

Propositions de l'association ACCOMPLIR pour le Plan Local d'Urbanisme (07/04/02)

A l'occasion de la réunion d'information sur le Plan Local d'Urbanisme organisée par la Mairie de Paris à la Mairie du 1^{er} le 05/02/02, à laquelle ont participé notamment M. Jean-Pierre Caffet, adjoint au maire de Paris chargé de l'Urbanisme, M. Didier Bertrand, responsable de la mission PLU et coordinateur de la procédure de révision du POS, et M. Jean-Baptiste Waquin, directeur de l'APUR, l'association ACCOMPLIR, qui compte une soixantaine de membres, pour la majorité habitants du 1^{er} arrondissement et notamment du quartier des Halles, a souhaité leur faire part de ses analyses et de ses propositions concernant l'urbanisme, la circulation et l'habitat, dans le cadre de la phase de diagnostic, de recueil des suggestions et de débats qui doit se poursuivre jusqu'à la fin 2002 .

I – Mise en valeur des axes de circulation piétonne dans le quartier des Halles

Quelques chiffres sur le quartier des Halles ; chaque année :

- 82 millions de personnes sortent des bouches du métro et du RER,
- 3 millions de véhicules stationnent dans les parkings,

Dans les centres villes, où l'espace est réduit, la priorité absolue doit être donnée aux piétons.

Par ailleurs, 5 % du chiffre d'affaires d'un magasin comme CONFORAMA est fait avec des clients venus en voiture et 95 % avec des clients piétons. L'argument selon lequel la réduction de la circulation automobile nuirait au commerce ne tient plus, et la circulation organisée et homogène des piétons apparaît en revanche comme un facteur de richesse.

Or la construction de la Banque de France puis du Forum des Halles a eu pour effet de cloisonner l'arrondissement, notamment sur l'axe Est-Ouest, en créant deux quartiers sociologiquement totalement différents et tournés vers des axes commerciaux opposés. Le "no man's land" autour de la Bourse de Commerce en est le symbole et le point de rupture.

L'existence de tels « déserts » au coeur de la Ville, lié à une mauvaise distribution des cheminements piétonniers mais aussi au dépeuplement important de l'arrondissement, pose enfin des problèmes de sécurité. Par exemple, en créant plus de mobilité dans le jardin des Halles, on perturberait la tranquillité des dealers et on ferait probablement diminuer le trafic de drogue.

Nous pensons donc qu'il est important, à la fois pour des problèmes d'équité (partage de la voirie entre automobilistes et piétons), de développement commercial et de sécurité, de créer des passerelles favorisant les axes de circulation piétonne Est-Ouest et Nord-Sud.

1) Est-Ouest

- a) Création d'une coulée verte pour une liaison agréable entre les lieux historiques du Centre (Musée d'Orsay, le Louvre, Palais Royal, Jardin des Halles, Centre Beaubourg, le Marais) par la mise en valeur :
- de la rue saint Honoré et de ses prolongements (suppression de places de stationnement rendues superflues par le nombre de parkings souterrains du quartier, élargissement des trottoirs (avec création de parkings à motos), réfection des façades...),
 - de la rue Berger et de son prolongement dans le jardin des Halles
 - de la rue Jean-Jacques Rousseau,
 - de la galerie Vérot Dodat,
 - de la sortie est du jardin du Palais Royal sous le ministère de la Culture
 - en réservant une partie des quais hauts à la circulation douce, on dessinerait une boucle qui ferait le tour de l'arrondissement.
- b) Développement du nombre de rues piétonnes (par ex. rue du Roule) ou à circulation réduite ; en revanche, autorisation pour les vélos de prendre les rues à contre-sens (dispositif testé avec succès dans d'autres villes).
- c) La faible utilisation des tunnels par les automobilistes devrait conduire à leur remise en cause : ils ont contribué à défigurer le quartier (notamment en rompant la perspective et le cheminement piéton entre la rue St-Honoré et la place des Innocents), et on peut se demander pourquoi favoriser l'accès des véhicules à un quartier qui est et sera de plus en plus largement piétonnier.
- d) Réhabilitation de la Bourse de commerce pour lui donner un rôle de pôle commercial et d'animation (boutiques ou lieu de vie au rez-de-chaussée ?) avec une ouverture vers les jardins pour qu'elle serve de transition entre l'Est et l'Ouest de l'arrondissement. Revalorisation de la rue de Viarme et suppression du stationnement anarchique et de la fourrière à deux roues.
- e) Ouverture de l'axe Est-Ouest du Forum des Halles : à l'origine, le Forum devait s'ouvrir sur le jardin des Halles ; actuellement, l'axe Est-Ouest aboutit à une impasse.
- f) Réorganiser les tonnelles de la rue Berger pour en faire un lieu de passage et de promenade : le cheminement est continuellement arrêté par des obstacles.
- g) Travail sur la refonte de la place Marguerite de Navarre, confisquée au seul bénéfice de l'entrée du parking du Novotel (les piétons doivent contourner l'entrée du parking, les bacs à fleurs...), et sur les perspectives de la rue de la Ferronnerie.

2) Nord-sud

- Mise en valeur de la rue du Roule avec un élargissement des trottoirs pour en faire un axe piéton, de la Samaritaine et sa zone commerciale vers le Jardin des Halles.
- d'autres axes parallèles à la rue du Roule pourraient être aménagés, par exemple rue des Bourdonnais, rue des Lavandières Ste-Opportune ou place du Louvre, pour recréer de véritables cheminements en circulation douce vers les bords de Seine.

- Recréer la perspective et l'axe piéton entre la rue du Pont-Neuf et la rue Montmartre / rue Montorgueil, qui sont bloqués par la sortie des escalators du Forum des Halles (rue du Pont-Neuf) et par les escaliers montant aux immeubles de la rue Rambuteau (rue Montorgueil).
- Dégager le trottoir de la rue Saint Denis au croisement avec la rue de Rivoli (la remontée de la rue est bloquée par une sucette Decaux + un Totem directionnel + un panneau).

II – Réaménagement du quartier piétonnier des Halles

En principe, un quartier piétonnier est un quartier où les piétons sont prioritaires, où les déplacements à pied sont la norme et où les voitures ne sont tolérées que dans des cas bien précis, clairement définis et réglementés.

La situation actuelle du quartier des Halles est assez éloignée de ce principe :

- les voitures y pénètrent, et ce à toute heure du jour et de la nuit : le quartier est ouvert à la circulation automobile en quatre endroits (rue de la Reynie, rue du Cygne, rue de la Grand Truanderie et rue de Montdétour) ; toutes les rues du quartier sont de fait ouvertes à la circulation et ce dans les deux sens ;
- le piéton est souvent menacé par la circulation et n'a aucun refuge puisqu'il n'y a pas de trottoirs ;
- le stationnement est sauvage et peu sanctionné (des véhicules de commerçants ou de riverains stationnent à certains endroits en permanence sans être verbalisés) ; les deux roues stationnent de manière anarchique dans tout le secteur piétonnier ; cette situation est d'autant plus choquante que les parkings souterrains, extrêmement nombreux dans le secteur, sont la plupart du temps vides ;
- les riverains ont souvent des difficultés pour entrer ou sortir de chez eux du fait de véhicules stationnés devant leurs portes d'accès ;
- le stationnement anarchiques des véhicules crée des recoins sombres qui servent d'urinoir ;
- les livraisons s'y font à toute heure alors qu'il est stipulé qu'elles doivent être effectuées entre 7h00 et 13h00. D'autre part certaines livraisons sont effectuées par des semi-remorques qui démolissent la chaussée qui n'a pas été prévue à cet effet puisque le quartier était à vocation piétonnière ;
- les terrasses ouvertes et fermées ont tendance à s'étendre et à se multiplier dans une opacité totale et l'impossibilité pour les riverains d'exercer un contrôle, puisque le système de marquage au sol des limites des terrasses qui avait été prévu n'a toujours pas été réalisé ; ces terrasses accroissent les nuisances sonores et gênent la progression des piétons.

Les solutions que nous proposons :

- limiter le nombre de point d'entrée à deux : rue de la Reynie et rue du Cygne En contrôler l'accès à toute heure du jour et de la nuit. Ce contrôle devra être effectué par des agents assermentés, ce qui permettra de réglementer l'accès au quartier (personnes autorisées, livraisons dans les heures allouées...) et de dissuader les personnes qui cherchent un lieu de stationnement gratuit ou qui viennent dans le quartier pour se livrer à certains trafics ;

- limiter le nombre de passe-droits accordés à certains riverains et commerçants pour des stationnements permanents (mais accorder aux riverains qui ne possèdent pas de parking le droit de stationner pour charger et décharger leurs voitures, par exemple au moment des départs en vacances) ;
- limiter le tonnage des camions de livraisons afin qu'ils puissent circuler dans les rues du quartier très fréquentés et souvent étroites ;
- imposer un sens de circulation pour les véhicules de livraison et autres véhicules autorisés ;
- faire respecter une "trêve" entre 23h00 et 7h00 durant laquelle enlèvement des ordures et livraisons seront interdites ;
- faire respecter la réglementation en vigueur sur le stationnement : procès-verbaux et enlèvements des véhicules en stationnement ;
- matérialiser au sol les emplacements réservés aux véhicules de livraison (respect d'un passage permettant l'accès aux immeubles, notamment) ;
- négocier des accords avec les propriétaires de parkings souterrains pour qu'ils offrent des tarifs attractifs pour les commerçants et riverains sur le modèle des réductions accordées aux résidents pour le stationnement de surface (sachant que le taux de remplissage de leurs parkings est de toute façon très mauvais) ;
- offrir un lieu de stationnement sécurisé pour les deux-roues (motos, scooters et aussi vélos). Ce parking devra être au point d'entrée, près du préposé à l'ouverture et à la fermeture de la barrière ;
- recréer des trottoirs et limiter la largeur de la voie afin d'y empêcher le stationnement ;
- marquer au sol les limites des terrasses (un système de « rivets » métalliques de couleur permettant de délimiter chaque terrasse, et ce sur tout l'arrondissement, avait été évoqué par l'ancien commissaire, M. Chaluleau) ;
- sensibiliser les riverains et les commerçants du bien-fondé d'une telle démarche.

III – Logement

Le coeur de Paris s'est beaucoup dépeuplé en quelques dizaines d'années, et surtout la population a changé de nature : les ménages d'une seule personne sont en progression constante, alors que les familles sont de moins en moins nombreuses. Beaucoup des problèmes actuels du quartier viennent de ce mouvement démographique : disparition des petits commerces de proximité, fermetures de classes et menaces de fermeture d'établissements scolaires, sentiment d'insécurité pour les habitants...

Si ce mouvement n'est pas endigué, le coeur de Paris ne sera plus qu'un immense centre commercial, déserté pendant les heures de fermeture des commerces, alors que chacun sait que c'est la présence d'habitants qui rend un quartier vivant et contribue à le pacifier.

Par ailleurs, il est choquant, sur le plan social comme sur le plan écologique, que des personnes de toutes la région parisienne passent des heures chaque jour dans les transports, alors que 17% des logements du 1^{er} arrondissement, qui se trouve au coeur de la « toile » du réseau de transports en commun, sont vacants (25% dans le secteur Saint-Denis).

Or le 1^{er} arrondissement a hérité du passé une remarquable mixité sociale, qui est encore vivante aujourd'hui et s'observe notamment dans les écoles et le collège de l'arrondissement ; si la mairie mettait en place une politique ambitieuse de création de logement dans le 1^{er} arrondissement, elle pourrait conserver et développer cette mixité sociale (qui est plus facile à

préservé là où elle existe qu'à créer de toutes pièces dans des quartiers trop « chics » ou au contraire trop défavorisés). Situé au cœur de Paris, et fréquenté par des millions de touristes français et étrangers, le quartier des Halles, notamment, pourrait servir de vitrine à la Mairie pour montrer ce qu'il est possible de faire dans ce domaine de la mixité sociale.

Pour cela, la première urgence serait d'acheter des logements de petite taille et de les réunir pour en faire des logements adaptés à des familles, car ce type de logement est particulièrement rare dans ce quartier.

Une autre condition à l'installation de familles dans le quartier des Halles et notamment dans le secteur Saint-Denis serait une véritable volonté de faire appliquer la réglementation en matière d'enseignes et de vitrines de sex-shops, ce qui est loin d'être le cas actuellement.

IV – Création d'un marché alimentaire hebdomadaire

A la fois pour endiguer la disparition des habitants, partiellement causée par la difficulté concrète à habiter dans cet arrondissement (disparition des petits commerces, éloignement des marchés, cherté des produits alimentaires dans le peu de commerces restants), mais aussi pour contribuer à l'animation et à la sécurité du quartier en favorisant et en agrémentant la circulation des piétons, nous sommes extrêmement favorables à la création d'un marché alimentaire hebdomadaire ou bi-hebdomadaire dans le secteur des Halles.

Un tel marché

- renouerait avec la tradition historique du quartier des Halles et bénéficierait du cadre agréable du quartier, qui en fait de toute façon un lieu de promenade,
- profiterait de l'afflux de chalands généré par les commerces déjà existants et des facilités qu'offre la grande concentration de transports en communs mais aussi de parkings souterrains, et n'aurait ainsi aucun mal à se viabiliser,
- faciliterait la vie des riverains et augmenterait la convivialité du quartier, ce qui contribuerait à maintenir sur place des familles, voire à en attirer de nouvelles.

La création d'un marché alimentaire, relevant d'une politique volontariste mais nullement utopiste, serait en parfaite cohérence avec le développement du logement social et intermédiaire dans le quartier.

V – Déplacement des vedettes du Pont-Neuf vers le quai du pont du Carrousel

Le bilan

Le square du Vert Galant est pollué par les gaz d'échappement et par le bruit des vedettes qui laissent tourner leur moteur en continu.

Le Pont-Neuf est encombrée par les cars de tourisme qui laissent tourner leur moteur pour bénéficier de l'air conditionné.

Les quais sont ouverts pour permettre la livraison des vedettes du square du Vert Galant, ce qui favorise le stationnement sauvage d'une multitude de voitures sur les quais, pourtant classés « patrimoine de l'humanité ».

La partie de quai du pont du Carrousel est très peu fréquentées ce qui crée un "no man's land" avec des problèmes inhérents aux lieux centraux désertiques. (faire une visite entre 7 heures et 9 heures du matin ou demander un rapport des services de police)

Projet

Déplacer le port des vedettes du Pont-Neuf vers le quai du pont du Carrousel, et créer à côté de celui-ci un port de passage pour accueillir les bateaux de transfert pour touristes venant de Bercy et du 15^{ème} arrondissement.

Inciter les cars de tourisme à se garer dans le parking du Louvre, qui est la plupart du temps vide, en accordant la gratuité pour les premières heures de stationnement et en augmentant progressivement le prix sur les heures suivantes (pour éviter d'avoir des cars « ventouses »).

Animer cette partie des quais pour la sécuriser.

Imposer à la société des Vedettes du Pont-Neuf de se faire livrer par bateau, ce qui ne devrait pas être trop difficile pour une société habituée à naviguer sur la Seine.