

**Les Halles - Comité Permanent de Concertation****GTT Espaces publics**

Séance du jeudi 27 novembre 2008

Sous la présidence de

Madame Annick LEPETIT, Adjointe au maire de Paris, chargée des déplacements, des transports et de l'espace public,

En présence de

Monsieur Jean-François LEGARET, Maire du 1er arrondissement**Monsieur Thierry LE ROY, garant de la concertation****PARTICIPANTS****Élus****Mairie du 1^{er} arrondissement**Madame Michèle HAEGY, adjointe au Maire
Monsieur Franck BOUNIOL, adjoint au Maire**Partenaires et autres intervenants****COTEBA**

Monsieur Mathieu ESNARD

CCIP

Madame Anne BAYOL

EGIS CONSEIL

Madame Sophie LEMARCHAND

Conseillers de Quartier**Conseil de Quartier des Halles**Monsieur Bruno RENE-BAZIN
Monsieur Jean-Pierre MARTIN**Conseil de quartier St Germain l'Auxerrois,**

Madame Paule CHAMPETIER DE RIBES

Associations

Amicale des locataires du 118 rue Rambuteau
Madame Barbara BLOT

Association de défense des riverains « Chatelet les Halles »
Monsieur Jacques CHAVONNET

Association des piétons et cyclistes des Halles
Monsieur Christian JOLLIN

Association « Bachiques Bouzouks »
Madame Elisabeth BOURGUINAT

Association « Accomplir »
Monsieur Gilles POURBAIX
Monsieur Bernard BLOT
Monsieur Jacques ARNOULD

Association « Glob’Halles »
Monsieur Régis CLERGUE DUVAL
Madame Pascale EIMER

Association « Mains Libres »
Monsieur Bernard DUBOIS

Association « Mieux se Déplacer à Bicyclette »
Madame Christine LAMBERT

Union départementale CFE-CGC Paris
Monsieur Paul GROS

Association « Vélorution »
Monsieur Abel GUGGENHEIM

Association « Vivre autour de Saint Eustache »
Monsieur Jean POYET

Collectif Beaubourg les Halles
Monsieur Alexandre MAHFOUZ

Collectif Paris des Halles
Monsieur Olivier PERAY

GIE du Forum des Halles
Monsieur André LABORDE
Monsieur Emile SEBBAG

Institut d’urbanisme de Paris
Madame Camille GARDESSE

Ville de Paris

Cabinet du Maire du 1^{er}
Monsieur Benoit BOUANCHAUD

Cabinet de Mme Anne HIDALGO
Monsieur Renaud PAQUE

Cabinet de Mme Annick LEPETIT
Monsieur Benjamin PANCHOUT

Cabinet Seybah DAGOMA
Monsieur Dominique MAGNIETTE

Cabinet Hamou BOUAKKAZ
Monsieur Julien NEIERTZ

SG/Mission Les Halles
Monsieur Bernard FRANJOU, Directeur
Madame Florence VELIN
Monsieur Alexandre FREMIOT
Mademoiselle Julia BAUMAIRE

Direction de l’Urbanisme
Monsieur Christophe ZUBER

Direction du Développement Économique et de l’Emploi
Madame Nadia BAYAN

Direction de la Voirie et des Déplacements
Monsieur Alain CHAPUT
Monsieur Daniel LAGUET
Monsieur Nicolas ROY
Monsieur Arnaud CAQUELARD
Monsieur Philippe CAUVIN

MME ANNICK LEPETIT, MAIRIE DE PARIS, ADJOINTE CHARGÉE DES DÉPLACEMENTS, DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE PUBLIC : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Désolée pour mon retard. Vous vous souvenez, la dernière réunion GTT avait été consacrée aux vélos et aux terrasses et, comme elle avait été plus longue que prévue, nous avons communément convenu de nous revoir pour poursuivre l'ordre du jour avant la fin de l'année. Nous y voilà.

Il nous restait à vous présenter une étude sur les flux piétons puisque les Halles sont un des plus grands secteurs piétons de Paris. Nous allons vous présenter cette étude réalisée par la DVD et cela suscitera des questions pour que nous puissions parler circulation des piétons, qui est un sujet important dans ce quartier.

Avant cette présentation, je voulais passer la parole à Monsieur Thierry Le Roy, garant de la concertation, qui sera obligé de nous quitter plus tôt en raison de son emploi du temps chargé et qui souhaitait dire un mot dès maintenant.

M. THIERRY LE ROY, GARANT DE LA CONCERTATION : Merci, Madame le Maire adjoint. Je prends la parole au début de cette réunion parce que j'y suis un peu obligé pour deux raisons.

L'une est qu'en effet, l'usage de nos réunions de GTT est que nous en fixions la date et l'horaire en fonction de l'agenda des élus et pas du garant, ce qui est absolument normal, nous n'y arriverions jamais s'il fallait cumuler les agendas de tout le monde. Aujourd'hui, cela tombe mal, je vais aller prendre un avion après vous avoir dit ce que je vais vous dire maintenant. Ce n'est pas la règle générale mais une contrainte matérielle à laquelle je suis obligé d'adhérer.

Je voudrais dire à tous les membres du GTT que, dans les dernières réunions du bureau de la concertation (nous tenons un bureau tous les mois avec des représentants des associations et des comités de quartier), nous avons fait un point sur les méthodes de travail dans ce type de réunions. Elles ont beaucoup de richesse mais aussi des côtés un peu frustrants, ressentis tant du côté de la Ville que de celui des participants. Je ne vais pas vous faire le récit de nos discussions. Ceux que cela intéresse pourront se reporter aux comptes rendus que je fais de ces réunions de bureau. Même s'ils sont laconiques, je crois qu'ils sont clairs et, sur le site Internet, vous pouvez voir ce que nous nous sommes dits.

Un aspect important, que nous n'avons pas pu appliquer aujourd'hui, est la demande que j'exprimais, mais, qu'exprimaient aussi les participants associatifs, que nos réunions soient plus organisées, à partir d'un ordre du jour qui ne soit pas simplement l'indication des thèmes que nous allons traiter mais, autant que possible et quand cela s'y prête, la formulation des questions que se pose le maître d'ouvrage et auxquelles il va falloir essayer de répondre au cours de la réunion, si possible avec une conclusion à la fin. Cela faciliterait, pour les participants, la préparation de leurs interventions, sujet par sujet, ainsi qu'une discussion plus sérieuse dans le déroulement des réunions. Cela rallongera peut-être mais permettra de ne pas laisser en chemin un certain nombre de questions et donc de ne pas frustrer ceux qui les ont posées.

Nous sommes dans un mode habituel de nos réunions, où nous commençons par la présentation d'une étude et, derrière, comme nous n'avons pas eu le temps de traduire cette volonté de renouveler les méthodes, les questions que cela pose. J'en aperçois tout de suite quelques-unes et je pense à celle posée par une association de piétons du quartier, à propos de la rue Montmartre. C'est une question précise sur laquelle j'imagine que vous serez immédiatement sollicités pour prendre une position ou exprimer un avis. L'inventaire n'a pas été fait, cette fois. Je pense qu'il faudra le faire pour la réunion à la Canopée de la semaine prochaine. Nous le ferons désormais avec autant d'obstination que possible. En tous cas, vous pouvez compter sur moi pour y veiller.

Voilà, je vous rends la parole, Madame la Présidente.

MME ANNICK LEPETIT : Merci beaucoup et, encore une fois, désolée par rapport aux agendas. Nous avons aussi, surtout en fin d'année, des agendas énormes. Toutefois, je souhaitais tenir cette réunion puisque je m'y étais engagée devant vous pour que nous puissions aborder tous les thèmes que nous nous étions donnés lors de notre précédent GTT.

Nous allons passer directement à la présentation de Monsieur Chaput.

M. ALAIN CHAPUT, MAIRIE DE PARIS, DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS : Merci, Madame. Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Nous allons faire cette présentation sur quatre thèmes. Tout d'abord, un rappel très rapide des objectifs d'aménagement de l'espace public de surface, puisque c'est le thème de ce soir. Nous vous présenterons ensuite l'étude des flux piétons, qui n'avait pas pu vous être présentée au précédent GTT. Nous évoquerons le fonctionnement de la zone piétonne, à la fois pour les livraisons et le fonctionnement au niveau de son contrôle d'accès. Le quatrième thème est celui qui porte sur les vélos.

Très brièvement, sur les objectifs de l'aménagement de surface, c'est à l'écran : restituer les continuités piétonnes qui sont absentes actuellement sur ce site, replacer celui-ci dans l'enchaînement des grands espaces publics qui sont aux alentours du jardin, notamment, et des Halles en général, et rénover l'ensemble des sols et des végétaux ainsi que des mobiliers urbains.

Quelques obstacles, que vous connaissez aussi bien que moi, perturbent le cheminement aisé en surface de ce site. L'idée maîtresse est de supprimer ou d'aménager certaines trémies présentes sur le site de manière à ouvrir le cœur de ville sur les quartiers alentours, ce que nous voyons très bien à l'écran, notamment sur Montorgueil au Nord et vers le Centre Pompidou ainsi que vers la Seine.

Tout cela vous avait été déjà longuement exposé par l'équipe de maîtrise d'œuvre donc je ne veux pas revenir dessus. C'était simplement une petite introduction.

Venons au premier thème, maintenant, qui concerne l'étude des flux piétons. Je vais laisser la parole à Nicolas Roy, de l'agence de la mobilité de la Direction de la voirie et des déplacements, avec qui nous avons travaillé et dont le service a réalisé l'étude.

M. NICOLAS ROY, MAIRIE DE PARIS, AGENCE DE LA MOBILITÉ DE LA DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS : Merci. Bonsoir à tous.

Vous avez reçu, dans le dossier, les principaux résultats que je vais vous détailler rapidement. Quelques rappels sur la méthodologie suivant laquelle nous avons travaillé. Nous avons mené plusieurs séries d'enquêtes, une enquête réalisée fin juin, avant que les Parisiens ne partent en vacances et lorsqu'il faisait beau, pour essayer de maximiser le nombre de personnes présentes sur l'espace public, que ce soit sur la voirie ou sur le jardin. Deux types d'enquêtes : le comptage en ligne, donc compter le nombre de personnes qui passent devant les enquêteurs, pour avoir une idée des flux, et des questionnaires où nous avons demandé à un certain nombre de personnes d'où elles venaient et où elles allaient, pour essayer de dégager des lignes de flux sur les quartiers. Nous avons mené ces enquêtes de fin juin en semaine le matin, en semaine le soir et le samedi après-midi.

Dans un premier temps, je vais vous détailler le résultat des questionnaires, donc des enquêtes que nous appelons Origine-Destination et qui visent à déterminer ces lignes de flux. Vous avez vu, sur la vue précédente, où nous avons disposé les points de comptage. Nous avons demandé l'origine, la destination, la raison du déplacement et la fréquence, s'ils passent par là tous les jours, toutes les semaines ou moins souvent. Pour nous y retrouver, nous avons découpé le quartier en petits morceaux pour indiquer les origines et les destinations des personnes qui passaient devant les enquêteurs, en mentionnant aussi la destination forum et la destination métro RER.

Le résultat fait apparaître, globalement, une très grande dispersion des flux. Il est donc bien difficile de déterminer des lignes de flux principales. Par exemple, le jeudi matin, sur l'ensemble des points d'enquête, seules 25 % des personnes interrogées déclaraient venir du métro ou du RER. Cela signifie que 75 % des personnes que nous avons trouvées sur le secteur ne venaient pas du métro ou du RER. Cela montre la grande dispersion des flux. Nous avons dégagé, néanmoins, le jeudi matin, quelques lignes de flux assez importantes, pas mal d'usagers à destination du secteur Montorgueil, du Sentier, depuis le RER métro, et également une ligne de flux Est-Ouest, entre le Forum mais en tant qu'accès métro RER et le secteur Beaubourg de l'autre côté du boulevard de Sébastopol.

Le soir, tout à fait logiquement, nous enregistrons ces flux retours. Se surajoutent le soir des flux qui n'ont pas la même origine domicile-travail mais des flux qui sont plus internes au secteur, donc de gens qui viennent du RER métro pour les espaces commerciaux soit du Forum soit du plateau piétonnier.

Le samedi, il y a encore une très grande dispersion des flux. Ces flux sont très importants, comme nous allons le voir en valeur absolue, et se concentrent principalement aux abords des accès de métro RER, aux abords du Forum en tant que centre commercial, et entre le Forum et le secteur que nous avons appelé les Halles Sud, c'est-à-dire le plateau en grande partie piétonnier situé entre le Forum et la rue de Rivoli.

Nous avons demandé également les lignes de transport en commun empruntées. Cela met en évidence surtout que, le matin, nous avons beaucoup d'usagers provenant du RER, ce qui est assez logique : les gens viennent de la banlieue pour travailler dans le centre de Paris. Nous avons une très forte prédominance du RER. Ce phénomène est moins marqué le soir que le samedi, où les gens viennent plutôt dans les commerces. Là, les zones de chalandises du plateau piétonnier ou du Forum des Halles couvrent toute l'Ile-de-France mais elles sont quand même assez concentrées sur Paris donc le poids relatif du métro est plus important. Le soir, nous avons quelque chose d'assez analogue donc je ne détaille pas plus. Nous remarquerons juste le poids, à chaque fois, d'une ligne comme la ligne 14 du métro, qui s'est bien imposée comme une ligne desservant Châtelet-Les Halles.

Pour la fréquence, le matin, nous avons essentiellement pris des gens faisant un déplacement domicile travail. Ils passent ici tous les jours, du lundi au vendredi. C'est un peu estompé le soir, où nous avons le domicile-travail retour mais aussi pas mal de gens venant faire leurs courses et qui ne viennent pas tous les jours.

Le samedi, plus de 50 % des personnes interrogées déclaraient venir tous les jours. Nous avons aussi des usages moins fréquents mais, globalement, les fréquences à une fois par mois ou moins sont très minoritaires. Nous avons beaucoup de gens qui connaissent bien le quartier.

Dans les motifs de déplacement, le domicile-travail est totalement prépondérant le matin alors que les loisirs et les achats prennent une part beaucoup plus importante le soir et le samedi. Néanmoins, le domicile-travail et le travail-domicile restent non négligeables, même le samedi. Beaucoup de personnes travaillent le samedi, à commencer par les commerçants eux-mêmes.

Maintenant, je vais passer aux résultats des comptages en ligne. Pour ces jours de juin, nous avons parsemé tout le quartier de points de comptages visant à déterminer les flux, aussi bien sur le plateau lui-même, avec des flux à travers le jardin, qu'en traversée du boulevard de Sébastopol, aux abords de la rue de Rivoli ou de la rue Etienne Marcel. Nous vous avons simplement présenté une synthèse. Vous avez un dossier plus complet mais qu'il est un peu difficile de résumer.

Sur ces vues, nous voyons les flèches quand il y avait plus de points de comptages. Quand il n'y a pas de flèches, c'est que les flux étaient inférieurs à 200 personnes par heure et par sens. Le jeudi matin, nous voyons des flux qui restent modérés, globalement. Ils sont un peu plus forts vers la partie Nord du secteur, vers la rue Montorgueil, ce qui illustre ce que donnaient les questionnaires : des lignes de flux non négligeables entre le forum des Halles et le secteur Montorgueil, que nous retrouvons sur le secteur orange, donc des flux supérieurs à 500 personnes par heure et par sens, du côté de la rue de Turbigo, rue Montmartre et rue Montorgueil.

Egalement, des flux pas forcément très importants numériquement mais assez concentrés rue de Viarmes, rue Berger, rue Rambuteau, sur la partie Ouest du secteur. Sur l'Est et sur le Sud, c'est beaucoup plus diffus, cela reste des flux modérés, surtout si nous comparons à la suite.

Jeudi soir, les flux n'ont plus rien à voir. Ils ont été multipliés par 5, 6 10 pour certains flux. Ils se concentrent plutôt sur l'Est et le Sud du secteur, entre le Forum des Halles et le boulevard de Sébastopol, entre le Forum des Halles et la rue de Rivoli. Le jardin reste une zone de calme relatif. Les flux existent mais ils restent modérés.

Je passe au samedi, avec des flux qui deviennent extrêmes sur la rue Lescot puisque, si nous additionnons ceux qui passent dans les deux sens, nous avons 13.000 personnes qui passent en une heure rue Lescot, du côté de la porte rue Lescot. Cela veut dire qu'en deux heures, toute la population du 1^{er} arrondissement a défilé. C'est très impressionnant. Cela veut dire aussi que nous avons un espace public très engorgé et des piétons qui se gênent mutuellement tellement les flux de piétons sont intenses.

Les flux sont très forts sur tout le secteur, moins sur le Sud-Ouest, du côté de la rue Berger et de la rue de Viarmes. Dans le jardin, les flux sont globalement plus faibles. Des lignes de flux existent, celle que nous voyons se détacher nettement est entre la rue du Pont-Neuf et la rue Montorgueil, sur la traversée Nord-Sud du jardin.

Par rapport au précédent groupe de travail technique, nous avons fait des comptages supplémentaires pour répondre à certaines questions que nous avons déjà senties lors de notre dernière réunion et pour compléter l'information de chacun. Nous avons donc refait une petite campagne de comptage qui ciblait aussi bien les piétons que les vélos. Les résultats pour les vélos vous seront détaillés tout à l'heure.

Pour les piétons, nous avons mené des comptages sur la rue Saint-Denis. Attention, sur le petit plan, dans le document qui vous a été distribué, la flèche n'était pas au bon endroit. Certains auront corrigé d'eux-mêmes. Là, sur la présentation, la flèche est au bon endroit. Nous nous étions un peu trompés sur l'axe Nord-Sud sur lequel nous avons mis les flèches.

Le comptage visait à analyser aussi l'évolution heure par heure des flux, pour voir si, par exemple, on voyait des pointes à la mi-journée ou d'autres phénomènes qu'un simple comptage matin et soir n'aurait pas pu enregistrer. Aussi bien le jeudi que le samedi - là, ce sont des flux en octobre donc nous ne pouvons pas comparer directement à ce qui avait été compté en juin, même s'il faisait beau et que nous avons beaucoup de monde dans les rues -, nous voyons une ascension de plus en plus rapide vers la tranche 15 heures - 18 heures, où nous avons des flux de piétons très importants. Les flux sont faibles le matin et montent progressivement à la mi-journée pour devenir des flux très importants le soir, notamment le samedi où ils sont deux fois plus importants que le jeudi. Rue Saint-Denis, toujours, mais un peu plus au Sud, sur la portion de rue Saint-Denis qui se situe entre la place Joachim du Bellay, où il y a la Fontaine des Innocents, et la rue de Rivoli, nous faisons un peu la même remarque mais la pointe du samedi, notamment du samedi après-midi, est encore plus impressionnante. Sur le coup de 17 heures, plus de 5.000 personnes sont passées en une heure sur la rue Saint-Denis, côté Sud.

Nous avons également compté sur la rue Berger. Nous avons des flux plus hiératiques le jeudi, avec une montée en puissance très importante dans le sens Est-Ouest, que nous avons un peu de mal à analyser. Pourquoi une pente aussi raide ? Mais nous avons des résultats assez analogues, à savoir une montée progressive entre le matin où nous avons des flux modérés et l'après-midi, donc à partir de 15 ou 16 heures, où nous avons des flux très importants qui restent présents jusqu'à 19 ou 20 heures.

Là, ce sont des flux, des photographies qui ont été réalisées en juin et en octobre, sur l'aménagement tel qu'il est aujourd'hui. Nous n'avons pas de trop gros chantier, nous n'avons pas d'éléments qui perturbaient les flux ces jours-là. Il faisait beau donc nous avons beaucoup de monde sur l'espace public. Nous avons essayé de superposer ces flux par rapport à ce que pourrait donner l'aménagement tel qu'il est projeté aujourd'hui. Là, ce sont les flèches du samedi après-midi, que nous avons mis pour la compréhension de la chose. Nous avons superposé avec le plan du jardin tel qu'il est prévu à ce jour et la Canopée.

Par rapport aux accès transports, nous avons repéré, surtout le samedi après-midi, une très forte concentration de flux, notamment au Sud-Est du Forum, rue Berger rue Lescot, ce qui est assez cohérent avec l'aménagement d'un nouvel accès au pôle transports place Marguerite de Navarre, qui peut permettre, peut-être, de décongestionner la rue Lescot où nous saturons en piétons. Ceux qui font des trajets entre le Forum des Halles et la rue de Rivoli pourront ainsi avoir un accès aux transports plus proche que celui de la porte Lescot.

Par rapport aux lignes du projet tel qu'il a été conçu, nous avons un important flux de déplacement Est-Ouest que nous allons renforcer par la croisée, donc la matérialisation de la traversée Nord-Sud entre la rue Montorgueil et la rue du Pont Neuf. Cette ligne de flux déjà assez importante aujourd'hui figure bien au projet.

Pour l'Est-Ouest, actuellement, il n'y a pas de point de passage pratique dans l'axe et nous n'avons pas mesuré de flux importants. Nous avons mesuré des flux importants au Sud sur la rue Berger et au Nord sur la rue Rambuteau, et plus modérés à l'intérieur du jardin, sur les allées déjà existantes. Le déplacement Est-Ouest est cohérent par rapport à un gros volume de déplacement Est-Ouest mais ne correspond pas pour le moment à la ligne de flux fortement observée et, faute d'aménagements, clairement visible.

Par rapport aux lignes de flux du côté de l'angle rue Turbigo rue Montmartre et de la rue du Pont Neuf, nous avons observé un nombre de piétons très important. Les traversées du boulevard de Sébastopol, dans l'axe de la rue Berger et de la rue Rambuteau, sont aussi très importantes en soirée, en semaine et le samedi. Ces données sont assez cohérentes par rapport à des aménagements d'espaces publics que nous souhaiterions réaliser pour faciliter les flux piétons et sécuriser ces traversées dans ce secteur.

MME ANNICK LEPETIT : Comme cela a un rapport direct, nous pouvons enchaîner sur le deuxième point : le fonctionnement de la zone piétonne.

M. ALAIN CHAPUT : Le fonctionnement de la zone piétonne est sur deux thèmes. Nous vous proposons d'une part les livraisons et, de l'autre, son contrôle d'accès.

Sur les livraisons en surface, par rapport au projet d'extension de la zone piétonne actuelle, plusieurs enquêtes de livraisons ont été effectuées. Tout d'abord, la réglementation de la zone piétonne est issue d'un arrêté municipal d'octobre 2006, qui prévoit la circulation et le stationnement interdits dans toutes les rues et dans tous les sens, et donc l'entrée de véhicules admis tels que les riverains, engins de services, etc. La réglementation actuelle de la zone piétonne des Halles est schématisée en jaune sur le plan.

Pour voir ce qui se passait au niveau des enquêtes de livraisons, nous avons effectué plusieurs enquêtes dont une sur le secteur actuel de la zone piétonne, schématisé avec un périmètre noir. Nous l'avons complété par trois autres études sur le secteur Berger, schématisé en bleu, le secteur Nord Coquillière et le secteur Sud de la rue Saint-Denis, rue des Lombards. Cela nous a permis d'avoir, dans le périmètre d'étude, une vision assez précise des livraisons, de leur fréquence, des quantités, des volumes, de camions qui rentrent sur ce périmètre, sachant que, je le précise en amont, les livraisons ne sont pas faites de manière identique dans la zone piétonne et dans les trois zones que je viens de citer. Dans ces trois zones-là, la verte, la bleue et la rouge, la rouge un peu moins maintenant parce qu'elle fait partie du réseau vert, avec non pas le même arrêté dans la zone piétonne des Halles mais avec une réglementation identique. Par contre, dans le secteur vert et dans le secteur bleu, ces voies sont ouvertes à la circulation générale et nous n'avons pas le même type, le même statut de livraisons. Cela permet néanmoins, quand même, de quantifier les flux.

En ce qui concerne, premièrement, l'enquête qui porte sur le périmètre actuel, vous avez les chiffres sous les yeux donc je vais simplement relever les plus importants. Nous avons 950 véhicules jour qui rentrent dans cette zone, toute la journée, depuis 7 heures jusqu'au soir. Simultanément, il y en a 58 le matin et 35 le soir. La majorité de ces entrées se fait par la rue La Reynie. Pratiquement les trois-quarts des livraisons se font avant 13 heures, donc le matin.

Sur les trois autres secteurs que j'évoquais, nous n'avons pas tout à fait les mêmes critères puisque nous sommes sur des rues avec une circulation générale. 950 véhicules rentraient sur le secteur piéton tout au long de la journée. Là, nous sommes sur des quantités bien moindres puisque, même sur le secteur 1, le secteur Sud Berger, les horaires ne sont pas tout à fait les mêmes - les enquêtes n'ont peut-être pas été faites de la même manière - mais nous sommes sur des volumes beaucoup moins importants. Nous retrouvons néanmoins la même proportion, à savoir que les trois-quarts de ces livraisons, (voire plus, puisque c'est 84 % dans le secteur Berger), sont réalisés le matin. Nous

sommes sur des situations de blocage, à certains moments, avec des livraisons qui bloquent la circulation générale.

Quelles sont les solutions pour harmoniser cette situation ?

Ce plan représente l'ensemble du périmètre à aménager. Nous voyons bien la zone actuelle et la zone étendue, avec les accès et les sorties. Nos deux entrées et nos deux sorties sont conservées et nous proposons de mettre des entrées et des sorties à la fois, sur le secteur 3, entrée Coquillière, et ressortie vers le Nord.

Le thème 3, sur la manière de gérer tout cela au niveau des accès, est très lié avec l'accès de ce nouveau périmètre de la zone piétonne. En entrée, nous allons être classiquement sur ce que vous connaissez sur Montorgueil, avec des bornes escamotables, des bornes d'appel, d'identification. Le livreur arrive à la borne, il se fait identifier moyennant une identification et une autorisation de pénétrer dans cette zone. Les bornes sont reliées à un PC. Le débat porte encore soit sur le PC de la rue Bellan ou plutôt -et c'est l'orientation que nous avons- de recentrer l'ensemble sur le PC général qui sera installé dans la Canopée. Il y aura, outre les PC de sécurité liés à la Canopée, le PC de voirie. Nous sommes plutôt, actuellement, sur cette orientation.

En sortie, nous proposons une solution assez banale de bornes de détection au sol. Lorsque le véhicule arrive, la boucle descend. Ce contrôle d'accès est simple, encore faut-il qu'il soit suffisamment bien réalisé pour fonctionner mieux que les systèmes actuels.

MME ELISABETH BOURGUINAT, ASSOCIATION « BACHIQUES BOUZOUKS » : C'est un point dont nous avons discuté en réunion de bureau de la concertation. Nous aimerions bien retrouver ce que nous avons connu par le passé, à savoir un vrai dialogue au sens où nous posons une question et nous avons une réponse. La méthode qui consiste à prendre 80 questions et à répondre à la fin est excessivement frustrante. En général, il y a des questions oubliées et, si nous n'avons pas bien compris, nous ne pouvons pas reposer une question pour bien comprendre derrière. Est-ce qu'on pourrait adopter ce système-là ? Nous prenons une ou deux questions et nous avons une réponse, s'il vous plaît.

MME ANNICK LEPETIT : Je suis tout à fait d'accord pour qu'on adopte ce système. Le but est de ne pas perdre le fil de la question, d'avoir la réponse, et de ne pas avoir quinze interventions sur le même sujet.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Je ne veux pas dire qu'on reprend tout de suite la parole derrière pour reposer d'autres questions mais on peut reprendre la parole plusieurs fois dans la soirée en laissant parler les autres, chacun son tour. L'idée est de ne pas avoir une série de questions et une série de réponses, sinon, il n'y a plus de dialogue. Nous souhaitons avoir un dialogue. La concertation repose sur un dialogue, pas sur une tribune.

M. JACQUES CHAVONNET, ASSOCIATION DE DÉFENSE DES RIVERAINS : Ma première question concerne le contrôle d'accès de la zone piétonne. Aujourd'hui, nous n'avons pas de zone piétonne. Les comptages réalisés aujourd'hui le sont en fonction de véhicules qui rentrent comme ils veulent.

Il n'y a aucune possibilité de contrôler. Vous rentrez rue de la Reynie avec votre voiture, il n'y a aucun contrôle.

M. ALAIN CHAPUT : Nous n'avons pas compté les véhicules, nous avons compté les piétons.

M. JACQUES CHAVONNET : Quand vous parlez de livraisons, il s'agit bien des voitures qui sont dans la zone. Or, ces véhicules n'ont pas été contrôlés, ils sont rentrés selon leur volonté. Nous avons un problème actuellement et je voudrais dire, en faisant référence à la lettre que je vous ai adressée, Madame Lepetit, concernant cette fermeture de zone que nous réclamons depuis des années, alors que les travaux sont pratiquement faits, il reste le problème du contrôle.

Il faut prendre conscience aujourd'hui que la zone piétonne n'est pas une zone piétonne, d'ailleurs la police l'assimile à une zone libre. Il y a peu d'enlèvements de voitures, il n'y a pratiquement pas de contrôles des motos. La raison bien simple est qu'eux-mêmes ne peuvent pas se référer à la réglementation de cette zone puisque la zone est accessible à tout le monde.

Je pense qu'il y a là un problème véritable qui concerne la fermeture de cette zone le plus rapidement possible et il faut tenir compte de cette situation.

Merci.

M. DANIEL LAGUET, MAIRIE DE PARIS, DIRECTEUR DE LA VOIRIE : Je vais vous donner une première réponse, par rapport à votre réponse globale. Cette zone a été instaurée en zone piétonne et, à l'époque, des contrôles d'accès avaient été mis, il y avait même des guérites avec des gens qui surveillaient. Ce système, très onéreux, s'est révélé dépassé. Nous avons envisagé de raccorder cette zone au PC Bellan, sur la zone Montorgueil. Aujourd'hui, des barrières ont été mises et elles sont raccordables au PC Bellan. Or, nous avons un différend avec la Préfecture de police qui veut se désengager du PC Bellan. C'est pour cela que nous n'avancions pas. Nous disons au PC qu'il faut mieux contrôler par rapport à ce qui est fait aujourd'hui, alors qu'ils ont diminué les effectifs, ce qui fait que le contrôle nous apparaît insuffisant sur la zone Montorgueil. Et nous avons ce refus de prendre en compte la zone piétonne des Halles pour laquelle, dès que nous avons le feu vert, nous pourrions lancer les travaux. Je pense qu'à l'horizon de 18 mois, nous pourrions raccorder l'ensemble des barrières présentes au PC Bellan.

Voilà ce que je crois et je vous en donne acte. Nous sommes aujourd'hui dans une situation qui n'est pas satisfaisante pour la zone piétonne des Halles puisque nous ne faisons pas ce raccordement avec le PC Bellan, parce que la police n'est pas d'accord. Le débat doit reprendre avec la Préfecture de police et nous nous situerons bien dans le cadre où le PC deviendra un PC central de la zone piétonne globale, Halles et Montorgueil.

MME ANNICK LEPETIT : J'ajoute qu'il faudra aussi des agents pour contrôler. La surveillance, par essence, demande du contrôle.

MME MICHÈLE HAEGY, ADJOINTE AU MAIRE DU 1^{ER} ARRONDISSEMENT : Pour compléter ce que disait M. Laguet, pourquoi n'organise-t-on pas une réunion en commun ? Depuis des années, le maire du 1^{er} demande que ce contrôle soit effectif, puisque les raccordements sont faits, les travaux ont été exécutés et il y avait le financement. Quand nous posons la question à la police, ils disent : « Ce n'est pas nous, c'est la Ville », la Ville dit : « Ce n'est pas nous, c'est la police. » Ecoutez... Avancions ! Que préconisez-vous ?

M. DANIEL LAGUET : Une réunion tripartite me paraît envisageable. Nous disons que c'est la police parce que, aujourd'hui, les agents de la ville de Paris n'ont pas la possibilité de dresser des procès-verbaux, donc cela ne peut pas être la Ville. La Ville a délégué ses pouvoirs de police et de surveillance à la Préfecture de police, donc c'est elle qui a les agents.

Comme elle ne veut pas rajouter d'agents dans le PC, qui en plus, aujourd'hui, devient un PC obsolète et qu'il faut refaire, puisque nous avons des problèmes d'extension, nous sommes devant une position qui n'est pas claire.

Il faut en effet envisager cette réunion tripartite pour échanger et s'orienter sur une gestion un peu transitoire, que je souhaiterais par le PC Bellan en attendant d'avoir un PC définitif dans le jardin des Halles.

MME ANNICK LEPETIT : D'autres personnes souhaitaient prendre la parole. Allez-y, Monsieur.

M. JEAN-PIERRE MARTIN, CONSEIL SYNDICAL 5-7 RUE DES INNOCENTS : Nous sommes sur les livraisons mais j'aimerais que nous revenions sur les flux, dont nous n'avons pas parlé.

Vous prenez une suite et vous n'étiez pas là avant mais je déplore terriblement qu'il n'y ait jamais eu d'étude complète d'urbanisme sur l'ensemble des quartiers Halles, Montorgueil et Beaubourg. C'est un ensemble. Et il n'y a pas eu de concertation avec les riverains. Vous avez parlé des comptages mais vous n'avez pas parlé avec les riverains. Il faudrait une réflexion générale, plus intéressante que cela, et qu'on n'en reste pas à des études théoriques.

Revenons sur les livraisons puisque nous parlons des livraisons. Nous parlons de barrières. Elles sont cassées depuis des siècles, on le sait mais, personnellement, je ne dirais pas qu'il y a des abus. Il y

a des abus avec des voitures particulières, en particulier la nuit. Il serait intéressant d'inverser le sens de la rue Saint-Denis, la nouvelle partie de la rue Saint-Denis qui rejoint le boulevard de Sébastopol. Il faut impérativement l'inverser -Madame Bourguinat doit le savoir, elle doit habiter en face- parce qu'il y a des bouchons, le soir, dans cette rue. Les voitures prennent la rue Saint-Denis, vont dans les sandwicheries et, après, partent. Cela klaxonne, cela fait du bruit, déjà que les terrasses envahissent tout, je ne sais pas comment font les pauvres riverains. Il serait intéressant de se pencher là-dessus, d'inverser la rue et aller de Sébastopol, Lombards, Saint-Denis, rue de Rivoli. Je ne sais pas ce qu'en pensent les autres riverains mais pour moi, c'est primordial.

Ensuite, vous parlez de la police qui ne fait pas son travail. Quand M. Delanoë est arrivé à l'hôtel de ville, il a délégué de l'argent à la Préfecture de police pour avoir un nombre assez colossal de policiers pris en charge par la ville de Paris. Je pense que nous pourrions avoir des policiers dits « municipaux » pour faire un peu d'ordre, de temps en temps, parce qu'il y en a besoin.

Un arrêté municipal a été changé en 2006. Peut-on avoir copie de cet arrêté municipal ? Avant, les livraisons se passaient très bien parce qu'elles ne devaient pas commencer avant 7 heures du matin. Il faut lire les panneaux à l'entrée, les livraisons étaient de 7 h à 13 h. Or, maintenant, nous avons des livraisons à 5 h 30 le matin. Quand ce sont des camions de bière, cela réveille tout le monde.

Autre chose, et ce n'est peut-être pas le cadre mais j'en profite pour le dire. Les Halles sont un quartier assez animé, particulièrement les vendredi et samedi soir. Les riverains ont déjà du mal à dormir le samedi soir mais le dimanche matin, dans la continuité de la nuit, les poubelles passent à 5 h 30, par exemple dans la rue de la Ferronnerie -je parle de ce que je connais- alors que, habituellement, elles passent après 10 heures. Est-ce qu'on ne peut pas mettre les poubelles plus tard le dimanche matin ? Pour l'instant, les gens qui habitent sur la rue de la Ferronnerie, en particulier dans mon immeuble, ont droit à une belle nuit blanche.

MME ANNICK LEPETIT : Concernant l'inversion de la rue Saint-Denis, est-ce possible, pas possible, à étudier ?

M. DANIEL LAGUET : Si j'ai bien compris votre discours, les véhicules s'arrêtent en pleine voie et font un bouchon. Je ne comprends pas en quoi l'inversement de sens changera le comportement des gens ?

(Réponse inaudible de M. Martin)

M. DANIEL LAGUET : Le sens de la voie est très facile à inverser, nous n'avons pas de préférence.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Il n'y a pas de chicane, au départ, pour ralentir les voitures. Cela ne me concerne pas, je n'habite pas sur cette partie-là, mais je vous garantis que tous les soirs, enfin surtout le vendredi et le samedi, on ne peut pas circuler, même en étant piéton. Il y a aussi l'histoire des sandwicheries qui sont ouvertes toute la nuit. Il ne faut pas exagérer, je ne crois pas qu'ils aient le droit. Il y a des empiètements de terrasses énormes. On a fait des trottoirs mais cela ne sert à rien parce qu'ils sont complètement pris par les terrasses. Les gens peuvent fumer en terrasse, maintenant, et il y a des barrières devant c'est-à-dire qu'on ne peut marcher que sur la chaussée, dans cette partie-là. Il y a quelque chose à faire, qui est important.

Merci.

M. DANIEL LAGUET : Ok pour faire l'étude mais je n'ai pas vu la pertinence. Je vais regarder.

M. RÉGIS CLERGUE-DUVAL, ASSOCIATION GLOB'HALLES : Dans quel sens voulez-vous ? On ne comprend rien du tout. Actuellement, c'est Sud-Nord ou Nord-Sud ?

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Actuellement, on rentre par la rue de Rivoli, après, la rue Saint-Denis, la rue des Lombards et le boulevard de Sébastopol.

M. RÉGIS CLERGUE-DUVAL : Tu proposes l'inversion ? C'est prévu dans le plan. D'accord, donc M. Martin est pour la modification que vous proposez, c'est plutôt bien.

M. ALAIN CHAPUT : Si vous prenez la diapositive page 35, c'est effectivement le sens de la circulation proposé dans le cadre du projet mais ce n'est pas prévu demain.

Il est prévu de sortir rue des Lombards et de rentrer par la rue La Reynie, de descendre jusqu'à la rue Rivoli. Là, il n'y aura plus d'accès puisque c'est la limite de la zone piétonne Sud. Cette zone sera fermée par des potelets mais restera néanmoins accessible aux engins de secours et autres, elle ne sera pas fermée par un séparateur mais sera fermée à la circulation. La sortie se fait sur la rue des Halles.

C'est le plan de circulation imaginé pour la desserte du périmètre complet de la zone.

M. JEAN-PIERRE MARTIN: Même maintenant, on pourrait inverser. Il suffit de changer les panneaux.

M. JACQUES ARNOULD, ASSOCIATION ACCOMPLIR : Je voudrais revenir sur la vue précédente, c'est-à-dire les petits potelets censés permettre le contrôle d'accès. Si nous regardons ce qui se passe à Montorgueil, nous nous apercevons que ces potelets ne fonctionnent pas parfaitement bien. Vous avez compté les véhicules et je suis assez d'accord que dans la zone centrale, le nombre de véhicules dans la journée est raisonnable. La nuit, c'est tout à fait autre chose et le soir, c'est un parking gigantesque et gratuit. A Montorgueil, le nombre de motos et de scooters qui circulent là-dedans est absolument extravagant. Je pense que ce mode de contrôle n'est pas d'un modernisme exacerbé. Cela mériterait qu'on réfléchisse à d'autres solutions qui s'avèreraient beaucoup plus efficaces pour véritablement effectuer un contrôle et servir de repoussoir pour les gens qui ne respecteraient pas la réglementation. Il existe beaucoup de systèmes bien plus modernes que cela, qui permettent de le faire, en particulier avec des caméras, qui permettent de contrôler une plaque et de voir si les accès sont autorisés ou pas.

Je suggère qu'on utilise d'autres solutions que celle-ci, qui s'avère absolument inopérante dans le quartier Montorgueil actuellement.

M. GILLES POURBAIX, ASSOCIATION ACCOMPLIR : Quand on voit cette vue-là, vous faites comme si le quartier Montorgueil fonctionnait, or, il ne fonctionne absolument pas. Nous avons eu l'occasion de faire une visite au PC Bellan, nous sommes allés voir sur place et nous avons bien vu sur les caméras comment cela se passe. Une voiture passe, trois sont derrière en ventouse et rentrent dans la zone. Il ne faut pas pérenniser un système qui ne marche pas et je rejoins Jacques : nous devons penser à de solutions beaucoup plus novatrices. La lecture des plaques minéralogiques se fait à Londres avec des milliers de voitures par jour, nous devrions pouvoir le faire avec quelques centaines.

Il y a quelque chose d'assez inquiétant, quand je vois la page 35 de votre diaporama. Vous multipliez les points d'accès à la zone piétonne, donc vous multipliez sa perméabilité. Déjà avec deux accès, on peut y rentrer comme on veut mais là, vous la rendez encore plus perméable.

Jacques Chavonnet a rappelé que cela fait 6 ou 7 ans que le Conseil de quartier des Halles demande la fermeture de la zone piétonne et qu'elle a émis vœu sur vœu. On a un peu de mal à croire que vous allez arriver, avec un coup de baguette magique, à faire fonctionner cette zone piétonne.

Deux choses m'ont interpellé dans l'étude de flux.

Sur les livraisons, je voudrais appuyer ce qu'a dit Jean-Pierre Martin, à savoir les abus des camions de livraison qui arrivent dès 5 heures du matin. Ils laissent le moteur tourner, les frigos notamment. Le chauffeur s'en va, il va boire son café et revient une heure après. C'est du stationnement gratuit sauf que, au-dessus, on ne dort plus. Les camions de bière, c'est monstrueux. Un pub représente deux livraisons par semaine, entre 6 heures et 6 heures 30. Il faut compter une demi-heure, à ranger, à jeter les fûts. Ils les jettent par terre, sur le pavage et cassent en plus les pavés. C'est vraiment quelque chose de crucial.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : N'est-il pas possible de demander au Préfet un système caméra ? Je prends un exemple : nous recherchons une voiture en parking Vinci, boulevard de Sébastopol. Or, nous ne retrouvons pas cette voiture. Avec la carte d'abonnement, nous avons pu retrouver la voiture qui correspondait à la carte d'abonnement. Nous avons visionné l'entrée, datant de plusieurs jours. Nous recherchons une BMW et n'en trouvons pas. Ils ont repris la sortie précédente

et nous nous sommes aperçus que la personne avait changé de voiture : c'était une Opel. Nous lisions parfaitement les numéros.

Est-ce que le Préfet pourrait faire mettre des caméras au sol à l'entrée ? S'il acceptait, ce serait tellement plus simple d'envoyer les PV à la maison, ce serait totalement dissuasif et nous n'aurions plus jamais de personnes qui n'ont rien à faire dans le quartier.

Nous ne sommes pas plus bêtes que les Anglais, que les parkings Vinci, et compagnie. Je ne pensais pas que les parkings Vinci étaient aussi fliqués, d'ailleurs.

MME ANNICK LEPETIT : Je posais la même question à Daniel Laguet, puisque nous sommes souvent en contact avec la Préfecture de police. Le problème est qu'il faut du contrôle, et nous ne sommes pas dans le contrôle, mais nous travaillons avec la Préfecture de Police sur ces questions.

M. DANIEL LAGUET : Par rapport aux difficultés, je prétends que c'est une volonté de contrôle et que, si elle était suffisante, la zone Montorgueil donnerait satisfaction comme elle l'a donné au début, quand le système était bien meilleur. Les systèmes s'érodent et les habitudes se prennent. Si, au bout de quelques années, nous ne reprenons pas les choses en main, elles se dévoient.

Honnêtement, je pense que le contrôle par bornes est un système connu, rôdé, avec une certaine volonté de marcher. Bien sûr, on voit que les gens sont très ingénieux et tout le monde arrive à frauder. Vous avez le système des voitures qui se mettent les unes derrière les autres et, effectivement, à la troisième, la borne se relève et elle est détériorée. Cela coûte de l'argent pour la réparer et, pendant un certain temps, elle ne marche pas.

Le contrôle par caméra, nous ne l'avons mis en œuvre avec la Préfecture de police qu'au titre d'un test pour le contrôle des voies de bus. C'est un système important, que nous pensons porteur. Il a été testé avec des caméras installées et reliées sur un PC à la Préfecture de police. Tout n'est pas complètement automatisé, des agents regardent les images et valident le véhicule interdit. A ce moment-là, le PV peut être émis.

(Intervention inaudible dans la salle)

Aujourd'hui, nous sommes tributaires de la Préfecture de police et du système français, qui est un système national, pour arriver à émettre les PV. La ville de Paris ne peut pas décider elle-même de mettre en place son propre système de caméra. Nous sommes bien obligés de travailler avec la collaboration de la Préfecture de police et des services nationaux puisque les PV sont émis à Rennes. Ils ne sont pas émis dans les Halles. Que vous l'entendiez ou non, la mécanique est comme cela et elle ne peut pas être changée du jour au lendemain.

Globalement, ce système dans les bus marche mais il nécessite aujourd'hui beaucoup de personnels pour arriver à le réguler. En ce qui concerne les personnels, nous pensons que nous ne sommes pas loin du PC Bellan mais c'est une expérience que nous avons engrangée. Nous n'avons pas pensé que, pour une zone piétonne, nous allions étendre le dispositif et le mettre par caméra. Nous pouvons éventuellement l'évoquer à la Préfecture de police.

Philippe Cauvin avait également travaillé sur des zones et sur des expériences à l'extérieur de Paris et à l'extérieur de la France.

M. PHILIPPE CAUVIN, MAIRIE DE PARIS, DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS : Nous pouvons assez facilement comparer cette zone avec celles de même type existant en Europe, en particulier à Barcelone. Le quartier gothique présente une étendue de voies piétonnes bien plus vaste, en superficie et en nombre de rues, et largement fréquentée puisqu'il y a de très grands magasins à l'intérieur de cette zone. J'ai eu l'occasion de visiter le poste d'exploitation, beaucoup plus petit que celui de Bellan mais qui fonctionne assez bien. Les accès sont contrôlés par des bornes escamotables de même type que celles de Montorgueil. Le principe en est le suivant : le matin, toutes les bornes sont abaissées, les livraisons ont un accès libre à la zone -jusqu'à 13 heures, de mémoire- et, à 13 heures, les bornes sont relevées aux entrées et en sortie. Les véhicules de

livraison doivent absolument quitter la zone avant 13 heures. Il est toujours possible d'y rentrer après 13 heures à condition d'appeler à une borne, de se faire reconnaître et là, un pupitreur peut actionner une borne avec une visualisation, un peu comme cela existe à Bellan, de son interlocuteur qui est en voiture et se présente à la borne.

La grande différence est un contrôle sévère des services de police à l'intérieur de cette zone de Barcelone, tous les après-midi, pour vérifier qu'il s'agit bien d'une livraison et non pas d'autres usages.

Comme l'a dit Daniel Laguet, ce dispositif de bornes fonctionne, il fonctionne ailleurs, mais il doit s'accompagner d'un contrôle de forces de police.

M. JACQUES ARNOULD: Permettez-moi d'insister sur la nécessité de compléter et d'approfondir ce sujet. Le problème des motos et des scooters, je ne sais pas s'il existe à Barcelone mais, dans le quartier des Halles, il est gigantesque. Vous ne pourrez le régler qu'avec des systèmes de contrôle visuel. Je pense que vous avez suffisamment de capacités de persuasion auprès de la Préfecture de police pour arriver progressivement à leur montrer que ce serait quand même plus moderne d'aller vers une automatisation de leur système actuel.

M. PHILIPPE CAUVIN : J'allais compléter mon propos en disant que l'interdiction d'accès est également valable pour les motos. Celles qui se trouvent à l'intérieur de la zone sont verbalisées. Il y a des zones de stationnement.

M. JACQUES ARNOULD: C'est la réglementation actuelle mais elle ne sera jamais appliquée, vous le savez.

M. PHILIPPE CAUVIN : A Barcelone, cela fonctionne.

M. JACQUES ARNOULD: Nous ne sommes pas à Barcelone et la police de Barcelone n'est pas comme la police parisienne.

M. PHILIPPE CAUVIN : Je termine, puisqu'on m'a demandé d'illustrer le propos par des exemples étrangers. A Barcelone, il y a effectivement un accompagnement autour de cette zone par un nombre considérable de stationnements motos, sur des linéaires très importants, que ce soit le long du cours central ou tout autour de la zone. On voit les motocyclistes stationner aux abords de la zone et continuer à pied.

Un autre exemple est Rome, qui correspond plus à des contrôles d'accès de l'hyper centre de Rome. C'est un système très sophistiqué sur lequel il y a encore quelques difficultés. Les gens qui peuvent avoir accès doivent acheter un badge, qu'on appelle un « transpondeur ». L'automobiliste se présente à une borne, le transpondeur communique avec un détecteur. Là, il a accès donc il peut rentrer. S'il force, il est photographié. Il n'y a pas de borne, c'est simplement un passage étroit dans lequel il doit passer, sous surveillance caméra et, s'il passe sans transpondeur, il est flashé. Pour autant, cela ne règle pas le système des motos qui n'ont qu'une plaque arrière et qui finalement, après différentes tentatives de les interdire, sont autorisés dans la zone sous contrôle et leur nombre est très important. Nos amis romains ont constaté qu'il y a une très grande dérive de ces accès. Ce système n'est donc pas forcément plus satisfaisant que le premier s'il n'est pas accompagné de contrôles.

Sur ce type de zones, se pose bien la question du contrôle par du personnel pour que les comportements changent.

M. JACQUES ARNOULD : Allez-vous analyser autre chose ?

MME ANNICK LEPETIT : Nous sommes obligés parce que cela ne peut fonctionner qu'avec la Préfecture de police, quel que soit le système choisi. De toutes les façons, à un moment ou un autre, une décision doit être prise pour savoir si le secteur piétonnier des Halles doit rester piétonnier ou pas. C'est la question que je poserai au Préfet et, ensuite, nous choisirons le système. Quel que soit le système, il faudra de toute façon un contrôle sinon, cela ne fonctionne pas. Pour l'instant, nous ne pouvons pas dire que cette mission de contrôle soit la mission dévolue

par la Préfecture de police à ses agents, nous le voyons bien sur le stationnement rotatif et ce n'est pas particulier aux Halles.

M. JACQUES ARNOULD : Peut-on conclure que le système actuel n'est pas choisi et que vous considérez des solutions plus efficaces si elles existent ?

MME ANNICK LEPETIT : Nous regarderons si nous pouvons faire mieux et plus efficace mais soyons clairs : il n'y a pas de système qui n'ait pas besoin, derrière, d'un contrôle.

M. JACQUES ARNOULD : Si, Londres fonctionne de façon complètement automatique.

M. DANIEL LAGUET : A Londres, c'est un système de péage et non de contrôle de zone piétonne. Ce système permet d'ailleurs d'amortir l'investissement.

M. PHILIPPE CAUVIN : Avec le système de péage, vous passez ou vous ne passez pas. Lorsque vous passez, vous devez payer. Londres met un système de cordons et de caméras permettant d'identifier le véhicule qui passe et la machine compare les véhicules qui passent par rapport à ceux qui sont enregistrés comme ayant payé. La difficulté dans un système de limiter les accidents est d'identifier ceux qui demandent l'accès et ceux qui y ont droit. Il faut que le logiciel, en plus de ces fonctions-là, reconnaisse ceux qui peuvent avoir un droit à rentrer, et donc que l'utilisateur puisse dialoguer avec quelqu'un et expliquer sa situation pour être enregistré comme ayant droit. C'est toute la difficulté et ce n'est pas complètement automatique. C'est forcément une interface usager service qui relève d'un dialogue entre un agent et l'utilisateur. Après, le contrôle peut être plus efficace mais nous sommes toujours sur cet enregistrement, cette reconnaissance du droit d'accès pour différentes situations.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Nous avons fait venir un consultant, spécialiste des questions de stationnement et il nous a aussi détaillé ce qui se passe ailleurs. Par exemple, en Italie, je ne sais plus dans quelle ville, il y a un système d'enregistrement. Le fait de payer ou non ne fait pas de différence mais il y a un système d'enregistrement des droits sur Internet.

Il faut comparer ce qui est comparable et il me semble que la réglementation en vigueur à Montorgueil et celle en vigueur aux Halles n'est pas la même. A Montorgueil, on a droit de rentrer une demi-heure pour faire ses courses. Aux Halles, ce n'est pas prévu. Cela complique beaucoup plus si tout un chacun voulant acheter quelque chose dans un magasin de la rue Montorgueil peut rentrer ou si nous avons le système des Halles, limité aux véhicules de secours, aux livraisons, aux riverains, qui sont identifiables et pourraient soit avoir un transpondeur soit s'inscrire en ligne sur Internet et avoir des droits. Cela peut aussi permettre, quand vous attendez des invités, d'inscrire, si on a un droit principal, la voiture des amis ou une voiture de location pour pouvoir rentrer. Le fait de payer ou de ne pas payer ne change pas l'inscription des droits.

Concernant le péage à Londres qui permet de payer, j'ai parlé avec les gens de la Ville, qui entretiennent les bornes de Montorgueil et, sincèrement, j'aimerais qu'un jour, on me présente la facture : je crois qu'elle est énorme, colossale.

Quelqu'un disait que les motos mettent des chiffons sur les plaques. Nous pourrions peut-être avoir des scanners qui reconnaissent les plaques, comme les radars sur les autoroutes, je crois.

Il faut donc fouiller un peu, aller voir des systèmes innovants et avoir une approche économique. Là, il faut tout compter, pour avoir une approche globale, y compris la perte de temps pour les gens qui se retrouvent empalés sur les bornes de Montorgueil. Des gens perdent la moitié de la journée et doivent réparer leur voiture, il y a d'énormes contentieux avec les assurances sur ces incidents-là.

Ensuite, je me pose une question de calendrier. Vous dites que, à terme, nous voudrions mettre le PC qui permettrait de contrôler humainement ces choses-là dans la Canopée mais, dans l'immédiat, ce serait au PC Bellan. On nous a toujours dit que le PC Bellan était saturé et qu'il était hors de question qu'il prenne les Halles en plus. Même si les boucles existent, je ne vois pas comment le PC Bellan, dans les 18 mois qui viennent, pourrait prendre en charge les Halles. Dans ce cas, si nous prenons le PC de la Canopée, cela nous laisse cinq ans devant nous. Pendant ce temps, cela doit

être possible de mettre au point un système un peu plus perfectionné et nécessitant moins de main d'œuvre pour passer à l'ère de la technologie.

J'aurais une dernière question. Un chiffre m'a vraiment étonnée : 30 % de stationnement illicite sur le secteur. Je ne sais pas comment vous le mesurez parce que, pour moi, il n'y a que du stationnement illicite. S'arrêter sur la chaussée pour livrer n'est pas licite et tout le monde stationne dans tous les sens sur les trottoirs. Le petit bout de la rue des Halles est mieux organisé, avec des places de stationnement et de livraison, et la portion rue des Lombards est pareil que celle rue Saint-Denis. Ce n'est donc pas 30 % mais 100 ou 80, et c'est vrai pour tout le quartier piéton : il n'y a pas de trottoirs, il n'y a pas de places de stationnement. Qu'est-ce qui est licite ? Il n'y a pas d'emplacements licites de livraison : c'est partout et les gens se garent partout. Je vous parle de la rue Saint-Denis mais la question se pose plus largement sur tout le secteur.

M. ALAIN CHAPUT : Cette enquête a été réalisée préalablement au réseau vert.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Très bien, je n'avais pas cette information. En tout cas, actuellement, c'est n'importe quoi et, surtout, c'est la même chose dans tout le quartier piéton. Si vous pouviez apporter quelques éléments, notamment en termes de calendrier : à quel moment voulez-vous réaliser les travaux de piétonisation ? Est-ce avant, pendant ou après la Canopée ? Sachant les difficultés que nous avons pour l'instant, avec le concept général qui est que, maintenant, les trottoirs sont complètement ouverts aux terrasses, il me semblerait mieux d'étendre le quartier piéton une fois que nous aurons résolu ces problèmes et mis un peu de discipline sur les terrasses.

M. JACQUES CHAVONNET : Rue de la Ferronnerie, samedi dernier, il y avait 152 motos. Le problème est donc immédiat, il ne peut pas durer et un délai de 18 mois est totalement inacceptable. J'ai posé la question à Monsieur le Maire de Paris lors de son mandat de mandature le 3 octobre 2006. Il m'a fait la même réponse que vous nous faites aujourd'hui : « Il y a un problème entre la Préfecture et la Mairie de Paris ». Ce n'est pas acceptable. J'avais posé la question sur une information de la Préfecture qui m'avait dit : « Oui, nous nous sommes arrangés avec la Mairie de Paris, ils vont faire le nécessaire ». Quand j'ai posé la question au Maire, il m'a dit qu'il n'avait rien fait et qu'il allait voir. Personne n'a répondu à mes lettres de relance, et nous, riverains, puisque je dépends d'une association de riverains, nous ne pouvons pas continuer à vivre dans ce bazar.

Je pense que, dans un premier temps, le centre Bellan peut parfaitement absorber la fermeture de cette zone telle qu'elle est. S'il le faut, mettons des barrières et voyons s'il est possible d'installer un système de vidéosurveillance relié au centre Bellan. Je crois que la plus grande partie des travaux a été faite.

Je ne vais pas vous parler des problèmes de sécurité mais les choses empirent tous les jours et la fermeture de cette zone s'impose.

M. DANIEL LAGUET : Je vais vous répondre sur les dates que je vous ai données. Aujourd'hui, vous connaissez la situation sur le terrain : nous avons la zone piétonne des Halles, qui n'est pas contrôlée. Les barrières fonctionnent, elles s'ouvrent et se ferment, mais la zone n'est pas contrôlée.

Je vous ai dit que nous envisagions de raccorder, dans un premier temps, les barrières, sujettes à des détériorations, sur le PC Bellan. Aujourd'hui, sur le PC Bellan, le système informatique est vétuste et doit être remplacé. C'est pourquoi je vous ai parlé d'un délai de 18 mois à partir du moment où nous aurons l'accord de la Préfecture de Paris pour y laisser les effectifs qui vont avec. Techniquement, nous pouvons le faire dans un premier temps. Je ne suis pas contre le fait de regarder, dans les critères économiques, des systèmes qui permettent d'économiser du personnel et je suis d'accord avec vous, il y a beaucoup de monde au PC Bellan et, en plus, le résultat n'est pas très satisfaisant. Vous avez raison également sur le fait que, d'ici les cinq ans de l'achèvement des travaux, nous pouvons effectivement se revoir au niveau des études à lancer et regarder les systèmes existants. Nous verrons bien si cela nous paraît viable, par rapport à la dépense faite aujourd'hui. Nous avons donc un bon jalon de départ.

Par contre, si le Préfet de police décide, demain, d'être plus rigoureux sur la zone Montorgueil, il n'y a pas besoin de 18 mois.

MME ANNICK LEPETIT : Il y avait également des questions sur les flux piétonniers.

M. CHRISTIAN JOLLIN, ASSOCIATION DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES DES HALLES : L'enquête que l'on nous montre est très cohérente avec celle qui a été faite au mois de juin. Elle montre aussi que le flux des piétons qui prennent la rue Montorgueil est très voisin de...

MME ANNICK LEPETIT : Je veux bien jouer le jeu mais je ne peux pas le jouer toute seule.

M. CHRISTIAN JOLLIN : De quel jeu s'agit-il ?

MME ANNICK LEPETIT : Du jeu d'être en collectif, Monsieur. Tout à l'heure, Madame me dit -vous en avez discuté en bureau, paraît-il et j'en suis fort aise- : « Nous posons une question et vous nous répondez », C'est ce qui a été fait. Cela fait une heure que Madame veut prendre la parole et nous lui avons dit non parce que nous voulions boucler l'accès piétonnier. Ce que nous avons fait. Madame veut prendre la parole sur le sujet des flux piétonniers...

M. CHRISTIAN JOLLIN : Je l'ignorais.

MME ANNICK LEPETIT : C'est ce que je vous reproche, aux uns et aux autres, c'est que vous avez l'air sans arrêt d'ignorer... Je l'ai dit deux fois, Monsieur. Nous sommes dans un collectif et il faut faire un minimum d'effort et que chacun écoute chacun. Ce n'est pas toujours : « Moi, je passe avant les autres ».

J'ai dit que je passais la parole au Maire du 1^{er}, qui me l'a demandé puisque cela concerne l'accès piétonnier et qu'il souhaitait en dire un mot. Ensuite, nous parlerons et Madame prendra la parole, et vous la prendrez aussi.

M. JEAN-FRANÇOIS LEGARET, MAIRE DU 1ER ARRONDISSEMENT : D'abord, je vous prie d'excuser mon retard. Je voudrais dire un mot sur le contrôle des accès qui est, pour nous, une affaire tout à fait prioritaire. Le rétablissement du contrôle des accès, qui existait il y a quelques années et que nous avons malheureusement supprimé, remettrait un certain nombre de choses en ordre, pour le bénéfice du quartier, aussi bien des riverains que de tout l'ensemble de flux. Aujourd'hui, la situation est complètement anarchique.

Je suis un peu consterné de découvrir que nous sommes en train de relancer la question comme si nous n'avions jamais rien fait et repartions de zéro. Les techniciens connaissent l'historique par cœur et nous nous sommes battus depuis longtemps. Nous avons même obtenu des crédits dans le cadre du contrat particulier et, aussi, ces barrières, en sachant très bien, d'ailleurs, qu'elles sont moins jolies que les bornes. Nous l'avons fait parce que c'était moins cher, que cela simplifiait, que c'était moins coûteux en maintenance et moins complexe. Quand on nous parle des deux-roues, je pense que les barrières sont peut-être plus efficaces que les bornes. Et ces barrières existent, elles ont été mises en place parce qu'elles ont été financées.

Tout cela est déjà fait, nous n'avons pas besoin de revenir dessus. Si nous voulons être en permanence dans un processus régressif et se demander si on ne pourrait pas retourner à la case départ, nous aurons du mal à faire des progrès.

J'aimerais que nous enregistrons ce soir que ces barrières existent, qu'elles ont été financées, que quand elles sont cassées, il faut les réparer. Il faudra aussi réparer les bornes si elles sont cassées. Il y a un problème simplement de commandement au niveau du PC Bellan mais il m'a toujours été dit que, certes, il y a des problèmes d'organisation du PC Bellan mais que la charge du contrôle des accès du secteur Halles était beaucoup moins complexe parce que le règlement n'est pas le même.

D'une certaine manière, notre règlement est beaucoup plus simpliste mais j'aimerais déjà que nous commençons par cela. Il suffit d'appuyer sur un bouton. J'en ai parlé personnellement au Préfet de police il n'y a pas plus d'une semaine et j'ai beaucoup insisté sur le fait que le rétablissement de ces accès améliorerait considérablement la qualité de vie au sein de la zone piétonne. Il suffit d'appuyer sur un bouton puisque les barrières existent, les connexions existent et c'est uniquement une instruction réglementaire à coordonner entre le Maire de Paris et le Préfet de police.

Une fois cela fait, nous pourrions pousser un ouf de soulagement et cela ne nous empêchera nullement de réfléchir sur les phases ultérieures beaucoup plus sophistiquées, raffinées, coûteuses et si nous voulons mettre des bornes en sachant que la Mairie de Paris aurait les moyens de les financer, ce n'est pas moi qui ferai de la résistance. Je suis pour le meilleur système, le plus efficace, le plus actuel, et si des systèmes optiques du contrôle du comptage des plaques permettent une amélioration, nous en serons tous très satisfaits, à condition que nous ayons un peu d'explication et de débat sur le meilleur système pour savoir si c'est celui de Barcelone ou de Londres.

Nous sommes ridicules d'avoir mis des barrières qui s'ouvrent toutes seules dès qu'on met une masse métallique dessus. Cela n'a aucun sens, surtout quand elles sont cassées et qu'il n'y a même pas la maintenance et la surveillance pour réparer ce qui est cassé.

Je suis désolé d'être un peu terre à terre et je dépose ce soir une demande réitérée, qui est très simple : commençons par faire fonctionner ce qui existe et qui devrait fonctionner depuis très longtemps. Si nous repartons toujours de zéro par des processus régressifs, en disant : « Il y aura deux ans de travaux à Bellan, puis nous allons faire des études, nous irons à Hong-Kong pour voir s'il y a des bornes plus perfectionnées », cela me donne le sentiment que nous nous moquons vraiment des intervenants et des associations.

Nous nous étions mis d'accord pour considérer que c'était un point prioritaire, sur lequel il fallait impérativement que les autorités municipales et préfectorales trouvent un accord. Nous sommes sur un problème qui est exclusivement réglementaire et de volonté politique. Les questions technique et financière sont résolues depuis longtemps.

Une fois que nous aurons fait cela, tout à fait d'accord pour y consacrer toutes les soirées que vous voudrez pour savoir comment améliorer le système. J'ai tout dit et je ne veux pas retarder le débat. J'aimerais que l'on passe aux autres points de l'ordre du jour.

MME PAULE CHAMPETIER DE RIBES, CONSEIL DE QUARTIER SEULEMENT GERMAIN L'AUXERROIS, ASSOCIATION CURIOSITAS : Il ne faut pas oublier que le dépôt de permis de construire du projet des Halles est dans un mois et qu'il y a urgence. Concernant les flux piétons, nous voyons bien, dans les comptages, que le samedi, 13.000 personnes passent en une heure. Je voudrais savoir si le projet est en phase et va répondre à cette question des 13.000 personnes par heure, par exemple le samedi. Va-t-il améliorer l'engorgement manifeste à cet endroit-là ?

Ensuite, il a été dit que le jardin était relativement protégé. Le projet va-t-il supprimer cette protection de fait, puisque les gens vont aller vers le jardin ? Et l'engorgement, puisque la majorité de ces personnes se trouve rue Lescot, va se réfugier ou traverser sous la Canopée et arriver dans un goulot d'étranglement. Le passage qui se fait rue Lescot, relativement étroit, va se rétrécir encore pour longer les commerces, tout cela à raison de 13.000 personnes par heure, ce qui est colossal. Le samedi, on ne peut pas passer rue Berger. Je voudrais savoir en quoi le projet va améliorer cet engorgement.

Autre question : nous avons entendu parler tout à l'heure de Marguerite de Navarre. Existe-t-elle réellement dans le projet ? Pour l'instant, on nous a dit que c'était à l'étude mais nous n'avons rien de concret. Il semble, par rapport au comptage, que Marguerite de Navarre semble nécessaire. Verra-t-elle le jour réellement ?

Enfin, nous n'avons plus de sortie directe puisque le tube Lescot disparaît et que nous avons un système d'escalator en plusieurs parties. Or, nous voyons bien, avec le comptage, que cette sortie directe était vraiment nécessaire et importante. La RATP est-elle d'accord avec la suppression de cette sortie directe et est-ce que cela ne va pas poser un problème ?

M. BERNARD FRANJOU, MAIRIE DE PARIS, DIRECTEUR MISSION LES HALLES : Je vais peut-être répondre à l'envers, en reprenant la question de Marguerite de Navarre. Le Conseil de Paris a délibéré lundi sur l'établissement d'une convention d'études partagée par la région Ile-de-France et la Ville de Paris, sur la demande du STIF, pour mandater la RATP pour réaliser des études du schéma de principe de l'ensemble des dispositifs d'amélioration de la gare RATP et RER. Ce schéma inclut plusieurs pôles d'accès autour de la Canopée : Lescot, la place Marguerite de Navarre, qui prendra 50 % des flux de

Lescot, et Rambuteau, qui deviendra non pas une circulation d'accès seulement au centre commercial mais une circulation verticale d'accès à la gare des échanges.

Un escalator, aussi, part de la Place basse et monte du côté du jardin. Les flux à Pierre Lescot seront donc repris par l'ensemble de ces dispositifs, et principalement Marguerite de Navarre.

Nous en sommes au stade des études mais l'objectif est que le STIF puisse délibérer en février. Je ne veux pas évoquer la question du phasage puisque les modes de financement des travaux dans la gare des échanges ne sont pas encore établis. Nous avons besoin de ces études pour savoir le montant exact. Nous avons une idée, la RATP a déjà fait des esquisses, mais le montant global doit s'appuyer sur un projet plus élaboré. Le niveau des études qui doivent nous être fournies en février est un niveau d'APS bien avancé.

Pour ce qui est de la répartition des flux sur le terrain, nous partons de cette idée que Marguerite de Navarre prend une grande partie des flux de Pierre Lescot. Une autre partie est reprise par les points d'accès Berger et Rambuteau. Il y a un léger débord des flux vers l'Ouest, jusqu'à la frontière Canopée.

Les études de flux montrent que tout ce que nous allons faire du côté de la Canopée ne devrait rien changer à la tranquillité du jardin, au-delà de l'axe Pont-Neuf. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons choisi de mettre le jardin d'aventure, pour enfants, à cet endroit.

J'essaie de répondre à la question de Madame Champetier pour savoir s'il y aura des perturbations sur le jardin : certainement aucune et, en tout cas, pas dans les réponses apportées à la gestion des flux actuellement. Pas à partir de l'axe Pont-Neuf. Entre l'axe Pont-Neuf et la Canopée, une zone de diffusion va ramener les flux et alimenter les pôles de la pointe Saint-Eustache et de la place Marguerite de Navarre.

MME PAULE CHAMPETIER DE RIBES : Donc effectivement, toute cette partie de Pont-Neuf jusqu'à la Canopée est considérée comme faisant partie intégrante de la Canopée et non pas du jardin.

M. BERNARD FRANJOU : Non, c'est la zone intermédiaire. Il y a interpénétration entre le jardin et la Canopée.

M. ANNICK LEPETIT : Je vais repasser la parole à Monsieur puisque nous sommes toujours sur les flux piétons.

M. CHRISTIAN JOLLIN : Merci. Nous voyons, sur l'étude, que le flux que prend la rue Montorgueil et celui que prend la rue Montmartre sont très semblables, 1.300 pour 1.180. Comment se fait-il que, dans les différents projets, on ne voit jamais reprise l'idée de la piétonisation de cette rue Montmartre ? Cette rue est piétonne dès qu'on passe la rue Etienne Marcel et, en plus, les voitures qui prennent la rue Turbigo reviennent sur la rue Etienne Marcel après l'avoir quittée 200 mètres plus tôt.

M. DANIEL LAGUET : Cette demande a effectivement été faite, donc nous avons regardé. Aujourd'hui, par rapport à cette piétonisation, je dirais que nous y voyons des inconvénients, bien que la réponse ne soit pas négative. Le Maire de l'arrondissement a certainement un avis.

Sur le haut de la rue Montmartre, avant d'arriver à la rue Etienne Marcel, nous avons un flux qui sera certainement maintenu : c'est la sortie des camions pompiers, avec la caserne rue du Jour. Pour eux, l'accès vers le Nord est quelque chose d'important et nous ne pourrions pas leur demander d'inverser ce flux. Ils ont parfois des urgences et je ne crois pas que cette piétonisation soit compatible. La réponse n'est pas négative mais je vous présente les interrogations qui se posent.

Ensuite, pour le tronçon entre la rue du Jour et la rue de Turbigo, partie de fait piétonisée par le marché deux jours par semaine, si nous devons piétoniser cette partie de manière pérenne, les véhicules arrivant par la rue de Turbigo se trouveraient dans une impasse. Une impasse, pourquoi pas, ce n'est pas l'objection majeure. Par contre, aujourd'hui -et cela rejoint un problème de sécurité que nous aurons à regarder, le jour où nous aurons discuté sur le projet de sécurité de la mise du souterrain-, quand nous arrivons à l'entrée du souterrain, cette rue de Turbigo sert

d'exutoire pour les véhicules hors gabarit. Chaque fois qu'on arrive à un souterrain, il faut toujours une voie d'évitement et la rue de Turbigo aujourd'hui sert d'évitement : ceux qui se sont trompés par rapport aux panneaux et ne se sont pas rendus compte qu'ils ne faisaient pas le gabarit passent par la rue de Turbigo et remontent par Montmartre pour rejoindre Etienne Marcel.

Ce sont aujourd'hui les points durs par rapport à la piétonisation que vous souhaitez.

M. RÉGIS CLERGUE-DUVAL : Ce qui me fait peur, dans cette façon de vouloir transformer un quartier qui a déjà plusieurs quartiers en main, en une sorte de camp de concentration où il ne faut plus que personne ne bouge, cela me fait toujours peur et toute cette technologie dont on parle, ces caméras à l'entrée, ces trucs automatiques, ces téléphones qui vous donnent l'accès, de chez vous, cela me terrorise. Je regrette qu'aujourd'hui, on ne fasse pas davantage appel à des solutions plus traditionnelles et humaines que des solutions technologiques.

Il faut distinguer un règlement, qui s'applique ou ne s'applique pas, d'une technologie permettant l'accès à une zone, et la couleur et la forme des barrières. Sur la technologie, les choses vont évoluer et ce qui est important est d'avoir un système pouvant évoluer avec la technologie, au niveau de l'accès, et que l'architecture à laquelle vous pensez puisse se moduler en fonction d'un changement de règlement et d'un changement de technologie électronique.

L'esthétique compte, pour nous, ainsi que la cohérence au niveau du centre de Paris. Plus c'est beau, mieux c'est. Je suis plutôt partisan du joli que du vilain et donc, je trouve que, comme aucune solution n'est parfaite, les bornes du système Montorgueil, déjà anciennes et qui donnent sa physionomie à ce quartier, ne sont pas le plus mauvais des systèmes. Je n'en ai pas vu de meilleur, surtout à l'horizon de cinq ans.

Pour l'avenir, à propos de modulation, j'ai trouvé une chose très intéressante sur la modulation horaire. Il faudrait penser aussi à moduler les zones piétonnes en fonction d'un usage week-end et hebdomadaire. Vos études de flux l'ont marqué sur ce quartier-là particulièrement mais c'est vrai dans d'autres, comme le Marais. Nous pourrions réfléchir du point de vue d'une modularité en fonction du week-end, comme nous le faisons avec la voie sur berges, entre Paris plage, l'été ou le dimanche. Raisonner, sur nos quartiers, en termes de week-end et de semaine, voire de demi-journée, et si les systèmes permettent d'expérimenter, cela me semble une bonne chose.

Sur la zone piétonne, maintenant, sur la rue Montmartre, entre la rue du Jour et la rue de Turbigo - et je l'allonge avec la rue de Turbigo- il faut être cohérent : le petit virage de la pointe Saint-Eustache est un enfer, il faut absolument le traiter. Vous ne pouvez pas agrandir l'espace donc il faut pouvoir en diminuer le mode de fréquentation. Je sais que la rue de Turbigo sert de déviation aux gens qui se trompent et qui n'arrivent pas à entrer dans le tunnel. Nous ne pouvons pas faire de règle générale à partir d'exceptions qui doivent être prévues et gérées de façon conforme à leur réalité.

Qu'est-ce que c'est qu'une zone piétonne à sens unique ? C'est vrai de la rue Coquillière et du petit bout de la rue du Jour et il est clair que la rue du Jour est piétonne, avec l'autorisation, pour les pompiers, d'y être chez eux bien évidemment, et d'y imposer leur mode d'emploi, tout comme pour la rue Montmartre. Cela n'empêcherait pas que cette zone soit dite piétonne pour les gens qui arrivent, qui ne sont pas du quartier, jusqu'à la rue Etienne Marcel.

Je voulais attirer votre attention sur le point suivant, qui anticipe sur celui des vélos dont nous allons parler. Vos flux ont montré que, le samedi en particulier, les rues Berger et Rambuteau sont complètement saturées. Cela ne va pas changer en fonction des reports d'accès souterrain. Je pense que, comme il est prévu d'avancer la sortie de la Trémie, il devrait être possible de piétonniser, en passant derrière la Trémie, la portion de la rue Saint-Honoré entre la rue du Pont-Neuf, la place Marguerite de Navarre et la rue de la grande Truanderie. Piétonniser ce secteur permettrait de rendre cohérent tout cet espace autour de ce qu'on appelle le passage des Lingères, pour qu'il soit lui aussi complètement piétonnisé. Cela aurait ce gros intérêt de permettre de distinguer entre les circulations purement piétonnes, qui peuvent être saturées, et les circulations douces où l'on passe en vélo.

Il faudrait anticiper le fait que les gens qui passent à vélo puissent accéder vers Beaubourg pour rejoindre la rue de La Reynie afin de ne pas se télescoper avec la rue Berger qui est forcément, en tout cas le week-end, dévolue aux circulations micro-locales commerciales piétonnes. Nous avons déjà suggéré que le local « Roue libre » ne soit pas dans la Canopée mais se trouve un espace, place Marguerite de Navarre. Cette place doit être valorisée, Monsieur Franjou en a souligné l'importance et Paule aussi, avec raison. Il faut que cette place Marguerite de Navarre existe complètement, déjà comme point central de communication avec la RATP et c'est pourquoi nous avons suggéré que la maison « Roue libre » soit là et non pas sous la Canopée, qui va être un lieu très piétonnisée.

M. ALAIN CHAPUT : A partir du moment où le projet de Marguerite de Navarre va naître dans l'espace qui, actuellement, sert d'accès au parking du Novotel, il est envisagé de reculer l'entrée de la voirie souterraine - il n'y aura plus de sortie, je le rappelle, il n'y a plus qu'une seule entrée donc, en largeur, nous avons une diminution- et une continuité piétonne est recrée à l'horizontale. Derrière le puits actuel de Marguerite de Navarre, il y a une couverture des deux trémies actuelles.

La relation entre le jardin, le passage des Lingères et ce nouvel espace Marguerite de Navarre sera créée. Actuellement, nous avons des emmarchements, des croix de Saint-André qui protègent les cheminements éventuels de piétons par rapport à la sortie et à l'entrée de la trémie rue des Halles, donc nous avons des espaces extrêmement routiers à cet endroit-là. Il me semble que le projet répond à votre réflexion, à savoir que là, nous aurons un espace beaucoup plus horizontal, depuis les alentours du passage des Lingères, au pied de Novotel, etc., tout en conservant l'accès au parking Novotel, à cette desserte d'autocars et à l'arrêt taxis, pour conserver au Novotel ses fonctionnalités de transport.

M. RÉGIS CLERGUE-DUVAL : Vous avez raison de souligner le problème du Novotel. Je disais que la portion de la rue Saint-Honoré, entre la rue du Pont Neuf et la rue des Bourdonnais, devrait être traitée, comme la place Marguerite de Navarre, de façon piétonne et donc sans accès de cars. C'est là où il y a une différence de point de vue, tout à fait normale, entre le Novotel et l'usage que je souligne, qui est celui des vélos, en particulier le week-end. Ne passant pas rue Berger, parce que ce n'est pas possible au niveau de la place des Innocents, les vélos doivent pouvoir, sans avoir une grande déviation, sortir plus facilement par la rue de la grande Truanderie, la place Marguerite de Navarre et revenir sur la rue Berger le long du jardin parce que les piétons sont là, à ce moment-là, dans le jardin.

Le problème est que nous avons une circulation piétonne et une circulation douce, transitoire, avec les rollers, etc. Il n'y a pas que les voitures et les piétons. Effectivement, le plan Mangin du jardin permet de distinguer entre les allées du jardin, qui sont purement piétonnes, et les allées latérales, les rues Rambuteau, Coquillière et Berger, qui permettent, avec des réglementations, la circulation dite douce, qui n'est pas seulement piétonne.

Nous avons bien retenu la réponse de Monsieur Franjou sur la sortie dans le jardin de la Canopée, et de cette zone intermédiaire entre la rue du Pont-Neuf et de la Canopée. C'est vrai que c'est au niveau du jardin qu'il faudra réfléchir à cela parce que je pense que nous sous-estimons pour l'instant l'attraction qu'aura le « toboggan », la relation entre le jardin et la place basse de la Canopée, qui n'existe pas et qui remplacera le tube, en bonne partie, avec la place Marguerite de Navarre.

M. GILLES POURBAIX : Je ne comprends pas du tout le coup des autocars. Nous venons d'apprendre que l'entrée de la rue des Halles par la rue de Rivoli ne sera plus possible et je ne vois pas par où les autocars vont passer. Ils ne passeront quand même pas par la rue des Déchargeurs ? Je ne comprends pas.

Pour revenir sur les flux piétons, ce que j'ai appris ce soir, qui est assez étonnant et que confirme vraiment votre étude, est que les flux sont principalement Est-Ouest mais par la rue Berger et la rue Rambuteau, donc cela existe déjà et je ne vois pas pourquoi nous devrions créer, dans le jardin, trois allées.

Cette étude montre également l'importance des flux Nord-Sud. Monsieur Mangin nous a toujours refusé et nous lui avons arraché les tripes, il nous a quand même donné une allée vers le transept, mais qui est en herbe donc elle ne nous sert à rien puisqu'elle sera massacrée et deviendra de la

boue. En plus, il y aura des emmarchements donc les PMR ne pourront même pas descendre par là, ce ne sera pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

Nous nous apercevons que là, vous tirez complètement sur le projet Mangin, exactement à l'encontre de ce qu'il essaie de prouver.

Le deuxième enseignement, vraiment passionnant, est que les gens qui viennent presque tous les jours sont largement majoritaires puisqu'ils représentent 95 % le matin, 75 % le soir et même 50 % le samedi. Les gens qui viennent tous les jours sont des gens qui habitent dans le quartier ou qui viennent y travailler. On nous a assommés avec la dimension métropolitaine mais nous nous apercevons que le quartier est principalement utilisé par des habitués puisqu'ils viennent tous les jours. Cela remet quand même pas mal les choses en cause.

MME ANNICK LEPETIT : Je ne suis pas sûre que ce soit une bonne analyse de l'étude.

M. ALEXANDRE MAHFOUZ, COLLECTIF BEAUBOURG LES HALLES : Je voulais parler de l'inquiétude des commerçants de surface par rapport au changement de flux. Quand Monsieur Franjou nous dit que 50 % des changements de flux sortiront place Marguerite de Navarre, c'est bien pour les gens mais pour ceux qui travaillent dans le 3^e ou le 4^e arrondissement, croyez-moi, nous sommes très inquiets. Quand vous changez les flux, vous mettez en danger les commerces existants. Nous souhaitons que vous amélioriez la direction des flux mais sans les détourner parce que cela met en danger nos commerces de surface.

L'équipe SEURA avait proposé quelque chose avant et nous, entre les riverains qui sont là, nous sommes contre la sortie Marguerite de Navarre parce que tous nos commerces ont un manque à gagner. Nous avons l'habitude que les gens sortent rue Pierre Lescot et, du jour au lendemain, 50 % sortiront place Marguerite de Navarre.

Pouvez-vous nous dire à quelle date vous allez commencer ces travaux ?

M. BERNARD FRANJOU : La RATP conduit les travaux et je ne peux pas m'engager pour la RATP. D'ailleurs, ils s'excusent, ils n'ont pas pu venir, Denis Masure a eu un empêchement.

Il y aura forcément un changement de flux, c'est inévitable, et il ne faut pas oublier que des flux viennent de la surface. Il y a un impact en surface mais, en premier lieu, il est cherché en sous-sol. L'objectif est de désenclaver la salle des échanges.

M. JEAN-FRANÇOIS LEGARET : Je suis favorable à l'opération Marguerite de Navarre. L'emplacement actuel est vraiment un ratage complet et je crois qu'on ne peut pas défendre l'indéfendable, la situation actuelle n'est pas bonne du tout. L'option retenue par STIF, RATP, etc., est d'avoir une sortie directe. C'est très bien et cela peut être validé globalement. Je ne crois pas du tout que le fait que des flux s'échappent par là va assécher les flux dans le secteur Pierre Lescot, rue Saint-Denis. C'est mal connaître le quartier et je parie que si vous faites une sortie à Marguerite de Navarre, vous verrez passer autant de monde devant chez vous parce que le quartier est ainsi fait. C'est ma conviction.

Deuxième point, concernant l'extension de la zone piétonne : je suis favorable à tout ce qui peut diminuer la pression automobile dans Paris et spécialement dans le centre de Paris. J'ai été le premier à demander qu'une étude soit faite sur l'hypothèse de fermeture de la voirie souterraine des Halles. J'assume cette demande et l'option de suppression de la fonction mini-autoroute urbaine souterraine dans Paris parce qu'elle me paraît contradictoire avec l'objectif de réduire la pression automobile dans le centre de Paris. Il va de soi que nous devons garder quelques aspects parce qu'il y a quelques parkings, les livraisons du forum, et nous ne pouvons pas supprimer toutes les trémies.

A ce sujet, la vue de la page 5, avec les obstacles de type routier sur des parcours piétons, c'est très bien, nous les visualisons. Pour être complètement objectif, il faudra avoir un zoom plus large et indiquer sur ce plan les deux autres, celle du Pont-Neuf et de la rue du Renard, qui sont, en termes d'intégration dans le paysage urbain, probablement ce qu'il y a de plus catastrophique.

J'ajoute aussi de plus dangereux parce que des accidents mortels, de piétons ou de vélos, se sont produits précisément à cette sortie-là. Il se trouve que le profil de la trémie est rectiligne, donc des dingues en voiture se croient sur une autoroute, ils passent à 80 Km/h, c'est effrayant. Nous voyons cela tous les jours quand le trafic est dégagé. Nous ne mettrons pas de dos d'âne, cela ne changerait rien.

Je considère que si nous voulons avoir une vision globale, nous devons nous poser toutes les questions d'intégration des trémies dans le secteur. L'une d'elles est que, puisqu'il faut garder une ou deux trémies pour desservir les services déjà évoqués, lesquelles aurait-il fallu garder ? Or ce débat n'a pas été ouvert. On nous a dit : « Nous faisons un zoom serré sur ce qu'il y a au milieu. »

Si nous voulons parler d'extension de la zone piétonne et donner plus de confort aux piétons, il faut poser les termes du périmètre de la zone piétonne par rapport à la présence de cette mini-autoroute urbaine dans le centre de Paris.

En tout cas, je suis partisan que nous étudions la piétonisation de la rue Montmartre. Je n'ai pas d'opposition de principe. Il faudra naturellement que les camions de pompiers puissent entrer et sortir de la caserne, qu'on appelle toujours Rousseau mais dont l'entrée se fait par la rue du Jour.

Il faudra aussi que l'installation du marché de la rue Montmartre, auquel nous sommes attachés, puisse se faire également les jeudis et dimanches.

Si, par la discussion et le débat, nous pouvons étendre le périmètre de la zone piétonne, c'est non seulement souhaitable mais aussi nécessaire. Il faut toutefois que nous ayons les moyens de la protéger pour qu'elle soit véritablement une zone piétonne et pas un lieu d'anarchie où circulent librement les piétons en très grand nombre -nous sommes en présence des flux maximums à Paris un samedi après-midi, avec des concentrations qui sont de véritables phénomènes sociologiques et urbains- mélangés avec des voitures, des deux-roues, des véhicules de livraison qui, à toute heure du jour et de la nuit, entrent de façon anarchique. C'est la vraie question.

L'idée d'avoir une étude et des options avec plusieurs scénarios en main serait une bonne méthode. Si nous sommes plus maximaliste sur le périmètre de la zone piétonne, en voyant les choses en grand et en voyant l'ensemble des conflits potentiels entre les piétons et les voitures -les vélos et les scooters sont un autre problème, ne mélangeons pas tout-, nous aurions déjà fait un travail utile.

MME PAULE CHAMPETIER DE RIBES : Je voudrais insister aussi sur la rue du Renard parce que nous n'en parlons pas mais nous avons une école, un gymnase, une piscine. Non seulement sur le plan esthétique, c'est une catastrophe mais, en plus, nous avons des milliers d'enfants en permanence qui sont avec tout ce que vous pouvez imaginer qui sort de la trémie et de la rue du Renard. Sur le plan « sanitaire », je dirais presque, il faut s'attaquer à ce problème. Et les deux sorties du Pont-Neuf sont accidentogènes au possible.

MME ANNICK LEPETIT : La rue du Renard est prévue dans l'opération.

M. GILLES POURBAIX : On nous a toujours dit qu'elle était conservée parce que c'est un accès à Beaubourg.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Elle est modifiée et les flux de piétons se feront beaucoup mieux au pied de l'école Saint-Merri qu'ils ne se font actuellement. Nous avons eu des explications très précises là-dessus et nous n'en sommes pas à la page blanche, nous avons pas mal avancé.

M. ALAIN CHAPUT : Voilà, je crois que Madame Bourguinat a tout dit. Suite au précédent groupe de travail sur le sujet notamment des espaces publics de surface, nous avons proposé deux hypothèses. Nous avons déjà démontré que la suppression de la trémie Renard était inenvisageable. Il y avait donc soit le déplacement complet, qui posait d'énormes problèmes techniques et onéreux, et il y avait une solution permettant de doubler la largeur en gagnant 4 mètres de trottoir, au-delà des poteaux de structure de ce bâtiment. Elle semblait satisfaire et avoir reçu le quitus.

Forts de ce fait, nous avons intégré dans les études actuelles confiées à l'équipe Seura, en ce qui concerne le marché de voirie, l'étude sur la trémie Renard.

M. JACQUES CHAVONNET : J'aimerais savoir pourquoi vous n'avez fait aucun comptage au niveau des arcades, dans cette partie au bout de la rue Sainte-Opportune, alors que vous avez, aujourd'hui, l'allée la plus fréquentée ? Cela remonte de la rue de Rivoli, cela remonte du métro Châtelet-Sainte-Opportune, et vous avez là une grande partie des 6.500 personnes que vous comptez au milieu. C'est un comptage indispensable. N'oubliez pas que vous aurez, avec la place Marguerite de Navarre, un afflux de piétons à la fois dans la rue de la Ferronnerie et dans la rue des Innocents.

J'avais demandé qu'on signale cette voie « non matérialisée » qui passe sur la place des Innocents. Promenez-vous un samedi et vous verrez qu'elle est complètement saturée. Aux Arcades, cela n'arrête pas, c'est la voie privilégiée pour aller rue de Rivoli et pour aller prendre le métro.

Il faudrait se pencher sur ce problème qui empirera avec la création de la sortie Marguerite de Navarre. La rue des Lingères fait 3,5 m de large et on ne pourra pas la pousser donc les gens passeront autrement. De toute façon, les gens aiment passer par la place des Innocents et c'est un chemin naturel.

M. JEAN-FRANÇOIS LEGARET : En anticipant sur le fonctionnement d'une sortie Marguerite de Navarre, indiscutablement, ce flux, qui est déjà très fort, serait encore renforcé. Nous pouvons faire une estimation de ce flux.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Nous voyons quelque chose d'intéressant sur la page 28, ce sont les accès transport. Vous n'avez même pas marqué de point d'accès du côté de ce que Régis appelle le toboggan, c'est-à-dire la descente vers la Place basse. C'est compréhensible puisque, quand nous sommes dans la place basse, nous ne sommes pas encore dans la salle d'échange du RER -nous sommes au niveau moins 3- et nous avons le choix de revenir vers Rambuteau, pour chercher le niveau moins 4 qui sera créé à ce moment-là, ou de repartir vers Lescot ou Berger, où il y aura aussi un niveau moins 4.

Je ne crois pas du tout à l'attractivité du toboggan en question, d'autant que les flux sont massivement des flux d'habités, qui connaissent les chemins les plus courts. Le chemin le plus court pour les gens qui viennent de Montorgueil, qu'ils aillent au pôle de transport ou dans le centre commercial, passe par la rue Rambuteau, soit par l'entrée Saint-Eustache, soit par l'entrée Rambuteau. Nous savons que, dans les études qui ont été faites, des gens arrivaient même de la rue Coquillière et allaient prendre Lescot parce qu'ils avaient l'impression que c'était plus rapide. Ils faisaient donc 4 fois le trajet en surface pour aller prendre un truc qui descendait très vite après dans le sous-sol. Ce sera terminé puisqu'il n'y aura plus ce tube Lescot qui donne cette impression de vitesse, même si on a marché dix minutes de plus pour l'atteindre. Les gens vont se répartir plus dans les différents pôles qui seront visuellement un peu tous les mêmes, avec des escalators et des demi-tours éventuels.

Cela confirme une étude faite par la RATP et Unibail pour expliquer quels seraient les flux piétons dans les différentes hypothèses, passerelle ou non, entrée ou non. Cette étude montrait que, dans tous les cas de figures, les entrées par le jardin seraient minimales, de l'ordre de 5 %. Cela veut dire que nous faisons un très grand espace, le parvis prévu est plus grand que la place des Innocents, pour une entrée qui n'est pas majeure, elle ne servira qu'aux personnes qui ont envie de descendre dans cet endroit, aux visiteurs. Les gens qui passeront là tous les jours ne passeront pas là, sauf une fois de temps en temps pour se faire plaisir.

Nous créons donc ce grand espace, qu'on appelle de diffusion, où les gens pourront passer sur le parvis, sous les arbres qui remplacent le jardin Lalanne. Au passage, on nous a dit qu'on ne pouvait pas maintenir le jardin Lalanne, entre autres, parce qu'il masquait la vue. Maintenant il y a un bosquet d'arbres et la seule raison donnée pour ce bosquet d'arbres alors qu'on ne pouvait pas maintenir le jardin Lalanne, est que les gens pourront passer dessous. Mais quels gens, puisqu'il n'y a pas de flux à cet endroit-là et qu'il n'y en aura pas ?

En réalité, on se fait plaisir en créant un grand parvis parce que l'idée, très idéologique, justement, est de retourner ce forum et de mettre l'entrée principale du côté du jardin. Ce faisant, on détruit

la tranquillité du jardin parce que les flux dans le jardin sont très limités mais ce n'est pas choquant, pour un jardin. Cela devrait même être l'objectif.

Donc on crée artificiellement, parce qu'il n'y en a pas de besoin à cet endroit-là, un espace qui sera minéralisé et qui, parce que la nature a horreur du vide, va être occupé mais pas par des gens qui passent. Les gens qui passent sont des habitués et ils prendront le chemin le plus court. Il sera occupé par les gens qui occupent aujourd'hui la place des Innocents.

En faisant cela, on restreint fortement la taille du jardin et on diminue fortement sa tranquillité. Une troisième chose qui nous inquiète concerne les deux exemples de bagarres assez importantes aux Halles qui se sont produites dans les dernières semaines. Elles ne se sont pas passées dans le jardin, qui est encore un endroit calme, mais place des Innocents et rue Lescot. Les policiers nous ont expliqué comment ils faisaient face à ce genre de situations, que nous n'allons pas appeler émeute ou violence urbaine mais cela pourrait venir puisque les gens se déplacent depuis la gare du Nord. Comment font les policiers ? Place des Innocents, ils se sont placés au milieu des gens et les ont poussés dans les rues adjacentes, Saint-Denis et autres. Ils séparent les groupes et, une fois que les groupes sont séparés, la bagarre s'arrête. Ils nous ont dit que sur le parvis qui va du côté de la Canopée, ce sera beaucoup plus difficile parce que c'est ouvert de tous les côtés. Les gens pourront aller dans le centre commercial, ils pourront reculer dans le jardin, aller dans les rues Nord-Sud, etc.

Cela veut dire que nous créons un deuxième site comme la place des Innocents, que nous n'arrivons pas à bien contrôler pour l'instant -il a fallu une heure et demie, l'autre jour, pour mettre fin à cette bagarre- et les deux seront très proches l'un de l'autre. Nous créons toute une zone sur laquelle nous pouvons craindre que la sécurité soit difficile à assurer, avec le centre commercial tout proche et le jardin à l'arrière.

Le motif avancé pour tout cela est qu'il y aurait des flux très importants vers Montorgueil mais ce n'est pas ainsi que les choses vont se passer. Les flux seront entre la rue Rambuteau et Montorgueil et les gens rentreront dans le centre commercial. On donne cette image et pour faciliter des circulations qui n'existeront pas, on va faire une place qui sera très grande, très difficile à gérer, qui débouchera sur ce que nous appelons « un petit champ de Mars », la grande prairie de Mangin, et qui posera d'énormes problèmes.

Ce faisant, nous détruisons la tranquillité du jardin, qui n'est plus du tout un jardin mais une esplanade, un endroit qui sera très animé. On détruit un usage très important de cet endroit, un usage de tranquillité, de repos, pas seulement pour les riverains mais pour tout le monde.

Je crois que cette étude de flux, parfaitement cohérente avec celle qui avait été réalisée par la RATP et Unibail, démontre que le projet de jardin est complètement inadapté. Il contredit ce qui existe, ce qui va exister, et pose des problèmes de sécurité. Je me demande à quel moment nous allons faire -et j'espère naïvement que cela se fera- la vraie réflexion stratégique, qui n'a pas été faite au début de la conception du jardin, pour dire où nous voulons mettre des flux en plus, de l'animation en plus et, peut-être, des problèmes de sécurité en plus. Je crois que cela n'a pas été fait. Les policiers nous disent qu'ils ont du mal à se faire entendre. Est-ce qu'on va le faire ou pas ? Est-ce qu'on va foncer dans le mur pour se rendre compte ensuite qu'on a beaucoup perdu et créé des problèmes ?

M. BERNARD FRANJOU : L'étude de la RATP, que je connais bien aussi, montrait que, dans la grande croisée, 15 % des flux remontaient de la place basse jusqu'au jardin.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Il faudrait me montrer le document parce que ce n'est pas du tout ce que j'ai retenu. Comme par hasard, c'est une étude qui était tellement intéressante qu'on ne nous l'a jamais donnée. Si le garant était là, je le prendrais à témoin pour lui dire : « Monsieur Franjou a dit qu'il nous montrerait ce chiffre de 15 %. Donnez-moi l'étude et montrez-moi la page », parce que ce n'est pas du tout ce qui a été dit.

J'aimerais avoir des réponses. N'avez-vous pas l'impression que l'étude des flux de piétons contredit le projet de jardin tel qu'il a été dessiné ? Cela vous va bien, vous ? J'aimerais qu'on me le dise.

M. BERNARD FRANJOU : Oui, tout à fait.

MME ELISABETH BOURGUINAT : J'aimerais que vous me disiez : « Je pense que l'étude des flux, qui montre qu'il y a peu de flux dans le jardin pour le moment, sera parfaitement respectée par la suite, nous aurons un jardin tranquille, avec le dessin, prévu. C'est ce que nous avons voulu, c'est utile pour les flux, tels qu'ils sont prévus, d'avoir ce grand parvis. »

M. BERNARD FRANJOU : Nous n'avons pas le dessin qu'on utilise généralement et qui montre les circulations autour et à l'intérieur de la Canopée mais si nous reprenons les plans qui sont là, nous voyons qu'il y a plusieurs pôles d'attraction, plusieurs origines des flux et plusieurs destinations. Un des éléments les plus importants est la pointe Saint-Eustache, un deuxième est la place Marguerite de Navarre, un troisième est la place Joachim du Bellay, le pôle d'accès au métro. Vous dessinez des lignes directes entre tous ces points et, avec un peu d'arrondi, vous avez la Canopée et, justement, la zone de diffusion. L'axe Pont-Neuf est l'axe qui mène à la pointe Saint-Eustache, qui est une zone d'arrivée et de départ des flux très importante.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Nous n'avons jamais contesté l'axe Nord-Sud. Ce que nous contestons est le parvis de 50 mètres qu'il y a entre cet axe.

M. BERNARD FRANJOU : Entre l'axe Nord-Sud, vous avez bien des flux diagonaux, qui partent de la place Joachim du Bellay et qui, donc, vont passer par la Canopée et remonter...

MME ELISABETH BOURGUINAT : Nous avons vu l'autre fois que ces deux diagonales se croisaient et sortiraient rue Rambuteau. Ces flux-là ne passeront pas par le parvis.

M. BERNARD FRANJOU : D'abord, ce n'est pas un parvis, c'est un jardin.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Non, quand même, ne nous faites pas cela. Vous n'appellez pas la place des Innocents un jardin. Ce n'est pas un jardin.

M. BERNARD FRANJOU : Je crois que c'est un jardin parce que nous l'avons dessiné comme cela, et nous n'aurons effectivement pas la même importance de flux à cet endroit-là que sur la place Joachim du Bellay. Cela restera un jardin, avec des passages.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Une petite remarque pour appuyer votre décision de questions-réponses. Ce qui serait bien serait de faire comme à l'Assemblée nationale, avec un chrono et cinq minutes maximum.

J'avais demandé, concernant les flux, s'il était possible, dans l'axe où il y a le plus de monde (2.800 personnes à l'heure dans les deux sens) c'est-à-dire la liaison entre les Halles et Beaubourg, si on pouvait utiliser une traversée souterraine des voitures avant la rue des Lombards pour sortir après la rue Rambuteau. Là, nous aurions un vrai quartier piéton qui serait Beaubourg-Les Halles. Cette étude a-t-elle été faite ? Il suffit de supprimer un niveau sur les cinq existants au parking Vinci. Est-ce que vous vous rendez compte de l'importance, dans ce quartier piéton où les gens se promènent, de faire passer les voitures en souterrain à cet endroit ?

M. DANIEL LAGUET : Actuellement, nous avons des voiries souterraines dans les Halles et nous les fermons, et vous voulez en ouvrir ailleurs. Je ne comprends plus.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : On ne peut pas couper le boulevard de Sébastopol et cela permettrait de faire vraiment une circulation des piétons.

MME ELISABETH BOURGUINAT : L'étude a été faite. Il y a un énorme égout et on ne peut pas faire descendre les voitures là-dessous.

[...]

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Je ne comprends pas pourquoi nous mettons un tube côté jardin alors que, dans une étude Ipsos, les gens disent : si on doit faire le tour du quartier pour prendre le tube, pourquoi prendre le tube ? La majorité des gens qui sortent par le tube sont des gens qui travaillent

et qui veulent sortir du centre commercial. Ils ne veulent pas faire, comme Monsieur Mangin l'a écrit, en disant qu'il faut supprimer le tube de façon à ce que les gens se répartissent dans le centre commercial. Cela a été dit, cela a été écrit.

Pourquoi supprimer ce tube ? A Lescot, il n'y aura plus personne autour des commerces de surface. Ensuite, j'avais demandé s'il y avait une possibilité de créer d'autres tubes mais pas sur le jardin. Il était possible de revoir les escalators d'une part sur la rue du Louvre et d'autre part sur la pointe Saint-Eustache. C'est direct pour le RER et les gens seraient heureux d'avoir quelque chose de plus facile.

Ma question est que le manque de tube retire totalement les axes de circulation rue Pierre Lescot et accès Rambuteau, et cela renvoie tout le monde sur le jardin ou à Marguerite de Navarre. C'est-à-dire que tous les commerces de surface sont morts. C'est quand même le but.

M. JEAN-FRANÇOIS LEGARET : J'ai répondu tout à l'heure, Monsieur Martin. Une traversée souterraine qui éviterait Sébastopol n'est techniquement pas possible. Je connais la réponse depuis plus de 30 ans puisque pour le premier concours des Halles dans les années 75, Jean Nouvel était déjà candidat et il avait fait une passerelle, d'ailleurs assez intéressante, qui enjambait le boulevard de Sébastopol pour pouvoir répondre à cette question. Vous avez la réponse : si vous voulez faire un franchissement pour les piétons, il faut faire une passerelle. Pour toute solution qui passe en dessous, nous avons déjà regardé maintes fois, cela ne passe pas et ne passera jamais, Monsieur Martin, ou alors il faut supprimer les métros et les égouts.

Ensuite, la suppression du tube est un parti, pour plusieurs raisons. Si vous dites qu'une fois qu'on coupe le tube, il n'y a plus de flux et il ne se passe plus rien dans le quartier, je n'y crois pas du tout. Je suis convaincu que, si vous détournez les flux, vous les faites passer par autre part. Il faut s'arrêter sur ce qu'a dit Elisabeth Bourguinat à propos des reports sur le jardin : tous les gens qui voudront sortir du métro et du RER et qui iront travailler rue du Louvre ou ailleurs, passeront par là et si nous devons avoir des flux réguliers à travers le jardin et des espaces végétalisés, cela posera un certain nombre de questions dont, aujourd'hui, nous n'avons pas les réponses.

MME PAULE CHAMPETIER DE RIBES : Nous voulions la sortie directe, Monsieur le Maire, pour que les gens ne passent pas obligatoirement par des commerces et qu'ils puissent aller directement de la salle du RER à la surface.

M. JEAN-FRANÇOIS LEGARET : Je suis d'accord là-dessus et je connais bien l'histoire des flux commerciaux, nous avons la même chose au Louvre. Si, aujourd'hui, la porte au milieu de la colonnade est en permanence fermée, on nous dit depuis 10 ans que c'est Vigipirate mais ce n'est pas Vigipirate. C'est pour faire fonctionner la galerie commerciale du Carrousel qui, d'ailleurs, est également gérée par Unibail.

Le fait de dire : nous allons faire une échappatoire directe pour que les gens qui sortent du RER et du métro ne soient plus obligés de passer par la galerie commerçante, je trouve que c'est une idée intéressante mais là, vous savez très bien que nous entrons dans des conflits lourds avec les financeurs. Comme il faudra bien mobiliser, pour l'opération des Halles, des financements dont ceux d'Unibail, cette question devra être arbitrée politiquement au plus haut niveau par la ville de Paris pour savoir où nous mettons le curseur.

Nous pouvons le mettre où nous le voulons, comme cela, dans un débat libre, mais lorsqu'il faudra mettre sur la table des sommes sonnantes et trébuchantes pour financer l'opération, je peux vous dire que la question de l'équilibre du curseur sera arbitrée politiquement et financièrement.

M. BERNARD FRANJOU : Sur le chemin qui passe du niveau - 4 sur la place Marguerite de Navarre, il n'y a pas de commerces. Il relie directement la salle des échanges à l'espace public.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Il a été question de mettre 1.500 m² de commerces.

M. BERNARD FRANJOU : Le mail Marguerite de Navarre est accessible à partir du niveau -3 mais par l'escalator, vous avez un chemin direct de la place Marguerite de Navarre à la salle des échanges, sans traverser de commerces.

M. ANDRÉ LABORDE, GIE DU FORUM DES HALLES: Il n'a jamais été nuisible de traverser avec des commerces. Pour défendre les commerçants, il faut penser que cela ferait un gros dégât dans le fonctionnement du forum, sur les commerçants, les employés, financièrement, et je pense que, esthétiquement, il n'est pas désagréable de passer devant des boutiques. La SNCF et la RATP transforment ces couloirs sordides et vilains avec des façades et des boutiques partout, avec des galeries marchandes dans toutes les gares et dans le métro. Cela donne une animation, une qualité de vie. C'est un débat mais je ne suis pas sûr que de le supprimer soit une vraie valeur pour l'avenir.

MME ANNICK LEPETIT : Je vous propose d'avoir le mot de la fin.

L'étude des flux vélos était ajoutée à l'ordre du jour mais je ne vous propose pas d'en débattre maintenant, compte tenu de l'heure. Comme vous l'avez, vous pouvez regarder les flux vélos dont l'étude avait été demandée lors de notre dernier GTT. Je ne veux pas frustrer les associations de vélos.

M. CHRISTIAN JOLLIN : Nous ne sommes pas frustrés, nous avons tellement l'habitude d'être reportés, ce ne sera qu'une fois de plus et pas la dernière.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Peut-on savoir quand aura lieu la prochaine réunion ?

MME ANNICK LEPETIT : La réunion sur la Canopée aura lieu début décembre. Celle sur les espaces publics aura lieu l'année prochaine, en 2009. Nous vous communiquerons la date ultérieurement.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Une de mes questions n'a pas reçu de réponse : globalement, sur l'espace public du quartier, dans quel calendrier sont prévus les travaux de piétonisation supplémentaire, de revêtement, etc. ? Sont-ils prévus avant ou après la Canopée ?

M. BERNARD FRANJOU : Il faudrait faire un GTT sur l'organisation des chantiers. C'est à l'étude et nous avons à peu près six hypothèses pour le moment donc il est un peu tôt pour en parler. Cependant, nous ne pourrions pas faire la Canopée ni le jardin sans faire un peu de travaux de voirie autour.

MME ELISABETH BOURGUINAT : La piétonisation du bout Saint-Denis, les Halles...

M. BERNARD FRANJOU : Ce sera fait à la fin.

MME CHRISTINE LAMBERT, ASSOCIATION MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE : Dans l'enquête qui a été réalisée le 11 octobre, vous aviez un pic de piétons rue Berger dont vous ne nous expliquez pas la cause. Je ne sais pas jusqu'où vous avez compté les vélos mais il y en avait 200, sur la rue du Louvre, qui manifestaient ce jour-là. Peut-être que les piétons étaient là pour eux ? Merci.

MME ANNICK LEPETIT : Bonne soirée.