

**Les Halles - Groupe de Travail Thématique**  
**Circulations Verticales**  
**Séance du 15 novembre 2007**

**Sous la présidence de**  
**Monsieur Jean-Pierre CAFFET, Adjoint au Maire, chargé de l'urbanisme et de l'architecture**

**En présence de**  
**Monsieur Thierry LE ROY, Garant de la concertation**

**Participants****élus de Paris****Conseiller de Paris**

Monsieur Alain LE GARREC

**Mairie du 1<sup>er</sup> arrondissement,**

Madame Michèle HAEGY, Adjoint au Maire

**Partenaires et autres intervenants****Agence SEURA**

Monsieur Jean-Marc FRITZ  
Monsieur Frank RIGAUD

**SEM Paris Seine**

Monsieur Thierry WAHL  
Monsieur Fabrice HEIM

**RATP**

Monsieur Lorenzo SANCHI DE COULHAC  
Monsieur Denis MASURE  
Monsieur Frédéric DUPOUY  
Monsieur Raphaël RENE-BAZIN

**EGIS Conseil**

Madame Valérie NAHON-FORGETTE

**COTEBA**

Monsieur Mathieu ESNARD

**Conseillers de Quartier****Conseil de Quartier des Halles**

Madame Dominique GOY-BLANQUET

**Conseil de quartier St-Merri**

Monsieur Gaël LAPEYRONNERIE

**Conseil de St Germain l'Auxerrois**

Madame CHAMPETIER DE RIBES

**Associations****Association « Accomplir »**

Monsieur Gilles POURBAIX  
Madame Anne IACOSSO

**Conseil Syndical 5/7 rue des Innocents**

Monsieur Jean-Pierre MARTIN

**Collectif « Beaubourg les Halles »**

Monsieur Alexandre MAHFOUZ

**Ateliers des Halles**

Madame Michèle COLLIN

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

Monsieur Jacques CHAVONNET

**GIE du Forum des Halles**

Monsieur André LABORDE

**Association des Usagers du Transport**

Monsieur Jean MACHERAS  
Monsieur Yves BOUTRY

**Association « Glob'Halles »**

Monsieur Régis CLERGUE DUVAL  
Madame Dominique MAGNIETTE

Ville de Paris

**Cabinet de M. Bertrand DELANOË, Maire de Paris**  
Monsieur Didier BAILLY

**Cabinet de M. Jean-Pierre CAFFET**  
**Adjoint au Maire de Paris chargé de l'Urbanisme**  
**et de l'Architecture**  
Monsieur Renaud PAQUE

**Direction de la Voirie et des Déplacements**  
Monsieur Arnaud CAQUELARD  
Monsieur Nicolas ROY (ag. Mobilité)

**Cabinet de Monsieur Denis BAUPIN**  
**Adjoint au Maire de Paris chargé des Transports**  
**de la Circulation, du Stationnement et de la**  
**Voirie**  
Madame Cécile GRUBER  
Monsieur Stéphane LECLERC

**Direction de l'Urbanisme**  
Monsieur Christophe TEBOUL

**M. JEAN-PIERRE CAFFET, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DE L'URBANISME ET DE L'ARCHITECTURE :** ...Je suis fort étonné, car nous travaillons sans le STIF ce soir, mais la RATP est, elle, bien représentée.

Je vous propose de commencer maintenant en vous suggérant de terminer vers 20 h 30, d'autant plus que nous n'avons qu'un point à l'ordre du jour, qui a déjà été étudié et présenté. Là, nous présentons les approfondissements.

Ce sujet dure depuis un an déjà, avec deux réunions de concertation sur la rédaction du cahier des charges où différentes options avaient été présentées : le W, le doublement et la rénovation du tube, etc., les premières études sur Marguerite de Navarre.

L'année, qui s'est écoulée, a donc été mise à profit par tous ceux qui ont travaillé sur le sujet pour affiner les différentes hypothèses qui vont donc vous être présentées ce soir.

Je prends une précaution d'usage, d'après ce que j'ai compris et ce que l'on m'a dit, les études qui ont été faites ne comportent pas une faisabilité avérée définitive, mais en tout cas une très forte probabilité de faisabilité, c'est-à-dire qu'on est pratiquement sûr de pouvoir faire ce qui est présenté ce soir.

Y a-t-il des remarques préliminaires ?

**M. GILLES POURBAIX, ASSOCIATION ACCOMPLIR :** Je voudrais juste faire deux demandes et poser quelques questions très courtes.

Nous regrettons de ne pas avoir eu le document de ce soir sous forme électronique. On nous a donné des raisons de sécurité, il suffisait d'effacer les parties où l'on voyait la salle d'échange. Cela nous aurait facilité le travail. Dans les associations, nous avons l'habitude de travailler en groupe, nous avons juste un document de travail, ce qui n'était pas du tout suffisant ni pratique.

De plus, la mise en page du document rendait sa lecture difficile. Sur certaines pages, on trouvait l'état actuel, en dessous l'état projeté, et sur d'autres cela figurait en décalé, il fallait tourner les pages ; ce qui ne rendait pas le document particulièrement lisible.

Pour la prochaine réunion, nous souhaiterions avoir tous les documents avant la séance et sous forme électronique. Encore une fois, si vous devez enlever des morceaux, faites-le mais au moins que nous l'ayons sous cette forme.

Trois questions concernant les réunions :

1. A quand la réunion publique sur les Halles ?

Nous attendons toujours une date. Il y a des bruits, des rumeurs mais toujours pas de date de la réunion publique sur les Halles présidée par Monsieur le Maire de Paris, Bertrand DELANOE.

2. Quand aura lieu la réunion du GTT programmation sur la Canopée avec M. FRANJOU ?

**DE LA TRIBUNE :** Lundi.

**M. GILLES POURBAIX:** Non, lundi c'est la réunion préparatoire pour ce GTT de programmation. Celui-ci n'est toujours pas programmé.

3. A quand l'ouverture de la Maison des Associations du 1<sup>er</sup> arrondissement ? Elle nous serait fort utile dans le cadre de la concertation, car nous n'avons toujours aucun lieu pour nous réunir dans le 1<sup>er</sup> arrondissement.

Merci Monsieur le Maire.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Je vais répondre aux questions, sauf peut-être à la première qui concerne la RATP.

Je comprends les raisons de la RATP, ce sont des raisons de sécurité. Je me tourne vers ses représentants en leur demandant s'il est possible de faire parvenir un document sous forme électronique expurgé de ce qui ne vous semble pas diffusable à l'extérieur.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR AGENCE DE PARIS, RATP :** Je comprends très bien votre demande. Le document, qui vous est donné, est établi par le Cabinet Seura dans le cadre de votre procédure. Nous sommes d'accord pour demander que les parties soient gommées des plans, mais ce n'est pas nous qui faisons les documents. Nous communiquons les données sources à Seura pour faire son travail. Peut-être qu'il y a eu une mauvaise coordination ; de plus les éléments arrivent toujours dans des délais très courts.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Vous faites une réponse de jésuite !

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Non.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** A dire : « ce n'est pas nous qui faisons les documents, mais c'est nous qui demandons que ce soit masqué ». Dites-nous ce qui doit être masqué, on le masque et on l'envoie sous forme électronique ; c'est aussi simple que cela. Si vous demandez que tout soit masqué, effectivement il y aura un problème.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Il y a un an, dans le document précédent, on avait indiqué ce qui devait être masqué ; c'est toujours la même chose. Il n'y a pas de changement. Ce n'est pas grave, il semble que ce soit un problème de coordination.

Ce n'est pas nous qui faisons les documents, donc je ne peux pas prendre les documents dont je n'ai pas les fichiers et les transformer, alors que c'est fait chez Seura.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** C'est un problème technique, mais pourriez-vous indiquer à Seura qui rédige les documents ce que vous souhaitez voir masquer.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Nous le ferons, mais nous l'avions déjà fait il y a un an ; cela n'a pas changé.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Donc, vous aurez a priori les documents sous forme électronique avec un certain nombre de choses qui seront masquées à la demande de la RATP pour des questions de sécurité.

Je propose que pour le prochain groupe de travail sur les circulations verticales, ce soit envoyé sous une forme électronique, et qu'il y ait une coordination entre Seura et la RATP.

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET, CONSEIL DE QUARTIER DES HALLES :** Un complément sur ce sujet, pour tous ceux qui n'ont pas les moyens d'imprimer tous ces documents, pouvez-vous également les envoyer par courrier ?

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Par courrier, non masqué.

Pour les prochaines fois, je propose que l'on envoie une version papier non masqué et une version électronique masquée, expurgée de ce que souhaite la RATP.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Le mieux serait que les deux versions soient masquées, car il est tellement facile de scanner et de modifier un plan. Il faudra mieux coordonner entre la Ville (Seura étant le prestataire de la Ville) et la RATP, afin que ce genre de demande soit prise à temps. Je n'accuse personne, les choses sont toujours faites dans des délais très courts.

Nous avons donné ces éléments il y a longtemps. La prochaine fois, il faudra qu'un document papier soit établi et un document électronique masquant certaines parties, en temps voulu.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Sur le fichier électronique et sur papier.

**M. GILLES POURBAIX :** Et en temps voulu. Car quatre jours pour avaler 98 diapositives...

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** ... ne me regardez pas, ce n'est pas moi qui fais les papiers et qui les envoie.

**M. GILLES POURBAIX:** Il y a eu un échange de mails avec la RATP, je ne vais pas le divulguer ce soir, mais c'est bien vous qui avez bloqué ce document.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Ecoutez, on ne va pas passer la soirée là-dessus. On a dit qu'on arrêterait à 20 H 30 et on est déjà à 10 minutes de questions préliminaires, de procédures et de motions préjudicielles peut-être.

Nous procédons ainsi : envoi d'une version papier et une version électronique expurgée.

**M. GILLES POURBAIX:** Je regrette que dans tout ce que nous avons reçu pour les circulations verticales, il ne soit pas tenu compte des Portes Saint-Eustache et Pont-Neuf qui pour moi sont aussi importantes et particulièrement pour la RATP étant donné que c'est l'accès direct au RER. Là, on n'en parle pas.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** On ne les a pas oubliées, mais le travail a été concentré sur ce qui vous est présenté dans le dossier ce soir. Le travail continue sur ce que vous mentionnez.

**M. THIERRY LE ROY, GARANT DE LA CONCERTATION :** J'ai moi aussi été saisi par ceux qui ont soulevé cette question de documents qui ne pouvaient pas être communiqués intégralement pour la raison énoncée.

Je voulais juste demander à la RATP, si l'on peut imaginer de faire l'exercice de diffusion masquée a posteriori sur le document qui aurait pu être utilement examiné aujourd'hui. C'est simplement pour montrer qu'il n'y a rien à cacher

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Soyons clairs :

1. Nous ne diffusons pas ce document
2. Nous ne le faisons pas
3. Il y a un an, nous avons donné les parties à masquer.

Aujourd'hui, il y a un problème de coordination et je ne sais pas pourquoi ces parties n'ont pas été masquées. Tout le monde a eu le document. Tout est possible, tout est faisable, sauf que nous ne tenons ni le stylo, ni la boîte aux lettres, ni le timbre.

Il y a sans doute eu un problème de coordination. Nous avons dit qu'il fallait que ce soit masqué, cela n'a pas été fait, je peux le comprendre. Tout est possible, tout a été donné. Evidemment, d'accord pour la demande.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** On fait comme on l'a décidé, c'est-à-dire papier et version électronique expurgée pour la prochaine fois.

Concernant la réunion publique, je suis en attente d'une date qui serait fixée par le Maire. Pour le moment, je n'en ai pas. Vous non plus ?

**M. THIERRY LE ROY :** Non.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Donc, j'attends. Je suis exactement dans la même situation que vous, mais j'attache assez peu d'importance aux rumeurs.

Vous m'avez demandé quand se tiendrait le GTT programmation ? Je vous propose le 12 décembre à 18 heures, car l'ordre du jour sera un peu chargé, si cela convient à tout le monde.

Vous m'avez demandé quand ouvrira le local de concertation ? Le 11 décembre.

S'il n'y a plus de question préliminaire, nous pouvons commencer la présentation des travaux.

**M. JEAN-MARC FRITZ, CABINET SEURA :** Voici la présentation des documents qui vont ont été envoyés, cette version est en noir et non masquée.

*(Présentation de diapositives)*

Vous avez lu l'avertissement et Jean-Pierre CAFFET en a reparlé. Ce sont des études extrêmement complexes, elles ont été menées avec tous les partenaires. Il y a eu beaucoup d'échanges avec la RATP, le STIF, Espace Expansion. Ce n'est pas seulement la production d'une agence d'architecture qui a travaillé en solo pendant un an que vous verrez.

Par contre, au point de précision technique auquel on est arrivé, les services de la RATP ont besoin de faire intervenir leurs bureaux d'études spécialisés pour vérifier un certain nombre de contraintes de génie civil, de corps d'état secondaires techniques. Nous ne sommes pas dans une faisabilité complètement validée actuellement.

Lors de la première étape de ces études, terminées fin août 2006 et présentées en novembre et décembre 2006, nous avons travaillé sur la transformation de trois accès : Rambuteau, Berger, Lescot ; un nouvel accès qui était créé à l'époque « Grande croisée », prolongé par la Place Basse ; un accès hors forum « Marguerite de Navarre » ; des scénarios d'évolution pour l'accès depuis la Place Carrée.

La deuxième étape a consisté à recentrer l'étude sur seulement trois accès transformés concernant l'ancien forum : Rambuteau, Berger, Lescot, et à développer des options sur l'accès excentré Marguerite de Navarre.

L'accès, qui est inclus dans le dossier de Canopée, s'appelle Place Basse, sur lequel nous n'avons plus de maîtrise d'œuvre. C'est uniquement l'équipe Berger-Anziutti qui réfléchit sur cet accès. Les accès jardins ne sont pas oubliés, ils ne font pas partie de cette étude. Il y a eu quelques développements qui seront poussés plus tard.

On commence par Marguerite de Navarre.

Dans la présentation qui vous a été faite en 2006, on avait développé deux solutions qui étaient les solutions Delta et W. Lors de cette étape, nous avons développé une nouvelle solution, sur une idée émise en concertation en décembre 2006 : une volée directe.

C'étaient les deux solutions que vous connaissez depuis l'année dernière. L'inclusion toujours en utilisant le cylindre de la rotonde d'accès des parkings (rotonde superposée du parking Novotel et du parking Berger).

C'était une option d'adaptation en génie civil existant, de réutilisation de ce génie civil et de transformation pour créer un accès.

Etape 1 : Le système Delta, un escalator montant et un descendant disposé en delta (et inscrit dans un adossement d'escalier de secours avec les ascenseurs au centre), un enchaînement de trois volées, il y a trois étapes du rez-de-chaussée au niveau -3 et la réutilisation du cylindre de la rotonde.

Etape 2 : Une reconfiguration complète pour tenir compte d'un certain nombre de remarques des partenaires, notamment le fait que cet accès ne sera plus aux normes espaces publics mais aux normes transports. Cela change un certain nombre de choses.

Les deux sont aussi performants, résistants, pérennes mais les normes ne sont pas tout à fait les mêmes. Le fait de passer aux normes transports, normes RATP, a fait exploser un certain nombre de dimensions. Ainsi, nous avons dû revoir considérablement le projet.

D'une manière synthétique, on arrivait à inscrire un delta dans un cylindre, ce n'est plus possible avec les nouvelles normes, et aussi avec le fait qu'on ait eu accès à des documentations génie civil complémentaires sur le forum. Ils nous ont montré des boutons qui n'étaient pas décrits mais qu'il a fallu prendre en compte.

Toutes ces données ont fait que, lorsqu'on a retravaillé sur l'accès Delta, on a dû le faire évoluer de manière peu favorable.

Au niveau -1 : une des évolutions les plus importantes pour cet accès Delta a consisté à supprimer la totalité des structures qui sont à l'intérieur de cette emprise, et donc à supprimer la rotonde. La rotonde, qui donnait quelque chose de spatialement assez tenu et assez lisible, disparaît. L'espace dans lequel on s'inscrit devient un espace moins compréhensible à première vue.

Au niveau -2 : c'est là que la forme est la plus lisible. L'astuce était de superposer escalier et escalator. En fait, les escaliers étaient en périphérie des escalators. C'est une sorte de grande vis de Chambord avec un parcours escalier et un parcours escalator.

C'est l'enceinte où cela se situe et l'emprise nécessaire pour mettre en place une circulation verticale. Une arrivée au niveau -3 à peu près de la même manière qu'on le faisait avant avec un accès possible au métro, un accès possible au mail commercial du niveau -3 des forums et une poursuite de la descente jusqu'au niveau -4 pour atteindre le niveau de la salle d'échange.

C'est l'évolution de la solution, que nous appelions Delta, en rez-de-chaussée. Cela donne une emprise plus volumineuse car elle est plus pointue. En tant qu'équipe de maîtrise d'œuvre et d'architecture, on a pris en compte des contraintes supplémentaires. On ne tient plus dans le cylindre. C'est une solution qui a perdu de la lisibilité.

Des solutions s'améliorent quand on les retravaille, lorsqu'on incorpore des nouvelles contraintes. Comme on supprime le cylindre de la rotonde, on est obligé de reconstituer un génie civil plus lourd.

Le système W, est comme le W de Lescot : deux escalators montants et deux descendants. On double la capacité par rapport au système Delta.

Delta : c'était un système montant et un descendant. Du point de vue de l'efficacité, W est meilleur. Il ne faut que deux volées pour descendre de zéro au -3 alors que Delta en nécessitait trois. Il débordait du cylindre mais pas trop. C'était un peu plus compliqué que le Delta mais pas tant que cela. Quelques petits recalages ont été mis au point sur ce système dans cette deuxième phase d'étude. Globalement, il reste inchangé.

La volée directe est constituée par deux escalators montants et deux descendants enchaînés dans un parcours en V avec des escaliers et des ascenseurs disposés latéralement. Le grand avantage est qu'on a une seule volée pour descendre du 0 au -3. J'insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas d'un tube, mais d'une volée directe.

Dans un tube, vous êtes dans un espace contraint, vous êtes cloisonné, vous raclez le plafond avec la tête. Cela peut être considéré oppressant par de nombreuses personnes. Avec la volée directe, vous êtes dans un espace ouvert. Vous avez une visibilité, vous avez un espace, vous avez un confort qui n'est pas le même que dans un tube.

Par ailleurs, on change de taille d'opération. C'est aussi pour cela qu'à l'époque, on ne s'était pas lancé dans des solutions de cette nature. Les premières études que l'on a faites lors de la première étape étaient des études dans le cadre d'une réutilisation du génie civil. Là ce n'est plus le cas.

On a la paroi moulée d'un côté, le forum de l'autre et l'on supprime tout entre. On change de taille d'opération. L'importance du génie civil est augmentée, les coûts aussi. Les phasages sont allongés. C'est une opération plus lourde.

Par ailleurs elle a beaucoup d'avantages. En termes d'efficacité et de confort, c'est une solution qui est plus performante. Il faut savoir que l'on a changé d'échelle d'intervention. Le principe est simple. Vous êtes au rez-de-chaussée, vous prenez une volée directe et vous arrivez directement au niveau -3. Il y a une possibilité d'accès au métro, en descendant, vous arrivez sur la salle d'échange. Donc, des parcours lisibles, un espace dégagé, vous pouvez accéder au mail commercial du niveau -3.

Deux volées descendantes, deux volées montantes donc capacité maximum plus efficace que le Delta.

Une précision, la RATP n'est pas satisfaite de la manière de rejoindre le métro Châtelet. A la fin de l'étude, on s'est rendu compte qu'il y avait des pistes encore plus performantes, à partir de ce volume d'entrée, pour rejoindre la ligne 4 du métro sur la station Châtelet. Ce sont des choses qui ne font pas partie de cette étude mais qui seront développées plus tard.

Dans ce système, vous avez deux ascenseurs qui s'arrêtent au niveau -1, -3, -4 (on les voit en élévation au fond en bleuté). Vous les voyez en plan. Déjà vous pouvez vous arrêter au niveau -1. La question des PMR et la question de desserte des niveaux intermédiaires sont résolues par ces ascenseurs et également par un système d'escaliers. Ils complètent le parcours en escalators.

L'essentiel des flux normaux et courants serait fait par les escalators. Par contre, pour des raisons de sécurité, on complète le dispositif avec des escaliers d'une largeur totale de six mètres. Cela nous fait dix unités de passage. C'est quelque chose de très performant. Eux desservent tous les niveaux.

Dans cette solution, qui pour l'accès au métro ne sera pas retenue à terme, mais avec l'ascenseur et les escaliers, on arrivait au -1 et on arrivait sur le quai en direction de porte d'Orléans sur la ligne 4.

En surface, sur la place Marguerite de Navarre, vous avez le plan de l'état existant. Vous avez les trémies d'accès à la voirie souterraine entrée et sortie, vous avez la rotonde d'accès au parking du Novotel. Ce n'est pas un espace praticable par les piétons.

La première chose a été de recaler la trémie d'entrée à la voirie souterraine et de supprimer la trémie de sortie. Cela donne un espace plus dégagé. On a repositionné la trémie d'entrée plus au Sud. Cet espace est complètement utilisable par les piétons.

On arrive à retrouver des parcours entre la rue Saint-Honoré et la rue des Innocents, entre la rue des Halles et le passage des Lingères, tous les parcours annexes se retrouvent sur le site. Le piéton peut reconquérir cet espace qui reprend un caractère plus civil.

La seule émergence sur ce plan porte sur les ascenseurs. Cela ne veut pas dire que l'accès ne sera pas couvert. Actuellement, on a regardé une solution où l'on a une seule trémie qui regroupe escalators et escaliers. Elle a l'avantage d'entrer et de sortir sur le même point en venant de la rue des Halles. Cela n'envoie pas des flux des deux côtés, et vis-à-vis du Novotel, on n'a pas une entrée ou une sortie de métro à cinq mètres de distance de la porte d'entrée du Novotel. Cela posait problème dans les discussions que l'on a avec eux.

Les flux sont orientés vers le sud-est, ce qui complète bien le dispositif, car tout autour de l'ancien et du nouveau forum on a sept points qui captent des entrées en périphérie du site.

Là, ce sont des flux qui viendront du sud-est mais aussi des rues voisines.

En termes de distance, le bloc d'ascenseurs, qui a un volume réduit, se retrouve à environ six mètres de la pointe de l'élément le plus saillant du volume de l'hôtel ; ensuite on a une vingtaine de mètres pour l'entrée, plus de dix mètres pour l'immeuble de la Ferronnerie.

Cet espace peut être une trémie couverte par une paroi vitrée sur laquelle on peut marcher. Cela permet de faire descendre de la lumière au plus profond de ces trémies. C'est intéressant dans ce genre d'accès. Si l'on veut diminuer la trémie au minimum ou l'utiliser sur cette norme qui constitue son maximum, on sait couvrir cette entrée par un de ces deux volumes. On peut également réduire le volume de couverture, comme l'accès qui se trouve devant la gare Saint-Lazare, où la porte, lorsque ce volume d'accès est fermé, s'étire au ras des escaliers et des escalators. Si vous êtes allés à la gare Saint-Lazare, vous voyez comment cela fonctionne. On pourra encore plus réduire ce volume saillant et retrouver plus de disponibilité pour les piétons sur cette place.

Le stationnement des cars et des taxis du Novotel est proposé de cette manière le long de la trémie avec un espace suffisamment large et une distance qui est relativement restreinte. Il y a 35 mètres, c'est encore une distance que l'on peut faire à pied.

Au niveau -1, c'est l'actuel parking Novotel, c'est le projet avec la trémie d'entrée vers les voiries souterraines. Lorsque l'on descend, on peut prendre à droite et rentrer dans le parking du Novotel qui sera reconfiguré. On prend un certain nombre de places, des pistes sont actuellement développées pour retrouver des places complémentaires pour le parking Novotel. Je ne peux pas vous en dire plus ce soir mais nous y travaillons.

Au niveau -2, on est au niveau des voiries souterraines et là vous voyez le collecteur de Clichy, le couloir actuel qui franchit la voûte du métro. L'ensemble s'inscrit de cette manière.

Au niveau -3, on est au niveau du parking Berger. Ce sont les rotondes de sortie avec les voies de sortie du parking Berger. On reprend tout cet espace. On supprime tout cela. La connexion actuelle prévue avec le métro, qui pourra évoluer, et la connexion au moyen d'un mail vers le forum commercial au niveau -3 avec la possibilité d'implanter de part et d'autre des surfaces commerciales, considérant qu'elles seraient stérilisées par cette liaison. On ne pourrait plus stationner une voiture. A notre avis, autant marcher le long de vitrines de commerce plutôt que de marcher entre deux murs fermés.

On descend jusqu'au niveau -4, le niveau C du parking Berger. On arrive ici et on a une transition plus claire que précédemment avec quelque chose de logique. On rejoint les espaces RER et métro avec les tunnels Ferronnerie et l'accès à la salle d'échange.

Au niveau -4, c'est une représentation de ce que cela pourrait donner au plan du rez-de-chaussée avec la possibilité de planter des arbres à certains endroits.

Continuer les files d'arbres vous avait été également présenté et réduire la trémie ou la couvrir en gardant cet édicule à minima saillant. Cet accès remplacerait un des deux accès à la station Châtelet.

Le deuxième accès, qui est un édicule Guimard (monument historique), et que l'on considère comme un très bel objet, serait conservé sur la place Saint-Opportune.

Pour le moment, la RATP pense garder l'ascenseur de la Ferronnerie. Il n'y a pas de raison de le supprimer. C'est la RATP qui fera le choix sur la conservation ou pas de cet ascenseur, sachant que de toute façon il y a deux ascenseurs qui sont mis en place et qui desservent tous les niveaux.

L'accès nord-ouest sera incorporé dans le système d'accès Marguerite de Navarre. L'accès nord-ouest disparaît, l'accès sud-ouest est conservé. C'est-à-dire que la station Châtelet est toujours accessible par l'accès Guimard. Ce système d'escalier disparaît. Il est inclus dans ce grand système. On a tout à y gagner dans la mesure où il sera plus performant que l'accès actuel.

Tous les critères de comparaison que je vous présente ce soir ont fait l'objet de discussions entre les partenaires. Ensuite, les appréciations pourront différer d'un partenaire à l'autre.

Pour Marguerite de Navarre il y a deux critères principaux qui sont l'efficacité et le confort. L'efficacité se décline en deux sous-critères : le débit et le temps de parcours.

Lorsque vous avez un seul escalator, le débit est à 200 personnes/minute. C'est le cas du Delta. Lorsque vous avez deux escalators, deux parcours, vous êtes à 400 personnes/minute. C'est le cas du W et de la volée directe.

Pour les temps de parcours, le système Delta paie le fait qu'il soit en trois volées, donc 166 secondes avec un point de départ et un point d'arrivée qui sont géographiquement les mêmes. Le système W est à 123 secondes et la volée directe est à 105 secondes.

Pour le confort, cela va du moins spacieux au plus spacieux sachant que ce n'est pas dramatique non plus, le système Delta est intéressant. On arrive à des choses très spacieuses avec le W mais surtout avec la volée directe.

On a des visions de plus en plus spacieuses, plus on va vers la volée directe. Pour la qualité potentielle, les architectes, qui travaillent sur ces trois solutions, auront la possibilité de développer des espaces intéressants. Ils ne seront pas contraints, ni réduits à des solutions inintéressantes. En termes de confort, sans être partisan, il me semble que la volée directe remporte également le concours.

### Accès transformés.

Accès Rambuteau. On vous avait proposé, l'année dernière, un repositionnement en façade de la volée du rez-de-chaussée au -1 et un prolongement du niveau -3 au -4 vers la salle d'échange.

Nous avons dû travailler beaucoup avec les équipes de la RATP du fait de l'impact sur le volume ferroviaire, la caténaire des installations et aussi le volume des machineries d'escalators au niveau -4, en plafond de -5. Nous avons supprimé cet impact. Nous avons mis en place un nouveau groupe d'ascenseurs PMR, qui soient proches de la façade et nous avons créé des locaux d'attente pour l'évacuation des PMR.

Actuellement, nous sommes sur des réglementations anciennes, les normes évoluent donc nous nous adaptons. Nous avons créé un parcours d'accès direct au parking Rambuteau sans traverser le forum.

Le système actuel avec trois escalators : nous avons déplacé cet escalator que nous avons rapproché de la façade. Nous avons créé cet accès du -3 au -4 vers la salle d'échange.

Au niveau -3 : voilà l'état existant avec en bleu les circulations utilisables par le public, des surfaces commerciales. Nous avons recalé le positionnement de l'accès du -3 au -4 pour des raisons techniques.

Initialement, nous pensions pouvoir emboîter les escalators jusqu'en bas, techniquement du fait de la présence de l'usine de désenfumage et d'un certain nombre de raisons et de génie civil contraignant, nous nous sommes recalés. Ainsi, nous avons des surfaces très dégagées vers le sas RATP.

Nous rentrons directement au niveau -3 dans les espaces de la RATP. Pour prendre une comparaison, vous pouvez penser à l'accès Lescot, lorsque vous êtes sur la rue de l'Orient Express, vous rentrez au niveau -4 dans des espaces de la RATP. Sur la place Carrée, vous rentrez au niveau -3. C'est le même système que la place Carrée. On traverse le sas, on passe le système de contrôle.

Quand le forum est fermé, on peut facilement, par les ascenseurs, descendre et rentrer directement dans le parc de stationnement 24h/24.

Pour les sanitaires, nous avons trouvé d'autres positionnements.

Cela permettrait d'arranger tout le monde et replacer des personnes qui ont été déplacées sur le même site. C'est une option, ce n'est pas définitif. Tout cela fait encore l'objet de discussions mais ce sont des notions que nous avons développées.

En arrivant au niveau -4, on arrive dans un espace qui est utilisé par des locaux de services et locaux techniques de la RATP, et la centrale de désenfumage. Nous avons réussi à trouver, en partenariat avec les équipes techniques de la RATP, une localisation de cet accès qui permet de rentrer de l'espace de contrôle à la salle d'échange.

Je vous explique en quoi leur positionnement était utile. Les fosses d'escalators qui étaient en plafond du volume ferroviaire, juste au dessus des caténaires, étaient compliquées à mettre en place. Nous avons réussi à les déplacer et nous les mettons au dessus du quai sous réserve d'une validation définitive des services de la RATP.

Nous avons fait une vérification de compatibilité avec le projet qui a été rendu par Berger-Anziutti. Sur les plans que vous avez pu regarder, ils ont réservé une surface pour cette liaison verticale. Nous sommes exactement dans cette surface. Le projet tel qu'il continue d'évoluer et le projet Berger-Anziutti sont totalement compatibles.

Deuxième accès transformé : l'accès Berger. Cela consistait à créer une liaison entre le -3 et le -4 vers la salle d'échange. Nous avons rajouté un groupe d'ascenseurs, de monte-charges, des locaux d'attente pour les PMR. Nous avons réussi à mettre en place un parcours direct pour le parking Berger sans passer par le forum : les trois escalators, ceux que vous pratiquez actuellement, la dernière liaison du -3 au -4.

En plan au niveau -3, on voit déjà la trace du nouveau système. Cette fois, on pourra l'empiler sous le système des escalators et des escaliers, le groupe de monte-charges, ascenseurs PMR et local d'attente, pour l'évacuation des PMR de façon autonome.

La nouveauté des PMR est qu'ils peuvent évacuer de façon autonome. Ils n'ont pas besoin d'attendre que les pompiers viennent les chercher et les portent sur leur dos pour monter les tours de sécurité. Le fait de mettre ces locaux d'attente consiste à les sortir du sinistre, qu'ils attendent l'ascenseur et qu'ils sortent de façon autonome. C'est la grande évolution pour les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées en fauteuil roulant.

Au niveau -4, à gauche vous avez le parking Berger, à droite l'ensemble des locaux RATP, en commençant par un certain nombre de locaux d'exploitation. En vert c'est le début des espaces utilisés par les voyageurs dans la salle d'échange.

Cette limite en biais est la grande limite du mur, qui limite l'espace ferroviaire au niveau -5. On descend, en limite du parking et de ces locaux d'exploitation. On peut rentrer vers la salle d'échange soit en passant directement soit en passant par là. Il y a plusieurs pistes. Cela va surtout dépendre du projet de la salle d'échange dont la RATP, le STIF et la Région vont bientôt s'occuper d'après nos informations.

En descendant par ces ascenseurs, on sait rejoindre directement le parking Berger. On montre que les machineries d'ascenseurs n'impactent pas le volume ferroviaire. On est clair au niveau de l'impact.

La compatibilité avec le projet Berger : de la même manière que sur Rambuteau, Berger avait gardé une zone réservée, les emprises, qui ont évolué, restent dans cette emprise réservée ; c'est compatible. Il n'y a aucun problème sur cet accès.

Troisième et dernier accès transformé : l'accès Lescot. Nous avons proposé en étape 1 la mise en place d'un système en W ; en étape 2, nous avons réfléchi à un autre système : des escalators enchaînés en V.

On nous a demandé de réfléchir à ce qui se passerait si l'on essayait de rénover le tube ou si l'on essayait de le doubler, d'avoir un tube deux fois plus performant en ayant quatre escalators au lieu de deux. Nous y avons réfléchi et nous vous soumettons ces réflexions.

Le W : c'étaient deux volées montantes, deux descendantes, enlacées dans une cage verticale protégée coupe-feu et la mise en place d'un groupe d'ascenseurs PMR avec des locaux d'attente. Nous avons réussi à le faire en première étape. Il y a peu d'évolutions sur le W. Nous avons décalé les volées au niveau bas pour éviter le volume ferroviaire.

Je vous rappelle le principe du W. Si vous prenez en descente les « verts » vous arrivez dans un système enlacé. Si vous remontez, vous empruntez les « jaunes » et vous arrivez de l'autre côté.

La RATP nous a gentiment communiqué des photos prises dans un grand magasin à Berlin où il y a ce système que je n'ai pas vu. C'est assez explicite sur les photos. On peut voir ce que donne réellement un système W.

La coupe :

Le niveau 0, la rue Lescot ; le niveau -3, la rue principale du forum, le tube direct et le système d'omnibus qui descend en trois systèmes. On remplacerait tout cela par ce système assez compact d'escalators en lacets en forme de W. Le petit pas chassé que vous voyez en bas est là pour faire en sorte que toutes les machineries d'escalators soient en dehors du volume ferroviaire. C'est pourquoi il a cette forme un peu décalée.

Le gain est la compacité. C'est l'état existant au niveau - 2, vous voyez qu'il y a une série d'escalators qui occupent tout l'espace. Quand vous mettez un système en W, vous avez quelque chose de plus compact qui dégage l'espace.

Au niveau - 3, dans la situation actuelle, la grande trémie permet de descendre au niveau - 4. On a un système plus complexe avec le pas chassé dont je vous ai parlé mais qui reste assez compact.

Au niveau -4, l'état existant montre l'arrivée des escalators et escaliers, ce serait remplacé par un système de même surface qui impacte légèrement le volume hors contrôle de la RATP. Ce sont des choses qui semblent réalisables.

En bas, les fosses n'impactent pas le volume ferroviaire.

Petite vérification de compatibilité avec le projet Berger. Nous sommes plus compacts que ce que proposent Patrick Berger et Jacques Anziutti. Nous avons regardé si nous pouvions élargir le volume. Sur sa maquette, il faisait descendre deux rubans, depuis la toiture en verre, à l'intérieur de cette cage et il écartait un peu tout cela. Pour l'instant, c'est difficile à réaliser, mais ce n'est pas impossible.

Dans cette solution W, c'est plus difficile que dans la solution en V, pour des raisons d'impacts structurels et fonctionnels. Un retournement se fait difficilement au niveau -1. Il y a aussi des impacts commerciaux, mais c'est un autre débat.

La solution du système en V est développée à l'étape 2 : création d'un ensemble de volées d'escalators en continuité du rez-de-chaussée au -3 avec un seul retournement au -2. Le W a beaucoup de retournement.

Là, on a une solution avec un seul retournement. Le grand bonus de cette solution est que la liaison du -3 au -4 actuel est conservée, elle sera rénovée. Les escalators vont bientôt arriver en fin de vie, donc il faudra tous les changer.

Outre le fait que techniquement ce soit plus facile, que cela coûte moins cher, mais surtout en termes de phasage, c'est un plus énorme. Mettre en chantier complètement la cage Lescot oblige la réalisation totale des autres accès.

En effet, les flux qui passent actuellement par Lescot représentent 66% des flux entrants et sortants dans la salle d'échange. Quand vous avez 20.000 personnes dans la salle d'échange, en heures de pointe, cela représente des chiffres assez importants et une difficulté de réalisation. C'est un des plus de cette solution.

Cela consisterait à changer l'état existant avec un système en continuité avec ce retournement au niveau -2, on arrive au -3. Là on prend l'ensemble existant et on arrive au niveau -4. On ne change rien des espaces RATP, des espaces hors contrôle. C'est également plus facile.

Ce serait un système plus dégagé car la question du W consiste à être contraint dans une cage compacte. Là c'est un parcours, plus qu'une descente avec un retournement. La différence avec le W est que les entrants et les sortants sont du même côté, côté Lescot. Dans le W, on rentre en venant de Lescot mais on sort vers l'intérieur du forum.

On a une visibilité au niveau -1. On voit la Place Basse. On peut descendre, on peut sortir, on peut continuer.

Au niveau -2 on a le retournement.

Au niveau -3 on arrive en face (plus proche qu'avec le tube) du système de....

...L'élargissement de la trémie au niveau -1 serait plus facile à faire puisqu'il n'amène pas d'impacts sur le niveau inférieur. Il ne concernerait que le niveau -1. On sait assez facilement écarter ces quatre volées. Par rapport au W, c'est un plus.

Nous avons regardé ces deux hypothèses qui ne sont pas validées par tous les partenaires. Il y a des discussions sur la question de la rénovation du tube existant. Cela consiste à conserver et à rénover ce tube, à mettre en place des surfaces transparentes et à augmenter la taille de la trémie au rez-de-chaussée.

Dans l'état actuel, nous avons le plancher qui est opaque jusque là, le tube est là, on ouvre le plancher pour faire descendre de la lumière sous réserve que cela fonctionne avec le projet Berger. On rajoute des surfaces transparentes dès que c'est possible. Au -1 on peut en mettre à la place du mur en béton qui est à cet endroit.

Latéralement au niveau -2, on pourrait place Saint-Opportune ajouter des petites fenêtres. Tout cela est un peu cosmétique, il faut bien le dire. Cela reste le tube avec quelques aménagements.

Il y a une difficulté avec la compatibilité du projet Berger : nous sommes plus volumineux que ce qui a été demandé dans le cahier des charges du concours. Notamment, nous impactons sur un certain nombre de locaux, même s'il a bien été spécifié au moment du concours que dans une première phase le tube devait être conservé aussi longtemps que possible. Berger-Anzuitti l'ont pris en compte.

Par contre dans la situation définitive, ce n'est pas très facile. On a également étudié la question du doublement de ce tube. En gros, c'est mettre quatre escalators au lieu de deux pour doubler la capacité et le débit.

Pour le reste, c'est la même chose. Nous ouvrons plus, nous avons plus de surfaces vitrées. En revanche, nous sommes obligés de déplacer et de repositionner la première volée de l'omnibus qui elle est impactée du fait de l'élargissement du système de tube. Voilà pour les impacts.

La compatibilité avec Berger-Anzuitti est encore un peu plus gênante. Les critères de comparaison définis en accord avec les partenaires sont : l'efficacité, le confort et deux critères supplémentaires par rapport à Marguerite de Navarre. Ce sont l'impact et l'apport

pour les usagers des espaces de transport et des espaces commerciaux. L'efficacité, c'est le débit et le temps de parcours.

Nous vous faisons grâce des calculs établis sur des modes de calculs validés par tous les partenaires.

Sur le W, on a un temps de parcours descente qui est différent de celui de la montée. Il se trouve que les linéaires de parcours sont plus longs (139 et 150). On a un débit de 400 personnes/minute.

Sur le V, on est meilleur en montée et moins bon en descente par rapport au W avec le même débit de 400 personnes/minute, puisqu'on a le même nombre d'escalators.

Pour le tube rénové, on a un débit faible, qui reste à 200 personnes/minute hors l'omnibus. On sait qu'actuellement il y a un déséquilibre d'utilisation. On a en descente et en montée des valeurs différentes car les temps d'attentes sont différents en bas et en haut.

Pour le tube doublé, le débit devient double. Le temps de parcours est amélioré et il est constant. On considère que les temps d'attente, du fait du débit sont annulés, par rapport au tube actuel.

Quand on fait la comparaison, il y a deux groupes : W et V qui ont des temps de parcours et des débits comparables. Les tubes rénovés ont des temps de parcours plus rapides avec un débit soit faible, soit fort, selon qu'il s'agisse du tube actuel ou du tube rénové.

Pour le confort, nous avons pris comme critères la taille de l'espace, la vision et la qualité architecturale. Le système W est plus ouvert donc moins oppressant. Là c'est l'arrivée au niveau -1. Quand on se retourne à ce niveau, on voit le dégagement de l'espace. On a une vision des choses plus confortable à notre sens.

Quand on essaie d'appliquer ces critères au niveau de la taille de l'espace, les tubes restent très contraints, V et W sont soit assez soit très spacieux. Cela change beaucoup lorsqu'on compare la vision que l'on peut avoir à l'intérieur de ces espaces. Le tube, même s'il est ouvert par ci par là, donnera toujours des visions assez partielles et assez limitées. Le W donne une vision dégagée côté place Basse. Le V donne une vision dégagée de tous les côtés, aussi bien Place Basse qu'à l'arrière car lui se déplace vers l'intérieur du forum. Sur le W à chaque retournement vers le fond du mail, vous êtes face à un mur. Le mur est à cinq mètres mais vous n'avez pas de vision de ce côté.

En termes de qualité architecturale, à notre sens, la qualité que l'on pourra donner au tube rénové ou au tube doublé sera toujours limitée, malgré tout le talent des architectes qui seront amenés à travailler dessus. Par contre, dans les solutions V et W, il y a un potentiel architectural fort.

#### Impact et apport pour les usagers des espaces de transports.

Les trois solutions, V, tube et tube doublé sont sans impact sur les espaces de transport. Au niveau de la visibilité de l'accès quand on arrive au niveau -4, il n'y a pas de changement. Le W a un léger impact avec des modifications d'espace d'accès, avec une bonne visibilité lorsqu'on arrive au -4. Elle est du même niveau que l'existant.

La spécificité du parcours est une notion qui se discute. Pour certains, les tubes actuels correspondent à une bonne visibilité du parcours espace de transport. Pour nous, le tube mène en premier à la Fnac et à H&M, il nécessite un parcours de retournement devant des vitrines pour redescendre au niveau -4. Il me semble que dans l'inconscient général, c'est autant un accès aux espaces de transport qu'un espace à la Fnac et H&M.

Le W est à notre sens plus spécifique en matière de transport. Le fait d'être dans une cage, même vitrée, c'est quelque chose de vertical. Sa verticalité lui donne une spécificité. Le V est un parcours. On voit où l'on est à chaque fois. Il est moins spécifique, il est très ouvert sur la totalité des usages du monde souterrain à cet endroit.

Pour les espaces commerciaux, la différence entre le groupe V et W porte sur la desserte des niveaux intermédiaires alors que le tube ne les dessert pas.

Pour les impacts sur les commerces, on sait que le W est plus impactant, notamment pour la pharmacie du forum. Les trois autres solutions en particulier le V ne sont pas du tout impactantes sur les surfaces commerciales.

*(Fin de la présentation).*

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Merci Monsieur FRITZ. Nous allons ouvrir la discussion. J'ai compris de ce dossier que sur Rambuteau et Berger, une seule solution existait mais sa faisabilité n'est pas validée définitivement par la RATP. A quel moment pourriez-vous apporter une réponse, de manière à ce que l'on puisse être sûr que l'affaire est techniquement faisable ? C'est une question de semaines ?

**M. DENIS MASURE, RATP :** Pour des études de réhabilitation sur des espaces complexes, dans des trames très contraintes, le mot faisabilité prend beaucoup de sens. Sur une opération de voiries comme le tramway, c'est plus facile, aux Halles c'est plus compliqué. Je pense à Rambuteau qui nous donne du fil à retordre. Nous avons plus d'éléments nous permettant de penser que c'est faisable, mais nous ne pouvons pas apporter des garanties définitives sur la faisabilité dans quinze jours, néanmoins nous avons bon espoir. Vous avez les RER en dessous, vous avez du béton dont on ne connaît pas la structure, cela a été fait il y a 30 ans. Cela demande beaucoup de vérifications.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Et sur Berger ?

**M. DENIS MASURE :** Ce sont les mêmes problématiques qui sont posées.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Vous avez encore des expertises à mener ?

**M. DENIS MASURE :** Les études devront continuer nécessairement, c'est en bonne voie. Nous avons beaucoup progressé depuis un an grâce au travail des bureaux d'études et du travail des services techniques de la RATP associés, mais nous avons encore besoin d'aller jusqu'à un avant-projet. Ce sont les étapes normales du projet. Le terme faisabilité est un peu délicat dans ce contexte.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Vous avez encore des expertises et des travaux à mener. Cela peut prendre combien de temps, pour avoir un ordre de grandeur ?

**M. DENIS MASURE :** Tout dépend de l'ordre de marche.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Il y a un avant-projet qui est en préparation ?

**M. DENIS MASURE :** Pas tout à fait. Il y a des décisions des partenaires sur les périmètres de maîtrise d'ouvrage, dont nous avons parlé en bureau de concertation. Nous avons prévenu les associations qu'il y a, dans un premier temps à la fin de ces études, des décisions entre partenaires sur les périmètres de maîtrise d'ouvrage. Suite à ces arbitrages et décisions, chaque maître d'ouvrage conduira des études et trouvera leur financement pour arriver aux conclusions techniques sur la faisabilité définitive en phase d'avant-projet, des questions que l'on se pose aujourd'hui.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Et sur les deux autres accès : pour Marguerite de Navarre, trois solutions sont étudiées et pour Lescot quatre. Compte tenu de cette précision j'ouvre la discussion. Je donne la parole à qui la demande.

**M. ANDRE LABORDE, GIE DU FORUM DES HALLES :** Mon intervention comporte deux thèmes de réflexion et se transforme par une question. Dans tous les documents que nous avons reçus à ce jour et les options nouvelles qui nous sont proposées sur les accès verticaux, je trouve qu'il y a quelque chose de surprenant.

Le responsable en charge des études ne tient pas compte du temps que nous passons ensemble. C'est par ailleurs une offense à notre intelligence car nous avons travaillé aussi.

Je crois que nous avons précédemment regardé les accès avec des études techniques de spécialistes d'infrastructure et c'est sur ces bases, que nous avons décidé des modèles de fonctionnement qui nous avait été proposés. Il semble que tous les accès verticaux ne sont pas pris en compte, notamment l'accès vertical qui démarre de la passerelle, la grande croisée qui revient sournoisement. Les autres accès du forum, qui sont aussi des accès verticaux, ne sont pas tous mécaniques, mais c'est la desserte du forum, sans oublier cette grande croisée.

Monsieur FRITZ nous a montré que certains projets s'incluaient facilement, mais il y en a d'autres dont on ne parle pas.

Vous savez que nous, commerçants, sommes opposés à la passerelle que nous trouvons dangereuse, encombrante, coûteuse. Nous pensons qu'il faudrait démontrer sa validité. Nous nous interrogeons sur ce projet.

Nous vous remercions de ne pas nous avoir laissés sur le carreau (en figuré ou dans le texte). Merci à la canopée, qui à partir d'une esquisse séduisante, permet un espoir de qualité et de donner à notre capitale un projet architectural avec du sens. Le sens de l'intégration dans la Ville.

Quid des accès et des liaisons verticales entre le sol et le sous-sol ? Pourquoi avoir oublié ces escalators dans la Place Basse ? Pourquoi ne pas intégrer globalement tous les accès de ce projet et de continuer certains débats qui s'entrecroisent ?

Pour les accès de la Porte Lescot, comment peut-on envisager aujourd'hui de nouveau un tube, même rénové, encore pire un double tube ? Nous allons doubler le sentiment anxiogène qui nous poursuit depuis plus de 30 ans. C'est un des points noirs de la conception du forum. C'est une petite partie de la raison de ce nouveau projet. Il ne serait pas raisonnable de promouvoir un résultat médiocre.

Pour ma part, ayant le plaisir de travailler à Saint Petersburg, le métro est à 70 mètres de profondeur. Il est desservi par de nombreux doubles tubes. Aux heures de pointe, il vaut mieux déclamer un poème de Pouchkine ou lire un passage de « Guerre et Paix » pour oublier cette descente aux enfers.

Je pense que les solutions de rénovation de tube ou de double tube sont rocambolesques. Nous souhaiterions savoir qui est à l'origine de cette remise en place et quelles en sont les motivations.

**M. JEAN-PIERRE MARTIN :** Je ne suis pas d'accord pour Lescot. Je suis content de cette réunion. Si l'on peut avoir une volée directe pour Marguerite de Navarre c'est formidable pour les usagers.

*(Réaction dans la salle).*

Mais je suis toujours positif, c'est vous qui ne savez pas interpréter !

Je trouve que l'ascenseur existant rue de la Ferronnerie et desservant la ligne 14 doit être conservé pour la RATP. Ce n'est pas gênant que d'autres desservent ailleurs. Il est très pratique surtout pour les usagers qui ont des bagages.

J'apprécie dans Marguerite de Navarre que l'on recouvre une partie de l'entrée des voiries souterraines. On élargit la voirie piétonne, ce qui permet de faire une continuité sur la rue Saint-Honoré. C'est très positif.

C'est l'accès direct avec le RER qui est bien dans Rambuteau, c'est très intelligent d'avancer l'escalier.

Il n'y a rien à dire sur Berger.

Par contre, je suis opposé au W de Lescot. Pour le BHV, vous avez un escalier en W, à chaque palier, vous avez un embouteillage de personnes. La sécurité en cas de panique n'est pas assurée.

Le V, c'est la même chose car on a un retournement au -2 qui correspond au W. Quant aux paliers R1 et R3, les arrivées ne sont pas en face. C'est en biais, ce n'est pas très pratique.

J'aimerais que vous reveniez sur une image du tube. Je ne suis pas d'accord quant à la suppression du tube. Il y a 200 personnes qui en sortent actuellement. Ce tube est angoissant car il est peint en bleu marine.

De toutes les sorties, c'est principalement le tube qui est utilisé. Si les gens avaient un sentiment d'insécurité, ils prendraient les escaliers normaux, surtout à Lescot où ils sont tous enchaînés tout droit. Il y a un choix délibéré de tous les usagers pour le tube. Si l'on réussit à

faire un double tube, ce sera fantastique. Il faut savoir s'il s'agit des intérêts des usagers de la RATP ou les intérêts des commerçants.

Tous les accès directs au RER sont bien.

A qui vont être attribués les espaces commerciaux supplémentaires Marguerite de Navarre et Pierre Lescot ? Est-ce la RATP qui les gère ou Unibail ?

Pourriez-vous me montrer un dessin d'architecte du tube ? Il y a peut être une amélioration à faire, je l'avais déjà dit.

Pourquoi ne pas mettre l'escalator qui est ici tout droit ? On va directement à la salle d'échange. Il y a un palier et assez d'espace pour ne pas avoir de cohue ni de panique. Les usagers sont directement dans l'axe. C'est plus facile de descendre de là que de faire le tour derrière.

**M. JEAN-MARC FRITZ :** Je vous arrête tout de suite, cela a été étudié. Dans la salle d'échange se trouvent 32 trémies d'accès entre le niveau -4 et le niveau des quais. Ces trémies sont toutes indispensables. Si l'on poursuivait l'escalator jusqu'au niveau -4, on arriverait au milieu de la salle d'échange. Il est inconcevable d'arriver au milieu de la salle d'échange pour plusieurs raisons. La première est qu'on ne peut pas tomber sur des trémies qui permettent l'accès...

**M. JEAN-PIERRE MARTIN :** Les usagers font un tour pour aller ici, ensuite ils font un grand tour pour arriver là. C'était une question.

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET :** Je ne comprends pas, pour la sortie Lescot, comment les solutions en V et en W qui doublent les circulations peuvent avoir le même débit ?

**M. JEAN-MARC FRITZ :** Dans les deux cas de figure, vous avez deux escalators montants et deux descendants.

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET :** En V également ?

**M. JEAN-MARC FRITZ :** En V et en W vous avez le même nombre d'escalators, donc le même débit.

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET :** Je n'avais pas compris.

Par ailleurs, il me semblait qu'à la réunion du Bureau, vous nous aviez dit qu'il n'y avait pas la place de mettre de commerces sur le passage de l'accès Marguerite de Navarre.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Au bureau, vous m'aviez interrogé sur le lien entre le puits Marguerite de Navarre et la salle d'échange RER. Je pense qu'on ne s'est pas bien compris. J'ai compris sur le lien au niveau -4 entre la salle d'échange RER et le puits Marguerite de Navarre. A cet endroit, les contraintes sont telles qu'il n'est pas envisageable, en dehors de la vente, de positionner des surfaces commerciales. Au niveau -3, Jean-Marc FRITZ pourra vous en parler. Il y a des possibilités.

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET :** C'est au - 4 que c'est impossible ?

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** voilà

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET :** Dernière question. Est-il question de supprimer la sortie de la Ferronnerie ? Si oui pourquoi ? Je pense qu'elle est très pratique. Je crois que c'est la seule qui mène directement à la ligne 14.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Il n'y a pas de raison pour qu'on le supprime. Maintenant s'il n'existait pas on ne le ferait pas. On aura cette fois ci deux accès directs car le nouvel accès Marguerite de Navarre conduit directement à la salle d'échange et à la ligne 14. On ne va pas démolir quelque chose qui fonctionne et qui ne gêne pas.

**M. GILLES POURBAIX, ASSOCIATION ACCOMPLIR :** Je voudrais une précision. Toutes les solutions que vous faites pour la Porte Lescot, W, V, etc. impliquent la suppression du tube.

**M. JEAN-MARC FRITZ :** Oui, W et V imposent la suppression du tube.

**M. GILLES POURBAIX :** J'ai eu du mal à lire certains plans. Concernant Rambuteau, je ne comprends pas bien comment on passe du -1 au -2. Je ne sais pas lire votre diapositive. Comment passe-t-on de l'escalier jaune à l'escalier bleu ?

**M. JEAN-MARC FRITZ :** Latéralement la galerie passe. C'est coupé sur les éléments descendants pour que ce soit compréhensible. Vous pouvez passer latéralement comme dans le forum actuellement.

**M. GILLES POURBAIX :** Lorsqu'on parlait de la place Marguerite de Navarre, il nous a toujours été dit que la sortie rue de la Lingerie était maintenue. C'était hors périmètre d'intervention. J'ai l'impression que ce soir on découvre qu'elle est condamnée.

**M. JEAN-MARC FRITZ :** Qu'appellez-vous la sortie rue de la Lingerie ?

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** C'est de ma faute, je dois reconnaître qu'à la dernière réunion j'ai dit qu'elle était maintenue, je me suis trompé. Elle est maintenue en bas sauf qu'au lieu de sortir par l'entourage actuel, on sortira à quelques mètres près par la nouvelle sortie. On maintient la possibilité d'accéder à la rue de la Lingerie par les quais, sauf qu'au dessus on sortira par cet accès. Il peut y avoir d'autres hypothèses.

**M. GILLES POURBAIX :** C'est un accès qui sera, contrairement à ce que disait Madame GOY-BLANQUET, plus direct par la ligne 14. A l'heure actuelle, l'ascenseur de verre arrive dans un couloir. On n'est pas du tout sur la ligne 14. En descendant par l'ascenseur, quand il marche, je suis dans un couloir mais pas sur la ligne 14. J'ai encore 60 mètres à faire et à descendre des escaliers.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Ce sera pareil puisqu'on arrive à peu près au même endroit. Pour la ligne 14 cela sera pareil.

**M. GILLES POURBAIX :** On ne sera pas au même niveau que la ligne 14.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** On arrive au couloir qui va du RER à la ligne 14.

**M. GILLES POURBAIX :** La ligne 14 est au niveau -4.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Les quais sont au niveau -5.

**M. GILLES POURBAIX :** Dernier point, nous regrettons que d'autres lignes verticales n'aient pas été mentionnées. Je pense au mystère qui va se passer dans le futur trou au milieu. Là aussi, on parle bien de circulation verticale, pas directement vers la salle d'échange mais la liaison entre l'hypothétique passerelle et une descente n'est pas mentionnée.

Lors d'une réunion, on avait parlé d'un travelator, qui était une idée assez surprenante. On supprimait les serres tropicales, ce n'était pas une bonne idée écologique. A la place on mettait un travelator, je ne vois pas en quoi c'est plus écologique que des serres. C'est aussi du vertical car cela descend de la porte du Jour pour aller irriguer les cinémas qui semblent manquer d'accès. Quand en parlera-t-on ?

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Je ne sais pas, je n'ai pas de calendrier précis en tête. Je voulais vous signaler qu'aujourd'hui on traite les circulations verticales qui donnent accès à la salle d'échange. Ce que vous appelez « circulations verticales » entre le jardin et le centre commercial fait partie du marché de maîtrise d'œuvre de Patrick Berger et de Jacques Anziutti. La RATP ne s'occupe pas de cela.

Ce serait une question à traiter dans le marché de maîtrise d'œuvre de Patrick Berger pour la Place Basse.

**M. GILLES POURBAIX :** Juste une précision, ce n'est pas du tout sur le secteur d'intervention de Berger Anziutti. La porte du Jour est complètement à l'autre bout, je parle du travelator.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Je ne sais pas ce qu'est le travelator, donc je ne peux pas vous répondre.

**M. GILLES POURBAIX :** C'est une sorte de tapis roulant qui monte et qui descend. Il part de la porte du Jour et va vers les cinémas, à la place des serres tropicales.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET** : J'ai dit en introduction que l'on se concentrait aujourd'hui sur Rambuteau.

**M. GILLES POURBAIX** : Quand va-t-on en parler ?

**M. JEAN-PIERRE CAFFET** : Quand nous serons prêts pour en parler, mais je ne peux pas vous donner de date et d'heure précise aujourd'hui. Franchement, je n'en sais rien.

**MME COLIN** : Pourquoi parle-t-on surtout en termes d'escalators et pas d'ascenseurs ? Vous avez insisté, Monsieur FRITZ, à Marguerite de Navarre les ascenseurs étaient petits. Je pense qu'il y a des générations vieillissantes. En termes d'usage, il faut peut être penser aux circulations des personnes. Pour les accès directs, les ascenseurs sont plus utiles. Pourquoi n'utilise-t-on pas l'ascenseur dans ces projets ?

**M. JEAN-MARC FRITZ** : Dans tous les accès sur lesquels nous avons travaillé, il est prévu des groupes de deux ascenseurs de grande capacité. Non seulement nous en parlons, mais nous le faisons.

Bien sûr que c'est marqué sur les plans. Chaque fois que l'on fait un accès, on prévoit deux groupes d'ascenseurs de grande capacité PMR avec locaux d'attente. C'est central dans notre réflexion.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC** : C'est très important et c'est bien conçu de ce point de vue, avec ascenseurs et escaliers mécaniques côte à côte. Les ascenseurs ont un débit plus faible que les escalators. L'avantage est qu'on a des ascenseurs doublés avec une bonne disponibilité pour ceux qui en ont besoin.

En mettant un escalator et un ascenseur à côté, les usagers privilégient l'escalator qui a meilleur débit. A chaque fois, nous avons la solution d'un débit fort et d'un confort qui est l'escalator, et à côté un double ascenseur qui permet aux personnes en difficulté de déplacement de prendre l'ascenseur. Nous avons cette bonne combinaison escalator et ascenseur.

Par exemple, aujourd'hui rue de la Ferronnerie, on a un ascenseur seul alors que s'il y avait un escalier mécanique, les usagers le prendraient. L'ascenseur est surutilisé par rapport à ses capacités. Là, on aura le libre choix entre les deux et l'assurance de ne pas saturer l'ascenseur puisqu'il y aura l'escalator.

Il faut penser à ceux qui ont des difficultés de déplacements, les personnes en poussettes, ceux qui ont des valises ou des objets encombrants. La grande majorité préfère prendre l'escalator. La combinaison des deux est la bonne solution.

**M. JACQUES CHAVONNET, ASSOCIATION DE DEFENSE DES RIVERAINS « CHATELET LES HALLES »** : J'ai trois questions sur la place Marguerite de Navarre. J'aimerais en savoir plus sur le parking des autocars. C'est aujourd'hui un problème réel. Régulièrement des autocars stationnent, et il y en a de plus en plus. Comme ils n'ont pas de place, ils stationnent rue des Halles. C'est une source d'embouteillage et de nuisances. J'aurais voulu savoir combien il y aura de places pour les cars et si ce sera suffisant.

**M. JEAN-MARC FRITZ** : On nous a demandé pour le moment la place pour un autocar. Si la demande est portée à deux, nous la réétudierons et nous vous indiquerons si c'est possible.

**M. JACQUES CHAVONNET** : C'est le Novotel ?

**M. JEAN-MARC FRITZ** : Ce sont les échanges que nous avons eus avec le Novotel, la Ville et l'équipe Seura.

**M. JACQUES CHAVONNET** : L'hôtel se moque de son environnement.

**M. JEAN-MARC FRITZ** : Ils ne pourront pas stationner rue des Halles.

**M. JACQUES CHAVONNET** : Il y a régulièrement entre deux et trois autocars qui stationnent, et parfois en même temps. En supposant que l'espace autocar soit libre, on peut mettre difficilement deux autocars. Comme il y a souvent des voitures à cet emplacement, ils stationnent dans la rue, ce qui génère régulièrement des embouteillages. Je pensais que

dans la nouvelle organisation, à l'endroit où vous avez prescrit ce parking, on doit pouvoir en mettre plus qu'un.

**M. JEAN-MARC FRITZ :** Cela fera partie des échanges que nous aurons avec le Novotel. On verra s'il y a des besoins supérieurs aux prévisions. On en discutera avec la Ville, la Direction de la voirie. S'il y a un besoin réel pour deux cars, nous y travaillerons et nous essaierons de trouver des solutions.

Les besoins ne doivent pas être surdimensionnés et nous ne devons pas avoir un stationnement d'autocars, alors qu'il s'agit d'un espace piétonnier. La rue des Halles permettra d'accéder à la voirie souterraine par cette trémie. Au-delà de cette trémie, c'est une circulation apaisée à 15 km/heure. Ce n'est pas une circulation passante.

Les poids lourds ou les véhicules légers qui entreront dans la voirie souterraine pour se diriger vers les parkings ou les aires de livraisons auront déjà dégagés avant l'aire de stationnement des autocars.

Il faut bien se rendre compte que cela marchera différemment de l'état actuel. L'entrée de la trémie sera avant le stationnement des cars. C'est l'inverse de l'état actuel.

**M. JACQUES CHAVONNET :** Je voulais vous alerter sur la situation qui existe aujourd'hui.

**M. JEAN-MARC FRITZ :** Nous en prenons note.

**M. JACQUES CHAVONNET :** Au cas où l'on utiliserait la volée, la distance entre les ascenseurs du parvis et l'ex Maison rouge, le premier restaurant, est de 7,30 mètres. Si vous considérez sa terrasse qui est de deux mètres, il ne reste plus grand-chose pour passer.

Dans ce cas, cette distance me paraît un peu faible si l'on ne veut pas déboucher directement sur le restaurant. C'est l'ex Maison rouge qui est actuellement en transformation, à la pointe de l'immeuble.

**M. JEAN-MARC FRITZ :** C'est la distance de la trémie au bâtiment. Dans ce dessin cela n'apparaît pas. C'est plutôt avoir un système comme l'accès devant la gare Saint-Lazare où la fermeture se fait au ras. C'est moins gênant pour le passage et pour l'éventuelle mise en place de terrasses. Nous continuons à travailler. Ce dessin est une hypothèse. Là on serait à 11 mètres.

**M. JACQUES CHAVONNET :** Le troisième point concerne l'ascenseur de la RATP, que vous connaissez bien et avec lequel nous avons les pires ennuis depuis des années étant donné qu'il s'agit d'un ascenseur prototype. Il est régulièrement en panne.

Les personnes à mobilité réduite sont obligées d'aller dans le forum quand il ne fonctionne pas. C'est un parcours du combattant. Une pétition a été signée dans le quartier, il y a eu une amélioration dans les deux derniers mois. Vous avez procédé à une intervention lourde étant donné qu'il avait été arrêté trois semaines. Il y a eu une amélioration et les pannes sont plus rares. Je pense que cet ascenseur ne va pas rester et que vous allez le remplacer.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Quand il y a un ascenseur unique, cela se ressent tout de suite en cas de panne. S'il y en a deux, la probabilité qu'ils tombent en panne ensemble est faible. Nous avons pris toutes les mesures possibles, même si elles sont insuffisantes, il y a eu quelques nombreuses améliorations.

Les visites de maintenance et la surveillance ont été vérifiées. Des agents passent trois fois par jour. La solution sur laquelle nous travaillons aujourd'hui est celle de Marguerite de Navarre. A un moment, cet ascenseur est surutilisé car c'est le seul accès à cet endroit pour aller à la ligne 14 et au RER.

La solution est de compléter cet ascenseur avec un escalier mécanique et un ascenseur. A partir du moment où Marguerite de Navarre existera, cet ascenseur sera moins utilisé et tombera moins en panne.

S'il n'y avait pas le projet Marguerite de Navarre, il faudrait faire un projet avec ascenseur et escalier mécanique à cet endroit. Je pense qu'à l'époque c'était le début de la mise en accessibilité des sites souterrains. Dans d'autres endroits, il y avait eu une insuffisance de prise en compte du fait que les ascenseurs rencontrent beaucoup de succès auprès de tout

le monde. Marguerite de Navarre est une solution au problème de disponibilité de cet ascenseur.

**M. YVES BOUTRY, FNAUT (FEDERATION NATIONALE DES USAGERS DES TRANSPORTS) :** Les usagers vont s'exprimer car ils en ont l'occasion.

Je vais aborder deux points : Marguerite de Navarre et Lescot. L'évolution de Marguerite de Navarre est favorable pour plusieurs raisons :

Le parvis en surface réapparaît. Pour les piétons, la situation actuelle est catastrophique. La volée directe a ma faveur car elle apporte une très bonne visibilité. Je suis partisan des solutions qui apportent une bonne visibilité et une bonne lisibilité. Nous sommes pour la réassociation des lignes de bus quand elles empruntent des itinéraires différents en aller et retour. Nous allons toujours dans le sens de la lisibilité : que l'itinéraire soit clair, pratique, visible de loin. Le projet d'escalator direct est un bon projet.

De plus d'un point de vue architectural, le fait d'avoir un toit vitré apporte de la lumière. Cela apporte un sentiment de sécurité, un sentiment de confort pour les voyageurs. Vous pouvez voir la bulle de la Cour de Rome à Saint-Lazare, c'est plus agréable de descendre dans ces escaliers plutôt que dans des couloirs sombres.

Pour Lescot, je ne suis pas favorable au maintien des tubes, qu'ils soient doublés ou pas. La solution en V est un parcours, elle met 16 secondes de plus, mais on va vers la lumière car la première volée nous dirige vers la place centrale. On va faire demi tour à un endroit où il fait clair, où l'on voit où l'on est, où c'est très lisible.

Sous réserve que les volées soient dans les axes les unes des autres pour que ce soit bien clair, je suis favorable à cette solution du V, avec le regret qu'il y ait un retournement dans la dernière volée. J'ai bien compris que c'était un problème technique et qu'on ne peut pas y remédier. On fera avec. Tout ce qui est techniquement modifiable, changeons-le dans le sens du V. qui améliore de confort, la sécurité, la visibilité.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Merci pour la clarté de votre propos, énonçant une position.

**M. ALEXANDRE MAHFOUZ, COLLECTIF BEAUBOURG LES HALLES :** Je remercie Monsieur FRITZ de son travail. Nous sommes favorables à l'amélioration de la sortie Berger et Rambuteau. La volée directe entre le niveau -3 et -4 est une bonne amélioration. Je rejoins la Fédération des Usagers.

Si nous n'avons pas le choix entre le W et la volée directe, nous sommes pour le V. Au point de vue commercial, les surfaces extérieures étant propriété de la Ville, il faut penser que nous avons besoin de ces flux.

L'idéal est la volée directe car les gens ne passent pas dans le forum. Mais, si nous n'avons pas le choix, nous sommes favorables au V.

**M. REGIS CLERGUE-DUVAL, ASSOCIATION GLOB'HALLES :** Je partage l'avis de Monsieur MAHFOUZ et de Monsieur BOUTRY. Je voulais vous remercier de la communication papier et de la transparence, du caractère complet de la présentation de Monsieur FRITZ.

Même si des solutions sont déjà rejetées, c'est bien d'avoir vos explications sur l'ensemble du travail. Je vous remercie d'avoir creusé la solution du Delta pour Marguerite de Navarre qui est une jolie solution sur le plan humain. J'ai bien compris qu'elle n'était pas préférable sur le plan de la sécurité et du débit.

Je voulais rappeler une question de principe. Il ne s'agit pas seulement d'une alternative entre l'accès à la RATP et l'accès au centre commercial. Il s'agit d'autre chose au départ. Il s'agit de l'extension souterraine de la Ville, du prolongement des rues de notre quartier en surface vers les rues en sous-sol. Ces rues en sous-sol sont encore plus commerçantes que les rues de surface mais ce sont des rues. Elles nous appartiennent à tous.

Si les commerces qui sont sur les passages principaux sont des commerces de services comme la pharmacie, il ne faut pas que se reproduise la solution intolérable que nous vivons actuellement sur la partie actuelle du forum Est. Quand les rideaux des magasins sont baissés, les rideaux des escalators le sont aussi.

Si vous faites des grandes sorties et que les rideaux sont baissés à 19h30 et le dimanche, cela ne convient pas.

Le tube devient un enchantement lorsqu'on se cogne à des rideaux pour accéder au métro. C'est important que le système de gestion qui prévaut actuellement à l'ouest du forum avec le service de sécurité de la SEM soit celui qui sera le modèle de l'ensemble de la zone souterraine.

La rue du cinéma en projet doit aller jusqu'au bout dans son esprit sinon dans son volume. Cela me paraît très important que l'ensemble de notre réflexion porte bien sur l'ensemble de la vie souterraine à toutes les heures. Les horaires de la RATP doivent faire loi sur l'ensemble du site et non pas les horaires de magasins.

Les rues de Paris ne sont pas barricadées car les commerces latéraux sont fermés, sinon les rues sans commerces pour raisons économiques ne seraient plus accessibles.

C'est de fait que la solution du V pour Rambuteau semble avoir une préférence implicite, et je partage l'avis de Monsieur MAHFOUZ. On est d'avantage dans une rue qui se prolonge de manière linéaire. Le système du W qui fait, même s'il est très vertical dans son concept pour la RATP.....

Je trouve que ce n'est l'esprit ni du quartier, ni du forum des Halles. Le traitement fin que vous faites du V me paraît aller dans le bon sens, si ensemble nous veillons à ce que les commerces comme ceux qu'il y a dans les espaces RATP soient des commerces de services.

Vous êtes conscient du raccord des voiries avec la Place Marguerite de Navarre. Je trouverais bien que la ligne 14 débouche mieux sur l'accès Marguerite de Navarre, même si le tunnel est tout neuf, ce n'est jamais qu'un tunnel. Si l'on pouvait encore améliorer les choses, ce serait mieux pour les usagers, pour l'image de la RATP, pour la sécurité. L'accès du côté de la rue de Rambuteau pourrait être encore amélioré. Je me demande s'il n'y a pas un moyen d'inverser le sens des escalators pour qu'il y ait moins de retournement.

Dans votre travail commun, il pourrait y avoir une réflexion pour que l'aspect que j'ai expliqué, donc de principe de rue, soit plus aisé encore. Monsieur POURBAIX ne s'y est pas tout à fait reconnu alors que c'est l'existant, donc il y a bien un petit problème de clarté.

Ce qui vaut pour les accès strictement usagers de la RATP vaut bien pour tous les accès urbains en sous-sol.

**MME CHAMPETIER DE RIBES, CONSEIL DE QUARTIER ST GERMAIN L'AUXERROIS :** Une question préliminaire, la sortie Marguerite de Navarre est définitivement adoptée. Il est certain qu'elle se fera.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** L'accès Marguerite de Navarre a été inscrit dans une procédure comme tout projet, et des études sont en cours. Le STIF autorité organisatrice pourrait décider de créer un accès au RER et devrait décider de faire un schéma de principe. C'est la première étape. Ils ont un Conseil d'Administration avec des élus, je ne peux pas dire qu'ils vont absolument le faire. Après, il y a des questions de financements.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Ils sont absents ce soir.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Les services sont d'accord, après il y a des questions de financement, une enquête publique. Il existe un certain nombre de procédures. Le plus difficile porte sur le financement.

Si ce projet passe toutes les phases d'enquête, les phases de décisions et qu'il y a le financement, il se fera sous une des formes présentées.

**MME CHAMPETIER DE RIBES :** Je rebondis sur vos propos, dans la description de Monsieur FRITZ, il apparaît quand même que la volée directe serait la plus pertinente mais aussi la plus chère. Le STIF prendra-t-il la décision de faire le plus cher ? Seront-ils dans cet état d'esprit ?

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Je ne suis pas sûr que ce soit la plus chère.

**MME CHAMPETIER DE RIBES** : C'est ce qu'a dit Monsieur FRITZ.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET** : Je crois que c'est à peu près comparable au delta.

**M. JEAN-MARC FRITZ** : Dans les deux cas de figure, on supprime tous les génies civils. Ce sont les deux solutions les plus chères, mais les écarts ne sont pas aussi importants avec le W.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET** : Cela ne varie pas du simple au double.

**M. JEAN-MARC FRITZ** : On est arrivé à des solutions techniquement un peu lourdes

**MME CHAMPETIER DE RIBES** : Si l'on souhaite vraiment la volée directe et ce principe, le coût ne doit pas être un blocage complet.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET** : Sur le plan financier, je ne pense pas car les écarts ne sont pas énormes.

**MME CHAMPETIER DE RIBES** : Certains de mes collègues ne sont pas là ce soir, mais la volée directe fait partie de nos souhaits et nous continuerons d'aller dans ce sens. Je trouve l'idée de la double volée directe tout à fait intéressante.

L'anxiété de tube traitée de cette manière par cette architecture ne fera pas ressortir le côté claustrophobe. Nous tenons particulièrement à la sortie directe.

Je suis tout à fait d'accord avec Régis pour concevoir tout ce projet avec la Ville dessous, donc des rues, etc. mais pas des vigiles à tous les coins de rues. Il faudra imaginer une autre manière qu'une Ville en sous-sol avec un vigile à chaque entrée d'escalators. On a déjà 10 cars de CRS dans le jardin, si l'on a des vigiles à tous les escaliers, je crains que cet endroit ne devienne très difficile et oppressant.

**M. GILLES POURBAIX** : Nous signifiions notre accord avec la position de la FNAUT. Tout le monde est à peu près sur la même longueur d'onde pour les deux solutions en V à la fois sur Lescot et Marguerite de Navarre.

J'appuierai la demande de Régis sur la question des fermetures. Cette question est venue à l'ordre du jour lors de la présentation par Berger Anziutti à la future Maison des associations. Quid de ce bâtiment, s'il est fermé ? C'est vraiment quelque chose qu'il faut intégrer.

Les habitants du quartier passent tous les jours devant cette horrible porte Pont Neuf barricadée depuis 10 ou 15 ans, on ne sait même plus quand elle a été fermée. C'est une horreur. Avant que les problèmes ne se posent, il faut y réfléchir. Les fermetures sont vraiment des choses importantes.

Je voudrais poser une question sur les délais. Lorsque Madame CHAMPETIER DE RIBES vous pose la question sur Marguerite de Navarre, vous répondez par des études et autres, ce qui a l'air d'être horriblement long.

Marguerite de Navarre n'impacte pas directement le projet de la Canopée. Par contre, pour les trois autres portes, que nous avons vues ce soir, vous n'en êtes apparemment qu'au stade des études. Les délais risquent-ils de reculer le début des travaux ? Peut-on avoir une idée de calendrier, même à la louche, peut-être à six mois ou un an près ? Nous dire simplement que des études sont en cours paraît insatisfaisant.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC** : La responsabilité des accès Berger, Rambuteau, Lescot est du ressort de la Ville qui a fait ces études. Nous ne pouvons nous engager sur la faisabilité, et Monsieur MASURE a raison d'être précis, par rapport aux coûts estimés. Globalement, sur Rambuteau, ce doit être faisable, même si un élément plus complexe peut soudain ajouter des coûts. Idem pour Lescot.

C'est un peu plus complexe pour Berger et deux solutions sont proposées. Nous avons un débat technique, c'est sans doute faisable mais il y a des incertitudes sur les coûts. Au cours des études menées dans le cadre de l'avant-projet, ces éléments seront vérifiés. Je ne pense pas que cela retarde le projet.

Côté Marguerite de Navarre, ce projet est du ressort du STIF. Les procédures avanceront normalement et nous espérons que le STIF décide rapidement. Le Conseil d'Administration du STIF comprend des élus, des représentants de la Ville, ceux-ci doivent se mettre d'accord. Les choses avancent, les gens dialoguent. Pour l'instant, il n'y a pas de retard sur ce sujet. Ils confieront des études de schéma de principe, puis d'avant-projet. Nous n'avons pas fait les plannings exacts, donc je ne peux pas vous en donner, mais il n'y a pas de retard dû à des études.

La RATP souhaite que l'accès soit le plus ouvert possible. Dans le cas du V, s'il doit être entouré de barrières, ce n'est pas la vision que l'on a d'un accès urbain. Je trouve votre proposition très intéressante, c'est à travailler avec la Ville et Espace Expansion, pour que dans les périodes nécessaires de fermeture du forum ou même obligatoires le dimanche ou à minuit, il y ait quelque chose d'urbain et d'agréable. Je pense que c'est très important et qu'il faudra veiller à ces aspects.

Je n'ai pas répondu tout à l'heure à l'une de vos questions, les nouveaux espaces commerciaux sur le domaine d'Espace Expansion sont chez eux.

**M. GILLES POURBAIX :** Et Marguerite de Navarre ?

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Il y a la partie qui sera faite dans le domaine du transport, mais l'ouverture sur le parking est chez eux.

Les nouveaux commerces dans la partie forum seront à eux, et il y aura peut-être quelques places pour quelques commerces de proximité, de passage, d'usage à quelques endroits de Marguerite, mais il n'y a pas beaucoup de places.

Ces commerces de passage contribuent aussi à la vie, au confort. Je donne toujours l'exemple du marchand de journaux ou de la boulangerie.

Ce sont des choses à vérifier.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** Pour compléter la réponse de Monsieur SANCHO DE COULHAC, je vais passer la parole à Monsieur LECLERC du Cabinet de Denis BAUPIN concernant les procédures, les délais notamment de Marguerite de Navarre. Que faut-il faire pour y arriver ?

**M. STEPHANE LECLERC :** Denis BAUPIN est adjoint au Maire de Paris mais aussi administrateur du STIF, et à ce titre, il est présent dans l'instance amenée à prendre ces décisions.

Le STIF, autorité organisatrice, a identifié un périmètre d'une opération transport qui regroupe le nouvel accès Marguerite de Navarre et le réaménagement de la salle d'échange. Il y a déjà eu une première concertation préalable organisée en vertu des textes réglementaires au printemps dernier, à laquelle vous avez dû participer. Il y avait eu une réunion publique à cette occasion.

Cette période d'étude préalable d'esquisse permet d'identifier les projets que l'on va mettre en œuvre. Là, nous sommes bien en phase préalable de concertation, d'échange pour voir ce qui est faisable et ce qui est intéressant.

Une fois que nous aurons identifié la bonne option pour Marguerite de Navarre, quel type d'accès, quel dimensionnement, quel emplacement, nous entrerons dans la phase concrète d'étude de schéma de principe. Ce sont les études qui permettent ensuite d'aller en enquête publique.

Le délai approximatif pour réaliser ces études, et la RATP pourra éventuellement me contredire, est d'une bonne année à partir du moment où l'on décide de faire tel accès dans telle configuration, telle caractéristique principale.

Ensuite, on adopte le schéma de principe et on organise l'enquête publique. Sous réserve que l'enquête publique aboutisse à un avis favorable et que les financements soient réunis, on a ensuite des études d'avant-projet ou de projet, c'est-à-dire qu'on entre vraiment dans le dur de l'infrastructure du génie civil.

Une fois que ces études très précises et très techniques sont réalisées, qui ont une durée d'une année également, on peut engager les travaux. La durée des travaux nécessitera

d'être précisée, mais d'après la RATP il faudrait trois ou quatre ans pour réaliser un ouvrage aussi complexe que ce puits, qui nécessite de reprendre totalement en profondeur et en surface.

Telles sont les procédures ; ce qui signifie qu'il y a encore beaucoup d'études devant nous. Il y a un certain nombre de rendez-vous formels, de prises de décisions pour savoir si l'on fait telle ou telle option. Ensuite, il y a l'enquête publique qui est un grand moment de concertation officielle pour vérifier que ce projet est bien d'utilité publique.

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET :** J'ai essayé de suivre vos propos, et je ne suis pas certaine de vous avoir compris. Le STIF hésite-t-il encore entre telle et telle option concernant Marguerite de Navarre ou entre réaliser Marguerite de Navarre ou pas ?

**M. STEPHANE LECLERC :** Le STIF s'est fixé comme objectif de réaliser un nouvel accès au niveau de la Place Marguerite de Navarre. Sur le principe, l'intention est bien présente. Les études que nous réalisons aujourd'hui permettront de déterminer les caractéristiques de cet accès.

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET :** En principe, il y aura bien une entrée Marguerite de Navarre, dont vous ne connaissez pas encore la configuration exacte.

**M. STEPHANE LECLERC :** Tout à fait, il est dans l'intention du STIF de réaliser ce nouvel accès.

La concertation préalable a été précédée d'une délibération du STIF, intervenue fin 2005, me semble-t-il. Cette délibération fixait le périmètre du projet transport et les objectifs. Parmi les objectifs, il était prévu de créer un nouvel accès dans le secteur Marguerite de Navarre et de réaménager la salle d'échange. Ces intentions sont actées et validées aujourd'hui.

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET :** Je vais poser ma question plus simplement : à un stade quelconque, pourra-t-on dire au STIF que c'est trop cher ou que ce n'est pas très utile, et renoncer à cette intention déclarée ?

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET :** Tout le travail réalisé actuellement, et cette réunion s'inscrit dans ce contexte, permet de vérifier la faisabilité, l'intérêt, l'opportunité, les coûts, la pertinence.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Vous avez deux moments où cette décision est prise. Le STIF a un Conseil d'Administration, et l'ensemble des élus de la région, de la Ville et des autres départements, décideront ou non de réaliser le projet qui leur sera présenté.

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET :** On est encore à ce niveau d'incertitude.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** On est avant, mais il y a plutôt l'idée.

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET :** C'est tout ce que j'essayais de comprendre de ce qui vient de nous être dit.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC :** Dans un deuxième temps, il y a l'enquête d'utilité publique. Le commissaire enquêteur ayant écouté les habitants, les acteurs économiques, etc. peut donner un avis défavorable.

Comme dans tout projet, il y a des études, une décision de principe que le STIF a prise aujourd'hui. Il attend la concertation en cours avec la RATP, la Mairie de Paris pour figer une solution. Il décidera de faire des études complémentaires pour aller à l'enquête publique.

Si l'enquête publique est favorable, quand il aura des coûts et une solution définitive, il décidera définitivement. C'est la vie de tous les projets.

Même vous, si vous décidez de faire construire une maison, après avoir fait les plans, vous pouvez décider de ne plus la réaliser.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET :** A un moment donné, la question du financement devra être réglée. Très franchement, renoncer à cela pour une question de financement ou de clé de partage, semble peu probable.

**UN INTERVENANT** : Une petite question qui peut sembler anecdotique, mais on peut se la poser en ce moment. Quelle peut être la place de l'utilisation par les usagers des vélos RATP ? Y aura-t-il au moins un accès prévu pour prendre le RER si l'on est en vélo ?

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC** : Un vote du Conseil de Paris impose à la RATP que les ascenseurs soient dimensionnés pour permettre d'y mettre un vélo. Dans mon souvenir, la réglementation permet de prendre le RER avec son vélo à certaines heures le week-end, et peut-être même en semaine aux heures creuses.

Si l'on arrive à une telle offre permettant de mettre les vélos plus les passagers aux heures de pointe, on sera ravi mais pour l'instant on éprouve des difficultés à mettre les passagers.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET** : On ne pourra pas rentrer les Vélib dans le RER !

**M. JEAN-PIERRE MARTIN** : Je m'adresse à la RATP, je suis étonné que vous ne parliez pas de la Porte Saint-Eustache et Pont-Neuf. C'est un projet d'aménagement. C'est directement la sortie du RER par rapport à la Place Carrée et c'est un accès important.

Il serait judicieux côté Pont Neuf de doubler la largeur de ces escalators, car les gens ne peuvent pas se doubler.

Porte Saint-Eustache, vous n'êtes pas sans savoir que l'escalator ne va pas jusqu'en haut.

Dans le quartier, il n'y a aucune indication concernant le RER. Avant à la Porte Lescot, il y avait une signalétique.

Le quartier comporte beaucoup de touristes, et toutes les demandes portent sur la localisation du RER. L'accès RER se fait par la Porte Saint-Eustache, par la Porte Pont-Neuf, par la Porte Lescot et aussi par le métro rue Rambuteau.

Place Saint-Opportune, il est inadmissible qu'il n'y ait pas un guichet automatique pour vendre les billets. Sans arrêt, des touristes se perdent. Ils ont un passe, mais ils ne peuvent pas prendre des billets.

*(Commentaire dans la salle sur la propreté du métro)*

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC** : Notre domaine s'arrête à certains endroits. La Porte Lescot, la Porte Berger, la Porte Rambuteau, La Porte Pont Neuf ne nous appartiennent pas.

Vous avez tout à fait raison sur la porte Lescot, effectivement il y avait une indication qui n'était pas déjà très lisible et qui a disparu.

On nous avait retiré il y a des années le totem devant, je ne me souviens pas de la raison. On doit revoir avec Espace Expansion, comme on l'a fait côté Place Carrée où l'on a amélioré la visibilité du métro et du RER avec des panneaux plus grands.

Pour les Portes Saint-Eustache et Pont Neuf, la RATP est comme vous un acteur et elle n'a pas le pouvoir sur tout. En 2002-2003, on avait demandé qu'il y ait des améliorations sur ces aspects. Ce que vous avez proposé a été réalisé.

Des choix ont été faits, la priorité n'a pas été mise sur la réfection de ces accès. Pour l'instant, il n'y a pas la réhabilitation de l'accès Pont Neuf et de l'accès Saint-Eustache. Ce choix a été fait par les gestionnaires. Je comprends qu'il faille faire des choix.

En revanche, on espère que dans le cadre du projet jardin et du projet global, il y aura une meilleure visibilité de ces accès.

Sur Saint-Opportune, vous avez raison, c'est en mauvais état. Aujourd'hui, tout ce qui porte sur la rénovation de la station Châtelet a été reporté en attendant de savoir ce qui se fait à Châtelet-Les Halles pour faire quelque chose de compatible.

Il n'y a pas de distributeur à Saint-Opportune ! Alors, c'est tout à fait manquant.

**MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET** : Si j'ai bien compris, il faudra attendre 7 ans, je pense que l'on peut faire quelque chose avant.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC** : Dès que l'on a une idée de ce qui se fait, on peut lancer Châtelet en parallèle. Je suis d'accord qu'on pourrait commencer quelque chose, mais on ne sait pas encore exactement ce qui est décidé, bien que Saint-Opportune ne soit pas forcément impliqué.

**M. JEAN-PIERRE CAFFET** : Merci. Nous allons peut-être nous arrêter là.

Je retiens de cette réunion qu'il faut trouver une solution pour Rambuteau Berger pour pouvoir continuer plus avant et s'assurer de la faisabilité avérée des solutions proposées. La balle est un peu dans notre camp. Nous devons y réfléchir pour savoir comment faire.

Pour Marguerite de Navarre, une sorte de consensus se dessine sur la troisième solution, c'est-à-dire la volée directe. (Personne ne proteste, donc j'ai bien dû comprendre).

Sur Lescot, il n'y a pas véritablement un consensus, mais d'après les propos tenus, une préférence majoritaire pour une solution qui ne passe pas par le tube est affichée, mais ce serait plutôt le V que le W.

Je ne dis pas que le V a été acclamé à l'unanimité, au codicille près de M. CLERGUE-DUVAL.

Nous nous revoyons le 12 décembre sur la programmation.

Merci beaucoup et bonne soirée.