

GROUPE DE TRAVAIL THÉMATIQUE DE CONCERTATION « ESPACES SOUTERRAINS »**séance du jeudi 15 novembre 2007, 18h30****Hôtel de Ville**

Lors des séances des 23 novembre et 20 décembre 2006 du Groupe de Travail Thématique de concertation « espaces souterrains », les propositions à l'étude pour améliorer les liaisons vers le forum souterrain et les espaces de transport métro-RER ont été présentées.

A l'occasion de ces séances de travail, les participants ont fait part de questions et d'observations ou propositions.

Au cours des mois qui ont suivi, l'équipe SEURA a approfondi l'étude des liaisons verticales en prenant en compte ces différentes remarques et propositions, ainsi que celles provenant des partenaires de la Ville : la RATP, le STIF, la Région Île-de-France et Espace Expansion. Parallèlement le travail a été affiné au plan technique, en ce qui concerne les infrastructures du Forum et en particulier son génie civil.

L'exposé de ces développements fait l'objet de la présente séance de Groupe de travail thématique, qui permettra d'enrichir l'analyse des partenaires sur les diverses propositions.

Périmètre de l'étude

Du fait de l'intégration dans le projet de Canopée de la liaison entre la Place Basse et le niveau du jardin, l'étude porte principalement sur quatre accès : d'une part le nouvel accès créé place Marguerite de Navarre et d'autre part les trois accès actuels de l'ancien Forum, porte Rambuteau, porte Berger et porte Lescot.

La présentation fait part des évolutions sur les solutions déjà présentées en 2006, mais également de nouvelles variantes, en particulier pour les accès Marguerite de Navarre et Lescot.

Les propositions présentées à l'occasion de ce Groupe de travail thématique constituent des esquisses qui, compte tenu de la complexité des ouvrages, n'ont pas encore fait l'objet d'une validation technique approfondie de la part des partenaires du projet (RATP, STIF, Région Île-de-France et Espace Expansion). Elles

nécessiteront des études complémentaires afin de confirmer leur faisabilité technique, fonctionnelle et financière.

Le débouché en surface de chacun des accès situés dans le périmètre de l'ancien Forum (Lescot, Berger et Rambuteau) s'intégrera dans le projet de « Canopée » des architectes P. Berger et J. Anziutti. Cette insertion fera l'objet d'un travail spécifique de coordination. D'ores et déjà cependant, la compatibilité des dispositions proposées par l'équipe SEURA avec la « Canopée » a été vérifiée.

Par ailleurs, les accès aux espaces souterrains du nouveau Forum, débouchant dans le jardin ou en périphérie de celui-ci, font l'objet d'études particulières moins avancées que celles concernant l'accès « Marguerite de Navarre » et les accès de l'ancien Forum. Le moment venu, les aménagements proposés seront présentés en Groupe de travail thématique.

La création du nouvel accès à la gare depuis la place Marguerite de Navarre, en lien avec la rénovation de la salle d'échanges RER, fera l'objet d'une opération placée sous l'égide du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF). Ce volet du projet fait l'objet d'une concertation spécifique pilotée par le STIF. Le bilan en sera tiré par le Conseil d'administration du STIF à l'occasion de l'adoption du *Schéma de principe* définissant les principales caractéristiques du projet et ses modalités de financement.

Accès Marguerite de Navarre

Deux solutions avaient été présentées en 2006 : le « delta » et le « W ».

Pour ce qui concerne le « delta », l'intégration de nouvelles contraintes de fonctionnement et la prise en compte d'efforts structurels très importants n'ont pas permis de conserver l'image initiale d'un enchaînement triangulaire d'escalators positionné au sein du cylindre existant des rotondes de parking. Cette variante a donc été complètement repensée. Si son fonctionnement répond toujours aux objectifs initiaux, la lisibilité de son espace a perdu en évidence. Cette solution apparaît la moins performante avec un débit de 200 personnes par minute (un seul escalator par sens) et un temps de parcours long (quatre volées pour atteindre le niveau de la salle d'échanges).

Le « W » n'a quant à lui pas connu d'évolution notable et son principe de quatre escalators enlacés est maintenu. Cette solution est plus performante que le « delta » en termes de débit (400 personnes par minute) et de temps de parcours (trois volées pour atteindre le niveau de la salle d'échanges).

A la suite d'une remarque émise par les participants à la concertation, il a été étudié la possibilité d'installer un système d'escalators à volée unique pour atteindre le niveau 3, suivi par une volée en retournement pour descendre au niveau 4. Il ne s'agit pas d'un tube, puisque l'escalator traverse un espace dégagé, permettant la vision et favorisant l'éclairage naturel. Si cette solution est techniquement complexe, elle se révèle d'une grande clarté et d'une simplicité fonctionnelle évidente. De plus, cette solution est performante en termes de débit (400 personnes par minute) et de temps de parcours (seulement deux volées pour atteindre le niveau de la salle d'échanges).

Accès Rambuteau

Le projet initialement présenté comprenait le repositionnement de la première volée près de la façade sur rue et le prolongement du système entre les niveaux 3 et 4 pour atteindre la salle d'échanges.

A la demande de la RATP et en collaboration avec ses services, les études menées depuis ont amélioré techniquement la liaison avec la salle d'échanges en repositionnant les escalators pour éviter la proximité de leur fosse de machinerie avec la caténaire. La faisabilité de cet accès en sort renforcée. Il en résulte une nouvelle disposition des espaces au niveau 3 avec des impacts modifiés sur les surfaces commerciales.

D'autre part, un nouveau groupe d'ascenseurs comportant à chaque niveau un local d'attente pour l'évacuation des personnes à mobilité réduite a été positionné près de la façade. Il n'est cependant pas possible de faire descendre ces ascenseurs jusqu'à la salle d'échanges du fait de la présence de l'usine de désenfumage indispensable au fonctionnement de cette dernière. Sa localisation permet néanmoins de créer un cheminement piéton vers le parking Rambuteau très accessible depuis la rue et ne traversant pas les espaces commerciaux du Forum.

Accès Berger

Le prolongement du système d'escalators et d'escaliers entre les niveaux 3 et 4 avait déjà été présenté en 2006. Il est maintenant complété par un nouveau groupe d'ascenseurs et de monte-charges comprenant à chaque niveau un local d'attente pour l'évacuation des personnes à mobilité réduite. A la différence du groupe Rambuteau, cet ensemble d'ascenseurs peut atteindre le niveau 4, constituant ainsi un nouveau parcours PMR jusqu'aux espaces de transports. Sa localisation permet

également de créer un cheminement piéton vers le parking Berger très accessible depuis la rue et ne traversant pas les espaces commerciaux du forum.

Accès Lescot

La solution présentée en 2006 consistait en un enchaînement d'escalators en « W » à gros débit desservant tous les niveaux de la rue aux espaces de transport. A la demande de la RATP et en collaboration avec ses services, il a été étudié le repositionnement de la liaison -3/-4 afin d'éviter la proximité de la caténaire avec les fosses de machineries d'escalators. La viabilité technique de cette solution en sort renforcée. La verticalité de ce système permet de l'inscrire dans une cage vitrée coupe-feu.

Le groupe d'ascenseurs et ses locaux d'attente pour l'évacuation des PMR étaient déjà décrits en 2006. La desserte du niveau 4 par ces ascenseurs crée un nouveau parcours PMR jusqu'aux espaces de transport.

Sur une idée développée conjointement avec la RATP et Espace Expansion, une nouvelle solution de desserte, baptisée « V », a été mise au point. Il s'agit de la création d'un enchaînement d'escalators en continuité du rez-de-chaussée au niveau -3, avec un seul retournement au niveau -2. La disposition de l'actuelle liaison -3/-4 serait conservée. Cette solution allie clarté et confort et reste moins ouvragée que la solution « W ».

En complément de ces solutions, il a été regardé la possibilité d'une conservation du tube actuel, en l'améliorant autant que possible par une rénovation et la création de transparences ponctuelles. Le gain est cependant limité en terme de confort et inexistant en terme de débit. La question du doublement de l'actuel tube a aussi fait l'objet d'une réflexion. Si cette hypothèse résout la question de l'amélioration du débit, le gain en terme de confort reste toujours limité, le caractère oppressant du tube étant conservé.

Pour permettre la comparaison des solutions, des critères ont été définis d'un commun accord avec les partenaires. Ils portent sur l'efficacité (débit et temps de parcours), le confort (taille de l'espace, vision, qualité architecturale), la sécurité, l'impact et l'apport pour les espaces de transport ainsi que l'impact et l'apport pour les espaces commerciaux.

Sans être limitatifs, ces critères permettent d'ouvrir le débat dans le cadre de la concertation, sur les qualités et inconvénients des différentes solutions.