

**Les Halles – GTT Voirie**
Séance du 11 octobre 2007

Sous la présidence de
Monsieur Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, chargé des transports, de la circulation, du
stationnement et de la voirie

En présence de
Monsieur Thierry LE ROY, Garant de la concertation
Monsieur Alain LE GARREC, Conseiller de Paris

Participants**Partenaires****Agence SEURA**

Monsieur Jean-Marc FRITZ
Monsieur LANDHER

Agence Light Cibles

Monsieur Emmanuel CLAIR

RATP, Agence de Paris

Monsieur Raphaël RENE-BAZIN

Egis conseil (AMO-DVD)

Monsieur Frédéric MOURY
Madame Valérie NANON-FORGETTE

IUP

Madame Camille GARDESSE

SEM Pariseine

Monsieur Thierry WAHL

CCIP 75

Madame Caroline MARTY
Monsieur Bernard IRION

Forum des Halles

Monsieur Arnault de GIRON
Monsieur Stéphane ROMBAUTS

COTEBA

M. Jean-Marie LE MERLUS
Monsieur Mathieu ESNARD

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

Mme Dominique GOY-BLANQUET

Conseil de quartier St-Merri

Monsieur Gaël LAPEYRONNERIE

Associations

Association « Accomplir »

Monsieur Gilles POURBAIX
Madame Claire MATHIS

Association « les Bachiques Bouzouks »

Madame Elisabeth BOURGUINAT

Association «Qualité et Sécurité autour de Saint-Eustache»

Monsieur Jean POYET

Association des piétons et cyclistes des halles

M. Ch. JOLLIN

Collectif « Beaubourg les Halles »

Monsieur Alexandre MAHFOUZ

Association Mieux se déplacer à bicyclette

Monsieur Lionel FAVIER
Monsieur Kiki LAMBERT

GIE du Forum des Halles

Monsieur André LABORDE

Association « Glob'Halles »

Monsieur Régis CLERGUE DUVAL

Conseil Syndical 5/7 rue des Innocents

Monsieur Jean-Pierre MARTIN

Duc des Lombards

Monsieur Jean-Michel PROUST

Vélorution

Monsieur Abel GUGGENHEIM

Comité Jardin d'Aventure

Madame Jacqueline GOURIO

Amicale du 118 rue Rambuteau

Madame Barbara BLOT

Association de défense des riverains « Chatelet les Halles »

Monsieur Jacques CHAVONNET

Ville de Paris

Cabinet de M. Yves CONTASSOT, adjoint au maire de Paris, chargé

Mme Sylvie LAMENT-BEGUIN

Cabinet de M. Jean-Pierre CAFFET

Adjoint au Maire de Paris chargé de l'Urbanisme et de l'Architecture

Monsieur Renaud PAQUE

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

Mairie du 1^{er} arrondissement

Madame Michèle HAEGY, adjointe au Maire

Direction de la Voirie et des Déplacements

Monsieur Alain CHAPUT
Madame Seda DROUILLARD – BELKANIA
Monsieur Philippe CAUVIN
Monsieur Arnaud CAQUELARD

Direction de l'Urbanisme

Madame Catherine BARBÉ, Directrice
Monsieur Christophe TEBOUL

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS, DE LA CIRCULATION, DU STATIONNEMENT ET DE LA VOIRIE : Nous allons commencer cette réunion, qui est la quatrième du groupe de travail « voirie sur les Halles ». Comme cela vous a déjà été indiqué, pour ma part, et je m'en excuse, je ne pourrais rester que jusqu'à 19 h ce soir.

Nous avons donc un ordre du jour en deux points :

D'une part, le rappel synthétique des points que nous avons abordés aux précédentes réunions de ce groupe de travail de façon à vous tenir informés de la situation actuelle, et ce sera Monsieur FRITZ qui fera la présentation.

Et puis surtout le point essentiel de cette réunion qui est la présentation des propositions d'aménagements sur tout ce qui concerne la voirie de surface sur un certain nombre de points précis de façon à recueillir votre sentiment et pouvoir progresser encore dans l'élaboration de ce projet.

Voilà donc l'ordre du jour qui est prévu pour la réunion de ce soir. Je suis conscient qu'il y a d'autres questions qui se posent par ailleurs, qui ne concernent pas la réunion de ce soir, mais d'autres groupes de travail. L'objet de la réunion de ce soir est bien la voirie. Cet ordre du jour convient-il ou y a-t-il des interventions liminaires ?

MME ELISABETH BOURGUINAT, « ASSOCIATION ACCOMPLIR » : J'entends bien lorsque vous dites qu'il y a des sujets qui ne concernent pas ce groupe spécifique. Le problème, c'est qu'il y a des sujets qui portent sur tous les domaines. Concernant l'interdisciplinaire ou des domaines qui sont un peu aux frontières, on a beaucoup de mal à les traiter. Nous l'avons évoqué à la réunion plénière du Comité de Concertation et la question en l'occurrence porte sur les circulations dans le jardin.

Nous sommes dans une situation de conflit assez fort avec Monsieur CONTASSOT, c'est-à-dire qu'on n'a pas du tout abouti à des solutions satisfaisantes sur le dessin du jardin, et si aujourd'hui on doit traiter la voirie qui entoure le jardin, il nous paraît très compliqué de parler de cela sans parler des circulations dans le jardin.

Donc, il ne s'agit pas de remettre en cause l'ordre du jour de ce soir, mais en revanche on vous demande, à vous, ainsi qu'au représentant de Monsieur CAFFET, et au garant de la concertation qui doit s'assurer que la concertation soit effective et efficace, de faire en sorte qu'il y ait prochainement une réunion sur un point intermédiaire entre votre sujet, qui est celui des circulations et le sujet de Monsieur CONTASSOT qui est celui du jardin, à savoir « les circulations dans le jardin ».

C'est un élément extrêmement structurant pour le jardin et pour le quartier, traiter l'un sans l'autre nous paraît absurde, on va au devant de très grandes difficultés au moment de la mise en œuvre et surtout au moment de l'utilisation à terme du jardin.

Donc certes, il ne s'agit pas de remettre en cause l'ordre du jour de ce soir, mais par contre on aimerait savoir si on peut envisager à brève échéance, et en tout cas avant que quelque décision que ce soit ne soit prise sur le jardin, d'avoir enfin cette discussion sur les transits, les promenades, toutes les allées, toute la circulation dans le jardin branché sur le quartier alentour puisque dans le programme retenu par le Conseil de Paris ce jardin doit être un espace de liaison par rapport au quartier. On doit améliorer la circulation, ce qui n'est certes pas le cas avec le dessin actuel.

C'était une question : est-ce que vous pourriez envisager d'organiser une réunion conjointe avec vous et Monsieur CONTASSOT sur ce point des circulations dans le jardin, s'il vous plaît ?

M. DENIS BAUPIN : Y a-t-il d'autres interventions sur ce sujet ?

M. JEAN-PIERRE MARTIN, PRESIDENT DU CONSEIL SYNDICAL 5/7 RUE DES INNOCENTS : Simplement, je voudrais revenir sur les problèmes de voirie souterraine...

M. DENIS BAUPIN : Excusez-moi, je parlais d'interventions sur ce sujet précis, je ne pense pas que ce que vous évoquez là est lié au jardin et à la voirie de surface, nous aborderons les sujets les uns après les autres.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : D'accord, nous y reviendrons.

M. DENIS BAUPIN : J'entends bien vos remarques, il ne m'a pas échappé qu'il y avait des débats et des discussions ; simplement, ce que vous évoquez comme étant les problèmes de circulation dans le jardin concerne le problème du « jardin ».

(Commentaires dans la salle).

Un jardin ne se conçoit pas sans penser aux problèmes de déplacement dans le jardin. Je pourrais donner la parole à l'équipe SEURA, n'étant pas expert sur la question, et à Yves CONTASSOT, mais vous avez l'occasion d'en débattre avec lui.

Le jardin ne veut pas dire simplement planter des arbres, des plantes et autres équipements pour les enfants, etc. ; c'est aussi se déplacer dans le jardin, si cela n'a pas été pris en compte dans la façon de concevoir le jardin, ce n'est pas ici en tout cas que l'on va le prendre en compte, ce n'est pas l'objet du débat, il n'y a pas les personnes compétentes. Je ne vois pas pourquoi on changerait l'ordre du jour d'une réunion...

(Commentaire de Mme BOURGUINAT)

Je ne vous ai pas interrompu Mme BOURGUINAT, et je vous respecte. Sur la prise de parole que vous faites, je réponds : qu'il y ait besoin à un moment donné de faire la liaison dans les différents dossiers qui sont traités séparément par des groupes de travail respectifs me paraît pertinent, mais ce n'est pas l'objet de la réunion de ce soir.

Ce que je souhaiterais malgré tout c'est que ce soir nous commençons à progresser sur les dossiers qui nous concernent, et puis voir ensuite où il y a des problèmes éventuellement d'interconnexion entre deux dossiers différents, et que ce soit traité ultérieurement lors d'une autre réunion.

Je ne sais pas quel est le calendrier des décisions pour le jardin, pour être honnête, lorsque vous me dites que vous souhaitez que ce soit avant toute décision irréversible sur le jardin, j'ai cru comprendre, d'après ce que l'on me dit, que ce n'est pas pour tout de suite. Donc, il faut progresser. Il y a des adjoints qui sont compétents sur des dossiers précis, qui doivent faire avancer leurs dossiers.

Il ne vous a sans doute pas échappé que l'on entre dans une période dans laquelle les formations politiques qui se présentent au suffrage des électeurs auront des choses à dire, il y aura donc aussi des débats à cette occasion-là, mais ce n'est pas le lieu ici. Ici, nous sommes dans une réunion organisée par la Ville avec les adjoints compétents pour parler de dossier spécifiques. C'est vrai que cette période est rendue un peu compliquée par tout cela.

M. GILLES POURBAIX « ACCOMPLIR » : Je suis assez surpris de vous entendre dire que le jardin, c'est simplement les problèmes de circulation dans le jardin. Expliquez-moi comment on peut aller de la rue de Rivoli à la rue de Montorgueil sans passer par le jardin lorsqu'on est piéton ou cycliste ?

Je suis désolé, j'appuie ce que vient de dire Elisabeth, la question des déplacements dans le quartier n'est pas uniquement une question de voirie, à savoir de rue, mais ce sont des questions de déplacement qui incluent le jardin. Vous ne pouvez pas prétendre qu'il y a un rectangle noir et qu'on va en faire le tour ou qu'on va passer au-dessus ou en dessous, donc je suis désolé, mais cela fait partie intégrante à nos yeux du débat de ce soir.

M. DENIS BAUPIN : Je ne prétends rien, je m'exprime ainsi que vous vous exprimez et je respecte ce que vous dites. On peut se respecter sans dire que les uns ou les autres « prétendent » etc. Je vous ai dit ce que j'avais à vous dire à ce jour, sur ce dossier, la façon dont se déplace dans le jardin n'est pas prévue à l'ordre du jour.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Je pense que l'on peut trouver un accord. J'imagine que vous n'aviez pas prévu de faire une seule réunion sur les questions que l'on va traiter ce soir, j'imagine qu'il y aura au moins une deuxième réunion.

M. DENIS BAUPIN : Je vous le confirme.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Donc, nous estimons que lors de la prochaine réunion qui portera sur ces voies qui sont autour du jardin, il faudra absolument concevoir la réunion différemment.

On n'allait pas demander un changement d'ordre du jour quelques jours avant. On sait très bien que ces messieurs ont travaillé et qu'on ne peut pas ainsi à quelques jours près refaire un exposé différent, mais simplement nous estimons que la question qu'on va traiter ce soir ne fait que

commencer à être traitée, qu'elle ne pourra pas être considérée comme traitée tant qu'on n'aura pas fait le lien avec le jardin.

Simplement si vous pouviez prendre l'engagement qu'avant de prendre vos décisions sur les voiries qui entourent le jardin, vous voulez bien que l'on fasse une réunion avec Monsieur CONTASSOT ou la personne - si cela devait intervenir après les élections et s'il y avait des changements - qui serait chargée du jardin à ce moment là, pour traiter cette question.

Le problème de la rénovation des Halles est un dossier très complexe parce que tous les sujets et les espaces s'interpénètrent : la RATP, l'espace Expansion, la Ville... Si on commence à faire des compartiments, cela ne peut pas marcher.

Donc, simplement, reconnaissons que c'est comme cela et que dans le jardin comme dans bien d'autres sujets du projet des Halles il faut absolument avoir des réunions avec plusieurs adjoints pour traiter ces questions-là. C'est tout ce qu'on vous demande, on ne vous demande pas de bouleverser ce soir l'ordre du jour. Nous vous demandons de garder cela à l'esprit, on ne pourra pas traiter complètement des questions ce soir sachant qu'on fait l'impasse sur cette question du jardin.

Il s'agit d'un jardin ouvert, je crois que l'on n'a pas dit le terme, c'est-à-dire que dans les dessins qui vont nous être proposés ce soir, on voit des flèches qui signifient des flux entrants dans des pelouses, tout cela change les choses pour les voiries qui sont autour, ce n'est pas comme s'il y avait des grilles autour, ce n'est pas le jardin du Luxembourg, ni les Tuileries, on est dans autre chose. On ne peut pas séparer, donc si vous voulez bien donner votre accord sur ce principe, et dire qu'il y aura une autre réunion avec Monsieur CONTASSOT, à condition qu'il accepte, cela nous va.

M. DENIS BAUPIN : Alors, je vais me réexprimer, si je n'ai pas été clair. Je n'estime pas que vos questions soient illégitimes. Elles sont même assez légitimes.

La question de la connexion entre ce que l'on fait sur l'espace vert et ce que l'on fait dans le jardin est évidemment une question qui mérite d'être traitée et donc analysée.

La question de savoir comment on se déplace à l'intérieur du jardin est évidemment quelque chose qui a à voir avec la façon dont on se déplace dans le quartier, je suis d'accord aussi.

Voilà, ces questions là sont posées. Simplement, si au travers de cela, la question que vous posez est une modification de fond en comble du projet de jardin, ce n'est pas ici que cela peut se traiter.

Par ailleurs, vous avez eu raison de rappeler qu'étant donné le calendrier d'aujourd'hui, on ne sait pas exactement ce qui vient en termes de décision, que maintenant dans 5 mois, si j'ai bien compris, puisque les dates ont été rendues publiques ce matin, il y a des élections. Donc quand vous me dites que ce sera moi avec Yves CONTASSOT ou son successeur, ce sera peut-être Yves CONTASSOT avec mon successeur éventuellement. Beaucoup de choses peuvent changer, voire même beaucoup plus bouleversées que cela, ce sera aux électeurs de le dire.

En tout cas, pour autant que je puisse prendre des engagements sur des sujets que je ne maîtrise pas puisqu'ils ne sont pas de ma compétence, je pense que rien ne sera décidé sur ces questions avant la fin de la période électorale. N'est-ce pas Madame BARBÉ, concernant la question du jardin, où cela se décide-t-il précisément, qu'on puisse répondre ?

MME ELISABETH BOURGUINAT : Il nous a été effectivement dit que les marchés concernant les jardins ne seraient pas passés avant les Municipales. Inversement en ce qui concerne la voirie, nous n'avons pas de calendrier jusqu'ici, donc on a cru comprendre au Bureau du CPC que le calendrier concernant les travaux sur voirie...

M. DENIS BAUPIN : ..Il n'y aura pas de travaux sur la voirie avant les élections. Vous pouvez imaginer que le temps qu'on passe les marchés...

MME ELISABETH BOURGUINAT : ..Simplement, on voudrait acter ce soir, quels que soient les gens qui occuperont ces fonctions à l'avenir dans 3 mois, dans 6 mois, dans 1 an... la concertation est permanente, elle procède par phases.

Nous, nous serons toujours là, il y aura toujours une mairie, il y aura toujours un projet des Halles, enfin nous l'espérons, on voudrait qu'il soit acté ce soir que ces deux questions sont liées, qu'elles seront traitées ensemble. C'est tout ce que nous vous demandons.

M. DENIS BAUPIN : Sauf que, excusez-moi, je ne veux pas faire de formalisme, je suis d'accord avec vous, simplement mon mandat s'arrête au mois de mars.

Que feront nos successeurs, est-ce qu'ils respecteront les engagements que nous aurons pris avant mars ? Je n'en suis pas forcément persuadé, mais globalement, si c'est nous que cela concerne, nous prenons l'engagement. Voilà, on est démocrates, il faut envisager toutes les hypothèses. Il y a des gens qui ont une conception du respect des engagements qui n'est pas forcément la même pour tout le monde.

Aujourd'hui on va commencer à examiner un certain nombre de questions. Vous pensiez que ce soir on allait prendre des décisions ?

(Commentaires dans la salle)

Je ne sais pas s'il faut faire un grand débat aujourd'hui sur ce qu'est la démocratie et sur le fait que la démocratie participative ne peut pas prendre le pas sur la démocratie représentative, et le fait que, à partir du moment où il y a une période électorale, forcément il peut y avoir des gens qui vont être élus qui ne seront pas d'accord avec ce que propose la majorité municipale actuelle.

C'est possible, donc de fait il n'y a aucune garantie que ce qui est évoqué ici, soit forcément mis en place demain. Simplement aujourd'hui on travaille, et plus on aura avancé, plus on aura réfléchi, plus on aura trouvé des sujets de consensus entre les élus aujourd'hui en responsabilité et les associations que vous représentez, plus on sera en capacité pour peser demain, les uns et les autres, avec nos responsabilités respectives pour que ce soit mis en place.

Mais, de toute façon, il s'agit là de présenter le travail qui a été effectué par les services et de regarder s'il vous agréé ou pas, avec toute la conditionnalité qui a été indiquée préalablement de façon extrêmement claire sur le fait que les uns et les autres se réservent de vérifier d'abord la compatibilité avec ce qu'ils estimerait être normal pour le fonctionnement du jardin. Je ne veux pas trop mal traduire ce qui a été dit, et qui me paraît évidemment légitime puisque les deux dossiers ont des liaisons. Mais en même temps, cela ne nous empêche pas de commencer à réfléchir.

M. THIERRY LE ROY, GARANT DE LA CONCERTATION : Je voudrais dire juste un mot puisque Elisabeth BOURGUINAT a évoqué notre réunion du Bureau de la semaine dernière. Cette question de l'organisation du travail a été évoquée. En effet, l'ensemble des personnes qui étaient présentes, y compris Renaud PAQUE qui préside avec moi ce bureau et qui est au Cabinet de Jean-Pierre CAFFET, a pensé que la proposition que vous avez faite en séance d'examiner la circulation dans le jardin à la lumière de la circulation dans la voirie piétonnière autour du jardin et inversement n'était pas une mauvaise idée.

En même temps, on a bien repéré que c'est à l'occasion de la discussion sur le jardin qu'il faudra y revenir le plus et on a prévu, c'est indiqué dans le compte rendu de ce bureau, qu'au cours de la ou les réunions qu'on pourra tenir d'ici la fin de l'année 2007 sur le jardin (après ce sera la campagne électorale) ces questions seront évoquées.

Si de votre point de vue, Monsieur le Maire Adjoint, vous souhaitez y participer, ce serait évidemment très positif mais on pouvait facilement envisager de parler de cela à propos du jardin.

Et deuxièmement, on n'a pas du tout considéré que cela empêche de tenir aujourd'hui une réunion voirie, avec tout ce qui a été préparé pour cela et qu'on a un ordre du jour à tenir. Cette question a été posée, et c'est très bien. La cohérence des circulations jardin/quartier a été repérée et vous avez fait la réponse qui avait été déjà faite par Renaud PAQUE à la réunion de bureau, donc je crois que l'on peut maintenant avancer.

M. DENIS BAUPIN : Votre intervention clarifie bien les choses. Je suis d'accord avec ce que vous avez indiqué et y compris avec le fait que c'est plutôt en effet dans une réunion « jardin » qu'il faut y revenir, mais que cela peut être en ma présence et celle, dans ce cas là, des services de la Ville, côté DVD, de façon à ce qu'on fasse l'interconnexion sur la question. Voilà, donc le malentendu semble levé.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Non, je voudrais continuer. Ce qui est dommage c'est que l'on est systématiquement en opposition et non dans une concertation positive.

Pourquoi en opposition ? Parce qu'on a en face de nous le Cabinet MANGIN SEURA qui est totalement bloqué, c'est-à-dire qu'il n'y a aucune évolution dans les projets, dans la concertation, et c'est très grave. C'était une parenthèse.

Maintenant, on va revenir au plan de circulation des voiries, et je voulais vous demander simplement Monsieur BAUPIN : vous avez fait un axe vert rue Saint-Denis. On vous a signalé qu'il y avait des dysfonctionnements dans cet axe vert.

Avez-vous réfléchi de la même façon que pour les autres plans de circulation ?

Je m'explique, on vous a dit qu'entre la rue des Lombards et la rue de la Ferronnerie, il y a la rue Saint-denis qui est très étroite. Or, il me semble que pour la sécurité, pour les véhicules de service, il y doit y avoir 4 m de largeur de dégagés. Or, par endroits, il n'y a pas 2 m.

Il y avait déjà de nombreux commerces, et les commerces ont mordu sur la chaussée. Actuellement, il y a 2 m, alors s'il y a des gens devant les sandwicheries, il n'y a plus de passage, ni pour les vélos, ni pour les piétons.

Dans le bas de la rue Saint-Denis, il y a un également un problème, dans la partie piétonne de la rue Saint-Denis là où elle rejoint le boulevard de Sébastopol, c'est une pagaille sans nom : il y a des voitures partout sur les trottoirs, vraiment partout, et il y a un axe de circulation continu la nuit, il y a des concerts de klaxons...

Alors, est-ce qu'il ne serait pas possible de mettre des bornes en bas ou autre ? Il paraît que ce n'est pas possible mais il faudrait réfléchir à tout cela, et c'est la même chose pour l'ensemble du quartier. Dans l'ensemble du quartier on a encore des barrières d'accès sur le boulevard de Sébastopol qui sont cassées, celles qui sont rue de la Reynie sont restées cassées pendant 7 mois !

Comment voulez-vous qu'il y ait une discipline, elles ont été réparées, et sont de nouveau cassées depuis « la Nuit Blanche ». Il faut donc tenir compte de tout cela dans les problèmes de voiries, puisque c'est ce dont nous allons parler, donc penchez-vous sérieusement sur la rue Saint-Denis. Il serait d'aller faire un petit tour rue Saint-Denis à pied. Merci.

M. DENIS BAUPIN : Je vous remercie de vos conseils ! Vous savez je ne vous demande pas forcément un rendez-vous chaque fois que je me déplace dans Paris...

Est-ce que la section territoriale est représentée ce soir ? Pour donner les éléments de réponse, sur la question de la barrière cassée par exemple, ensuite concernant le respect de la réglementation, je ne vais pas vous redire ce que j'ai déjà eu l'occasion de dire à peu près 300 fois depuis que je suis Maire adjoint dans cette ville en charge de ces responsabilités-là.

Je préférerais largement que les gens respectent la réglementation. S'ils ne le font pas, que ceux qui sont censés les contrôler les contrôlent. En l'occurrence, à Paris, cela relève de la Préfecture de Police. Je ne suis pas forcément contre l'idée que l'on imagine à l'avenir que ce soit autrement, mais en l'occurrence, aujourd'hui, l'Etat a voulu garder cette prérogative, donc il ne nous revient pas de nous substituer à l'Etat.

On peut éventuellement, aux frais du contribuable, multiplier les dispositifs de plots, de potelets, de barrières, de caméras, etc. tout un tas de choses qui permettent de suppléer à la carence de la Préfecture de Police, mais globalement je ne suis pas forcément favorable à ce que systématiquement il faille mettre en place des dispositifs très rigides et très complexes techniquement parce qu'il n'y a pas respect de la réglementation de la part de quelques-uns et que ceux qui sont censés faire le contrôle ne le font pas. Voilà je vous donne mon sentiment par rapport à cela.

Ceci étant, la question du contrôle d'accès à la zone piétonnière des Halles est forcément une question sur laquelle nous allons revenir, mais prenons les choses dans l'ordre, si on veut un peu avancer ensemble, ne revenons pas systématiquement à chaque fois sur des débats qui ne sont pas prévus à l'ordre du jour. Essayons d'abord d'avancer sur ceux qui sont à l'ordre du jour, et puis on reviendra sur les autres.

MME ELISABETH BOURGUINAT : J'ai pris connaissance du compte-rendu de la réunion de bureau du CPC qui a été rédigé par le Garant dernièrement, et je voudrais signaler une erreur : il est dit que j'ai demandé que soit évoquée ce soir la question de l'occupation irrégulière de la voirie par les terrasses de commerçants.

En réalité, nous nous sommes mal compris Monsieur LE ROY, l'idée c'était que l'on fasse une autre réunion car je pense que c'est plutôt Madame COHEN-SOLAL que cela concerne, enfin on ne savait pas très bien qui était responsable de cette question des terrasses, mais ce qui est sûr, c'est que la voirie aux Halles est vraiment énormément occupée par les terrasses.

Cet été, il y a une terrasse qui s'est carrément installée sur la Place des Innocents, ce qui a beaucoup choqué les gens du quartier puisque les terrasses occupent déjà énormément de place. Cela fait déjà des années que l'on nous dit qu'à l'occasion du projet de rénovation des Halles, on règlera globalement le problème d'occupation des terrasses dans le quartier, sachant qu'il existe des terrasses couvertes qui sont illégales, qui paient quand même la redevance bien qu'elles soient illégales ; il serait temps de régulariser tout cela.

Alors, ce n'est peut-être pas à vous Monsieur BAUPIN de traiter de cette question, mais il serait vraiment souhaitable que l'on consacre une réunion à ce sujet. Ce qui est difficile, c'est que tous les sujets se touchent, parce que dans les Halles on a choisi un dispositif de rues moyenâgeuses, sans trottoirs, avec le caniveau au centre, donc tout le monde est au même endroit, ce sont les embarras de Paris du 17^{ème} siècle qui se retrouvent aux Halles actuellement.

Je ne sais pas bien qui doit traiter cette question, mais en tout cas il faut qu'elle soit traitée, sinon on n'aura pas abordé tous les sujets.

M. DENIS BAUPIN : Monsieur LE ROY, avez-vous une réponse à cette question ?

M. THIERRY LE ROY : Oui, je note que la question a été évoquée ce soir. J'en ai parlé depuis avec Madame COHEN-SOLAL, qui connaît bien le sujet et elle reconnaît qu'il y a une spécificité du point de vue des autorisations ou de l'absence d'autorisations et je crois qu'elle est d'accord pour que l'on fasse là-dessus un travail. Les conditions dans lesquelles je l'ai vue n'ont pas permis de fixer une date.

M. DENIS BAUPIN : Nous allons avancer sur l'ordre du jour lui-même, en commençant par le premier point, Monsieur FRITZ, je vous donne la parole pour faire l'état du résumé des épisodes précédents en quelque sorte.

M. JEAN-MARC FRITZ, AGENCE SEURA : Merci Monsieur BAUPIN, bonsoir à tous. Le programme de ce soir est un petit peu chargé et la présentation est un peu lourde, mais je sais que vous avez été assidus aux précédents groupes de travail, donc nous pourrions aller un peu plus vite sur certains sujets, pour aller à l'essentiel.

Nous allons parler des voiries. C'est une présentation en deux parties, d'abord un rappel synthétique des précédentes étapes, aussi bien sur la voirie souterraine, sur le fret ferroviaire et la voirie de surface. Puis, on parlera des nouveaux développements d'études depuis le printemps dernier.

Donc, je vous rappelle les enjeux concernant la voirie souterraine des Halles : il s'agit de la réduction de la circulation de transit dans les quartiers centraux sans porter atteinte aux fonctions essentielles de la voirie souterraine des Halles qui sont, comme vous le savez, la sécurité, la desserte des parcs de stationnement et la desserte des aires de livraison.

Et puis, il y a un autre volet qui nous tient vraiment à cœur, c'est la restitution d'une qualité des espaces piétons, des continuités dans les circulations piétonnes, des circulations douces sur le site.

Trois scénarios ont été développés concernant la voirie souterraine, qu'on a appelés A, B et C. Deux concernent une suppression partielle ou totale du transit nord/sud, et une concerne une suppression de tous les transits dans cette voirie.

(Projection de diapositives)

Nous avons ici le quadrilatère des rues Etienne Marcel, Sébastopol, Rivoli et rue du Louvre, avec le jardin au centre, la voirie souterraine se place de cette manière avec ses différentes entrées et sorties.

Elle déborde d'ailleurs assez largement de ce quadrilatère puisque la trémie de sortie va à l'Est jusqu'à la rue du Renard et au sud jusqu'à la rue du Caire en face du Pont Neuf.

Cette voirie souterraine, que vous pratiquez peut-être, mais on s'y perd toujours, est constituée d'une grande boucle et d'une petite boucle. Les propositions d'évolution pour cette voirie souterraine consistent à la ramener à une simple boucle en supprimant le barreau central et à réduire le nombre d'entrées à deux et le nombre de sortie à trois.

Dans le scénario A, du fait de la suppression du transit direct nord/sud de ce barreau central, on supprime déjà la moitié des transits qui sont les plus importants sur le site qui viennent des quartiers nord de Paris et qui transitent ensuite vers la Seine.

Le scénario B, par la mise en place d'un contrôle par barrières permet de supprimer le second de ces grands transits nord/sud.

Enfin le scénario C supprime cette fonction de transit dans la voirie souterraine tout en conservant les fonctions de sécurité, desserte des aires de livraisons et des parkings.

Il y a donc trois scénarios ; A, B et C, avec une particularité. On a réussi à faire en sorte que les travaux de génie civil soient identiques. C'est-à-dire qu'en fait il y aura en gros le même tunnel avec les mêmes entrées et les mêmes sorties dans les 3 solutions et la réduction ou la suppression des transits se fera uniquement au moyen de barrières.

Ce qui nous permet aussi bien en cours d'étude, qu'après réalisation des travaux d'évoluer d'un scénario à l'autre. C'est un peu la grande avancée de ces derniers mois, cela donne une flexibilité plus importante en termes de décisions, et surtout en termes d'évolution ultérieure de l'usage de cette voirie souterraine.

Je reviens également sur une présentation que l'on vous a faite au mois de juin dernier concernant la trémie du Renard qui a des espaces un peu catastrophiques liés à la présence de cette voirie souterraine. Vous connaissez tous ce site qui est dans la continuité de la rue Beaubourg.

On a une sortie assez importante puisqu'elle fait 9,5 m de large, et de ce fait la circulation des piétons sur le trottoir Est de la rue du Renard, et notamment là où se trouve l'entrée d'équipements publics, et en particulier un parvis d'école, se retrouve serrée sur un trottoir qui a fait à peine 2 m de large. Il y a donc là un vrai problème, qui a été identifié depuis très longtemps. Nous y avons réfléchi.

Nous vous avons présenté un scénario qui consistait à réduire la largeur de cette trémie de sortie, et donc à créer à l'extérieur des piliers qui portent le bâtiment un nouveau trottoir de 2,70 m qui complète le trottoir existant, donc il s'agit d'une addition.

Et nous vous avons présenté un deuxième scénario où nous avons pensé à un repositionnement de cette trémie qui permettait de créer un deuxième trottoir qui ferait 4 m, donc qui serait encore plus important et qui s'ajouterait bien sûr aux 2 m du trottoir existant.

Le fait de recâlibrer la tête de cette trémie permettrait de supprimer cet obstacle et de retrouver une continuité piétonne sur le site et une traversée qui serait beaucoup plus confortable.

Pour le premier scénario : une simple modification de la trémie, c'est-à-dire que l'on rapproche le voile extérieur du voile intérieur, on crée un nouveau trottoir de 2,70 m.

Le deuxième scénario consiste à reconstruire complètement la trémie et on gagne 4 m.

Si l'on compare les deux scénarios, effectivement le deuxième scénario est bien meilleur qualitativement, mais en termes de financement, et surtout en termes d'impact de chantier sur le site, cela n'a rien à voir, ce sont deux prestations qui n'ont pas du tout le même coût. Concernant le fret ferroviaire, je vais passer la parole à Monsieur Alain CHAPUT de la Direction de la Voirie qui va vous parler des évolutions récentes.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Je voulais revenir un instant sur le problème de la voirie. Il est évident que la sortie de la rue du Renard

M. DENIS BAUPIN : Excusez-moi, nous n'allons pas réouvrir tous les débats ce soir !

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Oui, mais à la dernière réunion que nous avons eue sur la voirie, il avait été posé des questions. Là, apparemment, il n'y a pas de réponses à ces questions. A savoir qu'il fallait absolument conserver un transit nord/sud, parce que l'on craint, même si on est sur une zone piétonne, les conséquences des embouteillages.

Or, il a été dit que si on modifiait les voiries souterraines, il y a 4.300 véhicules à l'heure qui passent dessous et qu'il y en aurait 1.900 qui seraient envoyés ensuite en surface. Donc, on avait demandé à ce qu'une nouvelle étude soit faite, c'était une question qui avait été posée.

Ensuite, le transit nord/sud c'est très important, parce que si vous fermez la sortie de la rue Berger, par exemple, pour installer un bâtiment en surface, je ne vois pas l'intérêt car cela va barrer la voie de la même façon, piéton ou non piéton, il y a quelque chose qui ne colle pas. Cela va couper le jardin de la même façon, donc je ne vois pas l'intérêt de supprimer la sortie de la rue Berger, je ne pense pas que cela ne serve à grand-chose.

Ensuite, je ne comprends pas pourquoi on ne supprime pas l'entrée rue des Halles puisque c'est le nord/sud qui est important pour le quartier, et pourquoi on ne conserve pas la sortie rue des Halles. Cela reviendrait au même.

M. DENIS BAUPIN : Excusez-moi, vous ne posez pas des questions, vous donnez votre avis. Vous en avez le droit, mais je ne vais pas vous laisser partir sur ce sujet. La question de la voirie souterraine des Halles n'est pas à l'ordre du jour de ce soir...

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Oui, mais on avait posé des questions la dernière fois...

M. DENIS BAUPIN : On a envoyé des éléments, me dit-on...

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Nous ne les avons pas.

M. ALAIN CHAPUT : Nous avons joint au compte-rendu du GTT 3, dont l'ordre du jour portait sur les voiries souterraines, une fiche expliquant notamment les reports qui avaient été présentés en heures moyennes et pourquoi nous les avons présents en heures moyennes, et non pas en heures de pointe, soit du matin, soit du soir.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Ce qui est regrettable, c'est que Monsieur Alain CHAPUT nous a confirmé l'autre jour que le projet SEURA est un postulat, qu'il n'y avait pas du tout de modification et de discussion possible sur ce projet.

Nous voudrions quand même remettre en question ce projet SEURA-MANGIN, parce que tout est ainsi et pas autrement. Pour le jardin, c'est la même chose. Et ce qui est dramatique, c'est que la canopée a été faite aussi sur le projet MANGIN. C'est MANGIN qui commande partout, je suis désolé, il ne s'agit pas là de démocratie participative !

M. DENIS BAUPIN : Nous avons compris votre message.

M. GAËL LAPEYRONNIE, PRÉSIDENT DU CONSEIL DE QUARTIER SAINT-MERRI : Je suis désolé, je ne suis pas là tout le temps, donc je vous prie de bien vouloir m'excuser si cela a déjà été dit.

En ce qui concerne la voirie souterraine, je rappelle effectivement l'opposition du Conseil de quartier, d'une bonne partie du quartier Saint-Merri et du 4^{ème} arrondissement en général, qui s'oppose à conserver cette sortie du côté de la rue du Renard, quels que soient les travaux et en tout cas surtout s'il reste une circulation de transit.

La question est la suivante : est-ce que dans les trois hypothèses on pourrait imaginer que la circulation de transit soit supprimée parce que de toute façon quand les heures sont creuses, il n'y a pas de raison spécifique de garder cette sortie, et quand les heures sont pleines, la rue du Renard et la rue de Rivoli sont entièrement bouchées à cet endroit là. Il n'y a donc aucun intérêt à conserver cette sortie, si ce n'est d'encombrer les espaces.

Il me semble que vous avez déjà dit que cela conviendrait mieux à vos objectifs fixés pour la voirie souterraine.

M. DENIS BAUPIN : Y a-t-il des éléments de réponse à cette question ?

M. JEAN-MARC FRITZ : Oui, nous avons fait une très longue présentation sur le sujet au mois de juin, et on a travaillé très longuement sur la question d'une possible suppression de cette trémie rue du Renard.

Il se trouve que cette trémie est la seule qui permette l'arrivée des cars, des poids lourds et d'un certain nombre de véhicules de transport de fonds à Beaubourg. Donc on a essayé de savoir si effectivement on arrivait à faire des demi-tours dans cette voirie souterraine, si on pouvait arriver à la mettre en double sens, mais tout cela s'est révélé vain.

Si on veut continuer à faire fonctionner Beaubourg de la manière dont cela fonctionne actuellement, il est clair qu'on ne sait pas supprimer cette trémie. Par contre, et il me semble que les éléments qu'on a apportés le prouvent, on sait améliorer assez nettement la situation en surface. Ensuite, cela dépendra des moyens que l'on se donnera pour améliorer cette situation, mais il y a une vraie marge d'amélioration. Par contre, notre position sur cette question, en tant que Maître d'œuvre, est qu'il est actuellement impossible de supprimer cette trémie.

M. GAËL LAPEYRONNIE : Je comprends bien, et je suis sensible notamment soit au déplacement soit à la réduction de l'espace, enfin de la largeur de la trémie. Dans ce cas-là, existe-t-il une suppression de la circulation de transit, y compris dans les cas 1 et 2 ?

Que Beaubourg et les Halles doivent sortir par là, je veux bien le comprendre, et que les véhicules des pompiers, des policiers et des transporteurs de fonds doivent passer par là, je veux bien l'entendre aussi, mais est-ce que la circulation de transit sera conservée à cet endroit, ou n'est-il pas possible de la fermer spécifiquement ?

M. JEAN-MARC FRITZ : Actuellement, le scénario C est le seul qui supprime la circulation de transit sur ce rameau de sortie vers la rue du Renard. Du fait qu'on ait réussi à dissocier la question du génie civil de la question de la fonctionnalité, on pourrait imaginer toutes les combinaisons possibles en termes de contrôle du transit, entre une issue ou plusieurs issues ou pas du tout de transit, ou sur quelle issue doit-il y avoir du transit ou ne pas y en avoir ? Maintenant, on sait le faire.

Ensuite, on peut concerter ces scénarios et les élus trancheront sur l'organisation générale du transit, si on conserve du transit dans la voirie souterraine. On sait effectivement moduler maintenant le transit en fonction des entrées et des sorties.

M. DENIS BAUPIN : Nous poursuivons sur le fret ferroviaire.

M. ALAIN CHAPUT : Je vous rappelle que la Direction de la Voirie et des Déplacements mène actuellement des études relatives au fret ferroviaire, notamment entre le pôle de Roissy et le secteur des Halles.

Le diagnostic que nous avons réalisé en 2006 nous a permis notamment de mettre en évidence que certains opérateurs, tels que la Poste, DHL ou UPS, le fret express au sens large, avaient présenté une potentialité pour ce site.

Il nous reste donc à approfondir cette potentialité par une étude technique. Il y a un marché en cours actuellement, il nous reste à dépouiller les offres. Ce qu'il faut dire, concernant cette étude technique, même si l'on parle de fret, il ne faut pas mélanger les choses, il ne s'agit pas de convois de chargement encore une fois, il s'agira de fret express pour l'instant. Le matériel utilisé sera identique au matériel qui transporte actuellement les voyageurs puisqu'on empruntera les mêmes voies.

Donc on parle de fret, mais je voulais préciser ce soir, que le mot est peut-être un peu fort et qu'il fallait le ramener aux dimensions de ce que l'on essaie d'expérimenter quant aux volumes transportés, quant aux marchandises transportées et donc ne pas faire l'amalgame avec des trains de fret classique.

Simplement, pour continuer sur la diapositive suivante, cela permettrait à partir des quais de déchargement situés au niveau des quais de la RATP, d'accéder par des systèmes de monte-charges à la zone logistique des étages supérieurs (- 2 ou - 3) et à partir de là d'irriguer par la voirie souterraine les livraisons du quartier. Voilà l'objectif que l'on essaie de poursuivre.

M. DENIS BAUPIN : Je me dois de vous donner une information par rapport à cela. C'est plutôt une mauvaise nouvelle, mais je pense que c'est important que vous le sachiez. J'ai reçu une lettre du Président du STIF le 24 septembre dernier, dans laquelle il exprime de très fortes réticences par rapport à ce projet d'utilisation des voies du RER pour le transport de marchandises. Cela ne va pas nous aider.

Cela n'entame en rien ma conviction que c'est nécessaire et donc l'envie de poursuivre, mais il est vrai que quand le Président du STIF prend sa plume pour écrire et que cette lettre a été adressée à l'ensemble des services concernés, cela ne leur donne pas vraiment le signal pour y aller, réfléchir, travailler et essayer de faire progresser le dossier.

Cela crée un contexte qui me semble peu favorable et je regrette un peu cette initiative du Président du STIF, d'autant que, en tant que vice-Président du STIF que je suis n'est-ce pas, je ne me souviens pas à quelle occasion le STIF et ses instances en ont discuté. C'est donc une décision prise par le Président sans consulter le reste des membres, même si je suis bien certain que les services du STIF qui ont tenu réellement la plume partagent le point de vue qu'ils ont demandé au Président d'exprimer.

Il est certain que la compétence aujourd'hui du STIF est le transport de personnes. De ce point de vue, cette expression de quelqu'un qui a le pilotage de ces voies SNCF pour transporter les personnes, et qui se rend bien compte que si on devait transporter des marchandises, ce serait un petit peu plus compliqué, d'accord, mais en même temps je trouve que ce n'est pas la bonne façon de concevoir l'avenir que de se l'interdire par avance.

MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET, CONSEIL DE QUARTIER DES HALLES : Est-ce qu'il argumente la raison de ses réticences ?

M. DENIS BAUPIN : Globalement, c'est parce que c'est plus compliqué. Evidemment qu'il est difficile de faire fonctionner le RER, le RER ce n'est pas simple, beaucoup de lignes de RER fonctionnent mal aujourd'hui et qu'il y a besoin d'investir beaucoup pour améliorer le fonctionnement des lignes de RER.

C'est une évidence, et si on décide de transporter des marchandises, cela complique encore plus la question. Mais, pour autant, faut-il considérer que le transport de marchandises par camion dans la capitale est une situation qui doit perdurer éternellement ?

Si on regarde uniquement la question de l'utilisation des voies ferrées, on se dit qu'effectivement c'est plus simple s'il n'y a que du transport de personnes. C'est évident. Mais la contrepartie, c'est que les marchandises sont transportées par camions. De mon point de vue, il ne s'agit pas d'entraîner une dégradation du RER, mais quand même d'essayer de regarder si on ne peut pas résoudre des problèmes, qui ne seront pas forcément résolus tout de suite, mais le travail qui est effectué aujourd'hui par nos services pour regarder l'ensemble du dispositif qui permettrait demain de faire du transport de marchandises jusqu'aux Halles est un dispositif ingénieux qui permet progressivement de passer des étapes. C'est donc dommage qu'au milieu d'une procédure comme celle-là, un dirigeant important dise aujourd'hui qu'il pense que cela n'aboutira pas ou en tout cas qu'il émette de très fortes réserves.

MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET : Dans ce cas, ne serait-il pas possible que la concertation émette très respectueusement le genre de réponse que vous êtes en train de faire et à laquelle je me rallierai volontiers.

M. GILLES POURBAIX : Juste une petite question : y a-t-il un représentant de la Région ici ce soir ? A part Monsieur BAUPIN évidemment ?

M. DENIS BAUPIN : En l'occurrence, c'est en tant que Président du STIF et pas en tant que Président la région.

M. GILLES POURBAIX : La Région n'est pas présente ce soir, et j'ai participé à 90 % des réunions de concertation, je crois que la plus grande absente a été la Région.

Je me rappelle aussi que lors de la présentation de Monsieur DELANOE qui a lancé le projet de rénovation des Halles, une chaise était vide, c'était celle de la Région. Je crois que Monsieur HUCHON avait quelque chose de plus important à faire ce soir-là. Je trouve vraiment assez surprenant qu'un tel partenaire ne soit pas présent à toutes les réunions de concertation et que l'on en entende parler juste une fois ce soir sur un projet. Cela vient d'une personne en plus, je trouve un petit peu léger de sa part de lancer cela. Je suis tout à fait d'accord avec ce que vient de dire Madame GOY-BLANQUET. On doit réagir.

M. JACQUES CHAVONNET : En fait, vous avez répondu à ma question. J'étais moi aussi quand même surpris que la réponse soit aussi courte, parce que pour moi il s'agit d'un problème essentiel. Si l'on veut faire quelque chose contre la pollution des camions dans le centre de Paris, je crois qu'il n'y a pas trop d'autres solutions, il y a la solution du train, éventuellement la solution fluviale, mais je crois qu'il ne faut pas rêver. Je trouve qu'effectivement cette réponse est un peu légère.

Mon autre question c'était de savoir si on peut prévoir quelque chose à terme. On va faire des aménagements dans le sous-sol et si rien n'est prévu, cela sera beaucoup plus difficile ensuite de faire d'autres aménagements. Donc, on pourrait prévoir quelque chose, pour autant qu'on ait des réponses un peu plus positives que celles que l'on a aujourd'hui.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Je voulais dire à peu près la même chose. Est-ce qu'on peut prévoir quand même ces aménagements, est-ce qu'ils sont conséquents ? S'ils n'étaient pas décidés au départ, y aura-t-il des conséquences ensuite ? Normalement, il s'agit de l'aménagement de quais supplémentaires et d'un monte-charge.

M. DENIS BAUPIN : La difficulté dans laquelle on se situe, c'est qu'au niveau de ce qui peut être fait par l'équipe SEURA et par la Ville, nous avançons au maximum de ce que nous pouvons avancer. Mais pour transporter des marchandises il faut des modes de transport, et sur ce point nous devons travailler évidemment avec la RATP et aussi avec la SNCF pour certains tronçons. Nous continuerons à avancer sur tout ce qui relève de notre fait, maintenant si vos associations expriment sur cette question un point de vue qui nous appuie pour avancer, cela ne peut qu'être utile, cela est clair.

M. ELISABETH BOURGUINAT : Je crois que la question était qu'on a toujours entendu qu'on ménagerait l'avenir en laissant les espaces qui pourraient un jour être utiles. Cela est-il remis en cause, ou bien est-ce que vous allez préserver quand même, au cas où Monsieur HUCHON changerait d'avis...

M. DENIS BAUPIN : J'ai reçu un courrier de Jean-Paul HUCHON, qui ne demande pas d'arrêter tout, il donne son point de vue.

Préserver de tels espaces dans un secteur extrêmement intéressant au cœur de Paris signifie qu'il faut prendre des décisions, qui ont des conséquences y compris financières. Elles doivent avoir un minimum de pertinence.

Peut-être que nos études menées avec les transporteurs ferroviaires démontreront que c'est totalement impossible. Je n'en sais rien, et je ne préjuge pas des résultats. Dans ce cas, ce serait stupide de préserver des espaces si l'on démontrait qu'il est impossible d'amener des marchandises. Je n'en ai pas la conviction, mais en tout cas je trouve dommage de ne pas vouloir faire les études.

M. ALAIN LEGARREC, CONSEIL DE PARIS : Je connais bien le problème pour l'avoir démarré avec Denis dès 2001. Je crois que le Président du STIF s'inquiète en ce qui concerne les voyageurs, et je crois qu'il a bien raison, car ces lignes sont extrêmement saturées.

Le problème du fret ferroviaire n'était pas de freiner mais d'incorporer des trains supplémentaires, comme cela a déjà été fait et comme c'est fait régulièrement. C'est comme si l'on disait que les voies SNCF ne gèraient que des trains de voyageurs et que les trains de marchandises devaient emprunter des voies annexes.

Je crois, et je ne connais pas les raisons de Jean-Paul HUCHON, que le STIF est responsable en ce qui concerne les personnes. Je ne pense pas que le STIF ait une quelconque compétence sur les marchandises.

Je suis tout à fait solidaire des associations présentes en ce qui concerne le problème du fret ferroviaire. On pourrait peut-être avec Denis et d'autres essayer de comprendre auprès de Jean-Paul HUCHON pourquoi il y a ce type d'écho. Il y a des raisons, il ne l'a pas fait par hasard, ni uniquement pour nous ennuyer.

Je serai prêt, et je connais d'autres personnes, à expliquer ce que l'on entend par fret ferroviaire. Je sais par expérience que si c'est la RATP et la SNCF qui présentent le projet « fret ferroviaire » à Jean-Paul HUCHON, il va effectivement refuser.

Donc, j'aurais bien voulu qu'on ait une présentation différenciée si possible. C'est mon opinion.

M. LIONEL FAVIER, MDB : Je fais partie aussi de l'UAT, et c'est pourquoi je pose une question sur le fret ferroviaire. A l'UAT, on avait invité un responsable du RER, on lui avait posé la question et visiblement il nous avait répondu que la Mairie est très engagée sur ce projet, mais il semblait que la RATP ne soit pas vraiment très intéressée. Elle ne souhaitait pas vraiment approfondir dans ce domaine.

J'aurais voulu savoir quel était le degré d'implication, justement des opérateurs ferroviaires : RATP, SNCF. Je participe aussi à des réunions de concertation qui ont lieu avec l'EPAD à la Défense. Il y a aussi un projet éventuellement de faire venir des trains de fret ferroviaire dans les espaces souterrains de l'EPAD.

Avec un système Domino, tel que celui en Suisse, c'est-à-dire avec des conteneurs qui peuvent manoeuvrer latéralement. Ils ont besoin de peu d'espaces pour pouvoir être manoeuvrés. Ce système pourrait être mis en service. Rien n'est impossible. A Dresde, on a bien mis en service des cargo-trams, des tramways spécialisés dans le fret ferroviaire pour desservir l'usine Volkswagen, qui est au centre même de la ville.

C'est l'usine Volkswagen qui a été à l'origine justement de la définition de ces rames, qui sont des rames voyageurs, mais aménagées pour transporter des conteneurs. Donc, rien n'est impossible. Je voulais juste faire cette remarque.

M. DENIS BAUPIN : Je connais cette situation.

Soyons clairs, et je pensais qu'on l'avait déjà évoqué, aujourd'hui tout le monde se renvoie la patate chaude, c'est-à-dire que personne n'est responsable de développer le transport ferroviaire

de marchandises, la logistique urbaine dans la capitale. Le STIF n'en a pas la compétence, la RATP ne transporte que des personnes, la SNCF aussi.

Finalement, tout le monde trouve bien embêtant que la Ville de Paris se soit mise en tête d'étudier cette question. J'estime, en tant que responsable politique, et on pourrait dire que la Ville de Paris n'a pas compétence. De fait, nous n'avons pas compétence pour organiser le transport ferroviaire de marchandises. C'est assez clair et chacun peut l'imaginer.

Malgré tout, si l'on est responsable politique et qu'on a un peu une vision de l'avenir de sa ville, qu'on élabore un plan climat, un plan de déplacement de Paris, un plan local d'urbanisme, qu'on réfléchisse à toutes ces questions sur l'avenir des villes, compatible avec les problèmes environnementaux et les enjeux du 21^{ème} siècle globalement, on doit prendre en compte cette question.

Il faut de la volonté politique, mais si l'on attend de la part des acteurs institutionnels qu'ils aient la volonté politique à notre place, je ne pense pas que cela se passe ainsi.

Maintenant, il y a des responsables politiques à différents niveaux : à la ville de Paris, à la région, au STIF. Ce serait mieux si tous les responsables politiques allaient dans la même direction.

Si vous me demandez si la RATP est enchantée par ce projet. Celle-ci répond que transporter les marchandises n'est pas son travail. De ce fait, c'est le cas.

La question pour la RATP est de savoir si le STIF qui contractualise avec la RATP estime qui lui paraît intéressant d'avancer sur ce dossier, qu'il faille faire des études et regarder si c'est possible, les conditions de compatibilité avec le transport de personnes. Je préférerais que ce soit le message adressé par le STIF.

Je pense que nous avons dit l'essentiel, on tourne un peu rond.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Je pensais que les livraisons étaient faites la nuit en quai de déchargement et livrées le jour. Cela ne doit pas beaucoup déranger la RATP la nuit s'il y a quelques wagons de marchandises. N'est-il pas possible d'envisager la même chose avec des camions, à proximité des quais, afin de faire une conversion en direction des quais le jour où cela s'arrange avec la RATP ?

M. RENE BAZIN, RATP : Nous avons participé au cahier des charges réalisé par la Ville sur l'étude de faisabilité.

L'étude de faisabilité vérifiera les conditions d'une expérimentation. Après, on la mettra en œuvre si possible, si l'on est concerné, dans quel cadre.

L'insistance de certains élus à dire que le fret était important fait bouger aussi la manière dont la RATP l'aborde comme d'autres.

M. DENIS BAUPIN : Vous avez raison, j'ai noté notamment que sur la question d'Orbital, Arc express, métrophérique, la RATP a évoqué la possibilité qu'on puisse y transporter des marchandises. C'est une évolution significative, et cela m'a agréablement surpris.

A force de lancer des bouteilles à la mer, quelques-unes finissent par arriver au destinataire. Donc, on progresse.

La question de savoir si les transports de marchandises se feraient la nuit, et donc ne gêneraient pas la RATP, se heurte malgré tout à des choses plus complexes, c'est-à-dire que c'est la nuit qu'on entretient les voies ferroviaires, la capacité de la gare et la réservation de quais spécifiques pour les marchandises posent des problèmes, car ces quais pourraient être utilisés pour d'autres choses.

A un moment donné, il faut faire des choix. Il ne me paraît pas impossible au 21^{ème} siècle qu'on soit capable d'imaginer de faire des choix différemment de ceux qu'on faisait il y a 50 ans ou plus.

Cela nécessitera peut-être un peu d'argent. Quand il faudra en mettre, ceux qui auront confirmé n'être pas demandeur demanderont aux autres d'en mettre. C'est aussi le jeu d'acteurs qu'on trouve autour. Cela ne vous a pas échappé pour l'ensemble du projet des Halles. Indépendamment de la question du fret, il y a un certain nombre d'acteurs qui expriment des points de vue sur les dossiers, en fonction de leur volonté ou pas de mettre à la main au portefeuille pour participer.

Je vous propose de continuer la présentation, car pour l'instant nous n'en sommes qu'au premier point, qui était le plus léger de la réunion.

M. JEAN-MARC FRITZ : Un mot pour clore ce sujet provisoirement. Sur le projet, on a bien sûr réservé ces surfaces et on a un peu de chance dans la mesure où ce sont des surfaces qui ont une commercialité relativement faible. Donc, elles sont peu convoitées et on n'a pas trop de craintes sur le fait qu'on pourra les protéger suffisamment longtemps.

On arrive à la voirie de surface, toujours dans le rappel synthétique des précédentes étapes. La question de la suppression et de la modification des trémies pour la restitution des continuités piétonnes, la nouvelle emprise des secteurs piétonniers, les masses végétales et les premiers secteurs étudiés qu'on vous avait présentés en avril.

Petit rappel visuel sur ce paysage autoroutier lié à la présence des trémies d'accès et de sortie de la voirie souterraine, ce que vous connaissez parfaitement. Le positionnement sur le site des 5 principales trémies ou ensemble de trémies sur lesquels on souhaite intervenir soit en suppression, soit en modification ou réduction d'emprise.

Pour retrouver des continuités déjà au niveau du site, la fameuse trémie Turbigo, la suppression sur Coquillière Berger permet de retrouver de grandes continuités et des accès au jardin, la trémie Pont neuf avec ce grand axe nord-sud des grands boulevards jusqu'à la Seine et la Place Margueritte de Navarre qui est très abîmée en ce moment.

On avait réfléchi et on vous avait déjà présenté la réflexion que nous avons sur les parcours piétons inter quartiers, c'est à l'échelle du centre de Paris. Ce sont des parcours qui traversent le site, mais qui sont en continuité avec d'autres parcours piétons, qui sont au-delà du site.

Lorsqu'on prend la rue de Montorgueil, elle descend d'une rue piétonne dans le 2^{ème} arrondissement et également la rue Saint-Denis est placée sur un réseau vert. C'est pourquoi sur ce plan, vous ne voyez pas figurer par exemple le boulevard de Sébastopol, qui n'est pas un réseau dédié à la circulation des piétons et des circulations douces.

Notre travail a consisté à voir comment étendre ce réseau, d'une part le long du jardin avec une piétonisation de la rue Coquillière, de la rue Berger ; la mise en secteur piéton de la rue du Pont-Neuf.

La question de l'autre côté du boulevard Sébastopol de continuer cet axe, en fait de relier de part et d'autre du boulevard Sébastopol, ces deux grands axes et de traiter la traversée du boulevard de manière piétonne pour régler ces passages de flux et rendre l'espace plus convivial.

On a également réfléchi, dans la mesure où l'on n'aurait plus besoin de faire passer les flux du bas de la rue du Pont Neuf vers la voirie souterraine à cet endroit-là, on peut élargir le trottoir et poursuivre de manière plus conviviale également le parcours des piétons vers la Seine.

La zone piétonne des Halles, telle que vous la connaissez, en tout cas telle qu'elle a adaptée et modifiée en 2006, et les propositions d'extension que nous avons faites notamment en bordure de jardin : Coquillière Berger, le grand parcours, la grande traversée sur la rue du Pont Neuf, un certain nombre de voies qui sont proches de la partie centrale, et également l'entrée par la rue des Halles sur le site, qui deviendrait une entrée assez importante. D'autant plus qu'il y a un parcours extrêmement agréable, consistant à prendre la rue des Halles et remonter par la rue Sainte-Opportune, passer sous le bâtiment de la Ferronnerie sous les colonnades et déboucher sur cet espace ouvert à une succession de séquences qui, du point de vue du parcours piéton, est extrêmement agréable.

On avait également pensé à une variante. En orange, ce sont les extensions du secteur piétonnier, c'est-à-dire un secteur auquel les véhicules n'ont pas accès. En jaune, c'est la transformation de rues qui restent ouvertes à la circulation, mais en voie piétonne prioritaire, c'est-à-dire des voies avec un sol adapté où les piétons sont prioritaires sur les véhicules.

La variante consisterait à traiter la totalité de la rue Saint-honoré jusqu'à la rue du Louvre, ce serait intéressant pour la circulation des vélos.

On a toujours été partisan d'une extension mesurée du secteur piéton, car on sait qu'il y a toujours des bouleversements qui s'ensuivent, notamment en termes commerciaux et de vie de quartier.

Dans toute la partie sud du secteur, on a des commerces de proximité, qui se retrouvent moins facilement et qui disparaissent assez vite quand on est dans la partie Est du secteur près de Sébastopol, rue Saint-Denis.

Le fonctionnement actuel du secteur piéton : on a 2 entrées et 2 sorties. Dans ce secteur étendu, on ajouterait deux entrées, une sur la rue du Louvre pour rentrer sur Coquillière, qui ressortirait sur la rue du Jour.

Bien sûr, il n'y aurait toujours pas de circulation le long de l'église Saint-Eustache, et une entrée double sur la rue du Pont Neuf pour desservir le sud de cette rue, qui pouvait remonter et desservir également la rue Berger, avec une sortie rue Berger, et des sorties non pas car on souhaite faire passer des véhicules sur ces rues Vauvilliers, Sauval et des Prouvaires, mais simplement car on ne pourrait pas gérer des effets de cul-de-sac avec des reculs de véhicules.

Donc, on a préféré la possibilité aux véhicules qui s'engagent pour les livraisons dans ces rues de sortir sur la rue Saint-honoré.

Les masses végétales qui existent sur le site, principalement des alignements d'arbres, quelques bouquets, des séquences avec des doubles alignements, avec des terrasses centrales ou des terrasses latérales.

Les propositions que nous avons faites consistaient à compléter cette végétalisation en poursuivant les alignements, notamment sur l'art idéal, en créant des doubles alignements dans les secteurs nouvellement piétons, comme la rue du Pont Neuf, en poursuivant également des alignements sur la rue Berger, tout cela en continuité avec le jardin.

Ce sont les séquences qui annoncent le jardin et qui diffusent la végétalisation sur l'ensemble du site. Une question nous avait été posée sur la manière dont les motos, dans nos précédents plans, pouvaient accéder aux espaces qui leur étaient réservées pour le stationnement.

En fait, on reprend exactement ce qui existe sur le site, notamment boulevard de Sébastopol. Vous voyez les motos qui roulent sur le boulevard, elles viennent tout simplement se ranger dans cette bande d'arbres dans laquelle se trouvent également les mobiliers urbains.

Ce n'est pas une bande utilisée par les piétons. La grande largeur du trottoir est utilisable par les piétons, et il n'est bien sûr pas question de faire en sorte que des motos montent sur le trottoir et viennent se garer sur ces espaces. Elles se garent directement en provenant de la rue.

Les trois secteurs que nous vous avons présentés, la Place Marguerite de Navarre avec cette fameuse trémie, la rotonde d'accès au parking du Novotel, sa situation actuelle avec cette saturation de trémie d'accès de barrièrage : c'est un espace purement routier voire autoroutier.

Le projet que nous avons réalisé en ne conservant qu'une trémie d'entrée, en la repoussant pour permettre aux piétons de circuler de la rue Saint-honoré, la rue des Innocents, et également d'utiliser ces places et de rentrer vers la rue Berger.

Donc, dégager complètement les espaces, et surtout permettre l'implantation à la place de cette rotonde d'accès d'un nouvel accès aux espaces de transport dits « Marguerite de Navarre ».

Le deuxième accès que nous avons étudié, c'est la trémie Turbigo. Vous la reconnaissez également avec ces grandes trémies d'accès, c'est la trémie principale en termes de flux sur la voirie souterraine. C'est sa situation actuelle sur la partie Turbigo avec 2 voies d'entrée et 2 voies de sortie. Quand on s'approche de la trémie, on se trouve avec 4 voies, car on a 2 voies dans le transit direct, 1 voie dans la grande boucle et 1 voie sur le parking Rambuteau.

Donc, les propositions faites consistaient, en profitant du fait que le transit direct était coupé, qu'on n'avait plus qu'un accès sur la grande boucle qui ne comporte qu'une seule voie, on n'avait plus la nécessité de conserver qu'une seule voie, et d'ailleurs c'était une obligation réglementaire.

Ce qui permet de réduire considérablement les emprises de voiries et de pouvoir envisager à nouveau le fait qu'une continuité puisse se rétablir, et qu'on puisse passer à cet endroit-là avec des espaces piétons de qualité, avec des feux qui marcheraient en coordination avec ceux sur le carrefour Etienne Marcel, et donc de recréer ce qui n'existe plus actuellement sur le site : une relation entre toute la partie ouest, non seulement la rue Française, la Rue de Turbigo et la rue du Cygne, la partie Est du secteur piétonnier.

La troisième situation présentée était la rue du Pont Neuf. Du fait de la suppression de la trémie d'entrée et de l'inclusion dans le secteur piétonnier, il était possible d'en faire un aménagement paysager, de planter deux files d'arbres et de faire une grande promenade plantée qui traverserait tout le site, et qui permettrait de descendre après vers la Seine.

C'était la situation résumée par rapport aux présentations faites au printemps dernier.

Sur les nouveaux développements d'étude, on a réfléchi au principe d'intervention sur les grands parcours qui sont un peu différents des secteurs localisés. Il existe une réflexion sur un parcours qui traverse le site : comment le traiter ?

C'est un peu différent de la manière de résoudre un problème localisé notamment autour des trémies : la question des revêtements de sol et celle des principes de mise en lumière.

Les grands parcours : pour nous, il n'a jamais été question de remettre en chantier la totalité du site. Vous qui le pratiquez tous les jours, vous n'avez aucune envie de cela, et cela n'a pas de sens, ni d'un point de vue financier, ni du point de vue de l'impact chantier.

Par contre, les grands parcours, quant à eux, à notre sens, doivent faire l'objet d'une intervention à la fois pour prendre en compte les changements de fonctionnalité, lorsque vous avez une voie qui passe d'une utilisation automobile à une utilisation piétonne. Ces grands parcours ont un rôle dans la traversée du quartier, et dans la liaison de ce quartier avec les quartiers centraux de Paris.

Pour nous, ces grands parcours représentent l'enchaînement Coquillière Rambuteau avec la traversée de Sébastopol, bien sûr la rue Berger avec sa traversée ; c'est le tour de la canopée. Sur la grande promenade axiale sur le site, c'est la rue de la Cossonnerie. Et c'est l'un des parcours qui vient de la rue de Turbigo, qui prend la rue de Montorgueil. A notre sens, celle-ci qualitativement nous semble très convenable. Idem, elle est sur le parcours et à notre sens il n'y a pas beaucoup d'intérêt à la remettre en chantier, car c'est bien fait et de bonne qualité. Cela a été remis en chantier il y a peu de temps, donc ce n'est pas utile.

Un autre parcours, en rentrant par la rue des Halles, en retrouvant la rue Berger, et surtout en continuant par la rue Saint-honoré, avec cette petite réflexion qui n'est pas encore complètement aboutie sur : faut-il tout traiter ou s'arrête-t-on au carrefour de la rue de l'arbre sec ?

Vraisemblablement le plus logique serait d'aller jusqu'au bout. Il y a d'autres grands parcours, notamment nord-sud (Lescot et la rue Saint-Denis) qui méritent à notre sens des rénovations partielles ponctuelles, mais une mise en chantier globale. En tout cas, ce n'est pas position et on peut toujours en discuter.

Les interventions sur les secteurs localisés. Pourquoi intervient-on sur ces secteurs ? D'une part, car souvent ils sont placés autour des trémies modifiées ou supprimées, donc il faut intervenir.

Il y a des changements de fonctionnalité, et parfois une amélioration qualitative de ces espaces à réaliser.

Donc, ces secteurs sur lesquels nous avons travaillé depuis le printemps dernier : Le secteur d'entrée rue des Halles, la rue Saint-honoré, la trémie coquillière, le carrefour Montorgueil, la rue de la Cossonnerie, la trémie Berger et la traversée Sébastopol. On l'a réfléchi sur la rue Berger, mais en fait c'est quasiment la même que sur la rue Rambuteau ; c'est presque un « copier-coller ».

Les revêtements de sol : ce qui nous guide dans les choix, en tout cas dans les propositions faites sur les matériaux de sol, c'est d'une part la durabilité, et je pense que tout le monde sera d'accord, d'autre part la comptabilité avec les sols parisiens. Il ne s'agit pas non plus d'isoler le quartier des Halles en faisant quelque chose de complètement différent de ce qui est fait partout dans Paris. C'est pour nous au cœur de Paris, et ce doit être connecté aux quartiers centraux et aux autres quartiers, et donc les matériaux doivent être similaires à ceux utilisés dans Paris.

Par ailleurs, on est plutôt porté sur la simplicité des dessins et des mises en œuvre. Les grands dessins que l'on peut observer lorsqu'on a une vue d'avion, du sol on ne le voit pas. Donc, cela ne sert à rien de faire des dessins extrêmement élaborés que personne ne verra jamais.

On propose plutôt de travailler avec des dalles et des petits pavés en granite. On a fait des secteurs tests sur une rue piétonne. On peut traiter en dalles granites l'espace en pied de façade. L'espace central de passage peut être traité en petits pavés de granite, mis en place en queue de paon. C'est sur le principe de ce qui a été fait devant Beaubourg, c'est relativement proche dans l'esprit. Du

côté du jardin, en ayant des espaces non construits, c'est plutôt le petit pavé. Ce sont les principes généraux d'intervention.

Pour les principes de mise en lumière, je vais passer la parole à Emmanuel CLAIR, concepteur lumière chez Light Cibles, qui a réfléchi sur ces principes.

M. EMMANUEL CLAIR, LIGHT CIBLES : Juste un rappel, car je n'ai pas présenté déjà en GTT le diagnostic.

Ce fut un relevé des rues du point qualitatif sur les niveaux d'éclairement, les températures de couleurs. On a quelques planches qui vous le rappellent. On a pris des niveaux d'éclairement aussi bien sur les chaussées que sur les trottoirs.

On a recollé ces éléments sur un plan qui essaie de synthétiser les températures de couleurs des sources. On a une vision assez disparate. A mon avis, c'est plus de l'opportunité que de la logique. Les sources viennent du sodium haute pression à la vapeur de mercure, qui est tout simplement un fluo.

On a aussi essayé de synthétiser les niveaux d'éclairement. On s'est aperçu que parfois des zones étaient assez élevées sur les niveaux d'éclairement. Notre intention consiste à essayer d'uniformiser et de donner une certaine logique à l'ensemble du quartier.

On a un binôme : carreau-jardin jusqu'à Beaubourg. On voudrait mettre en valeur très fortement ces axes Est-ouest. Ensuite, on voudrait favoriser aussi toutes les percées visuelles vers le jardin.

Ce n'est pas un plan qui va être élaboré dans son ensemble comme les travaux d'aménagement. On essaie juste de se donner un guide qu'on respectera en fonction de la DP.

En termes de lumière, je n'ai pas vraiment de programme à part les recommandations de la Ville de Paris sur les niveaux d'éclairement, la logique est définie sur le plan d'aménagement. C'est à peu près mon programme, et ensuite on va faire des zooms en fonction des aménagements développés par SEURA, ou éventuellement d'autres lieux qui seront déconnectés de l'aménagement, car on les aura repérés comme défaillants.

On essaie de jouer non seulement sur le nouveau plan lumière, mais aussi sur les températures de couleurs et aussi sur le défilement des lanternes. On voudrait favoriser peut-être avec des lanternes coupe flux les perspectives vers les jardins, avec des lumières mieux défilées.

On n'a pas mis en scène tout de suite. On vous explique les conséquences de la piétonisation en termes d'éclairage. Quand on favorise l'ambiance routière en termes de lumière, on met des lampadaires d'une certaine hauteur pour rentabiliser le nombre de points et pour balayer le maximum de surface.

Malheureusement, on ne voit pas les arbres dans la coupe du dessous, mais le projet de SEURA essaie de piétoniser les espaces et de les végétaliser. A certains endroits, les consoles sur façades ne seront plus justifiées car on projettera de l'ombre sur la chaussée via les arbres, donc il faudra redescendre le point lumineux sur la chaussée non seulement pour accompagner les voitures mais aussi les piétons.

Les grands mâts ne seront plus justifiés, car on voudra donner un caractère beaucoup piéton. On descendra les points de feu, donc on additionnera aussi les points lumineux.

En d'autres termes, faites la comparaison entre Navarre et les petites rues autour des jardins, il y a des ambiances différentes.

M. JEAN-MARC FRITZ : Le détail sur les nouveaux secteurs étudiés ces dernières semaines.

Quelques images et une localisation de la rue des Halles montrant l'état existant de la rue des Halles avec l'entrée sur cette rue des véhicules venant de la rue de Rivoli, qui vont prendre la voie souterraine, allant sur les aires de livraison et sur les parkings. En fait, il n'y a pas de transit direct sud-nord, mais nord-sud. Ce sont les sens de circulation actuels des véhicules.

Actuellement, on a une entrée et sortie dans la voirie souterraine. Les modifications du projet : la sortie disparaît et l'entrée est repoussée de manière à retrouver cette continuité piétonne dans le secteur.

On avait un problème à traiter : la traversée de la voie de bus par les véhicules venant du Sud ou de Rivoli, qui embouteillent considérablement ce carrefour. En fait, on pouvait faire d'une pierre deux coups : essayer de résoudre ce problème de circulation et regarder si en repoussant au carrefour suivant la question de la traversée et de l'entrée vers le secteur, on ne pouvait pas améliorer considérablement l'entrée sur le site, et donc inclure le bas de la rue des Halles dans le secteur piétonnier et d'en faire une vaste entrée piétonne.

La réflexion menée va dans ce sens. On entrerait à droite par la rue des Lavandières Sainte-Opportune, et avec une seule voie on arrive à atteindre la nouvelle entrée vers la voie souterraine. On pourrait continuer, et la sortie se ferait par la rue des Bourbonnais, mise dans l'autre sens.

On aurait un changement de sens sur la rue des Lavandières et un sur la rue des Bourbonnais pour éviter l'effet de shunt.

Ce qui permet, en réduisant les emprises de voiries, de planter une file d'arbres, en continuité avec les quelques arbres qui existent en bas de la rue, et de mettre en place un matériau de qualité (dallage et pavage en granite).

C'est la proposition elle-même.

Après, on s'est posé une autre question : ne peut-on pas dégager plus l'accès piéton ? Tout cela est fondu dans le même revêtement qualitatif et donc les véhicules sont très ralentis. Mais, on n'a pas une mixité complète piétons/ véhicules. Les véhicules restent sur leur voie et les piétons passent à côté, même si c'est relativement large.

(Question de la salle : les trottoirs sont-ils supprimés ?)

Dans la partie qui rentre dans le secteur piétonnier, on supprime bien sûr les trottoirs, car on prend la configuration de l'ensemble du secteur piéton, c'est-à-dire que tout est à plat. Par contre, dans ce tronçon de voies qui mène à la voirie souterraine, notre position est qu'il faut garder des bordures, car on a quand même un flux qui n'est pas négligeable, surtout si l'on ne supprime pas complètement le transit.

Dans le sous-sol du forum, il y a 2.130 places de stationnement, 3 heures de livraison principale et 3 heures de livraison annexe, soit entre 220 et 230 livraisons. On a un vrai trafic rien que pour des gens qui vont devoir rentrer dans le sous-sol. Si le transit est conservé, il viendra en plus s'ajouter.

Dans tous les cas de figure, à notre sens, nous proposons plutôt ce tronçon qui permet d'accéder à la voirie souterraine entre bordures avec une hauteur de défense de bordure parisienne (17 cm). Quelque chose qui canalise et qui clairement fait comprendre qu'il y a un territoire restant à l'automobile et un territoire au piéton, pour éviter que le piéton ne se fasse écraser par un poids lourd.

C'est l'un des rares cas de figure où l'on propose sur le site de garder des bordures, alors que dans de nombreux endroits on propose de faire de la voirie prioritaire, mais pour des débits qui descendent en dessous d'une centaine de véhicules à l'heure, et qui roulent à 15 km/h.

Là, on est dans une situation routière différente.

(Commentaire inaudible de la salle).

Elles peuvent rouler jusqu'à 30 km/h. Même si ce n'est pas très vite, c'est suffisant.

DANS LA SALLE : Le ralentissement ne risque pas de provoquer un engorgement du quartier ?

M. JEAN-MARC FRITZ : On est sur une file unique. Donc, vous n'aurez pas plus d'engorgement ici, car la capacité de file unique dépasse les 1.000 véhicules/ heure.

MME CECILE GRUBER, CABINET DE M. DENIS BAUPIN : Je propose que vous terminiez votre présentation, et que nous procédions ensuite aux interventions.

M. JEAN-MARC FRITZ : On s'est demandé si l'on ne pouvait pas pousser la réflexion plus loin et de déplacer la question de la traversée de la voie de bus pour ceux qui tournent à droite de la rue des Lavandières Sainte-Opportune à la rue des Déchargeurs. Ceci permettrait de piétonnier complètement ce secteur et d'entrer un peu plus loin sur le site, d'accéder directement avec un changement de sens de circulation.

Cela a l'énorme avantage de libérer complètement cet espace qui devient une très vaste promenade piétonne. Cela a quelques inconvénients auxquels on essaie d'apporter des réponses. Pour l'instant, dans cette solution, telle qu'elle est dessinée, on a un problème de passage un peu étroit pour les piétons (5 m). Même si ce n'est pas trop étroit, vu la largeur de l'allée précédente, c'est un peu étroit.

On travaille sur des améliorations pour faire en sorte que cette solution soit viable à cet endroit. On a un autre point, un peu critique, la rue des Déchargeurs est plus étroite que la rue des Lavandières Sainte-Opportune. A cet endroit-là, on a un point de rétrécissement sur lequel les dimensions sont assez serrées, car on a actuellement des trottoirs de 1,15 m et une chaussée de 3,75 m.

On a besoin de chaussées de 3,5 m, ce qui donne un peu de gras. On se réfère à une chaussée de 3,5 m avec un trottoir de 1,4 (minimum), mais l'autre trottoir resterait de 0,80 m sur un tronçon relativement court. C'est l'autre réserve qu'on émet sur la question de repousser l'accès à la voirie souterraine de la rue Sainte-Opportune et de la rue des Déchargeurs.

On soumet ce point à votre réflexion. Nous avons développé ces deux solutions, que nous pensons intéressantes et nous devons en parler.

Voilà pour ce qui concerne la rue des Halles.

Nous avons travaillé sur un deuxième secteur : la rue Saint-Honoré. Cette rue resterait d'usage automobile, mais avec une vitesse extrêmement réduite. Actuellement, il y a du stationnement et des trottoirs extrêmement serrés, qui ne permettent pas le passage des personnes handicapées.

Il faut prendre en compte l'extension des secteurs piétonniers sur les trois rues : Sauval, Vauvilliers, des Prouvaires, sur la rue du Pont Neuf, et cette démarche que nous avons eue de proposer l'élargissement des trottoirs pour permettre la circulation des personnes en fauteuil roulant de part et d'autre, et de ne mettre en place qu'une chaussée de 3,5 m, sous forme de voirie à piétons prioritaires.

Elle est traitée sur l'ensemble du secteur jusqu'au carrefour de l'Arbre sec : pourquoi ne pas continuer jusqu'à la rue du Louvre, et faire de cette rue Saint-honoré un ensemble cohérent ?

Successivement, on a repoussé un bouchon un peu plus loin. Idem, nous attendons vos avis et réflexions sur ces questions.

Troisième secteur sur lequel nous nous sommes penchés : la trémie coquillière jusqu'au parvis Saint-Eustache. Actuellement, la rue coquillière est structurée de cette manière : l'entrée des véhicules vers la trémie, la rue d'évitement qui permet de rejoindre la rue du Jour, cette rue passant sur le parvis et sectionnant l'espace qui pourrait être piéton du parvis de l'église Saint-Eustache.

Donc, actuellement, un accès à la voirie souterraine, un accès voie de desserte de pompiers, et une voie qui se trouve entre les arbres et les terrasses qui sont aux piétons mais également de voies de desserte pour les livraisons.

Dans le cadre de la modification de la voirie souterraine et de la suppression de la trémie d'accès, on arrive à récupérer un espace qui profite principalement à l'extension du jardin, et d'autre part la proposition consistait à tirer le secteur piétonnier jusqu'à la rue Jean-Jacques Rousseau. Vous voyez les nouvelles emprises, en laissant les terrasses jusqu'à leur limite actuelle constituées par cette bande de granite, qui sert de fil d'eau, qui contient les terrasses.

Contenons-les à leur emplacement actuel, ce n'est pas la peine qu'ils s'étendent plus que cela. Cela nous permet également de traiter le parvis d'entrée, qui ne soit pas occupé par une rue de voitures avec des potelets dans tous les autres sens, mais que ce soit un vrai parvis plaisant.

L'entrée se ferait en tournant depuis la rue du Louvre avec une voie d'accès dédiée, avec un petit îlot sur lequel serait mis en place un potelet de commande de bornes escamotables. Nous proposons plutôt des bornes escamotables. Vous avez souligné le fait que les barrières se cassent très facilement, il suffit qu'une voiture rentre dedans, la barrière se casse et n'est pas réparée pendant très longtemps. La barrière a un autre inconvénient : elle est très gênante pour la circulation des piétons. Une barrière peut faire 3 m de largeur, et sur cette largeur, les piétons ne passent pas.

Si vous avez entendu parler d'une solution qui marcherait mieux que les bornes escamotables, on est preneur. Pour le moment, on s'est renseigné dans toute la France et même ailleurs, il semble que la solution la moins gênante et la plus fonctionnelle, ce sont les bornes escamotables.

(DANS LA SALLE : et les accès pompiers ?).

Comme dans tout secteur piétonnier protégé par des bornes escamotables, il y a des procédures pour l'accès des véhicules de secours.

On a gardé les mêmes emprises de passage de part et d'autre. En fait, les véhicules de pompiers rentrent à la maison.

Ce secteur est couvert par un pavage en granite, les pompiers auront la même largeur qu'ils ont actuellement pour passer sur cet espace et rejoindre la rue du Jour. Ils ont bien sûr un accès autorisé, mais comme dans tous les secteurs piétonniers, cela ne change pas.

Surtout, il faut bien savoir que c'est leur trajet de retour, ce n'est pas un trajet d'urgence. Ce qui ne change rien au problème, l'autorisation d'accès sera maximum pour eux.

Le secteur suivant porte sur le carrefour Montorgueil. Vous avez une vue prise de l'étage supérieur du bâtiment qui lui fait face. Là, vous voyez le podium d'escalier qui permet soit de monter et de passer sur le côté de manière serrée et détournée, soit de continuer à accéder à une entrée qui n'est qu'une entrée privée. Elle doit être conservée et on a l'impression que ce podium extrêmement important d'embranchement magnifie l'accès à une entrée d'immeuble. Il nous a semblé qu'il y avait quelque chose à faire, d'autant plus que la vision en descendant Montorgueil n'est pas forcément des plus plaisantes.

La réflexion menée est la suivante : vous avez l'état existant, rue Rambuteau, la pointe Saint-Eustache, la rue de Turbigo et la rue Montmartre, sur cet espace, la voie ouverte à la circulation qui est relativement peu fréquentée. Je ne vous ai pas fait comme la dernière fois le déroulé successif, et c'est l'ensemble de l'occupation du sous-sol (en jaune le RER, en rouge la limite avec l'intérieur du forum et de ses parkings, en blanc, la voirie souterraine avec la petite boucle et la grande boucle, plus les égouts, les galeries techniques et un certain nombre de choses).

Donc, le sous-sol est extrêmement saturé, et surtout extrêmement contraignant pour reprendre la topographie du site qui est une topographie assez gênante pour les parcours des piétons.

Les premières idées développées consistaient à mettre tout cela à plat. On a beaucoup travaillé sur la position de ces réseaux et de ses voiries souterraines. On sait maintenant qu'on a un plateau qu'on doit maintenir, correspondant à peu près au plateau existant, soit celui au-dessus de la voie de sortie de la grande boucle souterraine.

On a gardé sur cette image la voie souterraine pour bien comprendre l'espace dans lequel on peut travailler. Si l'on regarde du point de vue des visions sur le site et des parcours, lorsqu'on se trouve à cet endroit, on voit très bien la rue de Montorgueil. Il y a un effet de podium faisant qu'on voit toute l'enfilade, et c'est assez plaisant. L'effet de surhauteur par rapport à la rue de Turbigo marche très bien.

Par contre, en arrivant de la rue Rambuteau, la vision est arrêtée. En fait, c'est un axe historique (rue Montmartre) qui ne peut pas être vu, et surtout on ne peut pas y aller directement par cet espace. En fait, on est contraint de revenir par un passage relativement étroit et de descendre ce podium jusque sur la rue de Turbigo.

Là, il y a une continuité visuelle qui pour nous est manquante. Lorsqu'on descend la rue Montorgueil, le premier plan est cet énorme podium d'escalier, et on ne voit pas beaucoup plus loin.

Les propositions faites sur ce site consistent à essayer de simplifier l'ensemble. Nous sommes plutôt pour la simplification de la configuration des espaces, avec un système d'escalier qui soit le plus simple possible, mais surtout qui permette à la fois de conserver les visions sur la rue de Montorgueil très belles, et de retrouver des visions sur la rue Montmartre et des parcours dans tous les sens sur l'axe Montmartre et Montorgueil, si possible d'améliorer la vision depuis la rue Montorgueil par la récupération d'infrastructure et la mise en place d'ensemble planté à la fois le long de la rue Turbigo, mais également sur cet emplacement qui permettrait de faire une sorte d'appel vers les jardins et de cadrer les vues vers la végétation des jardins.

En termes de revêtement de sols, c'est du dallage granite. C'est un ensemble qui est le plus clair possible. On conserve bien sûr l'accès à l'immeuble, mais on le laisse à son niveau d'importance. Ce n'est qu'un accès qui doit faire dans les 3 mètres de large.

Le principal du flux est un flux public, qui relie les quatre ensemble : rue Montmartre, Montorgueil, Turbigo et Rambuteau. C'est ce flux qui passe par ici.

La partie supérieure du podium a été ramenée dans cet espace, donc la vision du podium sera réduite de moitié. Actuellement, le podium que vous voyez comprend ces marches additionnées de celles-ci. Donc, le podium lui-même sera réduit.

Le niveau du passage est à mi-hauteur. Donc, c'est dégager ce niveau de passage pour dégager les flux pour le public, et retrouver un podium qui sera au niveau de l'existant ici, mais qui ne sera pas pollué par la vision d'un deuxième podium, permettant d'accéder à un espace privé.

C'est la circulation sur la rue de Turbigo qui sort sur la rue Montmartre. On a fait une petite représentation rapide, la deuxième partie du podium permet d'accéder sur la résidence.

Une petite visualisation : vous gardez ce passage très direct, surtout vous pouvez végétaliser cet espace et le parcours vers la rue Rambuteau est sur le même axe. Il est aussi direct.

En fait, vous allez passer au même endroit qu'actuellement, aussi directement mais vous réduisez ce podium, et surtout on peut planter. La configuration nous semble améliorée.

Le secteur suivant sur lequel on a travaillé est le secteur de la rue de la Cossonnerie. Son état actuel avec quelques arbres, comme Velib s'est installé récemment, et ainsi il y a beaucoup de stationnement un peu dans tous les sens. Il y a des terrasses un peu anarchiques sur cette partie.

Nous avons fait une proposition d'extension des plantations. Puisqu'on a un système qui marche bien de double file de plantation avec des terrasses centrales, c'est de faire vraiment sur l'ensemble de la rue deux files de plantation et d'installer clairement des terrasses dans cet espace, mais surtout de le maîtriser, c'est-à-dire ne pas avoir un espace qui parte un peu dans tous les sens dans ses usages, avec un repositionnement du Velib qu'il faudra trouver avec nos amis de la Direction de la Voirie, on n'aura pas de problème pour mettre Velib là ou ailleurs. C'est un espace simplifié et surtout complété du point de vue des files d'arbres.

La trémie Berger qui donne sur la rue du Louvre...

..La modification de la voirie souterraine fait qu'on peut supprimer la trémie Berger, et l'intégration de la rue Berger dans le secteur piéton, comme la rue Sauval, la rue de Vauvilliers et la rue des Prouvaires.

Donc, on a un espace qui devient complètement piéton, et qui ne sera, comme le restant du secteur piéton, utilisé par des véhicules que principalement pour les livraisons et d'accès de véhicules de secours.

Ce qui nous permet de prolonger la file d'arbres et de servir d'appui sur la végétalisation du jardin, et de mettre en place également un revêtement de qualité en pavage ou dallage granite.

Dernier secteur étudié : la traversée du boulevard de Sébastopol. Vous connaissez les flux car vous habitez le secteur. Cette traversée est la plus fabuleuse qu'on peut rencontrer, car une phase de traversée en soi.

On propose une continuité de parcours et de matériaux avec un traitement du sol qui ne pourra pas être en surélévation du fait du passage des bus, mais ce sera un marquage sensible par les véhicules. Il suffit de travailler avec du pavage et une très légère pente.

Je ne sais pas si vous êtes passés sur le Quai Branly, la Direction de la voirie a installé un aménagement de traversée de piétons qui est de cette nature, et qui fonctionne très bien. Lorsqu'on arrive dessus en voiture ou en deux-roues, la visualisation de cet aménagement fait qu'on ralentit. On sent une petite élévation qui n'est pas très marquée.

Il n'est pas nécessaire d'avoir un gros dos d'âne, mais un traitement particulier avec des matériaux sensibles sous les roues des voitures, avec un petit marquage d'élévation, et surtout dans le sens de la traversée piétonne on retrouve une continuité, une largeur de passage, un marquage de l'espace qui sera plus conforme aux flux à cet endroit.

C'est la fin de la présentation de tous ces secteurs. J'ai été un peu vite, mais je pense que vous connaissiez déjà un peu cette présentation.

MME CECILE GRUBER : Merci beaucoup, vous avez été très clair et très concis. C'est maintenant l'occasion de poser des questions d'approfondissement et de compréhension, ou de donner des avis, de formuler des interrogations ou des observations sur les principes d'aménagement qui viennent de vous être présentés.

M. GILLES POURBAIX : Merci pour cette présentation, juste un point d'éclaircissement. La zone piétonne actuellement existe et fonctionne très mal pour des raisons historiques, sur lesquelles je ne reviendrai pas. Il n'y a pas d'être humain pour ouvrir et fermer les barrières. Les barrières sont régulièrement vandalisées.

Il ne faudrait peut-être pas faire dans ce projet comme si cela marchait. Vous avez soulevé les inconvénients des barrières, il est vrai que cela gêne le flux des piétons ; ce que l'on voit rue de la Reynie.

Vous avez parlé de mettre des bornes rétractibles du type rue Montorgueil, mais cela ne marche pas non plus très bien. Le moindre choc les casse. De toute façon, on pourra y rentrer. Comment allez-vous résoudre les problèmes de vandalisme ? On sait très bien que les barrières sont volontairement cassées, car cela gêne certaines personnes.

M. JEAN-MARC FRITZ : Ce n'est pas une question en lien à l'extension ou non de la zone piétonne. Que la zone piétonne soit étendue ou pas, la question mérite d'être posée et d'être résolue. De toute façon, il faudra résoudre ce problème. Une réflexion est menée par la Direction de la voirie, à laquelle on participe bien sûr.

Effectivement, un reformatage de l'ensemble de la surveillance sur le site et du contrôle des accès est prévu. Peut-être que Alain CHAPUT pourra en dire un mot. Mais c'est une réflexion menée en parallèle, elle est indispensable pour que le fonctionnement de ce secteur piéton élargi.

MME CECILE GRUBER : Je vais donner la parole à Philippe CAUVIN.

M. PHILIPPE CAUVIN, DIRECTION DE LA VOIRIE, SERVICE AMENAGEMENT ET GRANDS PROJETS, MAIRIE DE PARIS : Sur ce point le dispositif présenté par le maître d'œuvre consiste à reproduire le dispositif existant à Montorgueil. Effectivement, ce dispositif n'est pas très bon, les bornes reçoivent souvent des chocs provoqués par les véhicules. A partir du moment où les bornes sont choquées, elles ont du mal à fonctionner.

Par ailleurs, le dispositif existant de barrière présente aussi des inconvénients, notamment pour les piétons.

Parallèlement, la Direction de la voirie réfléchit à d'autres dispositifs pour gérer ce type de secteur ou des voies, dont les accès seraient limités. Ce soir je ne peux pas vous en dire plus, mais on réfléchit parallèlement à d'autres dispositifs, que l'on appelle généralement le contrôle d'accès.

Il en existe ailleurs, à Rome, à Barcelone, etc. On réfléchit à autre chose de plus simple en fonctionnement, qui repose sur du contrôle.

MME CECILE GRUBER : C'est un sujet important, sur lequel on va revenir dans d'autres réunions de travail quand on aura plus d'éléments techniques sur le sujet. On pourra avoir une réunion sur le fonctionnement de cet espace et sur ces dispositifs auxquels on réfléchit. On est confronté à cette problématique sur d'autres secteurs dans Paris.

M. CHRISTIAN JOLLIN, ASSOCIATION DES PIETONS ET CYCLISTES DES HALLES : Non seulement mes remerciements au Cabinet SEURA, mais félicitations. Je trouve (et je ne crois pas être le seul) que l'on a vu le produit d'un travail en profondeur avec des solutions très séduisantes.

Une question : pourquoi la rue Montmartre dans sa partie du premier arrondissement n'est-elle jamais envisagée piétonnière ? Qu'est-ce qui fait obstacle à ce qu'il n'y ait pas une continuité entre la rue Montmartre dans le second arrondissement, qui est devenue piétonnière, et le carrefour Montorgueil/ Montmartre/ Turbigo ?

M. JEAN-MARC FRITZ : La rue Montmartre dans le premier arrondissement présente une particularité, en continuité de la rue de Turbigo, elle sert d'échappatoire aux véhicules qui pourraient être bloqués à l'entrée de la voirie souterraine. S'il y a un problème (feu ou autre), les barrières s'abaissent immédiatement. Donc, il faut immédiatement pouvoir évacuer ne serait-ce que pour l'accès des véhicules de secours le stockage des véhicules qui serait sur la rue de Turbigo, et la seule évacuation possible serait par la prolongation de la rue de Turbigo et par la rue Montmartre.

Pour l'instant, on n'a pas de solution pour étendre le secteur piétonnier sur la rue Montmartre. On propose sur le secteur de la rue de Turbigo une amélioration des prestations, et une mise à niveau du sol, et faire en sorte qu'il n'y ait plus ces emmarchements, que ce soit un espace piéton prioritaire.

Il est très concevable de réfléchir à une amélioration également sur ce tronçon de la rue Montmartre. Il a été installé un marché depuis deux ans ; ce qui vient d'être fait. Il est vrai que la réflexion pourrait s'étendre sur la rue Montmartre, plus en termes de prestations qualitatives qu'en termes de fonctionnalités. Cette question d'évacuation des véhicules stockés prédomine sur l'ensemble de la problématique.

M. CHRISTIAN JOLLIN : J'ai cru comprendre que vous alliez limiter les trottoirs ou peut-être ai-je mal compris. Le trottoir de la rue des Halles serait sans doute une exception.

Le problème du parking des motos n'ira pas en s'améliorant. Dans la rue de la Ferronnerie ou la rue du Pont Neuf, vous mettez une double rangée d'arbres. Allez-vous faire au milieu un terre-plein avec un trottoir ? C'est le seul moyen de dissuader les deux-roues de se parquer.

On a un exemple au bas de la rue Saint-Martin entre la rue de la Verrerie et la rue de Rivoli, qui fonctionne très bien, où je passe régulièrement. Il n'y a jamais de moto car le trottoir est assez haut pour les dissuader.

Sur la rue de la Ferronnerie, j'ai compté jusqu'à 85 motos le samedi.

Donc, le problème sera entier, que vous mettiez un ou deux arbres, cela ne changera pas, si vous ne faites pas un terre-plein.

Je voulais savoir si vous avez envisagé cette solution.

M. JEAN-MARC FRITZ : Vous avez raison de souligner que le stationnement sauvage des motos devient un problème. Je suis moi-même un motard, et je sais très bien de quoi je parle.

Nos amis d'Espace Expansion ont mis en œuvre des espaces motos dans les parkings souterrains que je trouve extrêmement pratiques, pas chers du tout. Seulement, la mentalité de mes amis motards est un peu lente à évoluer. On viendra petit à petit au fait que les motos rentrent dans les parkings souterrains pour se garer. Cela mettra du temps, mais cela se fera progressivement. Il n'empêche qu'il faut traiter ce problème.

Cela peut être traité par des aires de stationnement spécifiques ou par une réaction des forces de police. Depuis deux ou trois ans, les motos sont verbalisées sur les trottoirs. C'est une bonne chose que les forces de l'ordre verbalisent les motos qui gênent la progression des piétons.

Après la troisième solution est l'interdiction physique pour les deux-roues d'accéder à certains endroits. Notre difficulté est que pour interdire à une moto d'accéder à un espace, il faut des emmarchements, des dispositifs extrêmement contraignants. Les premières personnes gênées sont les personnes handicapées.

Si vous mettez en place un podium sur une grande promenade, qui en sera privé ? Ce seront d'abord les personnes handicapées, ensuite les personnes ayant une mobilité réduite et tout un chacun. Donc, on est devant une vraie difficulté.

A mon avis, il est assez difficile de traiter la question du stationnement des motos par des moyens d'empêchement physique. D'ailleurs, la ville de Paris a plutôt une politique d'une part d'ouverture et d'incitation à l'ouverture des parkings, et d'autre part de localisation des stationnements motos, mais je ne veux pas parler à la place de Cécile GRUBER. Il y a beaucoup plus de stationnements motos dans Paris qu'il n'y en avait il y a deux ou trois ans. Et enfin, il existe une demande de verbalisation par les forces de police dépendant de la Préfecture.

M. CECILE GRUBER : Il est vrai que l'on rencontre partout ce problème des motos. Dans le projet, l'effort a été fait justement pour implanter des stationnements tout autour du secteur, pour éviter d'y rentrer et se garer à l'intérieur de la zone piétonne.

On mène toute une politique sur les parkings publics pour inciter les motos à se garer à l'intérieur des parcs publics avec une tarification incitative, et en même temps il est important que la réglementation existante soit respectée, qu'il y ait un contrôle et qu'il soit réalisé.

Je vois comment cela fonctionne à Rome. Le centre-ville est interdit aux deux-roues motorisés, même aux scooters, qui sont plus nombreux que chez nous. Le contrôle est très bien effectué, et cela fonctionne assez bien.

Sur l'aspect de la réglementation et son contrôle, on peut avoir un levier important de régulation.

Quant aux aménagements de voiries, il faut concilier tous les modes de déplacements, toutes les personnes. On ne peut pas faire un aménagement spécifique à un mode, ni un aménagement défensif ; ce n'est pas ce que l'on recherche dans la qualité de l'espace public. Ce n'est pas un aménagement défensif, agressif, mais un aménagement confortable, convivial pour que puissent se développer d'autres usages sur cet espace public.

C'est une vraie question que l'on essaie de traiter. Je pense aussi qu'il y a un rôle citoyen quotidien de fonctionnement de cet espace. Comme vous êtes très investis dans cet espace, il y a un rôle du citoyen à faire respecter un ensemble de règles, par sa propre éducation et par ce qu'il transmet aux autres.

Il faudra aussi travailler sur une autre dimension : sur un code de la rue, qui puisse aussi réglementer d'une façon différente la façon dont les espaces publics peuvent fonctionner aujourd'hui.

M. ALAIN LEGARREC : Je voudrais revenir sur trois points. Concernant la rue Coquillière, comment les pompiers rentrent-ils à leur caserne ? Ils ne rentrent pas par la rue Jean-Jacques Rousseau, ni par la rue Montmartre qui n'est pas dans le bon sens. Comment rentrent-ils par la rue du Jour, puisqu'on a piétonnisé devant les divers cafés au-dessus de la trémie Coquillière actuellement ?

Toujours en ce qui concerne les pompiers, on a eu un énorme incendie il y a environ un an rue de la Ferronnerie. Je voudrais attirer votre attention sur les immeubles anciens dans cet espace, qui peuvent poser problème. Les services de pompiers ont-ils donné ou donneraient un accord sur le fait de mettre des arbres et une végétalisation sur la rue Saint-honoré ; ce qui permettrait de n'avoir plus qu'une seule petite voie et d'avoir des trottoirs importants ?

Je voudrais qu'on soit extrêmement précis sur ces voies, afin que la grande échelle puisse arriver aux immeubles qui sont de chaque côté très rapidement. Le passé que nous avons connu nous incite à être extrêmement prudents. Je préfère ne pas avoir d'arbres dans une rue et que les pompiers puissent intervenir, que l'inverse.

Je voudrais qu'on puisse regarder exactement ce qui pourrait se produire. Il y a des bâtiments très anciens avec des structures en bois à l'intérieur, qui prennent vite feu. Donc, on n'a pas beaucoup de temps pour intervenir. Peut-être est-ce extérieur au projet, mais il faut être très précis et regarder ces sujets. Cela m'ennuie de le souligner, mais c'est un vrai problème dans cette partie de quartier.

M. CECILE GRUBER : Je propose de prendre d'autres questions.

MME ÉLISABETH BOURGUINAT : Concernant le passage rue des Lavandières et rue des Déchargeurs, les gens ne comprendraient pas qu'on laisse complètement piétonne la rue des Lavandières qui est large et que l'on déporte la circulation simplement sur la rue des Déchargeurs qui est très étroite.

Les gens supportent mal dans ce quartier des trottoirs de 80 cm de large, une fois qu'il y a des potelets on ne peut plus circuler. On ne s'est pas concerté sur cette question, mais à titre personnel je trouve que la rue des Lavandières peut supporter un flux de voitures, et seule la rue des Déchargeurs, cela me paraît plus difficile.

La question des trottoirs me pose un gros problème. Quand on a commencé à réfléchir il y a quatre ans sur ce projet, notre demande initiale portait sur le rétablissement du trottoir dans tout le quartier piéton pour une simple raison. Si l'on regarde le quartier des Halles et le quartier Montorgueil, plus personne ne sait comment cela marche.

On trouve des choses aberrantes comme la suppression des trottoirs. On nous a expliqué que ce serait trop cher de les rétablir, soit ! En revanche, les supprimer où il existe encore, on peut se poser des questions. Que se passe-t-il quand on supprime les trottoirs ?

Vous n'avez absolument pas parlé de stationnement ni de livraison. Très régulièrement dans le quartier des Halles, et nous le vivons, les voitures se garent devant les portes d'immeubles et on ne peut plus rentrer chez soi. Avec ces rues moyenâgeuses, et le chemin d'eau central, sans emplacement prévu pour le stationnement... je sais qu'il faut faire des choses conviviales, mais si

vous êtes handicapé, si vous êtes une personne âgée ou si vous avez un bébé dans votre poussette, certains soirs c'est acrobatique pour passer. De plus, il n'y a plus la police, donc c'est plus facile !

Si j'ai bien compris vous supprimeriez les trottoirs rue Saint-honoré pour laisser un traitement piéton, vous les laisseriez rue des Halles, et je me pose vraiment des questions. J'ai vu ce qui s'est passé devant chez moi rue Saint-Denis avec le réseau vert, c'est hallucinant. Heureusement, qu'on est un peu sauvé par les parkings de Vélib qui se sont installés.

Alors que l'on avait bien une file de circulation pour les voitures et une file de stationnement, on a supprimé la file de stationnement pour en faire des trottoirs très larges avec une hauteur de 4 ou 5 cm. Résultat, les voitures se garent partout, c'est la totale anarchie.

On est sauvé d'un mal par un autre mal, et je cite le quartier Montorgueil. Il y a des trottoirs extrêmement conviviaux, sauf que les terrasses les occupent complètement. Les piétons sont obligés d'aller sur la voie centrale, normalement réservée aux voitures. Sous prétexte de faire quelque chose de convivial, se déplacer dans la rue de Montorgueil devient un parcours du combattant.

Devant chez moi, rue Saint-Denis, avec l'aménagement réseau vert, de très grands trottoirs ont été faits. Ils sont utilisés soit par les voitures qui se garent, soit par les terrasses qui n'ont pas mis longtemps à s'installer et à occuper dans certains cas tout le trottoir. Sur 5 mètres de large, cela ne les gêne pas !

Je rebondis sur la question des terrasses. Au départ, je croyais qu'on allait utiliser ce truc-là pour démarquer très précisément l'espace de chacun, et que le revêtement au sol servirait à délimiter les territoires (terrasses, trajets pour les piétons, passage pour les voitures, stationnement). Il faudrait être plus ambitieux que juste des dalles et des pavés, déjà on ne s'y retrouve pas et si l'étend encore ce quartier piétonnier avec ce fiasco organisé, ce n'est pas très drôle.

J'aurais une question très factuelle : quel est le coût des dalles et des pavés ? Quel est le plus cher ?

M. JEAN-MARC FRITZ : C'est très proche.

MME ÉLISABETH BOURGUINAT : Dans la configuration que vous proposez, il y a les dalles au pied des maisons et les pavés au milieu. Quand on a fait le diagnostic sur le quartier des Halles il y a fort longtemps, on a observé que sur tous les chemins d'eau au milieu des rues actuellement, les dalles sont trop grandes. Elles cassent quand les camions passent dessus et on est toujours en train de réparer. Mais elles ont un très grand avantage : elles sont confortables pour la marche et pour les roues des poussettes. Ainsi, tous les gens passent sur le chemin d'eau. C'est encore pire du côté de Beaubourg.

Qu'y a-t-il au pied des immeubles ? Des terrasses. On va mettre un support confortable de dalles lisses, très agréables pour les terrasses et les piétons vont marcher sur de petits pavés désagréables. Je ne sais pas à quoi cela correspond en termes d'esthétique ou de démarcation des zones de terrasses, mais il me paraîtrait vraiment important de trouver une dalle d'une taille qui ne soit pas trop grande pour ne pas casser sous le passage des camions et en même temps qu'on puisse mettre des dalles plus confortables que les pavés au milieu des rues, car il est démontré que de toute façon les piétons sont condamnés à passer au milieu des rues dans le quartier des Halles.

Je ne suis pas d'accord avec la répartition que vous proposez entre des grandes dalles plates au pied des immeubles et des petits pavés partout, et plus du tout ces chemins d'eau.

Je me pose aussi la question suivante : que fait-on de l'eau ? Où sont les évacuations ?

Vous avez dit que la rue Montorgueil fonctionnait très bien. Je regrette, mais cela fait des années qu'on entend parler des odeurs d'égout épouvantables, car les écoulements d'eau dans la rue Montorgueil n'ont pas été calibrés comme il le fallait. Cela sent très mauvais, et je l'ai vu encore récemment, de temps en temps c'est bouché.

Que va-t-il se passer dans les endroits où vous voulez supprimer des trottoirs avec les caniveaux qui sont dessous ?

Autre question : s'il n'y a plus de chemin d'eau, comment se fait l'écoulement ?

Je m'excuse d'être un peu longue, mais c'est un sujet dont nous avons beaucoup parlé. Vous dites qu'on traite les grands parcours et pas les autres. J'aimerais savoir si vous supprimez les trottoirs,

que faites-vous dans la partie du quartier piéton étendu pour le branchement entre des configurations de rue sans trottoir et des configurations de rue avec trottoir.

Dans les petites rues (Sauval, Prouvaires...), il y a des trottoirs. Comment rattachez-vous les unes aux autres ? Je ne vois pas trop bien !

La question du stationnement et des livraisons est le truc qui défigure le quartier depuis fort longtemps. On comprend bien qu'on a besoin de faire des livraisons dans ce quartier. Avez-vous prévu des places de livraison ? Comment marquez-vous ces places, sachant qu'on n'a pas de trottoir ? Sagit-il de potelets ? On nous a dit que ce n'était pas possible, les potelets étant laids et embêtants pour les personnes ayant une mauvaise vue. Comment faites-vous ?

La rue Saint-honoré est une rue commerçante, les livraisons sont indispensables. Faire une seule voie va provoquer un embouteillage permanent, un concert de klaxons, s'il n'y a pas des emplacements exclusivement destinés à livraison. S'ils servent au stationnement, il n'y aura pas de place pour les livraisons, et ce sera l'enfer.

Il se semble que c'est un peu plus compliqué, et c'est peut-être une première vision que vous avez, mais il faudrait tenir compte des difficultés que connaît actuellement le quartier Montorgueil. On peut tenir à votre disposition les comptes rendus des conseils de quartier, de réunions sur le fonctionnement de ce quartier, il y a réellement d'énormes difficultés.

Ni la solution de Montorgueil, ni celle des Halles ne fonctionnent actuellement. Il faut inventer une configuration beaucoup plus riche, beaucoup plus fine et beaucoup plus sophistiquée si l'on veut que cela marche. S'il faut reconduire des dysfonctionnements, ce n'est pas la peine.

M. GILLES POURBAIX : Juste une question complémentaire sur le revêtement, je suis étonné qu'on mette des pavés à l'endroit où vont circuler les véhicules. J'habite juste au-dessus du Mac Do sur la fontaine des innocents. Ils sont livrés deux fois par semaine avec une semi-remorque dans une zone piétonne, ils effectuent un virage à 90 degrés. Régulièrement, le pavage est détruit, et ce sont les contribuables que nous sommes qui paient. Je pense que les petits pavés ne vont pas résister longtemps à ces camions.

On nous a dit que les revêtements n'étaient pas faits pour des camions car c'est une zone piétonne, sauf que ce n'est pas une zone complètement piétonne puisqu'il y a des camions. Il faut peut-être aussi un peu ouvrir les yeux.

M. CECILE GRUBER : Je vous remercie de tous les remarques, observations et propositions faites. Elles vont nous ouvrir les yeux. Bien sûr, on pourra retravailler sur certaines choses. Des propositions, qui viennent d'être faites, pourront être étudiées. Des choses sont très pertinentes. M. FRITZ va pouvoir répondre sur certains points. L'objectif de cette réunion consiste bien à faire des propositions constructives qui aillent dans le bon sens. Si elles sont partagées par l'ensemble des parties, il est bien sûr intéressant de les étudier par la suite.

M. ALEXANDRE MAHFOUZ, COLLECTIF BEAUBOURG LES HALLES : D'abord, je remercie l'équipe SEURA pour l'aménagement de surface, en particulier sur la continuité des autres quartiers, c'est-à-dire la traversée du boulevard Sébastopol (c'est quelque chose qui est favorable pour nous), piétonner la rue de la Cossonnerie et la rue Rambuteau, c'est-à-dire la partie qui est de l'autre côté dans le 3^{ème} et qui devient plateau piétonnier.

Nous souhaitons que tous ces aménagements soient réalisés en collaboration avec les commerçants de surface. Pendant ces travaux, que vous nous informiez de ce qui se passe sur cette rue et que nous soyons présents.

Je voulais revenir sur le problème des terrasses. Les commerçants du 1^{er} arrondissement n'ont aucune autorisation. Les autorisations sont uniquement données aux terrasses de café, à des restaurants et à des marchands de boissons.

Si un marchand de vêtement se trouve à côté d'un café qui a une terrasse de 4 m, il est caché. Donc, il sort ses vêtements pour les vendre à l'extérieur.

Des autorisations sont données à des terrasses de café ou de restaurant, mais le traitement des étalages n'est pas pris en compte. Donnez des autorisations à tout le monde et faites des traçages comme les tables, en mettant des bordures, et celui qui dépasse doit être verbalisé.

Ce ne sont pas les restaurateurs qui sont verbalisés, mais les autres commerçants à qui l'on ne donne pas d'autorisation. Chaque amende se monte à 2.000 €, deux fois par an.

M. CECILE GRUBER : On parle beaucoup des terrasses et des étalages. On fera une réunion spécifique sur le sujet. Les questions sont posées, et ce serait intéressant de les examiner avec l'adjointe en charge du dossier. C'est noté et pris en compte. Des choses se font dans d'autres quartiers, des identifications au sol avec des clous qui se font pour les terrasses, et cela fonctionne. Il faut regarder, une réglementation s'applique, un contrôle doit se faire.

Ce n'est pas parce que des choses ne sont pas bien et reprochées, qu'il faut les étendre à tout le monde non plus. Prenons le sujet au départ et revoyons la réglementation, l'application. On aura une réunion sur le sujet. Il sera important de la faire tous ensemble.

Ce n'est pas pour reporter, mais cela mérite d'être plus approfondi, et qu'on vous refasse un point sur les recommandations en cours.

MME MICHELE HAEGY, ADJOINT AU MAIRE DU 1ER ARRONDISSEMENT : En fait, c'est le Maire qui s'occupe personnellement des terrasses. Effectivement, il y a un vrai problème sur le quartier. Déjà, la réglementation n'est pas très claire. Des terrasses de café fonctionnent sans autorisation mais paient un droit de terrasse. Des terrasses fonctionnent sans autorisation, préférant payer les amendes et continuer allégrement leur commerce. C'est un vrai problème, car il y a peut-être des amendes trop importantes, mais d'autres ne sont pas très élevées.

Il y a le problème des terrasses fermées qui sont refusées, mais que tout le monde transgresse, car on met un rideau de douche et après tout va bien. C'est un vrai problème.

Il y avait un projet de délibération il y a quelques années qui a failli passer au Conseil de Paris, mais au dernier moment il a été retiré. Le maire sera tout à fait d'accord pour participer à une réunion et revoir l'ensemble des autorisations.

Effectivement, il accorde les terrasses de café lorsqu'elles réunissent les conditions respectant le règlement, mais il refuse tout ce qui est étalage. Il l'a toujours dit.

M. ALEXANDRE MAHFOUZ : C'est injuste, ce n'est pas normal. Idem au niveau des bières.

MME MICHELE HAEGY : On n'autorise pas les bières sur la rue.

(Commentaires dans la salle).

M. CECILE GRUBER : Je propose qu'on en reparle prochainement.

MME DOMINIQUE GOY-BLANQUET, CONSEIL DE QUARTIER DES HALLES : Vous parliez tout à l'heure du besoin d'éduquer, et je suis tout à fait d'accord avec vous, mais je crois que c'est un vœu pieux. Il est nécessaire d'avoir des dispositions tenant compte du fait que les gens ne sont pas toujours éduqués.

Je voulais ajouter un point à la confusion que signalait Élisabeth BOURGUINAT, à savoir les gens qui se retrouvent au milieu de la rue sont plus dangereux pour les cyclistes que les voitures dans ces zones. Le démarrage d'un Vélib qui a été un peu lourd fait que c'est un vrai parcours du combattant.

Une question à propos des parkings souterrains. Je crois avoir entendu à la dernière réunion avec M. CAFFET que le parking Berger serait supprimé. Il me semble que cela a été dit dans la liste des aménagements, alors que jusque là j'avais entendu qu'il serait réduit. Qu'en est-il effectivement ?

Alain LEGARREC avait entendu la même chose que moi, donc je ne crois pas l'avoir rêvé !

M. REGIS CLERGUE-DUVAL, GLOB'HALLES : Au-delà de toutes les petites questions de détail, deux points me paraissent importants. Par rapport au débat du début de séance, il n'y a pas seulement l'intégration avec le jardin mais avec l'ensemble des circulations du centre de Paris. En ce qui concerne les circulations douces, je ne vais pas rouvrir certains projets, en particulier des Verts, sur un maillage de tout Paris.

Il est vrai que l'on avait considéré cette question lors de la toute première phase d'étude des projets en 2003 et que depuis on abandonne. Jean-Marc FRITZ frôle parfois la question, lorsqu'on doit répartir les endroits où les piétons doivent être prioritaires et d'autres pour les vélos. J'ai bien fait remarquer qu'il n'avait pas du tout intégré les emplacements Vélib, je pense que cela se fera dans un deuxième temps dans son maillage.

Réfléchir à la rue de la Ferronnerie, rue de la Reynie par rapport à faire des circulations cyclables valorisées, permettrait de soulager la rue Berger des gens qui passent en vélo en particulier, donc au niveau de la Place des Innocents. C'est un exemple.

L'ensemble de ces réflexions (et il n'y a pas que le jardin) devrait avancer. C'est bien par rapport à la connexion au Marais, et même à la connexion vers l'Est du 1^{er} arrondissement, voire le quartier de Montorgueil, voire la Seine. Il faudrait quand même maintenant, à partir du travail existant, l'élargir de manière très douce car il s'agit de circulation douce.

Un endroit précis (rue des Halles), le Novotel est oublié. Même si on leur supprime leur entrée parking au profit d'une entrée RATP, ce qui est une bonne chose, les gens doivent pouvoir y accéder. Il y a des cars et il faudra l'aménager.

La remarque de Mme BOURGUINAT sur le fait que l'accès par la rue des Lavandières Sainte-opportune semble la plus pertinente et accompagne cette question.

M. MARTIN a raison sur ce point, s'il y a quelque chose à gagner dans la suppression des trémies, c'est de supprimer toutes trémies au niveau de la rue des Halles, soit supprimer le sud-nord à cet endroit-là, et que le scénario B de M. FRITZ (le scénario intermédiaire) consisterait à supprimer la circulation sud-nord rentrant par les Halles, afin qu'il y ait un foyer piéton/ circulation douce, RATP entièrement dégagé avec simplement l'accès prévu et amélioré des bus pour le Novotel.

A la limite s'il fallait garder un accès sud-nord, il serait préférable de garder, à mon sens, l'accès par la rue du Pont Neuf. Vraiment, on a plus à gagner sur la rue des Halles que sur la rue du Pont Neuf qui a des trottoirs larges. On aurait aussi pu avancer l'entrée rue du Pont Neuf, la baisser vers le sud, mais il y a des complications. Il y aurait des solutions, ceci dit j'ai bien compris, et j'en suis d'accord, que le propos, est plutôt de limiter le trafic. Donc, la priorité n'est pas de réfléchir sur de la création d'équipements nouveaux, qui l'améliorerait.

Il y a lieu de réfléchir sur le scénario B : supprimer les deux nord-sud n'a pas de sens et ce serait la solution C où l'on supprime tout, tout le trafic et ce serait une cohérence.

Vous avez raison, comme sur l'extension douce de la zone piétonnière et de procéder de manière mesurée, Alain LEGARREC a rappelé les questions d'incendie et de sécurité. Je pense qu'on peut essayer de garder un sud-nord, mais ce serait le Pont Neuf ou bien on supprime les deux sud-nord. Il faut garder le nord-sud qui sort au niveau de la Samaritaine, car il n'y a pas d'alternative à cette circulation, alors que le boulevard Sébastopol est la principale desserte sud-nord de l'endroit. Donc, l'entrée de la rue des Halles me paraît beaucoup moins importante.

L'explication de M. FRITZ l'a montré, il y a beaucoup à gagner sur ce secteur.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Dans les circulations, vous avez totalement oublié l'allée Saint-John Perse (ce qu'il en reste), c'est un axe principal de circulation. Actuellement, tous les piétons qui circulent dans la zone des Halles traversent par cette allée, que vous allez couper en partie, mais elle existe encore. Vous n'avez rien prévu de ce point de vue sur votre plan de circulation.

Pour revenir à la rue des Halles, je ne parlais pas de l'accès sud-nord, mais l'accès nord-sud. Les voiries souterraines ont été réalisées pour dégager toutes les voitures entre le nord et le sud. L'entrée rue des Halles, qui fait sud-nord, ne sert à rien d'un point de vue circulation routière, sinon à la desserte des parkings et quelques livraisons.

On supprime cet accès nord-sud, et c'est une sortie nord-sud. C'est beaucoup plus intéressant, car cela dégage toutes les voitures qui arrivent par Turbigo et par le nord, et qui vont se retrouver à nouveau sur la rue Rambuteau, qui va encombrer et asphyxier le quartier, le carrefour rue du Louvre avec Etienne Marcel, le carrefour Turbigo, le carrefour Rivoli : tous les carrefours vont être totalement saturés. 1.900 voitures par heure vont se retrouver en surface d'après les estimations communiquées par M. Alain CHAPUT. C'est important et il faudrait revenir sur ce point.

Je ne suis pas pour faire passer les voitures par la rue Sainte-opportune, mais plutôt par la rue des Déchargeurs, car cela permettrait d'élargir énormément la rue des Halles, qui serait un axe piéton. La rue Sainte-Opportune est un axe piéton très important sur la rue de Rivoli, il serait intéressant de le garder en axe piéton.

Il est préférable de faire passer les voitures par la rue des Déchargeurs, elles seront plus vite sorties de la zone piétonne. De plus, la rue des Halles irait presque à la rue Marguerite de Navarre.

Les dalles de granite lisses sont faites surtout pour les passages des véhicules des handicapés. Les rues pavées ne se prêtaient pas aux talons hauts !

Actuellement, on refait toute la lumière de la Place des Innocents, donc il n'y a pas de concertation du tout avec le projet des Halles, ce que je n'arrive pas à comprendre. De plus, Place des Innocents, ce sera mieux qu'à Versailles avec 150.000 réverbères ! Alors qu'on s'est battu pendant des années pour en avoir 4 supplémentaires.

Vous avez parlé d'autobus dans la rue des Halles. S'agit-il de ceux qui desservent le Novotel ou des autobus normaux prévus ?

Le Novotel est un hôtel qui a besoin de parking, comment va-t-il fonctionner ?

Le projet RER sortant rue Place Marguerite de Navarre, mais le parking Novotel aura-t-il accès par la voirie ? Cela n'a pas été précisé.

(DANS LA SALLE : cela a été dit lors de la dernière réunion).

Vous voulez ajouter des arbres rue de la Cossonnerie. Si c'est le cas, j'espère que vous ne ferez pas comme une municipalité, il y avait une très belle canopée avec des acacias parasols. Il y a quelques années, ils sont morts et ont été remplacés par des arbres autres, sans intérêt, alors que ces acacias parasols étaient très beaux et faisaient des feuilles beaucoup plus tôt que les arbres actuels, et beaucoup plus tardives ensuite, c'est quand même plus agréable.

Vous supprimez une trémie Berger pour mettre un local jardinier, je trouve que c'est absurde.

Pour terminer, avez-vous étudié la possibilité de faire un passage souterrain sur le boulevard Sébastopol pour tous les véhicules et que les piétons aient la surface, afin d'éviter ce boulevard, les rues Rambuteau et Berger ?

Je vais revenir au stationnement des vélos et des motos, je suis fort étonné car depuis des années on réclame des emplacements pour les motos et les vélos. Or, on a fait des Vélib partout, mais aucun emplacement pour les vélos de particuliers qui utilisaient ce moyen avant que ce ne soit la mode. Il faut prévoir dans la zone piétonne des parkings vélos, et ce dès maintenant.

Pour revenir aux trottoirs, je suis contre les trottoirs, car c'est absurde.

M. CECILE GRUBER : Beaucoup de questions ont été posées, une dernière question avant de laisser M. FRITZ répondre.

M. ABEL GUGGENHEIM, VELOURUTION : Je voulais faire une observation pointue, j'ai noté la sollicitude qu'on connaît de la municipalité pour les dispositifs Velpub. Ce sont des nouveaux vélos adossés à un service de publicité sur des panneaux déroulants.

J'ai noté une station rue de la Cossonnerie, l'hypothèse qu'elle puisse être enlevée vous a donné des boutons et immédiatement vous avez pensé à les mettre ailleurs. Je rappelle que la municipalité aura trouvé 35.000 emplacements de stationnement pour ces vélos liés à un système de publicité en 10 mois, alors que depuis quelques années le rythme de construction des stationnements pour les vélos est de 1.000 par an.

Réflexion générale : on a passé un peu de temps tout à l'heure sur les terrasses de café et les commerçants qui prennent un peu de trottoir. On a parlé de gens qui font des choses interdites et qui acceptent de payer des amendes, car ce n'est pas suffisamment cher, je rappelle que tout cela est négligeable par rapport aux mêmes faits réalisés par des véhicules motorisés à deux ou à quatre roues, certains stationnant gratuitement alors qu'ils devraient payer, et les autres stationnant sans payer alors qu'ils devraient le faire théoriquement, y compris à des stationnements interdits.

Donc passer quelques minutes sur des terrasses de café qui quantitativement et qualitativement font la même chose dans une proportion moins grande, je trouve que c'est un peu dommage. Je pense que les autos et les motos sont un sujet plus important.

J'ai l'impression que je ne me suis pas fait comprendre, mais peu importe.

M. CECILE GRUBER : Je vous remercie, je voudrais juste préciser que le dispositif ne vient en rien en substitution à la politique cyclable de déplacements et d'équipements.

M. ABEL GUGGENHEIM : En stationnement si.

MME CECILE GRUBER : Non, elle ne vient pas en substitution, c'est un dispositif complémentaire. D'ailleurs sont proposés sur le secteur aussi des accroches pour les vélos et les deux-roues. Ce n'est pas du tout un dispositif qui vient...

M. ABEL GUGGENHEIM : ...Les chiffres que j'ai donnés ne sont pas faux.

MME CECILE GRUBER : Oui, mais cela ne vient pas en substitution de la politique que nous avons conduite jusqu'à présent en termes d'équipement et d'aménagement pour les vélos.

M. ABEL GUGGENHEIM : Il n'y a pas eu les 1.000 cette année

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Les accroches pour les deux-roues et les vélos sont différentes. Les parkings à deux-roues sont pris par les scooters, où j'accroche mon vélo ? Existe-t-il actuellement des systèmes pour accrocher uniquement des vélos et rien d'autres ?

MME CECILE GRUBER : Oui.

UNE INTERVENANTE : On a mis au point récemment avec la DVD des systèmes...

MME CECILE GRUBER : On va laisser la parole à Monsieur FRITZ pour qu'il puisse répondre à toutes les questions posées sur les principes d'aménagement de voiries.

M. JEAN-MARC FRITZ : Cela fait beaucoup de questions, j'en ai une pleine page, je vais essayer de toutes les traiter.

Concernant cette question du vélo, si vous avez assisté au groupe de travail thématique du 23 avril dernier, vous avez pu voir qu'on a fait plusieurs présentations de stationnements de types différents.

Pour répondre à la question : y aura-t-il du stationnement spécifique vélo ? Il y en a beaucoup sur le site et il s'agit beaucoup de stationnements nouveaux, spécifiques dans la zone piétonne. On ne peut pas faire entrer de véhicules à moteur, en tout cas c'est interdit. Ceux qui rentrent seront normalement verbalisés ou punis sévèrement.

Je précise également qu'on fait bien la différence entre les stationnements vélos et les stationnements deux-roues motorisés.

(DANS LA SALLE : sauf devant la gare du nord).

Je me cantonne au projet, je ne peux pas répondre sur d'autres aménagements à Paris. C'est d'ailleurs un très bel aménagement devant la gare du Nord, mais dans le projet on a fait très clairement la différence entre les stationnements vélos et les stationnements deux-roues motorisés. Ce ne sont pas les mêmes arceaux, ni les mêmes écartements, ni les mêmes modes de fonctionnement. Par contre, les stationnements deux-roues motorisés qu'on propose, entre autre sur le boulevard Sébastopol, sont principalement pour les motos et les scooters.

Sur le site, il y aura beaucoup de stationnements vélos qui n'ont rien à voir avec le Velib d'ailleurs, ce sont purement des arceaux vélos.

(Commentaire de la salle).

Regardez la projection, elle est sur le site Internet de la Ville.

M. ELISABETH BOURGUINAT : Le compte rendu du 23 avril n'y figurait pas et je ne sais pas s'il est en ligne maintenant.

MME CECILE GRUBER : Il y sera bientôt, on a fait passer le message, il est vrai qu'il y a eu un oubli et il va y être.

M. JEAN-MARC FRITZ : Ceci dit, vous pouvez vous référer à la présentation diffusée du mois d'avril.

On va descendre dans les sous-sols, avec une première inquiétude que j'ai relevée sur la suppression éventuelle du parking Berger. Je n'en ai pas connaissance, et pourtant je travaille dessus, ou alors on ne m'a rien dit ! Il faudrait que je voie avec nos amis de la DVD.

En fait, il n'y a pas de projet de suppression du parking Berger, mais des projets de reconfiguration de ce parking pour un certain nombre de raisons liées à l'implantation du nouvel accès Marguerite de Navarre.

Il y a des projets de modifications également du niveau le plus bas pour dégager des espaces pour les transports, et notamment la possibilité à la salle d'échange de prendre plus d'emprises et de décompresser cet espace. Donc, il y a un certain nombre de projets de modifications de ce parking. Pour l'instant, je n'ai pas connaissance, et je ne crois pas qu'il y ait des projets de suppression du parking Berger.

D'ailleurs, ce parking comprend 75 amodiataires. Ils ne sont pas propriétaires du sol, car ce n'est pas possible, mais c'est l'équivalent de gens qui auraient des baux commerciaux à des échéances extrêmement longues. C'est pour le parking Berger.

Aussi pour tordre le cou à deux ou trois idées clairement fausses. On ne peut pas passer en souterrain pour de nombreuses raisons sur le boulevard Sébastopol, ne serait-ce qu'à cet endroit-là, il y a une voirie souterraine, des parkings de stationnement et un certain nombre d'occupations du site. Donc, on ne pourra pas faire descendre les véhicules à 30 mètres de profondeurs pour les refaire remonter.

(Commentaires dans la salle).

M. JEAN-MARC FRITZ : Je le précise, je ne pense pas que ce soit un point de discussion. Clairement, ce n'est pas possible. En dehors du fait qu'à notre avis cela n'aurait pas de sens, car notre but n'est pas de recréer des trémies d'accès, de redévelopper un univers routier voire autoroutier. La question pour nous, c'est de retrouver des espaces conviviaux pour les piétons et les circulations douces, c'est notre axe.

Quelle trémie est pertinente en entrée et en sortie en fonction des parcours et des circulations, des trajets, du transit ? Comme je l'ai dit au début, il y a deux notions différentes, c'est la notion du choix du nombre de trémies, de leur positionnement, c'est-à-dire en fait le tunnel lui-même, le génie civil, et la question du transit.

En fait, pour la proposition que nous avons faite, et qui est la même en termes de génie civil sur les solutions A, B et C, les choix suivent une réflexion sur une réduction des emprises de la voirie, et surtout des emprises des trémies, mais ce n'est pas anodin le fait qu'il reste deux trémies d'accès, car il faut faire entrer les véhicules de secours.

Si une trémie reste au sud, ce n'est pas seulement pour accéder à des parkings mais pour faire accéder des véhicules de pompiers. Deux trémies, c'est le minimum et on ne sait pas faire moins, avec une trémie cela ne marche pas.

Il faut que ces deux trémies soient géographiquement opposées sur le site, le plus possible. La trémie d'accès de Turbigo est imparable car c'est le cheminement le plus rapide entre la caserne de la Porte du Jour et l'accès au niveau -2 du premier échelon des véhicules de secours qui vont défendre tout le forum souterrain.

On va garder la trémie Turbigo et la modifier. Vous avez pu constater les propositions qu'on a faites pour l'améliorer mais elle sera conservée.

La deuxième trémie à conserver : à notre sens, son positionnement est au sud pour des questions de transit, mais pour des questions d'accès, car c'est complètement opposé. Quand on fait le compte des autres trémies qu'on pourrait conserver en entrée, il y en a principalement deux, celle qui est sur la rue Coquillière. Du fait de l'augmentation de la surface du jardin votée par le Conseil de Paris, cette trémie ne pourra pas être conservée, car c'est celle qui donne la plus grande réserve d'extension du jardin et des surfaces piétonnes.

Il a été cité la trémie qui se trouve sur la rue du Pont Neuf. Pourquoi n'a-t-on pas proposé de conserver cette trémie ? Pour une autre raison simple, en fait elle est très impactante sur le site. Il faut une voie pour accéder à cette trémie, et surtout en accédant à cette trémie, juste à l'entrée, il faudrait une voie de détournement des véhicules qui ne seraient pas autorisés à y accéder.

Chaque fois que vous avez une trémie, vous devez pouvoir mettre en place une voie de contournement et faire ressortir les véhicules qui se sont approchés de la trémie et qui se sont trompés ou qui n'ont pas l'autorisation d'accès ou le tunnel peut être fermé.

En fait, cette grande promenade nord-sud qui a un sens pour le projet et importante pour nous ne pourrait pas être mise en place. On ne pourrait pas descendre la circulation douce, la promenade piétonne du nord-sud et parcourir la rue du Pont Neuf pour accéder à la Seine.

En termes d'aménagement urbain, la conservation de la trémie de la rue du Renard est rédhibitoire sur un des grands axes et sur une des grandes réflexions du projet : il y a des parcours Est-ouest, mais aussi un grand parcours nord-sud qu'il faut conserver à notre sens. Serait conservé un aspect routier à cette rue, et on ne gagnerait rien.

Entre les deux, on a préféré proposer la conservation de la trémie sur la rue des Halles. Il y a une autre raison qui complète cette première cause : cette trémie doit être accessible par une chaussée, dont on peut discuter l'emplacement. Cette voie d'accès va-t-elle rester sur la rue des Halles ? Va-t-on y accéder par la rue des Lavandières Sainte-Opportune ? Va-t-on y accéder par la rue des Déchargeurs ? Tout cela représente des choses très ouvertes. Nous avons des doutes là-dessus.

On vous a fait part des difficultés de positionner d'un côté à l'autre, la rue des Lavandières Sainte-Opportune est beaucoup plus large, elle permettrait à la fois le passage d'un flux piéton important et le passage des véhicules. La contrepartie est que la rue des Halles serait un peu moins intéressante.

Mais, cette chaussée qui permet d'accéder à la trémie, à la voirie souterraine, permet également l'accès des cars et des taxis pour le Novotel. Il y a eu un certain nombre de discussions avec cet hôtel, ils nous ont bien fait comprendre qu'une condition indispensable pour la poursuite de leur fonctionnement, à la différence du forum qui a 87 % d'accès par les modes de transport en commun, malheureusement, ce n'est pas la même chose pour le Novotel, et le pourcentage d'accès par les véhicules de surface est de 60 %

La position de la ville, c'est de conserver un accès pour les cars et les taxis pas très loin du Novotel ; ce qui conforte l'idée qu'il est plus pertinent à notre sens de garder une trémie qui soit sur la rue des Halles, complètement reconfigurée pour retrouver un vrai passage lorsqu'on vient de la rue Saint-honoré et qu'on va vers la rue de la Ferronnerie et la rue des Innocents ou lorsqu'on remonte de la rue des Halles, et qu'on emprunte le passage des Lavandières sur la rue Berger.

Le travail qu'on a fait consiste à garder à minima ce qui était indispensable et de le repositionner toujours dans le sens de retrouver des continuités piétonnes. Dans le choix de la deuxième trémie à conserver en entrée sur la voirie souterraine, à notre sens c'est bien cette trémie qu'il faut garder, malheureusement car on préférerait balayer tout cela d'un grand revers de main et faire un super espace piéton. On aimerait faire cela, mais on a quelques contraintes.

Pourquoi trois trémies en sortie ? On veut se préserver la possibilité de diffuser en surface le fret qui arriverait par voie ferroviaire. En fait la conservation de ces trois tunnels de sortie et ces trémies de sortie :

Turbigo, à la fois trémie d'entrée et de sortie, doit être conservée pour une autre raison, on a également une trémie d'entrée et de sortie du parc de stationnement de Turbigo. C'est un ensemble très important, indispensable au fonctionnement du sous-sol. Donc, il y a une trémie de sortie à cet endroit, qui passe par la rue Montédour. Cela fait un ensemble et on va essayer d'améliorer tout cela, mais cette trémie doit être conservée.

La deuxième trémie, ce que l'on a exposé au départ de la présentation, concerne la trémie de sortie sur la rue du Renard, sur laquelle il y a beaucoup de travail à faire, mais qui est indispensable au fonctionnement de Beaubourg. C'est la deuxième sur les trois.

Pour la troisième, il nous a semblé intéressant, et cela le sera d'autant plus si le transit est réduit de conserver une autre sortie au sud pour diffuser le fret ferroviaire dans tout le quartier sud de la zone d'études, et vers la Seine.

Donc, cela fait une ventilation des sorties qui se fait sur trois points géographiquement opposés. C'est pour cela qu'on a proposé cet ensemble, sachant que si une solution n'est pas mise en oeuvre de suppression complète du transit, dans ce cas, c'est effectivement l'un des transits nord-sud qui serait conservé. C'est le cas du scénario A qui conserve pour l'instant ce transit.

Ceci dit, aucun choix n'a été fait dans ces différents scénarios, d'abord car ils sont soumis à la concertation et ensuite car ils font l'objet d'études complémentaires de la part des services de la DVD. Après, ce sont les élus qui prendront leurs responsabilités et trancheront après avoir écouté tout le monde entre ces trois scénarios.

Voilà en fait l'explication de ce nouveau système souterrain de voiries et de positionnement des entrées et des sorties. Encore une fois, cela n'a rien à voir avec la question des transits, c'est une question de fonctionnement.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Il nous a été dit que 1.900 voitures par heure étaient renvoyées en surface.

MME CECILE GRUBER : Monsieur MARTIN, je vous remercie de respecter la concertation. La question se reposera à une autre réunion, mais à pas à celle-ci en tout cas, vous laissez terminer Monsieur FRITZ.

M. JEAN-MARC FRITZ : Toujours dans le sous-sol, la question du parking Novotel : bien sûr nous avons pris en compte, et pour la raison que je vous ai expliquée tout à l'heure, il y a un reformatage du parking Novotel qui est à l'étude. Il sera soumis non seulement à la concertation mais surtout à la discussion avec les gens de Novotel pour qu'ils nous disent si cela leur convient.

Bien sûr, on n'a pas supprimé l'entrée de leur parking, ce sera une entrée dédiée. Elle sera juste à l'arrivée de la trémie d'accès rue des Halles. On réfléchit à des possibilités d'extension de leur parking, car on leur prend quand même quelques places pour mettre en place l'accès Marguerite de Navarre aux espaces de transport. On réfléchit à des places de compensation avec des extensions. Le fait qu'on bouge beaucoup les infrastructures dans ce secteur permettrait éventuellement de retrouver un plateau supplémentaire et d'essayer de compenser les pertes occasionnées dans le cadre de ce projet.

Donc, c'est une vraie réflexion et on ne l'a pas oubliée. Les cars et taxis qui arrivent sur le Novotel doivent être préservés.

Veut-on faire accéder les cars et les taxis au pied de l'hôtel, et donc couper toutes les circulations piétonnes ? A un moment donné, il y a des conflits entre les choses. Ce n'est pas impunément que vous faites rentrer un car dans un secteur piétonnier, des taxis qui vont défiler, des gens qui vont venir avec les bagages, qui seront donc autorisés à rentrer et à partir, et un parcours piéton sur lequel vous avez des passants, des personnes âgées, des enfants, des vélos et autres.

Il faut trouver un bon équilibre qui fasse en sorte que l'hôtel Novotel fonctionne dans des conditions acceptables et que le secteur piéton retrouve des qualités de convivialité. Donc, on n'a pas oublié l'emplacement du car, mais on l'a mis le long de la chaussée. Vous pourrez regarder sur ces documents, mais également sur le document beaucoup plus complet qu'on a vous a présenté le 19 juin.

C'est pris en compte très largement, et cela a déjà commencé à faire l'objet d'un débat avec les gens du Novotel.

Je ne pense pas qu'il y ait d'autres choses concernant les sous-sols.

(DANS LA SALLE : et après avoir déposé les clients ?)

Ils continuent sur la rue Sainte Honoré et ressortent par la rue des Bourbonnais dans le schéma de base.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Sachant que des gros camions obstruent ce camion. Cela cause déjà des problèmes, si c'est la seule issue des cars...

M. JEAN-MARC FRITZ : C'est un car par jour. Cela pose une autre question liée au conflit des différents types de circulation, dont vous avez soulevé l'importance, sur la rue Saint-honoré. Si l'on propose de ne ramener cette rue qu'à une chaussée d'une voie, c'est pour faire en sorte que les personnes handicapées puissent passer sur les trottoirs. Donc, il y a des priorités que l'on pense importantes et qu'on propose à la concertation aux services et aux élus, et une obligation légale.

A notre sens, la priorité sur la rue Saint-honoré, c'est faire en sorte que les trottoirs redeviennent conviviaux, que les personnes handicapées puissent passer et effectivement cela ne fait qu'une seule file.

Que va-t-il se passer ? On est en voie piéton prioritaire de toute façon. Il y aura bien sûr des livraisons, si un camion vient livrer, il va se mettre en chaussée. Ce sera le fauteuil roulant contre le camion.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Sur la rue Saint-honoré, on a regardé en détail, à certains endroits elle est plus large...

(Commentaires dans la salle).

MME CECILE GRUBER : Madame BOURGUINAT, vous avez bien expliqué le problème, on ne va pas revenir dessus, les livraisons seront le sujet d'un point d'approfondissement. La gestion des livraisons sur le quartier est importante.

M. JEAN-MARC FRITZ : On a conservé 3 places de livraison sur le site. Actuellement, 4 sont matérialisées, cela ne veut pas dire qu'il n'y en aura pas plus, sur le secteur sur lequel on travaille entre le carrefour avec la rue de l'Arbre sec, il y a des places pour handicapés, un certain nombre de choses. Pour ces places, les véhicules s'arrêteront en chaussée, car il leur faut la liberté de s'arrêter partout où ils ont besoin de s'arrêter.

On a gardé 3 des 4 emplacements livraison et le quatrième emplacement pourra se faire par le secteur piétonnier. C'est exactement le genre de conflit sur lequel on doit tous trancher.

En gros, il y a des zones où l'on peut pratiquer le partage de l'espace entre les différents types de circulation, c'est-à-dire mettre une circulation pour les vélos, comme on le fait pour la circulation des voitures, c'est pertinent.

L'autre question fondamentale qui se pose, sur le secteur piétonnier : faut-il travailler avec des méthodes de partage de l'espace ou faut-il travailler dans le cadre d'une mixité des passages ?

Si vous faites dans le secteur piétonnier des voies cyclistes, vous aurez des vélos qui rouleront très vite ou des personnes en roller. Les vélos se sentiront prioritaires sur cette piste et on se retrouvera avec des conflits dans un espace sur lequel on amènera un partage, où le partage de l'espace ne sera pas ressenti par les piétons. A notre avis, il ne faut pas de partage de l'espace en secteur piéton.

Pourquoi ne propose-t-on pas de rétablir les bordures ? Pas seulement pour des questions financières d'ailleurs dans le secteur piétonnier. Dans le secteur d'extension à des endroits on propose des bordures et pas à d'autres endroits.

A notre sens, une bordure n'a jamais empêché un véhicule de monter dessus. Si vous êtes obligés de mettre une bordure et d'ajouter des potelets, vous ne gagnez rien. Effectivement, vous empêcherez le véhicule de monter dessus, mais vous allez encombrer l'espace, et surtout la personne en fauteuil roulant ne pourra plus passer.

Or, actuellement, on se rend compte que dans de nombreux endroits du secteur piéton, on a les bornes latérales, les pieds de façade qui sont occupés par un certain nombre de terrasses.

Lorsqu'on veut passer le long des façades, tous les 20 m on est obligé de repartir dans la partie centrale. Si l'on a un emmarchement, il faudra avoir des bateaux pour les personnes handicapées pratiquement tous les 10 m. Pour nous, cela n'a pas de sens. Il vaut mieux que ce soit à plat.

Il y a aussi une chose qu'on a du mal à maîtriser dans les secteurs piétonniers, ce sont les occupations temporaires et les stationnements sauvages. De toute façon, à mon avis, la question des bordures dans les secteurs piétonniers ne résoudra pas cette question. Cela amènera un nouveau partage de l'espace qui sera plus gênant pour un certain nombre de personnes qui ont des difficultés à se déplacer.

C'est notre position et on est prêt à en débattre, avec la concertation, les services et les élus. Voilà ce que nous défendons, mais ce n'est pas nous qui décidons. Nous ne sommes qu'architectes.

Pour reprendre les questions posées par Alain LEGARREC, le retour des pompiers, il me semble avoir fait une réponse assez détaillée. Le parcours de retour sera le même, il n'y a pas de changement, peut-être que le dessin n'était pas assez clair. Les largeurs de passage seront exactement les mêmes.

Concernant les immeubles de la rue de la Ferronnerie qui ont subi un incendie assez grave il y a peu de temps, de toute façon la mise en place d'arbres est conditionnée par un certain nombre de règles dans l'espace public. On ne peut pas mettre des arbres qui interdiraient l'accès des échelles de pompiers, on ne se mettra pas en contradiction avec la réglementation, je vous l'assure. On est très conscient de ce problème, de toute façon on ne pourrait pas le faire, car il y aurait quand même une autorité qui nous retirerait les arbres des endroits gênants. Donc, on connaît ce problème et on le prend en compte.

L'entrée rue des Halles sur la rue des Lavandières ou rue des Déchargeurs est un débat ouvert, je suis complètement d'accord avec vous. Il y aura du pour et du contre, il faudra développer cet argumentaire. Pour nous, on n'est pas sûr de savoir quelle serait la meilleure solution sur les deux.

Concernant les revêtements de sol : pavage, dallage, contrairement à ce que vous pensez le pavé est plus résistant que le dallage. Plus les dalles sont grandes, plus elles risquent de casser, car la surface d'appui est plus importante. Vous mettez une charge ponctuelle au centre, cela finit même si c'est correctement mis sur un lit de pose par bouger et casser. C'est le cas de beaucoup de dalles sur le site. Pour l'essentiel, elles ne sont pas en granite mais en porphyre, matériau beaucoup plus fragile. Le pavé est beaucoup plus résistant, c'est pour cela que pendant 4 ou 5 siècles on l'utilise. D'abord les gros pavés en grès, les pavés en granite, les pavés Napoléon, les petits pavés du second empire 14x14. Le progrès fait ces dernières décennies a consisté à réussir à mettre en place des pavages qui soient des pavages plombs, des pavés sciés et flammés afin qu'il n'y ait pas une glissance trop importante.

On sait maintenant réaliser des pavages confortables et non glissants. L'asphalte, c'est bien aussi. Le granite coûte plus cher mais cela dure plus longtemps, et à la fin on s'y retrouve.

Quand on est amené à changer des bordures granite cassées, elles sont très anciennes alors que si l'on est met des bordures en béton à plat sur une chaussée, 20 ans après, elles sont tellement abîmées qu'il faut les changer.

(Commentaires dans la salle sur les pavés).

Il y a plein de secteurs qui ont été aménagés, on peut vous donner des adresses. Les aménagements qualitatifs se font avec des pieds sciés et flammés. Parfois, on laisse un pavé scié au milieu de 15 pavés pour avoir un petit effet de reflet, un petit coup de lumière.

On vous donnera quelques adresses.

Les égouts de Montorgueil ne sont pas rentrés dans cette phase d'étude car pour nous c'est une question d'aménagement spatial pour l'instant et de fonctionnalité. De plus, ce n'est pas nous qui traiterons cette question, les services de la ville sont plus compétents que nous pour reprendre les problèmes d'égouts et de collecteurs.

S'il y a un problème sur les égouts de Montorgueil, il faut transmettre l'information aux services à cette table, et ils regarderont cette question.

En disant qu'on n'intervient pas sur Montorgueil, cela ne veut pas dire que personne n'interviendra sur cette rue pendant les prochaines années. S'il y a des travaux d'entretien et de modification, de reprise des réseaux, ils seront bien sûr faits.

A notre sens, il ne sert à rien de mettre tout le quartier en chantier. Vous avez vécu cela et ce n'est pas la peine de recommencer. Je ne le sens pas, si vraiment vous y tenez, on peut le faire. Ce n'est pas la logique de l'aménagement.

Il y avait d'autres questions, mais elles se sont mélangées.

M. CECILE GRUBER : Monsieur FRITZ, y avait-il encore des éléments de réponse ?

M. JEAN-MARC FRITZ : J'ai dû tout mélanger et faire un mixte.

M. CECILE GRUBER : Je pense que vous avez apporté un certain nombre de réponses, il peut en rester peut-être. Beaucoup de choses très riches ont été dites, et on a abordé beaucoup de sujets. Il en manque encore beaucoup, je propose qu'on fasse, suite en accompagnement du compte rendu qui sera fait, un tableau récapitulatif avec tous les points qui restent à aborder, il y en a de nombreux, certains font débat, sur les trottoirs et les revêtements de sol, sur les terrasses, sur la gestion des livraisons, sur la gestion des accès aux secteurs piétons.

J'en oublie peut-être d'autres. On fait cet exercice pour le garder en mémoire pour les prochaines réunions qui seront peut-être reportées dans le temps. C'est ce que je vous propose pour conclure.

Je remercie tout le monde pour votre participation. Si vous avez des propositions, vous pouvez aussi les envoyer ou davantage réfléchir et faire des propositions constructives sur les principes d'aménagement présentés ce soir.