu'on ne peut pas non plus étudier X scénarii. Ils ont été regardés et ce qu'on présente ce sont ceux qui fonctionnent à peu près, on ne présente pas des scénarii qui ne fonctionneraient pas.

M. ALAIN CHAPUT :

Je ne vais pas pouvoir répondre à toutes les questions, je vous laisserai répondre à celles qui concernent les heures moyennes ou les heures de pointe.

Effectivement, on a balayé très largement l'ensemble des scénarii. Je ne l'ai pas dit suffisamment et préalablement bien que j'ai insisté sur le fait que la trémie en sortie Berger et la trémie d'entrée Coquillière, à partir du moment où c'était le projet de base SEURA, c'était un postulat pour nous. Quand vous dites que l'on peut regarder si on laisse Coquillière ouvert et qu'on ferme Renard : non, on ne laisse jamais Coquillière ouvert puisque c'est un postulat.

Nous avons regardé néanmoins les possibilités sans trop impacter le jardin mais en laissant Berger ouvert et en fermant Renard, on a des reports assez importants et cela impacte quand même en surface le projet de jardin. On a balayé assez largement l'ensemble des scénarii mais toujours en cohérence avec les aménagements de surface prévus. C'est le projet qui a précédé l'étude des reports de circulation et pas l'inverse. Nous n'avons fait qu'estimer les reports en fonction d'un projet et de réflexions donnés.

Le travail de simulations s'est effectué par rapport à l'évolution du projet dans son ensemble et notamment de la mise en place du jardin de 4,3 ha au-dessus. Nous avons balayé d'autres scénarii dont la fermeture de Renard, nous expliquerons dans le quatrième point, si nous en avons le temps, les difficultés que cela présente. On s'achemine plutôt vers une réduction de cette trémie que sa suppression.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

J'aimerais que vous répétiez ce que vous venez de dire : vous avez fait des études en fonction des projets d'aménagements de surface de SEURA pour ce qui concerne les sorties.

M. ALAIN CHAPUT :

Oui, notamment en ce qui concerne Coquillière et Berger.

MME CÉCILE GRUBER :

Avez-vous d'autres questions sur les reports ? Concernant les heures moyennes et les heures de pointe, les experts de la DVD sont plus spécialisés que moi sur le sujet. Il est important de prendre en compte que maintenant les heures de pointe sont beaucoup plus étendues, sur des périodes plus larges, que ce qui existait auparavant. Ces heures de pointe ne sont pas définies strictement actuellement par une tranche horaire bien précise. Aujourd'hui, on fait le travail sur des tendances et non pas sur des valeurs absolues. Le changement actuel des heures de travail a induit des heures de déplacement différentes du schéma classique.

M. THIERRY LE ROY :

Je pense que nous n'avons pas les éléments pour répondre à la question posée mais il me semble qu'il y a eu une convergence de la question posée sur ce point technique des heures de pointe et non pas sur les heures normales ou moyennes qui ont servi de base. Il serait bien que vous apportiez à ce groupe de travail par écrit des éléments complémentaires de réponse.

MME MICHÈLE COLLIN :

Il est vrai que les temps changent mais malgré tout il reste encore des moments de concentration plus grande et, avoir choisi cette tranche horaire, c'est vraiment la tranche horaire la plus calme dans Paris.

MME CÉCILE GRUBER :

Ce n'est pas la tranche horaire la plus calme puisqu'il s'agit des heures moyennes.

M. ALAIN CHAPUT :

Il s'agit de la moyenne, c'est-à-dire qu'on a pris l'ensemble du trafic sur l'ensemble de la journée qu'on a divisé par le nombre d'heures et cela donne à peu près le créneau 14 – 15 H. Il ne s'agit pas des comptages entre 14 et 15 H.

MME MICHÈLE COLLIN :

Je rejoins la critique sur les moyens, comme pour les usagers moyens dans les enquêtes IPSOS, cela ne donne que des résultats moyens et non pas des indications sur ce qui est spécifique à un moment donné dans un temps donné. Il est vrai que les temps changent mais en même temps les horaires de livraison ne changent pas. On peut redéfinir d'autres temps forts maintenant, les heures de livraisons, les heures de sortie vers 18 H c'est quand même un moment très fort que l'on essaie d'éviter les uns et les autres.

MME CÉCILE GRUBER :

Il est vrai que les horaires de livraisons ne changent pas mais on essaie de faire en sorte que les personnes qui font appel à des livreurs puissent s'organiser sur la journée à des horaires différents. Il s'agit de perspectives de travail et d'évolution de ces changements d'horaires.

M. OLIVIER PERAY :

Je pose vraiment la question de la pertinence de la notion de moyenne dans ce cas. Si l'on prend la moyenne de la circulation automobile tous les jours, on se rendra compte qu'elle génère une pollution qui est très inférieure à la pollution réelle, c'est-à-dire qu'on a un véritable problème en utilisant des moyennes car on lisse tous les phénomènes et on ne tient absolument pas compte des embouteillages qui sont évidemment des phénomènes très difficiles à étudier. Les reports de circulation dans des situations catastrophiques d'embouteillages, c'est extrêmement compliqué, mais cela influe énormément sur les nuisances, sur la qualité et le confort de ce quartier.

Je vous assure que pour habiter ce quartier, nous l'habitons tous, nous savons très bien ce qu'est une heure de pointe. Quand on habite boulevard Sébastopol ou rue de Rivoli, on ne peut pas dire que les pratiques de la ville ont changé au point que les heures de pointe n'existent plus. On sait vraiment ce que c'est en termes de respiration, de qualité de vie. Il faut peut-être affiner, faire des simulations à des heures creuses et à des heures de pointe pour voir si les reports sont les mêmes.

Tout à l'heure, j'ai fait un tour à moto dans le quartier entre 14 et 15 H, j'ai roulé parfaitement, c'était génial et je n'ai pas le sentiment de rouler tout le temps comme cela, peut-être était-ce exceptionnel aujourd'hui !

La simulation montre qu'il y a des reports de circulation positifs sur tous les axes. Il n'est pas question de revenir sur la fermeture de ces trémies qui paraissent indispensables dans le cadre du projet qui a été développé. Je pense que tout le monde s'accorde à dire que fermer ces trémies c'est plutôt une bonne chose. Je me permettrai juste de suggérer qu'il faut vraiment réduire la circulation automobile dans le centre de Paris parce que ces voitures, qu'on les fasse rentrer dans les souterrains ou qu'on les fasse rester en surface, elles sont toujours là. La seule bonne solution, c'est qu'il y ait moins de voitures qui arrivent dans le centre de Paris, qui le traversent, qui transitent et qui ne sont pas des voitures de riverains.

C'est une réflexion très générale à l'ensemble de la région mais je pense que c'est absolument indispensable et que cette étude montre qu'il faut vraiment réduire peut-être plus que 20 % le trafic dans le centre de Paris.

M. JULIEN PAUCHET :

Nous avons donc ici une étude objective de la DVD qui présente trois scénarii et qui ne tire pas de conclusion. La question est simple quant à ces trois scénarii : qui va être amené à trancher et quand ?

MME. MICHÈLE COLLIN :

Il y a une autre hypothèse qui est de demander une étude sur les temps forts de la circulation pour voir ce que cela donne au niveau du blocage du centre, etc. Il s'agit de faire une étude supplémentaire et ne pas garder seulement les trois scénarii.

M. ALAIN CHAPUT :

Il ne s'agirait pas de rajouter un scénario mais de faire une nouvelle étude.

MME. MICHÈLE COLLIN :

C'est vous qui voyez.

MME FRANÇOISE THOMAS :

Je repose ma question, pour les flux que l'on ramène vers la place Etienne Marcel, est-ce judicieux par rapport au fait que Sébastopol va vers le nord, que la rue Etienne Marcel va vers la place des Victoires qui débouche après sur un goulet ou sur la rue du Louvre qu'elle coupe et qui est saturée. Honnêtement, dans ce quartier que l'on dit le plus grand d'Europe en zones piétonnes, Montorgueil 2^{ème} qui devrait se juxter avec Montorgueil 1^{er}, que vont faire les gens sur ce carrefour largement saturé ?

MME ELISABETH BOURGUINAT :

Il n'y a pas de tabou à dire que les embouteillages que l'on redoute sont un inconvénient car cela fait aussi partie du remède. Nous sommes tous conscients que c'est parce que les gens n'arriveront plus à circuler qu'ils choisiront des moyens alternatifs. Il ne faut pas se voiler la face si, à un moment, il n'y a pas d'embouteillages, cela veut dire que la situation ne changera pas.

On a vécu cela avec l'inversion du sens de la rue St Honoré qui a provoqué de gros embouteillages avec la rue du Louvre pendant un certain temps. Ensuite, cela s'est tassé parce que les automobilistes sont passés ailleurs mais aussi parce que certains ont renoncé à la voiture. Il ne faut pas absolument chercher à éviter toute situation de blocage mais à fluidifier et à faciliter. Si vous pouvez aménager certains points noirs de façon plus facile, tant mieux, mais il ne faut pas se voiler la face, il y aura probablement des embouteillages quand on supprimera la voirie souterraine. C'est naturel et cela s'arrangera.

MME CÉCILE GRUBER :

A partir du moment où l'on réduit le trafic, il y aura forcément au début des reports en particulier sur les axes principaux comme cela a été montré ici. Maintenant, en dehors du fait effectivement que la réduction d'ensemble, qui est plus globale est déjà engagée avec des objectifs qui sont fixés dans le cadre du PDP, apportera des améliorations, il y aura à étudier un ensemble de mesures ponctuelles sur le plan de la circulation, sur l'amélioration des carrefours pour éviter ces reports.

Mme THOMAS a évoqué le carrefour Etienne Marcel, vous l'aviez déjà évoqué à la réunion précédente et nous avons dit que l'on étudierait ce point important. Il faut donc que l'on étudie comment apporter des réponses à la gestion de ce carrefour indépendamment du projet sur les Halles.

Sur le planning, bien entendu un choix sera à faire en fonction du projet urbain des halles. Un comité de pilotage sera organisé dans le cadre du dispositif de conduite du projet et il devra s'orienter sur un scénario à un moment donné pour permettre d'avancer sur tous les dossiers de sécurité et sur une phase d'études techniques plus approfondies à partir d'un scénario donné.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Je pense que tout le monde ne souhaite pas supprimer tous les souterrains contrairement à ce qui a été dit. Il y a des sorties que l'on peut supprimer comme Berger et Coquillière, même la rue des Halles en entrée, mais il y a un axe nord-sud très important que l'on ne peut pas supprimer parce qu'on ne veut pas de voitures en surface. Une voiture qui va mettre 10 mn pour traverser dessous mettra plus d'une demi-heure dessus. C'est quand même un gain de pollution bien supplémentaire.

MME CÉCILE GRUBER :

Je propose d'aborder le dernier point à l'ordre du jour : la restructuration de la trémie Renard.

M. JEAN-MARC FRITZ :

Nous avons un peu avancé la réflexion sur la trémie de sortie de la rue du Renard à la suite d'une première esquisse qui avait été effectuée par l'APUR et nous avons repris cette esquisse

Concernant l'impact sur les équipements voisins, je passe vite parce que vous connaissez tous le site, il y a une piscine, un gymnase, une école primaire, une école maternelle dans des espaces pas très confortables car il n'y a pas de parvis, pas d'espace d'accès. Pour la circulation des piétons, il y a des passages qui font moins de deux mètres de large. Quant à la qualité de l'espace public, ce n'est pas très intéressant.

Pour les continuités des grands parcours, celle qui vient de Beaubourg et qui passe sur la rue St Merri est bloquée par la tête de l'ouvrage et pour le trottoir qui descend de Beaubourg sur Renard, on est obligé de faire un détour important et on perd la continuité de parcours et de promenade.

Comment se positionne cette trémie dans le réseau de la voirie souterraine actuellement et dans le projet ?

Actuellement, on a remis un peu en cause ce qu'on avait proposé jusqu'à présent. Les deux pistes de réflexion que l'on a suivies, c'est, d'une part, voir s'il n'est pas possible de supprimer cette trémie et de réorganiser les voiries souterraines en conséquence, d'autre part, si l'on n'arrive pas à supprimer cette trémie, que peut-on faire pour améliorer les choses ?

Pour la piste de la suppression physique de la trémie de sortie de la rue du Renard, on a regardé les incidences sur le tunnel en termes de desserte, de fonctionnement en particulier vis-à-vis de Beaubourg et en termes de sécurité. En termes de desserte, on a actuellement un tunnel à une seule voie à sens unique qui devient à deux voies juste à la fin sur la sortie. Il dessert deux parcs de stationnement qui sont la sortie du parking véhicules légers Sébastopol et l'entrée et la sortie pour les gros véhicules, c'est-à-dire les camions, les cars, les transports de fonds, etc., pour Beaubourg puisque la trémie d'entrée depuis la rue Beaubourg n'est pas calibrée pour les gros véhicules.

Nous avons regardé plusieurs possibilités, tout d'abord, on ferme cette trémie. Comment desservir en entrée et en sortie depuis le parking Beaubourg ? Il y a plusieurs difficultés car se mettre en double sens dans un tunnel en voirie souterraine est considéré comme une aggravation du risque. C'est une première chose qui pourrait faire échouer le projet.

Il y a aussi un problème d'étroitesse à plusieurs endroits du tunnel, parfois moins de 6 mètres, ce qui ne permet pas de mettre deux voies, puisqu'une voie c'est au minimum 3 mètres de large. Il faut savoir qu'un camion ou un car fait 2,50 mètres de large. Quand cela passe dans une voie de 3 mètres et normalement plutôt 3,5 mètres de large, il faut des chasse-roues qui font 75 cm ; à minima, on ne saurait pas faire une voie à double sens avec un séparateur central à moins de 7 à 8 mètres. Il y a des endroits où cela ne passe pas du tout.

De plus, en raccordement sur la grande boucle, nous avons un croisement de flux et c'est totalement interdit, C'est une série de problèmes qui sont tous éliminatoires au vu du dossier de sécurité à la CNESOR et à la Préfecture. On s'est dit qu'on pourrait peut-être traiter différemment la question du double sens et circuler à gauche comme les Anglais mais, pas de chance, il y a le parking Sébastopol qui doit être raccordé et on se retrouve avec un croisement de flux. On bute sur trois problèmes différents qui sont rédhibitoires sur le tunnel.

A notre sens, après études et avoir consulté notre bureau d'études spécialisé en sécurité des tunnels souterrains, dans tous les cas de figure, on est soit dans l'impossibilité ou soit dans les cas d'aggravation lourde des conditions de sécurité de la voirie souterraine, ce qui n'est pas le but de l'étude.

Pour nous, après y avoir passé des heures d'études, il n'est pas possible de supprimer cette trémie. Nous nous sommes dits que, s'il n'était pas possible de supprimer cette trémie, nous n'allions pas laisser ce problème en l'état, nous allons essayer de trouver des solutions pour améliorer la situation en surface.

Nous avons travaillé sur des hypothèses de réaménagement de la trémie de sortie de la rue du Renard, d'abord à partir des esquisses de l'APUR que nous avons beaucoup développées après. Deux scénarii peuvent être proposés.

Première hypothèse, la réduction de la largeur de la trémie puisque le tunnel est à une voie mais, au moment de la sortie, à deux voies, pour se retrouver rue du Renard sur une seule voie. Il y a un élargissement qui ne sert à rien et qui est plutôt accidentogène puisqu'on permet aux véhicules de passer sur un double faisceau et qu'on les oblige à se remettre sur une voie quand ils entrent dans la circulation rue du Renard. La deuxième hypothèse, c'est repositionner la trémie pour élargir les surfaces utilisables pour les piétons avec toujours la conservation des rayons de giration existants pour que le parcours des véhicules ne soit pas plus dangereux.

Dans l'état existant, on a deux voies sur la partie terminale du tunnel, deux voies en sortie sur la trémie et, en arrivant, sur la rue du Renard, on ramène tous les automobilistes qui ont pris leurs aises et accéléré un peu, sur une seule voie en file indienne pour entrer sur la rue du Renard. La trémie faisant 9,50 mètres à cet endroit nous laisse une marge de progression.

Premier scénario, on se dit qu'on peut réduire cette trémie de sortie en gardant le voile intérieur béton qui soutient, ce qui permet une intervention en termes de génie civil limitée, et on ramène cela à une trémie de 6,50 mètres. Du coup, on dégage un autre passage pour les piétons, c'est-à-dire qu'on garde le passage de 2 mètres qui se trouve entre les piliers et la façade et on ajoute à cela un autre passage de 2,70 mètres qui communique, une sorte de trottoir de 5 à 6 mètres avec des gros piliers au milieu mais on peut permettre aux piétons de passer de part et d'autre de ces piliers et de retrouver une certaine aise.

Deuxième scénario, on repositionne cette trémie pour dégager encore plus de place en surface sur le trottoir pour retrouver un vrai trottoir très large, beaucoup plus plaisant et sortir de cette caverne où l'on est contraint de passer.

Les photos ne donnent pas très bien la notion de cette ampleur retrouvée mais, au-delà des piliers, on aurait un trottoir de 4 mètres, qui est très confortable et qui s'ajoute au trottoir de 2 mètres derrière les piliers. Dans cette deuxième solution, on arrive à avoir un espace pour les piétons et les services publics qui se trouvent derrière les piliers (écoles, gymnase) beaucoup plus confortable.

Pour ce qui concerne la continuité piétonne entre le passage venant de Beaubourg et la rue St Merri, actuellement, on a cette tête d'ouvrage d'émergence de trémies. Si l'on reconfigure, et qu'on arrive à la faire sauter, on retrouverait une large continuité entre le parvis de Beaubourg et la rue St Merri qui serait plus plaisante pour les piétons.

Dans cette option de réaménagement de la trémie, on n'est plus dans le cadre de la suppression mais du réaménagement, on répond aux objectifs cités plus haut, c'est-à-dire l'amélioration du fonctionnement des équipements publics, l'amélioration des conditions de passage des piétons puisqu'on élargit très considérablement les espaces, le rétablissement de la continuité des parcours piétons sur le site. A notre sens, ce scénario qui est le plus cher répond plus complètement aux objectifs formulés.

Après, reste le choix entre faire le maximum ou faire quelque chose qui est déjà bien et qui coûte moins cher. Ce sera le choix des élus après concertation.

MME CÉCILE GRUBER :

Je vous remercie beaucoup pour cette présentation intéressante. Avez-vous des questions ?

M. ALEXANDRE MAHFOUZ, COLLECTIF DES HALLES :

On est séduit par la dernière présentation concernant la trémie du Renard et on est pour la dernière proposition de la continuité des parcours piétons. C'est une amélioration pour les commerçants et les piétons dans le quartier.

Concernant le phasage des travaux, vous dites que cela s'effectuera en septembre, c'est-à-dire que le démarrage des travaux de voirie aura lieu en juin.

MME CÉCILE GRUBER :

Non.

M. JEAN-MARC FRITZ :

Non, il n'y a pas de travaux en septembre, il s'agit des études détaillées concernant la sécurité des voiries souterraines et notamment le dossier préalable de sécurité.

M. ALEXANDRE MAHFOUZ :

Cela veut dire qu'il n'y aura pas de travaux de voirie avant septembre 2009.

M. JEAN-MARC FRITZ :

Je pensais que vous parliez de septembre 2007.

M. ALEXANDRE MAHFOUZ, COLLECTIF DES HALLES :

Pour les commerçants de surface, ces travaux ont des conséquences énormes, est-il possible que l'on démarre les voiries avant le jardin ?

M. JEAN-MARC FRITZ :

Le phasage opérationnel sera long à mettre au point et très compliqué, pour l'instant, nous n'avons pas de réponse à donner sur la manière dont les choses vont s'enchaîner. Certaines choses vont se faire avant d'autres, certaines fermetures de trémies sont absolument nécessaires pour pouvoir réaliser les travaux de surface. Nous aurons une idée plus affinée quand nous travaillerons sur le dossier préalable de sécurité car nous devons fournir des indications sur le maintien de la sécurité, donc la continuité de l'exploitation de la voirie souterraine. Nous aurons plus d'informations cet automne.

M. OLIVIER PERAY :

Je trouve curieux que la suppression de la trémie du Renard soit conditionnée finalement à un croisement de flux de la sortie du parking Sébastopol. Il est vrai qu'il y a d'autres incidences comme la largeur de la voie mais vous avez eu l'air de présenter cela comme étant la condition qui faisait totalement renoncer. Est-ce que vous avez étudié la possibilité d'ouvrir une autre sortie du parking Sébastopol sur Sébastopol ?

Cela dit, je trouve les travaux de réaménagement de la sortie rue du Renard formidables, il y a là un véritable travail et il est vrai que cette sortie rue du Renard est extrêmement pénalisante.

Je voulais juste poser cette question et vous féliciter pour cette étude remarquable que nous avons trouvée intéressante et passionnante, c'est technique mais merci beaucoup.

M. JEAN-MARC FRITZ :

Merci pour votre avis et votre commentaire. Nous nous sommes posés la question mais trois choses sont bloquantes. Nous avons peut-être focalisé dans la présentation sur cette question du croisement de flux qui est rédhibitoire. Nous avons regardé si on pouvait sortir de Sébastopol mais il y avait deux autres points rédhibitoires, par exemple, recréer un tunnel de 9 mètres de diamètre sur l'ensemble du parcours. Ce n'est plus la même échelle d'intervention, on change tout carrément avec un coût puissance 10 et plus.

A un moment, dans le cadre d'un réaménagement des voiries souterraines, il y a les incidences ; après, si les politiques disent qu'ils sont prêts à lancer une étude pour faire un véritable tunnel -imaginez tout ce qu'il faut : les égouts, les réseaux, les maisons, etc., cela n'a plus rien à voir- on n'est plus du tout dans la même échelle d'intervention. C'est pourquoi nous avons arrêté quand nous avons vu que nous étions sur trois points rédhibitoires mais nous y avons pensé.

MME CÉCILE GRUBER :

Nous allons nous arrêter là, je vous remercie pour votre participation.

MME ELISABETH BOURGUINAT :

Peut-on connaître la suite du calendrier ?

MME CÉCILE GRUBER :

Il y aura un prochain groupe de travail thématique sur la voirie à la rentrée (en septembre-octobre), nous présenterons d'autres secteurs d'aménagements de la voirie de surface qui n'ont pas été présentés la dernière fois.