

**GRUPE DE TRAVAIL THÉMATIQUE « ESPACES SOUTERRAINS » — Séance du 20 décembre 2006**

Présidence

Monsieur Jean-Pierre CAFFET

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

Monsieur Alain LE GARREC

Conseiller de Paris**RATP Agence Paris**

Monsieur Lorenzo SANCHO DE COULHAC

Monsieur Raphaël RENE-BAZIN

Monsieur Denis MASJURE

STIF - DPI

Madame Rebecca LEBERMAN

UNIBAIL

Monsieur Dominique HAUTOIS

Conseil de quartier des Halles

Madame Dominique GOY BLANQUET

Conseil de quartier Montorgueil – St Denis

Monsieur Fabien SARFATI

Amicale des Locataires du 118 rue Rambuteau

Monsieur Bernard BLOT

Association « Accomplir »

Monsieur Gilles POURBAIX

Association « TAM TAM »

Monsieur Fabrice PIAULT

Association « Vivre le Marais »

Madame Isabelle THOMAS LE DORE

Fédération Nationale des Associations d'Usagers

Monsieur Yves BOUTRY

EPPUR

Monsieur Pierre DIMEGLIO

Madame Jodelle ZETLAOUI

Conseil Syndical des 5-7 rue des Innocents

Monsieur Jean-Pierre MARTIN

Association « les Bachiques Bouzouks »

Madame Elisabeth BOURGUINAT

Cabinet de J-P. Caffet

Monsieur Renaud PAQUE

Ville de Paris/ Direction de la voirie et des déplacements

Monsieur Alain CHAPUT

Madame Seda DROUILLARD-BELKAHIA

Agence SEURA

Monsieur Jean-Marc FRITZ

Monsieur Franck RIGAUD

COTEBA

Monsieur Jean-Baptiste REY

Conseil de quartier St Germain l'Auxerrois

Madame Paule CHAMPETIER DE RIBES

Association « Glob' Halles »

Madame Dominique MAGNIETTE

Association « Paroles des Halles »

Monsieur Gilles BEAUVAIS

Association de défense des riverains Châtelet-Halles

Monsieur Jacques CHAVONNET

Collectif Beaubourg les Halles

Monsieur Alexandre MAHFOUZ

Association « Vivre dans le quartier des Halles »

Madame Françoise THOMAS

Centre commercial des Halles

Monsieur Stéphane ROMBAUTS

GIE FORUM DES HALLES

Monsieur André LABORDE

Cabinet de Denis BAUPIN

Monsieur Stéphane LECLER

Ville de Paris/ Direction de l'urbanisme

Madame Catherine BARBE

Madame Veronique FRADON

M. Jean-Pierre CAFFET (adjoint au maire de Paris chargé de l'urbanisme)

Cette réunion de concertation se déroule ici. On m'indique que des participants se seraient dirigés vers l'Hôtel de ville, mais *a priori*, tout le monde était prévenu que c'était ici.

Je vous propose que nous commençons en nous donnant une échéance, 20h30, car je conçois que tout le monde commence à fatiguer...Je suis dans le même cas !

Ce que nous avons au menu ce soir, sachant que nous nous voyons le 9 janvier – la date est confirmée – à l'Hôtel de ville. Donc là, je vous donne confirmation à la fois de la date et du lieu de notre réunion de balayage général, donc le 9 janvier à l'Hôtel de ville.

Ce soir, nous avons prévu une deuxième réunion après celle qui s'est tenue le 23 novembre, une seconde réunion sur les circulations verticales, et donc ce que nous avons essayé de faire pour ce soir, c'est de recenser, de prendre en compte toutes les questions qui avaient été posées lors de la réunion du 23 novembre et de prendre en compte également celles qui sont arrivées postérieurement de la part des associations et des partenaires, de manière à ce qu'il puisse y être répondu. Ce que je vous propose ce soir, c'est qu'on fasse un balayage général de toutes ces questions ; j'espère que les réponses seront exhaustives.

La RATP veut également nous présenter ce soir la problématique de la salle d'échanges, de la modernisation, du traitement de la salle d'échanges, et puis que nous ayons une espèce de débat, sachant que le 9 janvier, nous avons bien sûr une réunion de balayage final sur l'intégralité des aspects que nous avons évoqués entre nous depuis maintenant le début du mois d'octobre, au cours des sept réunions qui se seront tenues entre le début octobre et cette fin d'année, c'est-à-dire cette réunion.

Il y a des questions, des déclarations liminaires ? *A priori*, je n'en vois pas ! Donc, c'est M. FRITZ qui a été chargé de préparer les réponses à toutes les questions recensées sur les liaisons verticales.

M. Jean-Marc FRITZ (Agence SEURA)

L'objectif, c'est de faire un balayage rapide, mais plutôt à partir, comme l'a dit M. CAFFET, des différentes questions qui ont été posées et des trois contributions reçues, c'est-à-dire celle de Michèle COLLIN, celle de « Paroles des Halles » et celle de « Vivre le Marais », en essayant de donner des réponses assez concrètes à chaque fois aux questions posées.

Pour les questions un peu plus générales, qui proviennent surtout du texte de Michèle COLLIN qui semble considérer que l'étude qu'on a produite sur les liaisons verticales est très axée sur les liaisons verticales – ce qui peut paraître normal – et un peu moins axée sur les liaisons horizontales à travers le site et jusqu'à des territoires un petit peu éloignés. Je rappelle que ce n'était pas vraiment l'objet de cette étude qui n'est qu'une partie de l'étude générale.

[Présentation d'un diaporama]

J'ai ressorti, exprès pour ceux qui les avaient oubliées, des images que nous avons produites déjà en 2003, pour montrer à quel point la question de la territorialité, jusqu'à des espaces assez éloignés, était présente dans nos esprits. On voit que sur ces planches, on prenait en compte des espaces comme la place des Vosges. Michèle COLLIN parlait également de l'Hôtel de ville... On avait essayé de penser ce projet comme étant replacé dans l'enchaînement des grands espaces parisiens, du centre de Paris en tout cas. C'est juste un petit rappel pour répondre à cette première question. D'ailleurs, la plupart des documents qu'on a produits... Michèle COLLIN parle beaucoup de Beaubourg et de la liaison avec le quartier Beaubourg, la plupart des documents qu'on a produits à l'époque, et qu'on continue à produire aujourd'hui, prennent Beaubourg comme fond de scène et comme marquage d'un territoire un petit peu plus restreint.

Également, pour la question de la traversée et de la liaison des deux quartiers de part et d'autre du boulevard Sébastopol, pareil ! C'est des réponses qu'on a produites depuis assez longtemps. Pour nous, le fait de retrouver des parcours en continuité jusqu'au parvis de Beaubourg et même au-delà, puisqu'on allait jusqu'à la place des Vosges, c'est une chose absolument fondamentale. La question de la traversée du boulevard Sébastopol, c'est quelque chose qu'on a effectivement à l'esprit et sur laquelle on a fait beaucoup de propositions. On a même pensé à un moment faire une

sorte de très grand plateau piétonnier qui irait de la rue Berger jusqu'à la rue Rambuteau ; c'est un débat qu'on pourrait avoir ailleurs et qu'on pourrait approfondir.

Michèle COLLIN parlait également de la question des voiries souterraines... Elle n'est pas là, Michèle COLLIN, je pense ? Je réponds quand même à ses questions... Vous lui transmettez à la fois mes amitiés et les réponses que je fais à ses questions. Également, elle posait la question des trémies d'accès aux voiries souterraines ; eh bien oui, si effectivement on a supprimé un certain nombre de trémies, la question, ce n'est pas pour récupérer les espaces, c'est plutôt une incidence de ces suppressions, c'est pour rétablir des continuités piétonnes d'une part et, d'autre part, réduire la fonction de transit automobile dans les quartiers centraux qui fait partie de la politique municipale.

Voilà les objectifs communs, très rapidement dits sur ces questions qui font l'objet de toute la note de Michèle COLLIN.

Après, sur les autres... Ça, c'est le plan général des interventions que vous connaissez, les sept accès périphériques existants, les possibilités de créer de nouveaux accès dans la place Basse et à Marguerite de Navarre. Les accès qui descendent actuellement jusqu'au niveau des espaces de transport comme Lescot et ceux qui pourraient y descendre.

Alors ça, je rebondis sur cette image pour répondre à la fois aux deux contributions de « Paroles des Halles » et de « Vivre le Marais », pour redire quelque chose que j'ai déjà dit, mais qui ne semble pas peut-être très clair dans l'esprit de tout le monde. C'est que la Grande croisée, si on l'appelait la « Grande croisée », c'est parce que c'était pensé et conçu dans le cadre d'une étude de faisabilité que nous avons produite au printemps et à l'été. Cet espace-là est bien sûr – enfin, je dis « bien sûr », mais il faut peut-être le rappeler – inclus dans le périmètre d'étude des concurrents qui vont commencer à travailler à la fin du mois de janvier sur ce concours. Ils auront toute latitude, le mot « Grande croisée » n'apparaîtra bien sûr pas dans les documents, ça correspondait en fait à une faisabilité, à une visualisation ; une faisabilité, ce n'est pas un projet, c'est en fait une sorte de concrétisation visuelle d'options programmatiques, mais ce n'est en aucun cas un projet et ça n'a rien ni d'obligatoire ni même d'indicatif pour les concurrents du concours.

Donc, ça reste sur ces documents, parce que ça fait partie des études que nous avons produites, mais oublions ce terme de « Grande croisée », cet espace-là est inclus dans le périmètre des concurrents. Donc ça, c'était également dans les deux contributions, donc j'en profite également pour le dire.

Autre point concernant les accès aux espaces souterrains depuis la partie jardin, ces quatre accès : porte du Jour, Saint-Eustache, Pont Neuf et porte du Louvre. Il y a des demandes qui sont assez pertinentes de coordination des accès, qui recoupent d'ailleurs des demandes de la RATP, de faire en sorte que tout ça appartienne à la même famille. Ça va bien sûr dans notre sens, on est complètement d'accord sur l'idée de faire en sorte qu'il y ait à la fois une visibilité de tous les accès, et pas seulement ceux qui seront dans le bâtiment du Carreau, qu'il y ait une visibilité des accès pour le monde souterrain en périphérie du jardin, qu'il faut effectivement une coordination entre les différents concepteurs sur le site pour qu'on comprenne qu'on va dans les mêmes sous-sols en fait. Ça, c'est absolument pertinent.

Après, il y a une emprise qui est donnée aux concurrents qui, au niveau du rez-de-chaussée, correspond approximativement à ce périmètre ; je ne pense pas qu'il soit pertinent de leur donner des petits bouts à faire en dehors, parce que c'est en dehors de la logique, et il ne faut pas oublier qu'ils n'ont que trois mois pour produire un projet extrêmement complexe, et on leur demande vraiment beaucoup de prestations déjà. Donc, on voit ça plutôt dans l'optique d'une recherche de cohérence, mais d'échanges entre les différentes équipes qui vont travailler sur le site et qui travaillent déjà sur le site.

Maintenant, des questions accès par accès. Lescot, la question tube ou « W ». Alors là, les deux contributions sont, non pas contradictoires, mais divergentes. C'est assez étonnant quand on compare ce que dit « Paroles des Halles » et ce que dit « Vivre le Marais » ! En gros, sur la plupart des accès, « Paroles des Halles » dit, « et si on mettait des « W » partout », et « Vivre le Marais » dit, « et si on mettait des tubes partout ». Donc, ça me paraît une approche... Pourquoi pas ? On peut fouiller, réfléchir un peu sur toutes les propositions et voir ce que ça donne. Déjà, en regardant sur Lescot...

[Intervention inaudible dans la salle –hors micro]

Revenons sur la question du « W » par rapport au tube, et sur Lescot, puisque c'est là qu'on l'a proposé en premier. Donc, ça, c'est des images qu'on a prises tôt le matin, parce qu'on voulait effectivement avoir des espaces un peu dégagés pour pouvoir prendre des photos, parce que, effectivement, c'est un espace, si vous passez dans beaucoup d'heures de la journée, vous ne le reconnaissez pas ! Et les images du tube... Ça, c'est à une heure à peu près courante ; ça, c'est plutôt le matin où il y a un peu moins de monde.

Donc, la proposition qu'on a faite, vous la reconnaissez, c'est l'état existant avec le tube d'une part et l'omnibus qui s'enchaîne, et après une volée descendante et l'accès aux espaces de transport. Ce qu'on avait proposé, c'est remplacer ce système multiple, puisqu'il y a à la fois un tube et un omnibus, par un système unitaire avec un « W », un double système de « W »... Alors, double « W », ça fait beaucoup, mais ça explique qu'on met d'un seul coup deux fois la capacité du tube, c'est-à-dire en fait, on additionne la capacité de l'omnibus et du tube. Sauf que ça part au même endroit...

Intervenant dans la salle (hors micro)

On n'a plus le choix ! Sauf qu'on n'a plus le choix ! Actuellement, on peut prendre l'accès direct si on est très pressé, on peut prendre l'omnibus si on a autre chose à faire.

M. Jean-Marc FRITZ

Alors, on va y venir, justement !

Donc, ça, c'est la situation existante où vous avez donc l'omnibus en trois volées qui s'enchaînent, avec des paliers intermédiaires, le tube qui descend du rez-de-chaussée au -3, le retournement, un système escalator –escalier qui descend au -4, on se retourne, et après on va dans les espaces de transport. Ça, c'est la proposition qu'on a faite de l'enchaînement du « W », qui concentre en un seul point, en un seul endroit l'ensemble des escalators qui s'enchaînent.

Dans la situation actuelle, là, on est au niveau -2, vous avez souvent trois ensembles – alors là, ils ne sont pas distincts, parce que c'est tellement emboîté, tellement serré qu'il y a une paroi de chaque côté et là, je ne sais pas si vous connaissez bien le site, vous avez des téléphones qui sont de part et d'autre. Donc, c'est quelque chose qui est extrêmement présent, c'est un système qui occupe clairement et largement l'espace.

Lorsque vous mettez un système de « W » double, c'est-à-dire deux descendants, deux montants, deux des avantages qu'on peut y voir immédiatement, c'est que d'une part, vous dégager de l'espace, vous concentrez effectivement cet ensemble-là, vous pouvez toujours, soit sortir à chaque niveau et sans risque, puisque quand vous sortez, vous sortez directement, ou vous retournez et continuer la montée ou la descente. L'autre avantage lorsque vous dégager ces espaces-là, d'une part effectivement, ce sont des espaces qui sont saturés en monde, donc c'est bien de dégager un petit peu tout ça, en plus, vous avez une pénétration de la lumière naturelle qui est plus importante que lorsque vous êtes dans une situation comme ça, parce que, successivement, vous avez des obstacles. Donc, ça a aussi cet avantage-là, c'est de dégager l'espace et de faire rentrer la lumière naturelle plus profond dans les différentes galeries du sous-sol.

Intervenant dans la salle (hors micro)

Tous les plans sont sur la même échelle ?

M. Jean-Marc FRITZ

Oui, absolument, tous les plans sont sur la même échelle, même sur la base des plans techniques, vous voyez, vous avez tout le cartouche.

Intervenant dans la salle (hors micro)

On n'a pas eu ces plans !

M. Jean-Marc FRITZ

Oui, ils font partie du dossier technique, je sais que ce dossier technique n'a pas été diffusé pour un certain nombre de raisons.

Pourquoi est-ce que nous, concepteurs, on a proposé ce système « W » ? Sachant que ce n'est bien sûr pas nous qui décidons, je le rappelle. On est architecte, on est concepteur, on fait un certain nombre de propositions à notre maîtrise d'ouvrage, il y a une concertation et après, il y a des prises de décisions qui sont faites à un autre niveau que le nôtre. Mais on l'a proposé pour un certain nombre de raisons.

Donc, pourquoi est-ce qu'on préfère le système « W » ? D'abord, d'une manière un peu générale, lorsqu'on accède aux espaces souterrains (et ça, c'est des espaces souterrains à des profondeurs qui sont relativement importantes, puisque le -3 est situé à -14 mètres, et on descend jusqu'à -22 mètres sur les quais), on s'est habitué à gérer ce genre d'espace, mais on le gère avec des espaces d'accès qui sont plutôt amples, plutôt largement dimensionnés, de manière à lutter contre les effets de... Il y a un certain nombre de personnes qui trouvent ça oppressant ; moi-même, je n'aime pas descendre trop profond dans des espaces étroits. L'avantage d'un système largement ouvert, c'est que ça combat cet effet de stress, et dans un système ouvert, on peut avoir de la vision à tous les points du parcours.

C'est deux conditions pour lutter contre cet effet de stress et d'oppression, c'est des systèmes très largement ouverts et des visions à chaque point de la descente. Ce qui n'est pas le cas du tube. Alors, on a pu s'habituer à cet effet un peu « train de la mine » (pour ceux qui ont des enfants), mais voilà ! Ça a un côté ludique qu'on peut apprécier parce qu'on connaît bien le site et on s'y est fait, mais pour les gens qui découvrent ça, ce n'est pas forcément extrêmement sécurisant.

Le deuxième point, c'est que le « W », en fait, il regroupe les fonctions du tube et de l'omnibus en un seul système. Donc, ça a l'avantage que je disais tout à l'heure que vous avez pu voir sur le plan, c'est le dégagement des espaces – la galerie Est, c'est la galerie dans laquelle se trouve Lescot – qui sont très encombrés par les différents systèmes, et d'autre part, une meilleure pénétration de la lumière naturelle. Donc, c'est aussi un point qui nous semble important.

Le troisième point, le « W », c'est la liberté de choix. C'est-à-dire qu'on peut très bien s'arrêter et on peut très bien continuer – Rien ne l'empêche ! Et, pour nous, la mixité de lieux, c'est une chose qui est importante. C'est un monde souterrain dans lequel il y a beaucoup de choses – il y a des transports, des commerces, des équipements publics –, on peut très bien s'arrêter où on veut, continuer, mais le fait de traiter l'accès de manière mixte, de la même manière que l'espace est mixte, nous semble quelque chose d'assez pertinent et d'assez intéressant.

Le quatrième point, c'est la question quantitative. Nous, architectes, on n'aime pas trop parler de quantité, on préfère parler de qualité, mais puisque l'exercice nous a été demandé, on a fait l'exercice. On a regardé les temps, il y avait même BVA qui a calculé des temps, on les a recalculés ; nous, on est un peu plus sévère qu'eux... On trouve huit secondes, BVA trouvait quatorze secondes, mais ça va dans le même sens. Le « W » est plus rapide que le tube. Ça peut paraître bizarre, mais c'est comme ça ! Quand on fait les calculs et deux structures indépendantes l'une de l'autre l'ont fait, les deux tombent sur des résultats qui sont positifs. Donc, tant mieux !

Mais, pour moi, pour paraphraser Lorenzo SANCHO de COULHAC qui a une très jolie formule là-dessus, c'est de dire, les secondes dans un espace contraint et inconfortable n'ont rien à voir avec les secondes dans un espace agréable. Ce n'est pas les mêmes secondes ! Passer cent secondes dans un endroit où on ne se sent pas bien et passer cent secondes ou quatre-vingt-douze secondes dans un endroit où on se sent bien, le temps n'a pas la même valeur selon l'endroit dans lequel on se trouve.

Voilà pourquoi, nous, on a fait la proposition du « W ». Après, la concertation est ouverte, la discussion est ouverte, et ceux qui prendront la décision la prendront en âme et conscience.

M. Alain LE GARREC (président SEM Paris – Centre)

Permettez ! Sur le « W » et sur le tube... J'entends bien le stress des 100 000 personnes qui prennent le tube depuis 25 ans. Donc, elles ne sont pas trop stressées, parce qu'elles arrivent à le prendre. Ça, c'est le premier point.

Le deuxième point, comment est-ce que vous réglez les problèmes de sécurité, puisque vous êtes en compartimentage par étage ? L'avantage du tube, c'est que si vous êtes en bas et qu'il y a un incident dans les étages, vous pouvez encore sortir directement, ne serait-ce que même si l'escalator ne fonctionne pas, ne serait-ce qu'à pied en utilisant vos propres forces. Si vous passez par le « W » d'étage à étage, si vous avez un étage qui ferme et qui ferme parce qu'il a été compartimenté, vous bloquez des gens et ces personnes-là doivent sortir par ailleurs.

Je crois que le tube avait au moins cet énorme avantage de relier le bas et le haut le plus rapidement possible en cas d'incident – je vous rappelle que ces escaliers, il n'y a pas uniquement qu'un problème de gens qui veulent se promener, on a aussi besoin – surtout d'ailleurs - de remonter rapidement. Moins de descendre rapidement, je veux bien l'entendre, mais surtout de remonter rapidement.

Et aujourd'hui – je parle sous le contrôle des gens du Forum des Halles –, vous avez un compartimentage et vous avez des fermetures automatiques au niveau des escalators intermédiaires s'il y a un problème ; à ma connaissance, le tube continue à fonctionner.

M. Jean-Marc FRITZ

Je vous remercie de poser la question. Sur ce point également, le « W » est plus fort que le tube, parce que le « W », la fermeture est au-delà de l'escalator et donc, en fait, on peut se retourner. Et non seulement on peut se retourner, mais on peut monter directement de -4 au rez-de-chaussée, alors que le tube ne permet de monter que de -3 au rez-de-chaussée. Donc, avec le « W », on a cet avantage supplémentaire.

C'est un argument que je n'utilise pas trop, parce qu'en termes d'évacuation, vous savez que le Forum s'évacue, non pas par les issues usuelles, mais il s'évacue par les tours de sécurité et par tous les systèmes extérieurs, mais ceci dit, quelqu'un se trouverait dans le « W » au -4 avec tout le système de compartiment... Enfin, tous les compartiments ne se ferment pas ! En cas de sinistre, vous avez un compartiment qui est sinistré qui se ferme, et les gens sortent de ce compartiment par les différentes issues de secours qui sont protégées. Mais à ce moment-là, vous imaginez qu'un compartiment au niveau -2, justement dans cette galerie Est, se ferme, les gens qui seraient dans le « W » -4, -3, -2, -1 peuvent sortir. Ils peuvent continuer, parce qu'on est dans une cage de verre... Vous avez deux faces latérales qui sont en verre coupe-feu et les parois qui se ferment sont placées au-delà des escalators, donc là aussi, on a un gain du « W » par rapport au tube.

M. Alain LE GARREC

On ne va pas faire un débat. Je crois, en ce qui concerne cela, parce que ça avait été imaginé avant, ce tube et les escalators n'ont pas été construits tout à fait par hasard, et on ne savait pas au début du Forum des Halles qu'on aurait des centaines de milliers de personnes qui viennent s'y promener, on avait été à l'époque plus modeste.

Moi, ce que j'aimerais, et j'en parle sous le contrôle de Jean-Pierre CAFFET, j'aimerais qu'on ait une expertise des commissions de sécurité et de la préfecture sur ce sujet-là, de façon à ce que l'on n'induisse pas des architectes en erreur s'il y avait des éléments de sécurité qu'on n'aurait pas vu. Si je le dis, c'est qu'il y a des problèmes de compartimentage, et ces questions-là ont été posées ; je ne veux pas dire qu'elles ont été résolues, je veux dire qu'elles ont été posées, et je crois que c'est extrêmement sérieux, puisqu'on parlait du principe que là où il y a le plus de monde, c'est au -3 ou au -4, et que si on avait un problème, il faudrait que ces gens-là quittent les lieux le plus rapidement possible. J'entends votre raisonnement de dire qu'il y a les tours de sécurité, je peux vous assurer qu'en cas de panique et en cas d'incident, les gens sortent par l'endroit qui leur paraît le plus proche pour sortir. Les gens ne sont pas, à ce moment-là, organisés. Et je crois que c'était l'objet quand même d'un certain nombre de modifications qu'on demandait. Voilà ce que je voulais rappeler sur ce point-là.

M. Jean-Pierre CAFFET

Puisque M. LE GARREC parle sous mon contrôle, je peux le rassurer, lui dire que je prends cette affaire au sérieux... Après tout, je me souviens avoir tenu le propos que l'objectif de la sécurité entre la salle d'échanges et les circulations verticales était quand même l'un des principaux objets du projet que nous mettons en œuvre. Je n'ai pas changé de ce point de vue et je continue à prendre cette affaire au sérieux.

Quant à la consultation des services de sécurité et des pompiers, elle est prévue et nous devons avoir des réponses sur ce sujet à la fin de cette semaine. Donc, bien évidemment, l'expertise, ce que nous dirons les services de sécurité, la préfecture de police et notamment la brigade des sapeurs-pompiers sera prise en compte, cela va de soi.

[Intervention inaudible dans la salle –hors micro]

Si vous voulez qu'on ait un débat là-dessus, ayons un débat sur cette question ! Madame CHAMPETIER de RIBES, vous m'avez demandé la parole.

Mme Paule CHAMPETIER DE RIBES (conseil de quartier Saint-Germain l'Auxerrois)

Par rapport au stress, etc. du tube, c'est aussi le fait qu'il y a très peu d'espace au-dessus du tube. C'est ça qui crée un petit peu l'angoisse, ce n'est pas le fait de descendre directement, etc. C'est ce côté fermé et relativement bas ; si vous ouvrez un petit peu, déjà vous diminuez considérablement le stress, donc je pense qu'il ne faut pas se buter sur cette histoire de tube qui effectivement est symboliquement angoissant.

M. Jean-Pierre CAFFET

Ça n'a pas été le seul argument évoqué par M. FRITZ !

Mme Françoise THOMAS (association « Vivre le quartier des Halles »)

Mon propos ne tiendra pas à définir tube, pas tube, escalier, palier, etc. Je pense que tous les gens qui pratiquent les escalators, puisqu'il s'agit quand même bien d'escalators, se sont tous un jour trouvés confrontés à ce qu'on appellerait un bug. C'est-à-dire qu'à un moment, vous avez des gens avec des poussettes, par exemple, qui arrivent en bas d'un escalator, qui hésitent et, vu l'importance et la fréquence du flux qui arrive, bien souvent, ça pousse derrière...Voilà ! Vous avez des gens, donc...

Aujourd'hui, à ce que je sache, les escalators ont toujours la même largeur, je ne pense pas qu'ils soient plus larges, comment avez-vous intégré dans les questions de sécurité le problème qu'au Forum des Halles, il y descende beaucoup de gens avec poussettes, ainsi que des gens qui vont jusqu'à la RATP ? On a tous failli tomber, car lorsque les gens arrivent en bas de l'escalator, ils s'arrêtent pour regarder la direction. Ça veut dire que devant un tube qui est très long, il faut un très grand espace de dégagement au cas où un jour, il y aurait quelque chose qui s'arrête, mais en bas, qui ne vient pas forcément d'un incident technique, mais qui peut venir d'une personne vieille, qui bute, etc.

C'est un regard que j'ai, mais je ne suis pas technicienne... Des fois, lorsque vous avez des escalators à paliers, type Galeries Lafayette, vous avez quand même un flux qui est moins intensif, parce qu'aujourd'hui, si ça débloquent dans l'escalator qui descend en ligne directe de la rue Pierre Lescot, je ne vois pas comment on n'aurait pas des gens qui vont s'agglutiner les uns sur les autres ! C'est un problème qui n'a jamais été soulevé, mais c'est quand même comme ça, on a tous été confronté à des vieilles personnes qui bloquent, à des poussettes, à quelque chose qui se passe, c'est tout !

M. Jean-Pierre CAFFET

Nous avons parlé de cette question à notre dernière réunion, celle du 23 novembre. Il y a M. MARTIN et puis sa voisine...

M. Jean-Pierre MARTIN (conseil syndical des 5-7 rue des Innocents)

Pour commencer, je me rappelle que dans le projet MANGIN, le premier, M. MANGIN écrivait – et là, on retrouve toujours la même chose –, « *le tube Lescot est supprimé, c'est par escaliers successifs, ce qui profite aux commerces de chaque niveau* ». Donc, une fois de plus, on parle commerces, c'est pour ça qu'on supprime le tube. En plus, ce tube est trop sombre, on ne comprend pas pourquoi on le peint en bleu noir, bleu très foncé pour rendre l'ambiance étouffante.

Pour revenir au tube. Le tube est un accès direct du RER vers la surface, il ne peut pas être supprimé et remplacé par des escaliers mécaniques disposés en quinconce qui ne permettent et ne garantissent aucune sécurité en cas d'évacuation d'urgence. Risque de panique, de chute et de piétinement. Il faudrait étudier la possibilité d'installation de nouveaux tubes à partir de la sortie RER place Carrée, parce que place Carrée, il n'y a pas de sortie directe, les ascenseurs ne vont pas très bien. C'est pour ça que tout le monde prend le tube Lescot. Pour mémoire, la sortie rue Pierre Lescot voit passer 35 000 personnes par jour – ce n'est pas moi, ce sont vos chiffres – pour une population de 7 000 habitants dans le quartier ; le centre Pompidou ne reçoit que 18 000 visiteurs par jour et le Louvre 20 000. Alors, cherchez l'erreur !

Alors, il faut revoir les copies de l'architecte qui ne semble pas avoir analysé les réalités de ces problèmes. Les escalators des sorties portes rue Berger, Saint-Eustache et Louvre doivent être élargies, afin de permettre aux usagers de pouvoir se doubler. Les portes dites de sécurité au niveau Darty et sonothèque doivent être revues pour une plus grande facilité de passage ; un escalator supplémentaire doit être aménagé entre le palier sonothèque et la chaussée, parce qu'il manque d'escalator. Les ascenseurs indispensables pour les handicapés et les bagages ne semblent pas présentés dans les plans d'aménagements.

Pour mémoire, Ipsos, dans ses sondages, avait noté que les gens disaient préférer mettre deux minutes de plus pour faire le tour du Forum des Halles et prendre le tube, parce que les gens sont des travailleurs et qu'ils n'ont pas envie de se taper des paliers chaque fois. Donc, les gens veulent rentrer et sortir très vite. Alors, le commerce, c'est une chose, parce qu'on peut, on a déjà des escalators partout pour le commerce.

En règle générale, il n'existe aucune raison pour modifier les escalators actuels. J'aimerais savoir pourquoi on veut modifier ces escalators, ce sont des frais terribles, très importants, et pourquoi ce dégagement d'espaces, il serait prévu pour quoi ? Pour récupérer par des boutiques ? J'aimerais qu'on m'explique, parce que je vous rappelle quand même qu'il y a déjà eu des voiries souterraines, c'est-à-dire des paliers dans le Forum qui ont été récupérés pour agrandir les boutiques. Ensuite, j'aimerais voir quand même qu'on parle de tube également pour la sortie Marguerite de Navarre, parce que là, il n'y a aucune raison que les gens montent par paliers, puisqu'il n'y a pas de palier. Comme c'est une création totale, je ne vois pas pourquoi on ne ferait pas un tube là aussi, et un ascenseur aussi pour les handicapés.

Alors, les portes du jardin, c'est autre chose, on y reviendra après... Voilà déjà pour ce qui est mon avis pour le tube.

Mme Isabelle THOMAS-LE-DORÉ (association « Vivre le Marais »)

Je suis d'accord avec l'essentiel de ce qu'a dit M. MARTIN sans qu'on se soit concerté. Je vais être très rapide... Sur le premier point, effectivement, le tube actuellement est opaque et fermé, mais je pense que les techniques et les matériaux nouveaux pourraient permettre de l'ouvrir, de le rendre plus lumineux, plus transparent, plus léger et de l'ouvrir sur l'extérieur. Non, pas l'ouvrir, mais au moins le rendre lumineux, transparent, mettre par exemple un tube en verre, je pense qu'il y a maintenant... Ce tube a 30 ans, on peut peut-être faire quelque chose de mieux, de moins opaque, de moins fermé.

Sur le deuxième point, moi, il me semble au contraire que le système actuel permet le choix entre ceux qui font des trajets domicile – travail, comme disait M. LE GARREC, il y a beaucoup de gens qui viennent travailler dans le centre et qui, eux, n'ont pas, à huit heures du matin, ne pensent pas tellement à s'arrêter aux paliers, et eux veulent vraiment arriver à l'air libre le plus rapidement possible.

Idem de ceux qui partent travailler, moi, j'ai consulté les adhérents de mon association, il y en a qui vont à une heure de Paris et, quand ils descendent l'escalator, j'en ai une qui m'a dit, « moi,

c'est quatre à quatre, parce que je ne veux pas rater mon RER ». Vous savez tous, les RER sont minutés, donc elle se dépêche. Elle m'a dit aussi, justement, concernant le retour, enfin comment dire, le fait qu'il faille tourner à chaque palier, elle m'a dit, « mais c'est très embêtant parce que le soir, par exemple, quand on rentre, il y a des gens qui se greffent à chaque palier à nouveau, qui encombrant encore plus les escalators ». Alors que dans le tube, personne ne peut entrer à chaque palier.

Je ne reviendrai pas sur ce qui a été dit sur les bagages, les poussettes, bon ! Moi, il me semble que les huit secondes pourraient être largement... Ce qui m'étonne d'ailleurs, parce que ça étonne un peu tout le monde que ce soit plus long, mais bon ! Je veux bien accorder que ce le soit plus. Ce qui serait le plus simple, c'est à l'arrivée du -3 en bas, d'enchaîner plus rapidement sur un escalator vers le -4, au lieu de repartir en arrière et encore en arrière vers la salle des billets, je pense qu'on pourrait faire à ce moment-là un escalator -3/-4 à la descente du tube. Là, on gagnerait franchement du temps.

M. Jean-Pierre CAFFET

Nous avons vu la dernière fois, madame, que justement, la liaison -3/-4 à la sortie du tube Lescot n'était pas aussi évidente que ça.

Mme Isabelle THOMAS-LE-DORÉ

Mais d'après le plan, c'est quand même là que ça va tomber justement, le nouvel escalator en quinconce...

M. Jean-Pierre CAFFET

Non.

Mme Isabelle THOMAS-LE-DORÉ

Dans le nouveau plan, le quinconce est dans l'alignement de la salle des billets, on a l'impression... Vous voyez ? Donc, on pourrait faire l'enchaînement comme ça.

M. Jean-Pierre CAFFET

Ce n'est pas exactement la même problématique.

M. Gilles BEAUVAIS (association « Paroles des Halles »)

Bon ! Je suis complètement d'accord avec ce qui s'est dit. C'est d'ailleurs ce qu'on défend depuis pas mal de temps. Juste un point que je voulais rajouter. Moi, quand je vais acheter des fringues à... Quand je vais au Printemps et qu'on me dit, « c'est au trois », je me dis « merde ! Je vais me taper les escalators ». Et c'est vrai que c'est l'effet qu'ils tournent, alors que quand je prends le tube, je ne le sens pas, parce qu'on rentre et puis ça y est, c'est fini et puis c'est assez rapide.

J'ai fait un chronométrage à l'inverse de vous, c'est-à-dire que je suis allé en bas, j'ai pris les trois et j'ai pris celui-là. Il y a douze secondes de plus. C'est-à-dire que si vous prenez le tube, vous mettez douze secondes de moins. Ce n'est pas les douze secondes, mais c'est le fait de tourner sans arrêt et ça, ça me paraît être une contrainte.

Deuxième point, dans le tube, c'est plus... Et je comprends très bien la démarche d'Unibail, elle est logique de vouloir faire fonctionner son Forum sur tous les niveaux, et c'est normal ! Moi, la question que ça me pose, c'est que je suis bien servi dans un bar dans une petite rue, parce que le mec, il se bat pour que ça marche. Vous allez aux Champs-Élysées, on vous envoie le café dans la gueule, parce qu'ils s'en foutent. Moi, j'aime bien l'idée qu'un commerçant, eh bien il bosse pour faire marcher sa boutique, et si on fait un système de filtre comme ça, ça sera tellement évident que le service, que l'offre ne sera pas là. Et moi, je suis pour que ce soit un peu difficile pour

Unibail – c'est tellement simple actuellement – pour qu'ils soient obligés de faire une offre, pour qu'ils soient obligés de travailler leur centre et qu'ils amènent un service qu'on ne trouve pas actuellement.

C'est pour ça aussi que je me dis, « oui, d'accord, il faut que ça marche à tous les niveaux, mais il faut qu'eux, ils travaillent » ; il faut qu'ils travaillent parce que moi, en tant que client, j'aime aller dans un endroit où finalement, on sent que les mecs se sont battus pour que ça marche. Leur donner trop de facilité, à mon avis, ne sera pas un plus pour le Forum, ne sera pas un plus pour eux-mêmes, comme quand vous voyez les grands restaurants des Champs-Élysées où, vraiment, on vous sert de la merde et très cher. Pour moi, c'est un plus pour le quartier, c'est dans ce sens-là que je voulais le dire, et puis je suis d'accord avec tout ce qui a été dit précédemment.

M. Jean-Pierre CAFFET

Monsieur FRITZ, vous voulez apporter éventuellement quelques précisions ? Monsieur PIAULT...

M. Fabrice PIAULT (association « Tam-Tam »)

Excusez-moi, juste encore une remarque là-dessus ! Moi, j'avais déjà défendu le tube la dernière fois, donc je reste sur la même idée. Moi, je ne comprends pas cette idée qu'on donne le choix aux gens en faisant le « W ». Je crois que c'est exactement le contraire en fait, on respecte plus les gens en leur donnant le choix d'aller directement ou de s'arrêter. Moi, ça me fait penser un petit peu au débat à une époque sur les rues piétonnes aussi. On avait peur que les gens ne viennent pas parce qu'ils ne passeraient pas automatiquement devant les commerces, etc. Moi, je crois que ça ne marche plus comme ça ! Je crois qu'il ne faut pas prendre les gens pour des cons, quoi ! On n'a pas besoin de les forcer ! Je crois que ça ne sert à rien d'avoir des flux qui passent à des étages où, de toute façon... Enfin, il y a une partie des gens qui, de toute façon, ne veulent pas s'arrêter, donc je crois qu'il faut respecter ça et avoir les deux possibilités.

Je suis très étonné de votre histoire sur les huit secondes. Je n'ai pas fait le calcul, mais je suis vraiment étonné de ce système, parce que bon ! En gros, à chaque étage... Évidemment, c'est une amélioration de pouvoir tourner directement plutôt que d'avoir... mais malgré tout, à chaque fois, on est obligé de marcher entre chaque étage, et je ne vois pas comment ça peut être plus rapide. J'avoue que je ne comprends pas comment sont faites ces statistiques.

Cela dit, indépendamment de la question des secondes, de toute façon, enfin je ne sais pas, ça m'est arrivé dans plein de cas, enfin, je crois qu'on s'installe sur l'escalator, soit on est très pressé et on marche en plus, soit on s'arrête, on attend, mais on est installé et on va jusqu'en bas si on veut aller jusqu'en bas. Ce n'est pas tout à fait pareil que d'avoir à chaque fois un arrêt, marcher, tourner, etc. Il y a des grands magasins d'ailleurs où c'est assez bien fait. Je pense au BHV par exemple, où effectivement, on n'a pas besoin de faire toute la longueur du truc, ça tourne, mais c'est néanmoins fastidieux. Je ne comprends pas... Enfin, bon !

Pour moi, le seul argument pour le « W », c'est qu'effectivement, à chaque fois on essaie d'inciter les gens finalement à s'arrêter là pour éventuellement faire des courses, bon ! N'oublions pas d'autre part qu'il y a quand même plusieurs accès, qu'ils ne sont pas tous conçus pareil, on ne peut pas... vous expliquiez la dernière fois qu'il y a certains endroits où il n'est pas possible de toute façon de faire des tubes. Bon ! Jouons la diversité, mais là où il est possible de faire un tube, je trouve qu'il faut essayer d'offrir cette possibilité aux personnes qui préfèrent aller directement du -4, d'ailleurs, parce qu'effectivement, l'intérêt, ce serait de descendre au -4, de rajouter encore un étage jusqu'à la surface, et vice et versa.

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC (directeur de l'agence de développement pour Paris –RATP)

J'entends bien tous les arguments qui sont donnés, parce que, évidemment, ce sont des questions que nous-mêmes, on se pose. Pourquoi cette hypothèse a été étudiée ? Dans un projet aussi complexe, si on n'étudie pas plusieurs hypothèses, on le regrette.

Il y a deux défauts qui sont apparus dans ce tube quand nous l'avons examiné, c'est quand même le retournement au niveau -3, où vous oubliez que là, vous faites comme un magasin à l'ancienne. C'est-à-dire que vous passez dans le centre commercial, vous traînez devant H&M ou devant la Fnac

et donc on rallonge un parcours, et après, au lieu d'arriver en face du transport, on tombe face à Phone House ou je ne sais plus, un magasin de photo, et donc...

Ce qui ne me dérange pas, parce qu'en même temps, tout ça, c'est des services, nous, on le sait dans nos analyses que les gens sont aussi contents de valoriser le temps de transport et d'avoir le choix ; on n'est pas obligé de rentrer dans le Phone House ou dans le... Mais disons qu'on a un cheminement compliqué. Donc, une des hypothèses, ça a été de demander aux architectes de regarder : Y a-t-il des hypothèses d'amélioration ?

[Intervention inaudible dans la salle] Vous pouvez me laisser continuer ?

Donc, il y a plusieurs hypothèses d'améliorations, des hypothèses qui sont des améliorations des cheminements par rapport au tube et de modifications, mais il y a un certain nombre de contraintes qui font que ce n'est pas parfait. Et puis des hypothèses en faisant ce « W » qui répond aussi à un deuxième qui avait été évoqué. Les gens sont tous différents, il y en a qui préfèrent le tube, il y en a pour qui c'est anxiogène. Je ne peux pas vous dire dans quelle catégorie... Il n'y a pas de solution parfaite ! On s'est dit, est-ce que finalement, on sait que le fait de ne pas avoir cet immense tube, pour une catégorie et pour un certain nombre de gens... Maintenant, on est en train de comparer les deux... [..] qui peut-être n'apprécient pas... Hein ? [Intervention inaudible dans la salle] Je n'ai pas compris votre... parce que c'est l'accès, aujourd'hui, ils prennent l'accès qui est le direct, qui est devant [..] oui, mais qui n'est pas visible ! [..] Attendez ! Ce que je veux dire, ce qui est intéressant, et on entend vos arguments, on compare les solutions.

Il y a un autre argument qui nous a fait étudier ces solutions qu'on vous propose, et c'est pour ça qu'à des tas de moments, quand on entendait, « tout est bouclé, tout est choisi », pas du tout ! Aujourd'hui, je n'ai pas les mêmes certitudes que vous, je vois les avantages et inconvénients, on va examiner. Je pense qu'il faut qu'on pousse des études plus lointaines.

M. Jean-Pierre CAFFET

Par rapport au tube, j'ai essayé qu'on puisse apporter les réponses les plus précises ce soir, en essayant de mesurer les avantages comparatifs de l'un et de l'autre, soit du tube, soit du « W ». C'est ça que j'essaie de faire, mais je comprends parfaitement la position des uns et des autres ; sur la base d'une certaine argumentation, nous préférons le tube au « W ». Moi, ce que je fais, je réponds à la question qui m'a été posée. Voilà !

Monsieur FRITZ, est-ce que vous pouvez répondre... [..] Attendez ! On peut passer toute la soirée sur le tube et le « W ». [..] Oui, c'est important ! C'est la raison pour laquelle nous avons voulu essayer de répondre à cette question de la manière la plus complète et la plus exhaustive qui soit. Alors, monsieur FRITZ, il y a des questions qui vous ont été posées, notamment sur les encombrements.

M. Jean-Marc FRITZ

Déjà, sur la question de prolonger le tube directement jusqu'à la salle d'échanges. Comme vous le voyez, on a d'autres escalators qui permettent d'accéder de la salle d'échanges jusqu'aux quais. Ces escalators sont juste en nombre suffisant, on ne pourrait pas les supprimer, donc ce qu'on a regardé, on s'est posé la question, est-ce qu'on ne pourrait pas avoir un tube direct ? Parce que là, pour le coup, ça devient vraiment intéressant, parce que là, il n'y a pas de perte en ligne, ce serait effectivement la solution la plus directe. Mais ça, ce n'est pas possible, parce qu'on ne sait pas descendre à cet endroit-là de la salle d'échanges avec un élément qui serait un élément direct, qui ne s'arrêterait même pas au -3. Ça, clairement, on ne peut pas le faire !

Après, la question de dire, « c'est quand même pas mal d'avoir un escalator qui descend tout droit sur 14 mètres de hauteur », ce que vous disiez, madame CHAMPETIER de RIBES. Moi, dans un grand espace, alors là je trouve ça plutôt sympa, plutôt euphorisant ! Vous avez un vaste atrium, vous descendez 14 mètres d'un coup, vous êtes dans un espace libre, ce n'est absolument pas stressant ; au contraire, c'est euphorisant ! Mais si vous voulez faire en sorte que ce tube passe du statut de stressant au statut d'euphorisant, il faut faire sauter un certain nombre de planchers et dégager un certain nombre de surfaces tout autour pour avoir un vrai espace architectural, vraiment intéressant.

Ça, on a regardé si on pouvait trouver cet espace, mais le problème du tube, c'est qu'il ne peut pas rester tout seul, c'est-à-dire que ces galeries-là, il faut quand même les desservir, donc si le tube est conservé, l'omnibus est conservé. Dans ce cas-là, vous doublez la largeur de ces galeries, vous faites sauter la moitié de la Fnac, la moitié d'H&M... On peut tout penser, on peut tout envisager ; Dominique HAUTOIS pourrait vous répondre sur ce genre d'hypothèse... Nous, on essaie quand même de travailler dans un espace pas complètement contraint, parce qu'on se permet quand même des choses un petit peu en plus, mais voilà ! Conserver le tube, ça veut dire conserver l'omnibus, on ne peut pas penser le tube sans penser l'omnibus. Une grande descente dans un vaste espace, je suis preneur, je suis effectivement preneur pour ce genre de prestation.

M. Jean-Pierre MARTIN

Une suggestion... Est-ce que le prolongement, il ne pourrait pas partir d'ici et ici ?

M. Jean-Marc FRITZ

Non ! Plus vous écartez, plus vous rentrez dans la salle d'échanges et moins ça marche. Vous êtes en dehors de la salle d'échanges quand vous descendez ici, tout droit. [...] Alors, après, un autre avantage du « W » par rapport au tube, c'est qu'au démarrage, vous avez un doublement de la capacité.

Un des problèmes actuellement du tube, c'est qu'on a de l'embouteillage aux heures de pointe en haut et en bas, et particulièrement en haut. C'est-à-dire qu'en fait, non seulement – moi, je ne l'ai pas compté dans mes temps de calcul –, mais non seulement vous avez un délai qui est un peu plus long, mais en plus, vous avez un temps d'attente qu'on ne mesure pas, mais qu'on pourrait très bien mesurer. Vous arrivez sur le tube à un moment où il y a une bonne activité, vous déclenchez votre chronomètre et vous regarderez combien de temps vous mettrez pour commencer dans le tube, à descendre. Et ça, vous ajoutez ça au temps de parcours du tube, et vous vous rendez compte que non seulement le tube est un peu moins efficace, mais en plus, de toute façon, il génère de l'embouteillage. Il y a un report après sur l'omnibus, mais c'est un report partiel, parce que la plupart des gens, eh bien ils attendent en pensant que ça ira plus vite, mais en fait, ils prendraient l'omnibus à ce moment-là, ils iraient plus vite sur l'omnibus.

Naturellement, la situation fait que le report se fait mal, alors que si vous mettez un système de « W » avec deux escalators descendants et deux escalators montants, vous avez une fluidité totale et très au-delà des flux qui ont été prévus même jusqu'à 2 050. Ce sont aussi des éléments à prendre en compte sur ce choix.

M. André LABORDE (GIE Forum des Halles)

Je voudrais donner quelques éléments d'expérience sur ce tube, parce qu'on a regardé, bien sûr, tous les soirs aux heures de pointe comment ça se passe.

Je vais d'abord répondre à une question. Tout à l'heure, on disait, « il est noir, il est anxiogène ». Pourquoi il est devenu noir ? Il a été blanc, sauf qu'il est tagué systématiquement, et donc il devient dégueulasse, il devient sale, etc., parce que les matériaux de l'époque étaient ceux-là. C'est pour ça que maintenant, il est devenu en inox et noir, parce que ça évite, c'est moins facile à taguer, etc. C'est effectivement un problème, c'est très intéressant et très jouissif en descendant d'essayer de racler tout ça et de badigeonner tout ça, ça arrive assez souvent. Ça a donc été une première raison.

Ensuite, le problème majeur, c'est bien sûr à la sortie du tube et en bas au -3, parce que, effectivement, à cinq heures et demi du soir, il y a une foule compacte et considérable, puisqu'il est coincé entre le dessous de l'intermédiaire et l'arrivée du tube. Il n'y a évidemment pas assez d'espace pour que la foule puisse se déployer convenablement. Donc, effectivement, s'il y avait un tube, ce serait toujours très intéressant ; si on pouvait l'élargir, ce serait encore mieux !

S'il y avait deux voies ou quatre voies, ce serait parfait, mais là, ce serait dans l'autre sens qu'il faudrait prendre de la place, et dans ce cas-là, essayer de ne pas avoir l'intermédiaire qui soit dans le même profil, c'est-à-dire qu'on ne vienne pas cogner dedans quand on descend. Mais ça aussi, c'est par l'expérience que nous l'avons vécu. Donc, la descente en « W » amène effectivement un certain nombre de possibilités nouvelles ; évidemment, les deux seraient parfaits : une descente directe et un « W ».

M. Jean-Pierre CAFFET

J'ai bien entendu les remarques qui ont été faites sur l'alternative tube / « W », donc elles seront prises en compte, mais on ne va peut-être pas passer la nuit là-dessus non plus !

Mme Paule CHAMPETIER DE RIBES

Juste très court. Je comprends tout à fait votre remarque, mais là, on parle à l'instant T, c'est-à-dire en ce moment, mais il va y avoir un dispatching des flux par rapport... si on fait Marguerite de Navarre, etc., donc tous les flux n'arriveront plus à Lescot, donc, l'embouteillage dont vous parlez sera quand même un petit peu minimisé de par toutes les ouvertures qu'il va y avoir à côté, je suppose.

Mme Isabelle THOMAS-LE-DORÉ

Je ne comprends pas très bien comment l'embouteillage sera différent avec deux voies descendantes du « W » et deux voies descendantes, une omnibus et une tube, du système actuel. S'il y a des embouteillages, de toute façon, il y a des embouteillages et ce n'est pas parce qu'il y aura un « W » que ça va transformer. [...]

M. Jean-Marc FRITZ

Oui, mais le report se fait très mal. Le tube, actuellement, il aspire tout le monde, donc vous avez une répartition qui n'est absolument pas équilibrée.

Mme Isabelle THOMAS-LE-DORÉ

Moi, il ne me semble pas que ce soit lié !

M. Jean-Marc FRITZ

Pour répondre à la question de madame sur les poussettes notamment... effectivement, nous, notre première réponse, c'était plutôt de multiplier le nombre d'ascenseurs, parce que, actuellement, il n'y a vraiment pas grand-chose ! Là, il y a deux groupes, un groupe sur Berger, un groupe sur Rambuteau, l'idée, c'était plutôt de rajouter en plus un groupe qui descendrait jusqu'au -4 du côté de Lescot et un groupe central dans la place Basse. Donc, déjà, il y a beaucoup plus de visibilité des ascenseurs et une pratique beaucoup plus facile.

Également, sur les nouveaux matériaux et la possibilité de transformer la coque du tube en verre, on l'a regardée également. Ce ne serait possible que dans ce linéaire-là, c'est-à-dire au niveau du -1, donc le seul gain serait ici, avec toujours la présence de l'omnibus qui est devant, et donc la hauteur libre, c'est de là à là, la hauteur de visibilité. Donc, vous voyez, mettre une paroi vitrée là pour voir juste au-dessus de ça, on ne peut pas dire que ce n'est pas un gain, mais c'est un gain qui est quand même relativement limité, parce que là, l'ensemble est emboîté entre le tube et l'omnibus. Voilà ! Je pense qu'on peut passer au sujet suivant.

Donc, la question sur Berger, en prenant les deux contributions qui nous ont été transmises. Voilà l'accès Berger –en haut, c'est au rez-de-chaussée et en bas, ça doit être à l'arrivée au -3 –, je vous rappelle ce qu'on avait proposé. Actuellement, à gauche, on descend en deux systèmes enchaînés ; on avait proposé tout simplement de rajouter une liaison supplémentaire de -3 à -4, et là, on arrive à l'extérieur de la salle d'échanges. En modifiant un petit peu un certain nombre de locaux qui sont en périphérie de la salle d'échanges, on pourrait faire un accès qui serait assez commode et assez direct. Donc, c'était quelque chose de relativement simple.

On a regardé les deux contributions ; l'une demandait, « mais pourquoi on ne ferait pas un tube à la place ? » et l'autre demandait, « pourquoi on ne mettrait pas un « W » à la place ? » En ayant saisi la nuance dans ce qui était marqué ; on a fait l'exercice. Donc, ça, c'est l'état existant, ce qu'on a proposé, c'est de rajouter cet élément-là, et si on rajoutait un tube par-dessus, il viendrait ici, sachant qu'il ne pourrait pas...Vous avez la rue Berger ici. La rue Berger est ici, donc il partirait au même niveau que ce qui deviendrait un omnibus, et en allant tout droit en fait, il taperait un peu dans les galeries intermédiaires en bas et, en fait, il taperait dans les limites actuelles de la place Basse. Lui, il ne pourrait pas descendre directement, parce qu'il serait un peu trop loin pour descendre directement dans la salle d'échanges. Donc, l'efficacité ne serait pas aussi directe que ça.

On a regardé également en plan. En rez-de-chaussée, vous avez le système actuel. Si vous mettiez un tube, il faudrait écarter le système actuel, faire un peu le même système qu'il y a sur Lescot et mettre un tube au centre. On est au niveau -1, l'état existant ; si vous avez un tube en plus, vous continuez à écarter les accès latéraux. Pour retrouver la largeur de passage, il faudrait taper dans ces différents commerces, sachant que là, on a un point dur parce qu'on a deux ascenseurs, et on a une réduction du passage sur la galerie. Au niveau -2, l'état existant, vous rajoutez un tube dessus, ça donne ça, c'est-à-dire qu'il va s'emboîter là-dedans, il coupe complètement la galerie, c'est-à-dire qu'il faut reprendre de la surface sur la place Basse pour le mettre en place. Au niveau -3, l'état existant avec en projet le nouvel accès qui descend jusqu'aux espaces de transport, vous rajoutez un tube dessus. Même problématique d'écartement des accès omnibus, on supprime ces surfaces-là et on va jusqu'à la place Basse.

Voilà l'impact d'un tube supplémentaire. On a fait l'exercice, comme ça, c'est bien que vous puissiez visualiser, ça donne ça concrètement dans un espace qui est quand même contraint.

Un « W », pour le coup, ce serait un « W » simple, parce que les flux sont beaucoup moins importants que sur Lescot, donc on n'a pas besoin d'avoir quatre escalators croisés deux par deux. En termes de flux, ce serait suffisant d'avoir un escalator descendant et un montant. Ce n'est pas absurde. C'est même assez intéressant, parce que du coup, on a une vraie verticalité de l'accès, un vrai dégagement de ces espaces-là et les mêmes avantages qu'on a signalés de l'autre côté. Sauf que pour nous, ça remplace un omnibus qui fonctionne assez bien, qui est assez plaisant, qui est assez promenade, donc voilà ! On a fait l'essai, on a fait le dessin puisque vous souhaitiez voir ce que ça donne, voilà ce que ça donne.

Alors, ce que ça donnerait en bas. Ça, c'est la mise en place d'un « W » au niveau -3 qui est assez concentré, avec un escalier supplémentaire pour descendre jusqu'aux espaces de transport.

Rambuteau, problématique relativement similaire à cette différence... On voit les images de Rambuteau, à gauche, vous êtes arrivés au niveau -3, derrière, ce sont les parkings. La galerie, c'est de l'autre côté, c'est également au niveau -3, c'est Pomme de Pin. Donc, ce qu'on avait proposé sur Rambuteau, vous vous en souvenez, c'était de déplacer l'accès du 0/-1 et de créer un accès supplémentaire pour arriver jusqu'au niveau de la salle d'échanges, avec un certain nombre de points techniques sur lesquels on a pas mal évolué, mais qui ne sont pas encore complètement validés.

Donc, l'existant, le projet... On rajoute un tube. Je ne vous refais pas la même problématique, mais ça revient à peu près à la même chose. On ne l'a pas regardé de nouveau en plan, parce qu'il s'agit d'élargir de nouvelles galeries, comme on l'a montré sur Berger. Et un « W » ; là, par contre, ça marche un peu moins bien...

Enfin, ça marche assez bien jusqu'au niveau -3 ; au niveau -4, pour des raisons qu'on ne peut pas faire figurer ici, mais des raisons d'impact sur des locaux de désenfumage de la RATP au fond de la salle d'échanges, ça ne marche pas bien du tout, mais c'est plus pour des raisons techniques et non pas des raisons fonctionnelles. Nous, on n'est pas vraiment demandeurs de ce genre de solution, de ce côté-là, on pense que les omnibus sont plutôt plaisants et plutôt agréables, et voilà !

Marguerite de Navarre. Dans le même ordre de réflexion qui nous a été transmise – ça, je ne vous le refais pas, vous le connaissez par cœur –, donc les accès à partir de... En remplacement des rotondes de parking, la mise en place d'un accès qui permettrait, directement depuis le sol de la place Marguerite de Navarre, d'atteindre le niveau de la salle d'échanges au -4, le niveau des métros et également rejoindre un mail commercial au niveau -3. On a essayé de mettre un tube dedans, puisque tout le monde aime bien les tubes dans cette assemblée. Bon, ça ne marche pas très bien non plus ! On sort du volume, on a des espaces qui, du coup, ne sont pas utilisés ; par contre, on a des impacts sur les voiries souterraines ici, après des retournements qu'on ne sait pas faire à cet endroit-là. Ce n'est même pas tellement une question de linéaire, parce que vous voyez, vous rajoutez cinq à huit mètres devant cet espace-là, on est à 50 % de plus, on est à 22 mètres je crois...c'est plus que ça...On doit déborder d'une dizaine, d'une quinzaine de mètres, donc ce n'est même pas tellement l'impact, c'est le fait qu'on n'y arrive pas vraiment très bien, mais on l'a regardé.

Après, il y avait des questions, c'était plutôt « Paroles des Halles », il me semble, sur la question des sens dans les escalators. Je vous rappelle la comparaison pour que tout le monde l'ait bien en mémoire, deux systèmes qui ont été étudiés parallèlement : le système qu'on a appelé « delta » parce que c'est un enchaînement dans ce cercle contraint, dans ce tube contraint de 22 mètres, de trois ensembles d'escalators avec une coursière périphérique et un ensemble d'escaliers, et puis des ascenseurs au centre. Le « W » étant la mise en place d'un système deux fois plus performant, puisqu'en fait on a deux escalators montants et deux escalators descendants. Là, c'est un montant et un descendant. Pour mettre en place les paliers, pour mettre en place les ascenseurs, il faut sortir de ce volume-là ; ça a un certain nombre d'avantages, on double la capacité, donc la RATP voulait absolument qu'on regarde cette solution et elle est pertinente. On arrive aussi à faire descendre de la lumière de part et d'autre, on arrive aussi à avoir les évacuations. Donc, ça, c'était pour la comparaison des deux systèmes.

Pour le système « delta », je vous rappelle : au niveau du rez-de-chaussée, on rentre et on sort du côté de la rue des Halles, c'est-à-dire du côté sud-ouest, parce qu'on rentre soit vers un escalator descendant, soit vers le palier qui mène aux ascenseurs, soit vers les escaliers. Donc, entrée et sortie du même côté.

Alors, la question qui était posée, c'était de dire : « pourquoi on n'enchaîne pas plus vite et pourquoi, arrivé au niveau -3, sur ce grand palier qui est une sorte de mezzanine, qui permet de se rediriger si on veut sur le métro et sur le Forum, pourquoi on ne continue pas à descendre à cet endroit-là ? » Pourquoi ? Parce que si vous le mettez, vous ne passez plus.

Une autre question qui était un petit peu liée, certains ont dit, « oui, le système circulaire, ça fait penser à Roissy 1, on se perd, on ne se retrouve pas, on manque d'un point de fixation pour notre boussole géostationnaire ». Pour nous, le fait d'arriver au niveau -3 sur ce palier, c'est un point de repère. C'est-à-dire, quand on est là, il y a un moment où on se stabilise. Arrivé là, on sait si on veut continuer à descendre – ce n'est pas compliqué puisqu'on voit, dans cet espace vide, les espaces de transport du niveau -4 –, si on veut aller au métro ou si on veut aller au Forum, donc il n'y a pas de doute, il n'y a pas de perte. On ne peut pas se perdre dans un espace comme ça où on n'a fait qu'enchaîner trois escalators et où on est tombé sur une plateforme intermédiaire. Pour nous, ça ne semble pas être le débat. Je sais qu'il faut faire attention dans les espaces circulaires, je sais qu'on a tendance toujours un petit peu à... Ils peuvent avoir un côté un peu vertigineux, je ne pense pas que ce soit le cas ici.

Sur le « W », voilà comment nous l'avons proposé, en accord avec les différents partenaires et notamment la RATP qui préfère ce genre de solution, c'est-à-dire une solution où tous les entrants sont du même côté et tous les sortants sont du même côté. On rentre en venant du sud-est de la rue des Halles, donc depuis Rivoli, et on ressort dans cette partie-là de la place. Je vous explique d'abord comment ça marche et on regardera après les propositions qui ont été faites par les différentes contributions.

Donc, à chaque palier –là, on est au palier du niveau -3, le rouge, c'est le descendant, le bleu, c'est le montant, donc systématiquement on se retourne quand on enchaîne. On sait enchaîner, puisqu'il y a un système de volée, on sait enchaîner relativement rapidement et on sait sortir tout droit dans un sens ou dans un autre. Arrivé au niveau -4, on a ce système. Vous savez que dans les sas RATP et après les barrières de péage, c'est organisé en deux secteurs : le secteur d'entrée et le secteur de sortie. Donc, là, vous avez des flux qui restent cohérents. C'est-à-dire que vous avez un flux sortant qui est groupé, qui va prendre les escalators, et un flux entrant qui rentre par le sas et qui rentre dans les espaces de transport, et en plus qui rentre du côté de la billetterie. Donc, ça a cette efficacité d'éviter le croisement de flux.

Si on étudiait un système contrarié, qui peut paraître plus souple ; lorsqu'on se trouve sur la place Marguerite de Navarre en extérieur, on se dit, qu'on rentre d'un côté ou de l'autre, qu'on rentre n'importe où, on pourrait rentrer et sortir. Pourquoi pas ? Ça paraît plutôt plaisant vu à ce niveau-là. On descend, ça marche encore ; par contre, quand on arrive là, eh bien là, ça marche moins bien et on se fait un peu taper sur les doigts par les services d'exploitation de la RATP qui nous disent, « mais vous ne comprenez rien, quand vous croisez les flux, c'est une pagaille et une cohue noire, c'est des trucs qu'on ne peut pas faire ». Donc, systématiquement...

[Intervention inaudible dans la salle].

[..]

M. Jean-Pierre CAFFET

...Parce que vous avez un cylindre et il faut que ça passe dans le cylindre. Donc, pour une question de pente...

[Intervention inaudible dans la salle].

M. Jean-Marc FRITZ

Non, je n'ai pas fini, mais je m'attendais à une autre remarque...

Donc, croisement de flux et le volume lui-même. On revient à l'image de surface. On a proposé ça parce que, effectivement, en bas, là où il y a le plus de flux, c'est comme ça que ça fonctionne à notre avis...enfin, surtout à l'avis de la RATP, ça fonctionne mieux.

Fin de la projection.

M. Jean-Pierre CAFFET

Merci monsieur FRITZ. J'espère que toutes les questions ont été traitées de manière sérieuse... Je crois que la qualité des réponses qui ont été apportées... toutes les hypothèses ont quand même été envisagées, et les questions qui ont été posées ont fait l'objet d'une expertise. En tout cas, moi, c'est un peu le sentiment que j'ai. Je vous propose qu'on ait un échange sur ces questions et qu'après, on passe à la problématique de la salle d'échanges proprement dite par la RATP. Monsieur MARTIN, une question sur les commerces ?

M. Jean-Pierre MARTIN

Un petit retour rapide sur les portes Berger et Rambuteau. Vous parlez de doubler les escalators et tout, je ne vois pas pourquoi, étant donné que ces espaces sont très peu pratiqués. Ce qui est important, c'est de se pencher surtout sur les sorties rue du Louvre et porte Saint-Eustache, c'est-à-dire à partir de la place Carrée qui est en connexion directe avec les salles d'échanges du RER. C'est ça qui est important !

Alors, maintenant, je vais venir sur Marguerite de Navarre. Je trouve cette sortie formidable, mais si elle est réalisable, ça, ce n'est pas sûr ! Je suis toujours positif, mais pour l'instant, on me propose moins bien que ce que nous avons, alors on ne peut pas accepter ce qu'on nous propose. D'accord ? C'est uniquement ça ! On a de l'ambition pour notre quartier et pour les gens qui viendront derrière nous surtout. Elle permettrait de décongestionner une grande partie du RER qui se dirige vers la rue de Rivoli et vers le Sud – on est d'accord ! Ce qui nécessiterait l'installation d'un tube. Pourquoi un tube ? Parce qu'un tube, c'est direct. D'après les images que j'ai vues là, vous nous avez parlé des parkings souterrains. Alors, est-ce que les escalators en « W », c'est aussi pour desservir ces parkings souterrains ? Il ne faut peut-être pas exagérer ! J'aimerais bien revoir l'image du tube en profil de Marguerite de Navarre, ce serait intéressant, je vous ferais mes commentaires dessus. [...]

Ensuite, il y a aussi une chose, c'est qu'on ne parle pas d'un point noir dans ce quartier qui est le passage de la rue des Lingères. Parce que si on fait une sortie là, les gens ne prendront pas la porte Berger pour descendre au métro, au RER, ils prendront ce tube. Alors, moi, je pense tube. Pourquoi tube ? Je vous explique... Pourquoi partir de là et ne pas partir de là, et pourquoi ne pas sortir sur la chaussée ici ? À ce moment-là, on évacue ce problème de souterrain. Si vous décalez tout de quelques mètres, vous sortez plus loin sur la rue, mais il y a de l'espace, ça ne dérange personne. Et ça serait quand même plus judicieux d'avoir un tube que d'avoir chaque fois des paliers où les gens, pour tourner, vont se marcher dessus. Voilà mon avis.

Ah oui ! Il y avait une question aussi, c'était la sortie du souterrain que j'avais demandé s'il était possible de la ramener plus loin dans la rue des Halles, de façon à ce qu'on ait vraiment une esplanade et qu'en surface, on ait vraiment un point piéton important pour que les gens se dispersent et après, ils vont où ils veulent.

M. Jacques CHAVONNET (association de Défense des Riverains « Chatelet-les-Halles »)

Sur le plan, je n'ai ni vu l'ascenseur, ni vu la sortie du métro, sortie rue des Lingères. Tout ça, ça s'intègre ?

M. Jean-Marc FRITZ

L'ascenseur est là. Les ascenseurs sont là dans cette version.

M. Jacques CHAVONNET

Tout ça, ça va s'interconnecter. Et alors, je voudrais faire un commentaire à la RATP, parce que je trouve, au point où nous en sommes actuellement, on devait avoir un projet de la RATP aux environs du 10 novembre ou 15 novembre – c'est ce qu'on nous avait dit. Et je trouve qu'aujourd'hui, à un mois pratiquement du cahier des charges, ne pas savoir comment la RATP va concevoir l'ensemble des modifications, je trouve que ça va être difficile après de pouvoir donner notre opinion. Or, on ne sait absolument pas si vous allez fermer la sortie et l'entrée du métro rue des Lingères, on ne sait pas comment ça va être interconnecté avec la sortie du Châtelet, donc ça nous pose un problème, et on a déjà posé la question.

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

J'avoue que je ne comprends rien du tout à votre question ! Il n'y a pas d'étude de la RATP, il y a une étude conjointe menée ici par la Ville de Paris qui pilote l'étude avec la RATP, Espace Expansion, la région Ile-de-France et le STIF. Cette étude est menée par M. FRITZ et M. MANGIN et l'équipe SEURA ici présente. Vous avez ici les résultats de cette étude. Nous, on dialogue en tant qu'exploitant et maître d'ouvrage, et responsable pour analyser, compléter, en particulier souvent dans l'intérêt de nos voyageurs – donc, je ne vois pas de quelle étude vous parlez.

J'ai fait – je le reconnais – une erreur, parce qu'effectivement, l'autre jour j'avais mal compris la question. L'accès, évidemment cet accès-là remplace l'accès métro actuel qui est situé par là. Je dis bien sous réserve, parce que là aussi, nous avons un fort niveau d'exigence. Aujourd'hui, tel qu'est fait l'accès par le niveau -3, on n'en est pas encore entièrement satisfait, mais nous en sommes à ce que l'on appelle une étude de faisabilité. Comme vous l'avez vu, avec des fois – ce qui est vraiment riche – plusieurs hypothèses ; ici plusieurs hypothèses, plusieurs hypothèses sur Lescot, et donc, rien n'est définitif ni décidé.

Donc, aujourd'hui, nous avons mis dans le cahier des charges de cet accès Marguerite de Navarre de permettre de donner accès de façon meilleure à la ligne 4, ce qui est fait au niveau -3 de cet accès. Il y a encore des améliorations à apporter, parce qu'on n'est pas totalement satisfait, mais c'est normal, c'est la vie, entre un architecte et un maître d'ouvrage, il y a un travail. Quand je dis « pas satisfait », on est très satisfait du travail, mais je veux dire on n'est pas satisfait de... On a des compléments, on dit, « tiens ! Là, il y a un peu trop de marches... Là, c'est trop compliqué... » Enfin, je veux dire comme quand vous faites travailler un architecte dans votre maison.

Donc, la situation est la suivante : l'accès ligne 4 qui est là est remplacé par cet accès Marguerite de Navarre, et puis en bas, il y a des couloirs qui arrivent à ce niveau -3, qui permettent de rejoindre le métro. L'ascenseur est maintenu, il donne accès à la ligne 14, il n'y a aucune raison de le supprimer... *A priori*, je dirais ! Au jour d'aujourd'hui, dans l'analyse actuelle, nous n'avons pas de raison de détruire cet ascenseur, puisqu'il est indépendant, il arrive à un endroit différent, etc. Tandis que l'accès Marguerite de Navarre permet de refaire l'accès ligne 4 ; de toute façon, on modifie la structure de l'accès ligne 4.

[Intervention inaudible dans la salle].

Nous, l'analyse qui est faite, c'est qu'évidemment, dès qu'il y a un accès ascenseur isolé, ce qui nous a été mis souvent par les contraintes aujourd'hui légales qui nous obligent à faire de l'accessibilité, l'ascenseur attire, on le prend tous ! Quand on a un ascenseur, on le prend en général pour plusieurs étages, et s'il n'y a pas à côté un escalier mécanique, il sature très vite, puisqu'un ascenseur isolé ou même deux ascenseurs n'ont pas du tout le débit d'un escalier mécanique. Là, l'avantage, c'est qu'effectivement, cet ascenseur si j'ose dire marchera mieux, puisqu'il y aura les escaliers mécaniques à proximité ; ce qu'on a remarqué, c'est que dans ces cas-là, les gens utilisent moins l'ascenseur, il y a le choix et donc l'escalier mécanique est quand même utilisé par 90 % des gens par rapport à l'ascenseur.

M. Jacques CHAVONNET (hors micro)

Excusez mon intervention un peu poussée, mais mon association a été créée justement pour des problèmes [... inaudible] et Meteor, on a été mis devant le fait accompli. Il n'y avait pas eu de concertation, il n'y a rien eu du tout. Je commence à m'inquiéter, parce que quand vous dites que vous ne savez pas encore si vous allez choisir un tube ou un « W » rue Lescot à un mois ou un mois et demi du cahier des charges, je pense que ça pose tout de même quelques problèmes.

M. Jean-Pierre CAFFET

Monsieur, je vous rappelle quand même que Marguerite de Navarre n'impacte pas le cahier des charges, nous sommes en dehors du périmètre, donc les discussions sur Marguerite de Navarre peuvent continuer pendant encore des mois. Mais il n'y a pas de lien direct entre le travail que nous faisons sur Marguerite de Navarre et le cahier des charges, donc ne dites pas que nous sommes là à un mois dans l'incertitude totale. Je tenais quand même à vous le préciser. Donc, Marguerite de Navarre, si vous voulez, on peut encore en rediscuter pendant un an, voire plusieurs années.

Mme Rébecca LIBERMAN (Stif – DPI)

Pour appuyer ce que vient de dire M. CAFFET, d'une part, c'est indépendant effectivement et, d'autre part, Marguerite de Navarre, entre autres, doit faire l'objet d'une concertation. Donc, par rapport aux propos que vous venez de tenir, on va vous demander votre avis, aux riverains, aux associations et à toute personne susceptible d'avoir un avis sur la question. Le Stif a délibéré dans

sa séance du 5 avril 2006 –vous trouverez tous les éléments sur le site du STIF et je crois qu'il y a un lien direct depuis le site de la Ville de Paris sur cette délibération et le dossier qui va avec. Donc, une concertation devrait être engagée au cours du premier trimestre de l'année 2007, donc vous pourrez vous exprimer à ce moment-là sur ce que vous souhaitez ou votre opinion sur Marguerite de Navarre.

M. Fabrice PIAULT

Sur l'accès Berger, personnellement, je trouve quand même intéressant d'étudier l'hypothèse « W » de manière plus approfondie sur l'accès Berger, je trouve ça pas tout à fait anodin d'essayer d'éviter la rupture de charge... Enfin ! Il y a un moment où on doit, je ne sais plus si c'est au -1 ou au -2, où on est obligé pour pouvoir continuer de faire tout le trajet de l'escalator... Bon ! Si on peut tourner directement, ce serait quand même plus pratique. Alors, certes, faire le « W », ça implique sans doute des frais, en termes de travaux, plus importants, mais je me demande si on ne s'y retrouve pas en termes de gain d'espace. Enfin, j'aurais tendance à vous retourner, à ce propos, les arguments qui ont été utilisés contre le tube rue Lescot.

Dans l'état actuel en tout cas, il y a un retournement, on est obligé de faire tout le parcours... Oui, c'est ça, voilà ! C'est au niveau -1. Donc, si on pouvait l'éviter, je pense que ce serait quand même quelque chose de positif et on aurait une lisibilité de l'espace pour le coup, avec un « W », qui à mon avis serait meilleur.

Deuxièmement, sur Marguerite de Navarre, s'il faut choisir entre le « delta » et l'option dite RATP, je choisis l'option RATP, mais j'ai quand même l'impression là que toutes les options pour arriver... Je n'aime pas du tout le terme de tube ; je ne sais pas pourquoi, on a l'impression que sous prétexte que ce serait un accès qui descendrait directement sur plusieurs niveaux, il faudrait que ce soit un tube fermé. C'est quelque chose que je ne comprends pas d'ailleurs, même pour Lescot, il y a toute une série d'escalators qui ne sont pas fermés, donc je ne sais pas pourquoi, sous prétexte qu'on descend plus bas, il faut forcément que ce soit fermé, enfin bref ! Disons le tube.

Je pense que sur le tube, tout n'a pas été étudié. M. Martin évoquait, à juste titre je pense, l'hypothèse, au lieu de descendre dans les parkings en bas, de remonter plutôt... enfin de dépasser du cylindre plutôt à l'extérieur –c'est ce qui est fait, d'ailleurs, déjà en partie finalement dans cette variante-là. Il me semble qu'on pourrait étudier plus à fond cette hypothèse-là, et dans l'hypothèse où ça ne suffit pas pour faire un accès direct jusqu'en bas, est-ce qu'on ne peut pas envisager une option avec un seul retournement ? C'est-à-dire que de l'extérieur, on descend et qu'il y ait un seul retournement, et donc essayer d'éviter, enfin qu'on n'ait que deux volées en fait d'escalators et pas trois, je crois, dans votre système.

Dans tous les cas, ce que je demanderai là-dessus, c'est qu'on essaie d'approfondir, parce qu'en plus, sur cet accès-là –ça a déjà été dit –, c'est vrai que c'est pour le coup l'accès où c'est le plus intéressant d'avoir des accès assez directs au fond, où les retournements n'ont aucun intérêt, il n'y a pas de commerce, on a intérêt à descendre assez rapidement.

J'ajouterai juste à ce propos, sans vouloir rouvrir le débat sur Lescot, que ça me gêne un peu qu'on compare l'état actuel avec l'option « W ». Pour moi, ce n'est pas l'état actuel et l'option « W », c'est l'option « W » ou quelque chose qui part peut-être de l'état actuel, mais qui peut peut-être être amélioré. Si on choisit l'accès direct, comme ça n'a pas l'air d'être l'option préférée pour l'instant, il me semble qu'elle a été assez peu étudiée –je parle sur le cas Lescot, donc peut-être que ça peut aussi être approfondi.

M. Jean-Pierre CAFFET

Quand doit commencer la concertation sur Marguerite de Navarre ? Il y a un calendrier là-dessus ?

Mme Rébecca LIBERMAN

Non, on n'a pas encore de calendrier finalisé là-dessus, mais *a priori*, on devrait avoir une exposition et une réunion publique entre février et mars 2007.

M. Jean-Pierre CAFFET

C'est une concertation formelle ?

Mme Rébecca LIBERMAN

C'est une concertation formelle, réglementaire au sens du Code de l'urbanisme (L. 300-2). Je vais laisser Jean-Marc FRITZ apporter des précisions, mais en tout cas, le choix « delta » ou « W », ce sera véritablement l'objet de cette concertation, et on aura tout le loisir d'en débattre. Vous aurez, vous surtout, le loisir d'exprimer vos avis. Aujourd'hui, rien n'est tranché et, comme l'a dit M. CAFFET, rien ne sera encore tranché. C'est bien l'objet d'une concertation que de recueillir votre avis pour éclaircir les choix à faire.

M. Jean-Pierre CAFFET

C'est février –mars, c'est ça ? Parce que là, vous dites que la concertation portera sur le « delta » ou le « W », j'ai cru comprendre qu'il y avait une demande quand même pour approfondir la problématique du tube.

Mme Rébecca LIBERMAN

Tout à fait ! Il faut qu'on voie effectivement ce qu'on regarde et ce qu'on étudie.

M. Jean-Pierre CAFFET

Je vous en prie, monsieur PIAULT. Alors, M. POURBAIX et ensuite M. BEAUVAIS..

M. Gilles POURBAIX (association « Accomplir »)

J'ai eu les réponses, c'était sur le maintien de l'ascenseur rue de la Ferronnerie. La dernière fois, il y a eu ambiguïté, je me rappelle de cette question. Et le maintien de l'entrée actuelle, pour vous, à partir du moment où vous faites Marguerite de Navarre, ça exclut l'autre entrée, qui est pourtant très directe, on tombe tout de suite sur la ligne 4 ? Quand on accède par la rue des Halles, on tombe pile-poil dessus. La sortie rue de la Lingère, on est pile-poil au-dessus, alors que là, si on rentre par Marguerite de Navarre, on va se taper des couloirs quand même !

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

On aura l'accès plus large, plus agréable, plus confortable. Ça fait partie des points d'amélioration qui doivent être apportés, voilà ! Et puis accessible aux personnes en fauteuil roulant aussi, ça sera un des points...Enfin ! Permettre un jour cette accessibilité ; peut-être que ça ne sera pas fait dans une première phase, je n'en sais rien, mais en tout cas de faire que le projet le permette un jour.

M. Gilles BEAUVAIS

D'abord, je tenais à remercier l'équipe SEURA pour le travail qu'ils ont fait. On vous a posé des questions, vous avez répondu, vous avez fait des recherches. Je vais finir les remerciements... Je remercie l'équipe municipale de cette concertation d'abord, parce qu'il y a cinq ans, il n'y avait pas de concertation.

Par contre, sur votre recherche, vous avez beaucoup travaillé et vous nous avez fait toute une démonstration qui était très forte sur Berger, Marguerite de Navarre et Rambuteau. Par contre, je n'ai pas le sentiment que vous avez creusé vraiment la solution du tube direct sur Lescot. C'est-à-dire que les solutions de prolongation du tube direct, etc., là, je sens que vous n'avez pas vraiment...bon !

Moi, si vous voulez, c'est dommage ! Sur Lescot et sur Rambuteau, s'il y a un lieu où on peut sortir rapidement, je ne demande pas que systématiquement ce soient des sorties directes partout, je voudrais qu'il y ait un choix. Je n'en veux pas à toutes les sorties ! C'est pour vous faire plaisir et pour ne pas vous surprendre. Je suis même favorable à une irrigation du côté de Rambuteau et de Berger. Pourquoi ? Parce qu'il faut faire vivre ce centre, il ne faut pas le tuer, mais il faut quand même qu'il y ait une sortie directe, c'est tout ce que nous demandons. Parce que, après, on va devenir « sortie directe, sortie directe » et puis après, ça va devenir un no man's land chez vous, ce n'est pas du tout... c'est un équilibre. Nous, on a toujours été sur l'équilibre, mais par contre, une sortie directe me paraît indispensable, par respect pour les gens qui viennent dans le quartier, et par respect pour les autres commerces et pour qu'il y ait un équilibre.

C'est pour ça que je tiens... Et j'aimerais qu'on travaille sur quelque chose de très pratique, vraiment sur la gare, mais sur une sortie qui soit évidente, et il faudrait que cette sortie... On sent bien d'ailleurs dans le projet SEURA, on voit bien qu'il y a de l'ouverture des deux côtés. Donc, que cette sortie permette la décongestion de la porte Lescot. Vous voyez ce que je veux dire, qu'on ne soit pas dans une sortie qui amène uniquement à Lescot, qui répartit un peu les flux. Mais voilà la position de « Paroles des Halles » ! Je pense que je ne me ferai pas assassiner par les membres de mon association quand j'ai dit ça.

Mme Isabelle THOMAS-LE-DORÉ

Moi, il me semble qu'il faudrait au moins deux sorties directes, justement pour désencombrer Lescot, parce que si Lescot est si fréquenté, c'est parce qu'il y a cet accès direct. Je m'arrêterai là. Le deuxième point, c'était cet accès jardin qui a été fermé il y a une quinzaine d'années. Je voulais savoir si quelque chose pouvait être fait de ce côté-là et si ça allait être dans le cahier des charges pour éventuellement remplacer la Grande croisée.

M. Gilles BEAUVAIS

Là, on parle des sorties, donc sorties RER, mais il y a aussi les sorties du parking. Toutes les sorties du parking passent par le Forum, et quand vous discutez avec les restaurateurs...[.] Oui, celle de Saint-Eustache, mais je parle parkings...

[Intervention inaudible dans la salle].

Tu passes par le Forum et tu sors... Non, tu as des ascenseurs qui passent par le Forum, tu es obligé de passer dans le Forum pour aller à l'ascenseur.

M. Jean-Marc FRITZ

C'est vrai ! On fait 20 mètres dans la galerie sud, on prend l'ascenseur et on sort directement.

M. Gilles BEAUVAIS

Oui, mais si vous voulez, les deux parkings sont associés complètement au Forum et pour les gens, je vous assure que pour les restaurateurs, si vous interrogez les restaurateurs qui essaient d'avoir des restaurants un peu de qualité, qui ont besoin de faire venir les voitures, parce que nos business, ils ont un vrai problème d'identité. Il serait intéressant qu'on recrée une possibilité de sortie directe de ces parkings, notamment parking sud ou parking nord... Par exemple, vous prenez les restaurants qui sont sur la petite place derrière, vraiment, ça leur pose un vrai problème, et ça, ça pourrait activer le parking et générer... Mais principalement le soir, parce que quand vous sortez le soir, que vous avez dîné, qu'il est onze heures et demie, vous n'avez pas envie de descendre dans le Forum, même si ce n'est pas l'ascenseur du Forum, parce qu'il y a une sorte de blocage. Peut-être que ça changera si le Forum devient très beau, mais je pense qu'il faut étudier ça pour les autres commerçants, et notamment pour les restaurateurs.

[Échanges inaudibles dans la salle – hors micro].

M. Jean-Pierre CAFFET

Ce que je comprends, c'est que Mme THOMAS n'est pas opposée, mais elle pense que ce n'est pas utile ... Bon ! On ne va pas engager des discussions bilatérales... Vous m'avez demandé la parole, allez-y !

M. Alexandre MAHFOUZ (collectif Beaubourg – Les Halles)

Je parle au nom des commerçants de surface, à l'extérieur. Je rejoins M. LABORDE, on peut avoir les deux, le tube et le croisé en même temps ; si c'est possible, pour nous, c'est la solution. Par contre, nous souhaitons l'amélioration de la rue Berger et de la rue Rambuteau, c'est-à-dire la continuité vers le Marais et vers Beaubourg. Nous souhaitons le minimum de travaux possibles sur les rues piétonnes, parce que si vous commencez à faire des travaux sur les rues piétonnes, nous, tous nos commerces risquent de fermer pendant ces périodes-là. Alors, vous pouvez mettre des sculptures, comme l'a proposé madame la dernière fois, sur la rue Berger, la rue Rambuteau pour donner vers Beaubourg, mais nous souhaitons juste des revêtements spéciaux entre la rue de La Reynie vers le Marais, ou entre la rue Berger vers Beaubourg, ou la rue Rambuteau vers la place Vendôme. Mais ne commençons pas à faire de gros travaux sur les rues piétonnières, parce que c'est déjà des rues piétonnières, on travaille déjà, vous avez voulu faire les travaux dans le jardin, c'est bien, faites les travaux dans le jardin, mais laissez-nous les accès à l'extérieur pour qu'on arrive à continuer à travailler à l'extérieur.

M. Jean-Pierre CAFFET

Je retiens ce que vous dites. Ça, c'est une question d'organisation de chantier après, on n'en est pas là.

M. Yves BOUTRY (FNAUT Ile-de-France)

Effectivement, nous, on en a discuté à la FNAUT dans une assemblée générale, on n'est ni pour ni contre les tunnels, nous, ce qu'on veut, c'est que les accès soient plus pratiques qu'actuellement. Actuellement, il y a des retours en arrière qui sont quand même assez pénibles, on aboutit sur un grand poteau tout rond qu'il faut contourner... Enfin, la solution n'est pas bonne ! Est-ce qu'il faut faire des grands tubes, est-ce qu'il faut faire un « W » ? Je ne sais pas, mais en tout cas, il faut améliorer la situation actuelle. Donc, si le tube ne va pas, eh bien on peut très bien imaginer la solution « W ».

Tout à l'heure, ça m'y a fait penser, la dame qui disait que s'il y avait deux accès dissymétriques, un omnibus et un direct, moi, à mon avis, ça peut être assez embêtant.

Je pense qu'il est préférable d'avoir deux accès symétriques qui desservent les mêmes étages, parce que ça permet d'équilibrer les flux entre les deux escalators, ça permet aussi dans des problèmes de sécurité, c'est-à-dire que s'il y en a un qui est en panne, on peut prendre l'autre. On voit, ça fait quelque chose de plus vaste, parce que ça fait plusieurs escalators les uns à côté des autres qui font les mêmes tracés. Donc, je pense que c'est assez judicieux.

M. Jean-Pierre CAFFET

Très bien ! Pouvons-nous considérer que ce premier point est terminé et que nous pouvons passer au second, à savoir la salle d'échanges ?

[Intervention inaudible dans la salle]. Il y aura un accès direct de la place Basse au rez-de-jardin. [...] C'est l'escalier en marbre dont vous parlez ? [...] Pour des questions, ne serait-ce que de sécurité, il est nécessaire d'avoir un lien entre la place Basse et le rez-de-jardin, donc, nous le mettrons dans le cahier des charges, de manière à ce que ce soit réalisé. C'est clair ! De toute façon, c'est une obligation, donc on ne pourra pas s'en passer.

M. André LABORDE

Pour répondre à madame, cet accès qui existe depuis l'origine, c'est une sortie de secours qui est fermée par les Parcs et Jardins, etc. Il y en a deux ! Mais effectivement, on pourrait très bien imaginer que ça devienne esthétiquement, architecturalement une possibilité.

M. Jean-Pierre CAFFET

C'est notre intention, absolument ! Madame...

Mme Dominique GOY BLANQUET (conseil de quartier des Halles)

M. LEGARET avait demandé justement pourquoi cette sortie avait été barrée, enfin ce passage. Pourquoi avait-il été fermé ?

M. Jean-Pierre CAFFET

Ce qu'on m'a expliqué, c'est que l'escalier était dangereux...Non ? Ce n'est pas ça ?

M. André LABORDE

Au tout début, si vous voulez, c'était un accès anxiogène, c'est-à-dire que c'était envahi par effectivement tous les problèmes du Forum que tout le monde a connu et que nous avons connus, et donc il a fallu fermer ces accès qui n'étaient pas, à l'époque, peut-être assez bien étudiés. De toute façon, c'étaient des sorties de secours, donc maintenant, ils sont toujours en sorties de secours avec les systèmes automatiques, etc. d'ouverture des portes si, effectivement, il y en avait la nécessité, mais en fin de compte, c'est parce qu'au départ, en même temps, la situation faisait que ça a été envahi par toutes les nuisances possibles et c'était tout à fait impossible de le gérer. Mais je crois que maintenant tout cela évolue, et il y a sûrement des possibilités de beaucoup mieux maîtriser à la fois, comme je viens de le dire, architecturalement au niveau de l'espace et au niveau des accès, et de la relation avec le jardin.

M. Jean-Pierre CAFFET

Si c'est M. LEGARET qui a demandé la fermeture, il doit avoir la réponse à la question qu'il pose !

M. Alain LE GARREC (hors micro)

[...] Quand on a fermé l'entièreté de l'accès au Forum des Halles le soir à partir de 11 heures, on en a profité pour fermer ces accès-là. Je veux bien que LEGARET pose la question, mais à l'époque, il était déjà premier adjoint au maire du 1^{er} arrondissement, il a dû oublier.

M. Jean-Pierre MARTIN

Normalement, il y a l'escalier de marbre qui part de la place Basse pour aller au niveau -1 en terrasse, qui est un escalier de secours qui, pour les intérêts d'Unibail, est souvent barré sous prétexte que ça glisse – parce qu'Unibail ne veut pas de gens qui se promènent en dehors des surfaces commerciales, disons-le ! Attendez, je finis ! Actuellement, la place Basse est occupée par des sapins et il y a des barrières, on ne peut pas y aller. Ce que l'on parle, au niveau -2, il y a deux sorties directes sur le jardin, c'est où il y a eu l'espace créateurs de mis, parce que c'est une partie commerciale qui ne fonctionnait pas, donc ça a évité d'avoir deux vigiles, c'est tout. Mais ces accès devraient être ouverts, ils existent actuellement, depuis longtemps.

M. Jean-Pierre CAFFET

Monsieur MARTIN, je sais que vous menez une croisade contre Unibail et peut-être le commerce en général, mais bon !

M. Dominique HAUTOIS (Unibail)

Il ne faut pas nous prêter tout le temps des mauvaises intentions. On a eu des accidents réels dans l'escalier en temps de pluie, on ne ferme cet escalier que quand il pleut.

M. Jean-Pierre CAFFET

Ce qu'on me dit, c'est qu'il a été fermé à la demande du maire du 1^{er} arrondissement de l'époque.

M. Dominique HAUTOIS

En plus, il y a eu des sinistres travaux sur l'escalier qui nous ont obligés à faire d'autres travaux qui ont pris du temps, et je crois qu'une partie des travaux de réparation de l'escalier sont en cours.

Mme Élisabeth BOURGUINAT (association « Les Bachiques Bouzouks »)

Juste pour une petite remarque sur les accès directs. Il y a quand même des accès qu'il ne faut pas oublier qui sont sur la place Carrée, qui arrivent très vite sur le RER. Il y a une chose qui m'a beaucoup frappée dans l'enquête Ipsos Missions Publiques, c'est que les gens ne connaissent pas les accès qui existent tout autour du Forum et ne voyaient pas le rapport forcément entre ces portes ou ces escalators et le fait qu'ils pouvaient rejoindre les espaces RATP. Je pense qu'on peut attendre beaucoup – et j'espère qu'on ne sera pas déçu – des efforts qui seront faits pour manifester ces portes et avoir une signalisation qui, dans l'esprit des gens, veuille dire « commerces + RATP » tout autour du site, et qu'à ce moment-là, on peut espérer que les gens... Ce qui a été dit dans l'enquête, c'est que les gens faisaient carrément des détours pour aller porte Lescot, parce qu'ils avaient l'impression que ça allait plus vite, et que quand on calculait leur trajet réel... leur trajet réel en passant par la porte Lescot et le tube censé être plus direct, finalement prenait plus de temps que s'ils avaient utilisé les autres accès, directs ou indirects, mais qui étaient plus proches d'eux. Je crois qu'il faut aussi penser à cet aspect-là.

M. Jean-Pierre CAFFET

On a prévu de mettre ça dans le cahier des charges, comme je l'avais dit à la réunion du 23 novembre.

M. Gilles POURBAIX

Je voudrais une précision concernant la Grande croisée. Tout à l'heure, vous avez dit quelque chose en passant, mais je n'ai pas complètement percuté. À partir du moment où si Lescot, on fait un « W », en admettant, donc vous avez une grande capacité de montée et de descente, est-ce que ça veut dire que les escalators qui partiraient de l'hypothétique passerelle n'ont plus de raison d'être ? Parce que ça double complètement... Je n'ai pas très bien compris ce que vous avez dit sur la Grande croisée, à vrai dire.

Là, il y a une question qui a été posée : s'il y a des escalators qui partent de la place Basse, est-ce que ça impose un toit également ? C'est toujours les mêmes questions, ça tourne un peu en rond, je suis désolé ! Je n'ai pas très bien compris, si on pouvait revoir ce que vous aviez à dire sur la Grande croisée...

M. Jean-Marc FRITZ

Non, c'était simplement pour dire que c'était sorti de l'étude actuelle qui va se continuer dans la phase suivante, et que ça a été mis au concours. Donc, la liaison verticale qui est à installer dans la place Basse sera le fruit de la conception des sept ou dix concurrents qui seront retenus pour travailler sur ce... Voilà ! C'est aussi clair que ça ! Mais ce sont deux choses différentes. Vous avez un système qui est à Lescot, qui est un système d'accès complet très utilisé et vous avez un besoin d'évacuation de cette place Basse jusqu'à la surface qui est actuellement rempli par l'escalier de marbre qui fait six unités de passages, c'est-à-dire 3,60 mètres. Cet accès doit être préservé. La fonction de sortie depuis la place Basse et les niveaux intermédiaires doit être préservée jusqu'au niveau de la surface et vers l'extérieur.

M. Jean-Pierre CAFFET

Et ceci, indépendamment – c'est ce que j'ai compris de ce que nous dit le STIF – du choix tube amélioré ou « W » doublé par des escaliers, il y a nécessité absolue pour des questions de sécurité d'une liaison entre la place Basse et la surface, c'est-à-dire le rez-de-jardin. [...] C'est ce que je viens de dire ! Il y a une nécessité d'une liaison entre la place Basse et le sol pour des questions de sécurité, et ceci, indépendamment de toute solution retenue pour Lescot, à savoir un tube amélioré ou un « W » qui devrait être, de toute façon, doublé d'un escalier. Donc, quelle que soit la solution retenue... Je ne me trompe pas ? Quelle que soit la solution retenue sur Lescot, de toute façon il faudra une liaison place Basse – rez-de-jardin.

M. Jean-Marc FRITZ

Absolument, c'est ça. Je compléterai en disant qu'on ne peut pas évacuer la place Basse par les parties voisines, puisqu'on est dans un système de compartiments dans lequel chaque compartiment s'évacue lui-même. Vous ne pouvez pas envoyer des gens de la place Basse à l'intérieur du Forum pour les évacuer, c'est contraire à toutes les règles de sécurité, et en particulier au système qui a été mis en place. Donc, c'est à l'intérieur de la place Basse jusqu'à la surface.

M. Gilles POURBAIX

Si vous avez une montée progressive par paliers vers le jardin de la place Basse, ça marcherait ?

M. Jean-Marc FRITZ

Oui, bien sûr !

M. Gilles POURBAIX

Donc, rien ne justifie un accès vertical vers la passerelle ? [Non !] J'ai ma réponse, c'est clair !

M. Jean-Marc FRITZ

Les escalators peuvent être à l'extérieur, ce n'est pas les mêmes escalators, mais regardez porte du Louvre, vous avez des escalators qui sont à l'extérieur complètement, qui sont dehors, donc il y a plein de lieux publics avec des escalators sous la pluie, sous la neige, sous le verglas et tout ça ! Certains sont faits pour ça et ils vont très bien. Et puis une précision aussi, si on parle du tube, ce n'est pas pour rendre péjoratif le trajet en escalator sur une longue distance, simplement, on dit « tube », parce que c'est un espace qui est fermé parce qu'il traverse des compartiments différents. Pour des raisons de sécurité, pour éviter de transmettre le feu, on est dans un tube. La fonction fondamentale du tube, c'est de traverser d'autres espaces qui pourraient être sinistrés, et faire en sorte que le sinistre ne se transmette pas par le volume de la circulation verticale dans un autre compartiment. C'est pour ça que tous les accès usuels du Forum doivent être occultables, doivent pouvoir se fermer par des rideaux à incendie ou par des « roller shutter », ou ils doivent être encagés.

C'est aussi ça qui rend difficile cette question de tube ; on aurait de beaux espaces avec un espace commun du point de vue de la sécurité, ça ne poserait pas de problème de faire des grands espaces avec des grands linéaires, et on n'appellerait pas ça des tubes, ce seraient des grands parcours extérieurs somptueux dans des espaces généreux. Mais là, on traverse des zones de sécurité différentes.

M. Fabien SARFATI (conseil de quartier Montorgueil – Saint-Denis)

J'ai deux questions, la première, c'est sur l'arbitrage tube *versus* « W », est-ce que c'est la dernière réunion où on en parle ? Est-ce que le choix va être fait juste là ou est-ce qu'on a encore l'occasion d'en reparler ? Ma deuxième question, c'est, puisqu'on a parlé pas mal de sécurité, d'évacuation et de sorties de secours, est-ce qu'il est prévu, est-ce qu'il y a eu déjà des simulations de sorties pour que les gens qui travaillent, les gens qui sont des riverains puissent connaître les emplacements des sorties ? Parce que c'est vrai, forcément on n'y fait pas attention au quotidien, mais c'est vrai que dans un souci d'éducation citoyenne, on pourrait même emmener les enfants des écoles et leur faire visiter le Forum avec un autre regard, genre si un jour il se passe quelque chose, eh bien les sorties sont là..Voilà ! On fait bien des essais d'évacuation dans les écoles, pourquoi est-ce qu'on ne pourrait pas, pour le grand public, permettre aux gens de connaître les issues de secours ?

M. Jean-Pierre CAFFET

À la deuxième question, je ne sais pas répondre, n'étant pas gestionnaire ou responsable de la RATP ou du système de transport. Alain LE GARREC a peut-être une réponse...

M. Alain LE GARREC

En tant que SEM, au niveau de la sécurité, on organise tous les ans ou tous les deux ans un certain nombre... On essaie de prévoir avec la préfecture de police quelque chose qui ressemblerait plus ou moins à ça, mais avec beaucoup de difficulté, parce que c'est très compliqué de simuler... Ou on simule avec des comédiens et c'est un sujet, ou on essaie de faire des essais de sécurité avec des gens dans les lieux, ça peut poser des problèmes. Le problème a été posé à la préfecture depuis 2001, et depuis 2001, on essaie de trouver une solution pour faire un certain nombre de tests. C'est très très compliqué, mais il faudra à mon avis, de toute façon, qu'un jour ou l'autre, on finisse par le faire.

M. Jean-Pierre CAFFET

Et sur la première question que je ne veux pas éluder, elle n'est pas tranchée à l'heure où je vous parle, elle le sera prochainement et il y aura bien évidemment un choix qui sera fait dans le cahier des charges, mais qui vous sera... De toute façon, nous nous revoyons le 9 janvier.

M. Pierre DIMEGLIO (EPPUR – « Paroles des Halles »)

C'est une demande de renseignement. Il y a l'étude actuelle que font Espace Expansion et SEURA avec l'appui de la RATP, mais aussi, il y a l'étude que le président de Région a demandée au STIF. Comment ces deux choses vont-elles s'articuler ? Est-ce que l'étude actuelle, c'est une partie de l'étude que le président de Région a demandée au STIF... ?

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

L'étude actuelle qui est une étude de faisabilité est faite en commun pour que les éléments de cette étude servent, seront... à la rigueur, je dirai, sur la partie Marguerite de Navarre, l'étude de faisabilité sera déjà faite avec plusieurs hypothèses au moment de la concertation, donc on aura pris... Enfin, c'est ce qui est prévu ! Quand on arrive au stade de concertation, on a souvent déjà une étude de faisabilité, donc c'est parfaitement... C'est la même démarche, sauf qu'à un moment,

il y aura des maîtres d'ouvrage différents, et donc chaque maître d'ouvrage après mènera ses procédures et ses concertations dans son cadre réglementaire.

M. Pierre DIMEGLIO

Donc, les « décisions définitives » (entre guillemets) ne seront prises qu'à la fin de l'étude Sif...

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Le SIF va faire une concertation. À partir de là, il fera en Ile-de-France un schéma de principe. Un schéma de principe, c'est une étude de préprogrammation et de niveau esquissée, sur lequel le SIF et les financeurs décideront d'aller un cran plus loin. Ce cran plus loin permettra de faire une enquête publique, je pense, en tout cas une enquête publique de type Bouchardeau, donc dans ces cas-là, il y aura encore une procédure de concertation, et puis après, on passera à l'avant-projet où il y aura un projet avec un architecte, un maître d'œuvre qui travaillera, qui dessinera le projet. Évidemment, là, il sera plus dessiné, mais aujourd'hui, effectivement, contrairement à ce qui se passait peut-être dans des temps plus anciens, sur tout l'ensemble des projets il y aura même des concertations, en tout cas sur les phases de chantier et tout ça, plus importantes.

C'est un des progrès de notre société, c'est vrai que la concertation en 1900, quand ils ont fait le métro, elle était nulle ; en 1995-1998, quand il y a eu le chantier de Meteor, elle était sans doute insuffisante. Bon ! Peut-être qu'un jour on en fera un peu trop, mais on n'en est pas encore là !

Voilà les différentes phases. Les deux projets sont des projets parallèles, mais en tout cas, ce qui est intéressant, c'est qu'on a réussi à faire une seule étude pour cette partie-là.

M. Pierre DIMEGLIO

Une deuxième petite question. On a beaucoup parlé en ce qui concerne les escalators de la forme qu'ils pouvaient avoir (« W »), mais on n'a pas parlé de capacité. Sous-jacent à ça, quand serez-vous en mesure de faire un test, j'allais dire un test de transport sur l'efficacité du système général ? En combien de temps, par exemple, la salle d'échanges pourra être évacuée, etc. ?

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Il ne faut pas mélanger deux choses ! Il y a les conditions d'évacuation, donc ça, on va en parler peut-être tout à l'heure, et puis après, il y a l'utilisation en temps normal. Donc, l'utilisation en temps normal, c'est l'étude de flux que vous avez vue, qui nous donne des idées de dimensionnement, et puis sur les évacuations, eh bien ce seront des allers-retours avec les projets où seront simulées les conditions d'évacuation. On a déjà regardé les projets actuels pour voir si les conditions d'évacuation sont améliorées ou pas. En général, on rajoute des accès, donc elles seront forcément améliorées...

M. Jean-Pierre CAFFET

Je crois que les différentes options aux différents endroits sur les circulations verticales, que ce soit sur Lescot, sur Marguerite de Navarre, sur Rambuteau et Berger, sont maintenant bien posées, et que les éléments à la fois de diagnostic et de solution me semblent avoir été quand même montrés. Alors, peut-être pas dans leur exhaustivité, parce qu'on peut toujours poursuivre les études à l'infini, mais montrés et discutés entre nous, y compris d'ailleurs avec des options différentes, enfin, des préférences affichées différentes entre les uns et les autres. Donc, il appartiendra après, bien évidemment, à la Ville d'arbitrer dans le cahier des charges sur la solution qu'elle privilégie par rapport à l'autre.

Je vous propose peut-être de passer maintenant au second point de l'ordre du jour, c'est la RATP qui expose sur la problématique de la salle d'échanges.

M. Raphaël RENÉ-BAZIN (RATP)

Merci ! Comme il est déjà presque huit heures, on va essayer de faire ça malgré tout un peu rapidement, l'idée étant de présenter un diagnostic et des perspectives sur la salle d'échanges. On verra des éléments sur l'insertion dans le site, l'organisation de la salle. On reviendra très rapidement, parce qu'on l'a déjà fait, sur la question des flux et on vous présentera des éléments de diagnostic architectural, de perception clientèle et, enfin, on regardera justement les éléments prospectifs sur les actions qui ont déjà été engagées et sur les actions à engager.

[Présentation d'un diaporama]

Le site est connu, on l'a vu tout à l'heure et dans les réunions précédentes. Ce qui est intéressant, c'est de voir aussi une perspective éclatée de ce site, dans laquelle on insère l'ensemble des éléments du système de transport, donc les RER, la ligne 4, et puis l'ensemble des accès au système de transport : la porte Lescot, la place Carrée, l'accès Rambuteau, la porte Saint-Eustache, la porte Pont Neuf, la porte du Jour et la porte du Louvre.

Ce qui nous apparaît intéressant dans un premier temps sur les éléments de diagnostic, c'est de voir les questions d'orientation. Si on revient à ce plan-là, on voit qu'il y a une orientation – ce qui nous a été montré par l'équipe SEURA à de nombreuses reprises – du système viarie qui est plutôt orthogonal et orienté est-ouest, nord-sud, et avec un réseau ferré en dessous qui est lui complètement en diagonale avec les lignes A, B, D. Finalement, le passage de l'un à l'autre amène des pertes de repères, puisqu'on passe d'un système orthogonal à un système diagonal.

La salle d'échanges, finalement, elle est à l'interface de ces deux systèmes et elle doit jouer le rôle de mélangeur entre le système de la surface et le système du transport en souterrain. On le voit dans les arrivées dans la salle d'échanges, avec des arrivées qui sont plutôt entre l'est et l'ouest avec l'arrivée du sud, avec la correspondance métro, et même la salle d'échanges d'ailleurs, si on revient sur les éléments constructifs de la salle d'échanges et du Forum, subit une difficulté d'orientation. Donc, le réseau des descentes de charge du Forum, avec la trame, le réseau des poutres au plafond qu'on voit après, qui donne une trame complètement orthogonale, et puis pour passer en dessous au réseau finalement du RER et aux quais, qui est lui dans un élément diagonal. On est sur le passage de l'un à l'autre en permanence, ce qui finalement apporte des éléments de perte d'orientation et de repérages pour le voyageur, de repérage entre le système de transport et la ville.

Si on regarde l'organisation de la salle d'échanges en tant que telle, on a pour passer de la salle aux quais, deux fois huit trémies pour les quais communs des RER A et B, et deux fois huit trémies pour les quais du RER D, plus quatre ascenseurs qui apparaissent, qui sont les ascenseurs qui permettent d'avoir l'accessibilité au système de transport, donc sur l'ensemble des quais, qui se situent plutôt au sud de la salle d'échanges. En tout, 32 trémies qui permettent de descendre de la salle aux quais.

Si on regarde ensuite, toujours dans l'organisation de la salle d'échanges, quelles sont finalement les composantes de la salle d'échanges et qu'est-ce qu'on y trouve ? On va trouver d'abord les centrales de désenfumage nord et sud, qui permettent en cas de sinistre de balayer dans le sens longitudinal l'ensemble de la salle d'échanges ; des éléments qui servent à l'évacuation des voyageurs. Il y a évidemment les sorties habituelles, mais c'est les éléments, les tours de sécurité notamment, qui servent à l'évacuation.

Des éléments très techniques sur les postes de transformation électriques, qui sont accessibles depuis les voies souterraines pour l'amenée d'équipements notamment ; l'antenne de police, le centre de surveillance – élément là aussi important du dispositif –, des locaux RATP dédiés à l'exploitation et à la maintenance de la gare, et enfin des éléments de services aux voyageurs et des commerces (en gris clair ou bleu). L'ensemble permet d'avoir après, sur les espaces publics, environ 10 000 m² dans la salle d'échanges d'espaces accessibles au public.

On trouve également, à proximité, les commerces du Forum des Halles – c'est en dehors du périmètre – et le parking Berger au sud, que vous connaissez bien. Dernier élément, c'était l'incertitude jusqu'à présent, c'est le bac à terre, cette espèce de volume fermé dont on se demandait ce qu'il s'y passait ; visiblement, ça sert au relevage des eaux de pluie de la place Basse, si mes informations sont exactes.

Une fois qu'on a vu tout ça, quand on regarde les hypothèses d'accès nouveaux vers la salle d'échanges, eh bien on s'aperçoit que ça impacte de manière très importante cette salle

d'échanges et qu'en fait, on voit bien quand on regarde ça, qu'il faut définir quels sont les accès, comment on les modifie, où ils arrivent, lesquels sont-ils, pour travailler sur le réaménagement complet de la salle d'échanges.

La question des flux maintenant. On a plus de 500 000 voyageurs par jour ; 75 000 entrants, 66 000 sortants, des correspondants entre RER/RER, RER/métro qui passent par la salle et des correspondants qui restent au niveau des quais, et enfin, 126 000 qui vont vers le pôle Châtelet. Avec une fréquentation qui est atypique, parce qu'on est dans un pôle très particulier du réseau, avec une activité commerciale forte au-dessus, donc un trafic assez atypique par rapport à nos autres stations.

Ce qui nous paraît intéressant là, c'est de voir quelques exemples de flux, parce qu'on est dans un espace très complexe. Donc, on a fait l'exercice de vous montrer quelques possibilités. Si on accède au RER, par exemple, depuis la porte Lescot, on a trois accès possibles, quatre quais différents, donc 24 cheminements possibles depuis cet accès-là. On a fait le même exercice pour faire les correspondances RER/RER ou RER/métro, avec 128 cheminements possibles que vous allez voir, puisqu'en fait, il y a une grande porosité finalement entre le -5 et le -4, des quais vers la salle, une grande complexité et, évidemment, un manque de visibilité et de lisibilité de tous ces éléments-là.

Le diagnostic architectural qu'on avait fait en 2000 sur le site montrait un certain nombre d'éléments, et notamment des enjeux sur la rénovation d'un espace qui avait déjà 25 ans, avec plusieurs volets, notamment la question de la mise aux normes des installations techniques existantes, de l'amélioration de la lisibilité, de la qualité de service, de l'accompagnement des voyageurs dans leur voyage et du fonctionnement de la salle d'échanges. Quatre moyens ont été identifiés déjà à l'époque pour essayer de résoudre ces éléments-là : les questions liées à la sécurité incendie, l'information aux voyageurs, l'accessibilité et le confort, quatre types d'actions qu'on va reprendre après dans les actions engagées ou à venir.

Ce qui ressortait également, c'était que le complexe initial de salle d'échanges, en tant que mélangeur, était dépassé, qu'on était sur un espace complexe, confus, labyrinthique, très peu lisible et qu'on était sur cette expression qu'un des architectes avait sortie, c'était le « flipper flippant » qui est visualisé à droite d'ailleurs, où il y a une espèce de photomontage d'un flipper sous les Halles, ce qu'était finalement devenue cette salle d'échanges.

L'autre volet était la perception clientèle. Beaucoup d'enquêtes ont été menées. Nous, on avait réalisé une enquête en 2002 par des observations participatives et des réunions de groupe. En fait, ce qu'il en ressortait – on n'est pas rentré dans tous les détails –, c'est l'idée de la quantité, mais pas la qualité. Il y a une profusion de transports, mais plutôt un rejet de la gare de la part des voyageurs, on a l'impression de foule, mais en même temps, on est dans un espace où on se sent un peu perdu et seul, et une absence de l'institution, pas de présence de l'institution. Donc, beaucoup de monde, mais pas très qualitatif, et avec différentes attentes qu'on retrouve d'ailleurs aujourd'hui, qui sont les mêmes que celles qu'on peut voir dans les discussions, sur la question des cheminements (la longueur, la lenteur des cheminements, la pénibilité), la compréhension de l'espace, un espace qui aujourd'hui n'est pas lisible, et les conflits de flux, on l'a vu sur la complexité des flux entrants et sortants et/ou correspondants dans la salle d'échanges.

Sur quoi les voyageurs interrogés proposaient de jouer ? Sur la transparence, la clarté, la lumière, l'agrément du parcours, la maintenance et la propreté, ce qui renvoie peut-être au mode d'exploitation actuel qui n'est pas dans une logique de travaux, la présence de l'institution avec l'accueil, des interphones, de la signalétique en essayant d'innover sur les questions de signalétique, et la perception des accès pour bien comprendre notamment les sorties.

Ce qu'on voulait vous montrer, c'était quelles actions étaient engagées depuis lors, puisque c'est des actions engagées depuis 2000 où, finalement, on retrouve les moyens du diagnostic, donc :

La rénovation des centrales de désenfumage, donc un projet qui a été mené depuis 2004 et qui doit s'achever en 2008. Vous voyez là les photos du chantier en 2006, donc un projet mené par la RATP pour 11 millions d'euros ;

La question de la signalétique d'évacuation dont il nous était demandé de la modernité, donc ce qui a été fait en 2006 avec les éléments aujourd'hui qui sont intégrés sur les sorties de secours. Traditionnellement, dans les espaces de la RATP, on sort en évacuation par les sorties habituelles, là, il y a des sorties complémentaires par lesquelles on sort, c'est pour ça qu'il nous paraissait très

important de les matérialiser de manière beaucoup plus visible, ce qui a été fait également en 2006 ;

L'adaptation à la croissance du trafic du RER D des espaces, c'est le percement des deux nouveaux escaliers qui mènent aux quais du RER D, donc qui ont été réalisés là aussi en 2006 ;

L'information des voyageurs, ce qui renvoyait à la présence de l'institution, où on a mis en place un bureau d'information dans la salle d'échanges pour justement renseigner le public dont une grande partie est un public occasionnel qui vient pour le centre commercial ou pour le centre de Paris, mais qui n'a pas forcément toute la connaissance d'un public habitué ;

On a également mis en oeuvre l'amélioration du confort d'accès des PMR avec les ascenseurs entre les quais et la salle d'échanges, et la mise en place de portillons élargis motorisés, pour permettre l'accès et la sortie de la salle d'échanges ;

Enfin, dernier élément qui va être mis en oeuvre à partir de janvier prochain, c'est la rénovation de la salle des billets côté place Carrée, c'est la reprise de l'agence commerciale qui est saturée aujourd'hui parce qu'on est sur un pôle très important et la reprise des guichets, l'augmentation du nombre d'équipements en sortie et en entrée pour là aussi s'adapter aux flux.

Donc ça, c'est l'ensemble des éléments. Le diagnostic précédent montre bien, quand on voit les flèches sur les accès dans la salle d'échanges, que le travail sur la salle d'échanges est à mener en lien avec le travail sur les accès. C'est le sens du travail qui est mené depuis 2002 avec la Ville et c'est le sens de ce qu'il va falloir mener en 2007.

Alors, on a mis quelques éléments là-dessus, c'est :

D'une part, achever les études de diagnostic, enfin de la phase diagnostique, études d'esquisses menées par SEURA, sur lesquelles la RATP a à mener une phase d'expertise après la finalisation de ces études ;

Mettre à jour nos diagnostics techniques, parce que, en permanence, nos espaces évoluent, sont exploités, il y a des évolutions techniques, donc il faut qu'on mette à jour le diagnostic depuis 2000 ;

Enfin, lancer les études de faisabilité sur, d'une part, ce qui avait été évoqué la dernière fois sur les potentialités d'élargissement de la salle d'échanges vers les parkings Berger – ça avait été montré par Jean-Marc FRITZ la dernière fois –, et puis la réflexion sur quel aménagement architectural de la salle d'échanges, on peut travailler sur des scénarios là-dessus.

Avec trois petits points derrière, ce qui a été rappelé par Lorenzo, c'était, après, il y a l'idée d'un schéma de principe sur le périmètre du transport pour avancer, puisqu'on rentre dans des procédures établies qui sont des concertations préalables, un schéma de principe, des avant-projets, etc. sur la restructuration de la salle d'échanges, Marguerite de Navarre, la reconfiguration des accès. Donc ça, c'est un travail qui doit être poursuivi dans le cadre du partenariat avec la Ville, avec la Région, avec le SNIF.

Voilà pour faire un tour un peu rapide sur la salle d'échanges.

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Je pense que cette présentation répond entre autres à votre question, c'est-à-dire qu'en 2000, quand nous avons fait le diagnostic de l'amélioration de la salle d'échanges, un des points importants était qu'il fallait améliorer les accès. En 2001, nous nous sommes donc rapprochés de la Ville de Paris et d'Espace Expansion, il est arrivé qu'il y avait des projets des différents acteurs et l'étude actuelle dans laquelle s'inscrit cette analyse. On a quand même mené les améliorations qui devaient absolument être faites du point de vue de la sécurité et on a également mené celles qui pouvaient être faites, indépendamment des autres améliorations. Voilà un petit peu le panorama complet de la partie salle d'échanges.

M. Jean-Pierre CAFFET

Je vous propose qu'on engage la discussion là-dessus. Comme vous avez pu le constater, il y a pas mal de pain sur la planche encore. La concertation va se poursuivre, une concertation

complètement institutionnelle au sens du Code de l'urbanisme, et donc il y a un schéma de principe qui est en voie d'élaboration par le STIF, ce qui fait que sur ces questions de transport, de salle d'échanges, y compris de relation entre la salle d'échanges et les liaisons verticales, notamment par exemple sur Marguerite de Navarre, nous sommes amenés à nous revoir. J'espère qu'à ce moment-là, Denis BAUPIN sera à mes côtés.

M. Gilles BEAUVAIS

C'est une question à la RATP. Pour vous, RATP, votre devoir de sécurité envers les passagers s'arrête à la sortie à l'air libre ou à la sortie à la place Basse ? Votre expertise en termes de sécurité, c'est place Basse ou sortie à l'air libre, c'est-à-dire sorties Lescot, jardin, etc.

M. Raphaël RENÉ-BAZIN

Légalement, il s'arrête à la sortie de l'établissement RATP, donc au sas.

M. Gilles BEAUVAIS

D'accord ! Pour vous, en termes de sécurité, la sortie Lescot, le tube, les machins, ce n'est pas votre problème, c'est à la Ville... C'est votre problème en tant que citoyen, organisme, etc., mais légalement, vous vous arrêtez là et c'est à la Ville de prendre ses responsabilités par rapport aux sorties. C'est ce que je voulais... On est bien clair, là-dessus ?

M. Raphaël RENÉ-BAZIN

Il y a un aspect légal qui est que dans nos espaces, on est responsable, hors de nos espaces, on ne l'est plus. Ce qui avait été dit à une commission de sécurité par les experts en sécurité de la préfecture de police, c'est que le site de Châtelet – Les Halles est atypique, il a été traité de manière atypique et spécifique à l'époque, etc., et il sera traité de manière spécifique, atypique... En fait, il sera regardé globalement par les autorités en charge de la sécurité, à mon avis.

M. Fabrice PIAULT

Je sais bien que votre diagnostic date déjà depuis quelques années, mais en tout cas, moi, je m'en réjouis, même s'il n'est pas réjouissant. Enfin, j'ai l'impression qu'au moins, on peut partir de bases assez claires. Je partage tous les constats que vous faites.

J'aimerais savoir un petit peu comment va se passer le travail sur la salle elle-même. Il y a un petit volet dans ce qui est à venir sur la configuration générale de la salle d'échanges... Je ne parle pas des liaisons, etc., mais de la salle elle-même. Et quelles sont les marges de manœuvre en fait ?

Il y a un aspect que vous n'avez pas évoqué, qui est la question de la hauteur de plafond, j'ai l'impression qu'il y a une marge qui est très faible, et quand vous faites la comparaison avec la ligne 14, etc., bon ! On est dans des volumes qui n'ont rien à voir. Il y a eu des choix sur la ligne 14, ce n'est plus de la transparence, d'ouverture entre les niveaux. Est-ce qu'il y a des marges sur ce plan-là, sur les rapports entre quai bas... Parce que ça joue dans la visibilité, enfin dans le repérage, un des problèmes sur le repérage... Enfin ! Il y a plein de problèmes de repérage dans cette salle d'échanges entre les colonnes, la hauteur de plafond qui fait qu'on ne voit pas la signalétique, qui est par ailleurs assez confuse, les accès multiples, vous avez évoqué la question des axes, etc. Bon !

Quelle est la marge de manœuvre architecturale pour augmenter les visibilitées entre les niveaux, pour faciliter les choses ? Est-ce que vous avez avancé un peu plus là-dessus ? Et puis, la question qui va avec, c'est que bon ! J'entends bien que c'est un travail qui est essentiellement devant vous, éventuellement devant nous, justement, j'aimerais savoir si ce travail n'est que devant vous ou s'il est également devant nous ? C'est-à-dire que bien qu'on soit dans un espace RATP, est-ce qu'on peut espérer que sur les études sur la configuration de la salle d'échanges, il y aura, je ne sais pas, discussion des objectifs, des cahiers des charges... ? Enfin, dans quelle mesure il pourra y avoir

concertation sur l'organisation de cet espace. Je dis ça, parce que souvent, quand on est sur un espace quasi privatif, enfin, c'est votre espace, les concertations sont toujours plus difficiles.

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Vous avez tout dit, il y a beaucoup de contraintes et c'est très complexe. Après, il y aura un parti pris dans l'ensemble de ces contraintes, de plafonds, de colonnes, de sorties, de limites. D'un côté, il y a un parking, de l'autre côté, il y a Espace Expansion. Alors, après, on peut travailler sur les limites, on peut les bouger, mais comme on ne va pas acheter le Forum ni le parking, le travail à faire sur les limites aura ses limites, si j'ose dire.

Alors après, on a vu, les architectes ont déjà réfléchi. Après, vous avez les théoriciens de l'axe central, du pôle... enfin ! Ça va être très compliqué ! S'il y a plusieurs hypothèses, ce sera encore plus compliqué à comprendre que le « W » et le tube Lescot, parce que pour avoir vu il y a quelques années des dessins là-dessus, essayer d'imaginer si c'est mieux d'orienter comme ci, de créer tel type d'axe, de faire de la transparence ou, au contraire, est-ce que la transparence est perturbante...

[...] Avec la Ville, oui, ça fait longtemps qu'on se parle ! Donc, c'est toutes ces contraintes et tous ces éléments du cahier des charges qu'on va devoir faire et que la concertation fera apparaître aussi, la concertation qui sera menée par le STIF, je pense, pourra faire apparaître des éléments de cahier des charges aussi.

M. Fabrice PIAULT

Excusez-moi ! Mais, au-delà de la concertation institutionnelle, est-ce qu'il y aura concertation – comme il y en a ici sur les accès, par exemple – sur l'aménagement de la salle d'échanges, etc. ?

Mme Rébecca LIBERMAN

Je voudrais juste rajouter, comme l'a dit Lorenzo, je pense que sur la salle d'échanges et un peu, effectivement, sur ces espaces architecturaux qui ne vont pas forcément très bien, il y aura autant d'avis que de personnes autour de la table, donc ça sera assez difficile. Maintenant, tout à fait, comme l'a dit Lorenzo SANCHO de COULHAC, la concertation sur la salle d'échanges va être incluse dans la concertation qu'on va mener en février mars 2007. Je pense qu'il a bien résumé qu'il y a un champ des contraintes qui est relativement important ; il y en a un autre qui est pour moi, enfin pour le STIF en tout cas, peut-être le plus important, c'est que la salle d'échanges devra rester ouverte au public et en exploitation pendant toute la durée des travaux de la salle d'échanges.

Donc, si vous voulez, on a un champ de contraintes qui est assez important, après, le tout, ça va être d'articuler ce champ de contraintes par rapport à tous les objectifs présentés aujourd'hui par la RATP et qui sont *a priori* partagés par tous, donc apporter plus de lumière, plus de confort, des espaces plus confortables, des cheminements plus lisibles, une meilleure signalétique, etc.

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Pour répondre à votre question, nous ne sommes pas les seuls, mais je pense que le Stif en sera d'accord, oui, évidemment qu'il faudra aller au-delà de la simple... enfin ! Ce qui n'est déjà pas mal ! De la concertation légale. Je pense qu'il faudra qu'on mette en place ou qu'on s'inscrive dans la concertation de la Ville, mais je pense que le dialogue ayant commencé, on ne va pas, le lendemain de la concertation préalable, vous dire, « les dossiers sont fermés... »

En même temps, il y a des phases. C'est ça qu'il faut comprendre. C'est-à-dire que... C'est comme si vous étiez en train d'écrire et qu'il y avait quelqu'un qui est tout le temps en train... Enfin, quand vous écriviez une rédaction, on n'était pas à chaque paragraphe à vous dire comment il faut écrire. Donc, à un moment, il faut que... Il y a des étapes et il y aura une étude, un résultat, et on jugera à ce moment-là. Alors, évidemment, vous, dès fois, ça vous paraît... c'est une phase un peu... mais parce que les maîtres d'œuvre et les maîtres d'ouvrage travaillent et ils arrivent à des hypothèses, ils ne peuvent pas les remettre en cause à toute étape. Mais, à un moment, il y aura des étapes de concertation, et si c'est possible dans les étapes comme on le fait aujourd'hui, et s'il y a encore à

des moments des choix possibles, eh bien on les laissera ouverts ! Bon, après, dans un projet, vous ne pouvez pas rester tout le temps avec dix choix possibles !

M. Jean-Pierre CAFFET

Pour être clair sur cette question, et puisque la RATP renvoie la balle dans le camp de la Ville...je la prends bien volontiers ! Et puis vous connaissez ça par cœur, M. PIAULT, il y a une concertation d'ordre institutionnel, l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme qui impose un certain nombre de choses, des réunions publiques, etc., et il y a la concertation que mène la Ville dans un cadre particulier qui est celui de la Charte de la concertation des Halles, qui est assez calquée sur celle de Paris Rive Gauche, avec un comité de concertation, un bureau, etc. Moi, j'ai tendance à considérer que je ne vois pas pourquoi ces questions de salle d'échanges, qui tiennent en fait au transport – et on est à la première porte de transport de Paris quand même compte tenu des flux –, je ne vois pas pourquoi on pourrait se priver de continuer à discuter de ces questions dans le cadre de la concertation institutionnelle des Halles et de s'en remettre simplement au Code de l'urbanisme, et de dire, « il y aura une réunion publique ou deux réunions publiques, et point barre, et puis c'est l'affaire de la RATP, nous, on fait le bâtiment, et puis finalement, ce qui se passe au -4, la salle d'échanges, les RER, les métros, etc., *a priori*, c'est l'affaire du STIF et de la RATP ».

Ce n'est pas dans cette optique que je suis, donc moi, je suis complètement partant pour la poursuite de la discussion sur ces questions-là, parce qu'on ne peut pas séparer la question d'un bâtiment, d'un jardin, des transports et d'un centre commercial, ça n'aurait rigoureusement aucun sens ! Donc, moi, je suis pour qu'on continue à discuter dans le cadre de la concertation des Halles de ces questions. D'ailleurs, j'ai demandé tout à l'heure qu'on essaie de creuser un petit peu plus avant, même si je suis plutôt convaincu que ça va être très difficile à faire et que ce n'est probablement pas la meilleure option, de la possibilité de faire un tube sur Marguerite de Navarre. J'ai regardé un peu la question, cette affaire de cylindre, etc., de pente, de desserte, etc. Ça me fait plutôt penser que le « delta » ou le « W » semblent être des solutions plus adéquates, si vous voulez qu'on creuse un peu la question du tube, creusons cette question du tube. [...] Pour moi, le tube, c'est l'accès direct, où qu'il aille, au -3, au -4, etc. Et puis on met les choses qu'on a sur la table, et puis on les regarde.

Dans le cadre de la concertation des Halles, je suis tout à fait favorable à ce qu'on puisse continuer à discuter de l'articulation entre ce qu'il va y avoir en surface, le centre commercial jusqu'au -3 et ce qui se passe aux tréfonds des Halles, parce qu'il y a quand même 800 000 personnes qui transitent par jour.

M. Fabrice PIAULT

Je posais la question, parce que j'ai l'expérience, par exemple du Port autonome de Paris, avec lequel en gros la concertation s'arrête à son domaine, on se limite à l'information, mais je suis très heureux de voir qu'avec la RATP, c'est possible d'aller plus loin.

M. Jean-Pierre CAFFET

Je reconnais que le Port autonome de Paris, ce sont des clients particulièrement difficiles dès qu'il s'agit en fait de discuter de projets, même s'ils sont partagés avec la Ville, mais de projets qui se déroulent sur leur territoire.

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

D'une part, la RATP a des tas de processus de concertation avec les associations de consommateurs, donc elle est habituée au-delà de ce qu'elle fait légalement. Si je compte depuis cinq ans, la RATP a participé à plusieurs centaines de réunions de concertation, y compris celle d'aujourd'hui, dans lesquelles elle n'a aucune obligation légale, parfois elle n'est pas maître d'ouvrage sur certains projets, à des conseils de quartiers, à des réunions sur les projets qui concernent le bus, le tramway...Enfin, je veux dire...On découvre...C'est fatigant, c'est tard le soir, ça demande des fois des remises en cause de certitudes qu'on peut avoir, mais voilà ! Je pense qu'aujourd'hui, c'est une richesse qui nous fait plaisir finalement.

M. Jean-Pierre CAFFET

Voilà ! Vous avez raison et je remercie la RATP, car je la croise souvent dans des réunions le soir, quel que soit l'endroit de Paris, et M. SANCHO de COULHAC d'ailleurs, donne beaucoup de sa personne, donc je le remercie également personnellement.

Mme Élisabeth BOURGUINAT

Je voulais aussi vous complimenter pour ce document extrêmement pédagogique qui me paraît très clair. Évidemment, ça aurait été bien qu'on l'ait à l'avance, puisqu'on aurait pu le diffuser et recueillir des réactions pour vous poser des questions. À défaut, on espère qu'on y aura droit après...C'est prévu de nous l'envoyer ou de le mettre en ligne ?

M. Jean-Pierre CAFFET

Vous ne voyez pas d'obstacle à ce qu'on puisse le mettre sur le site de la concertation ? [...] Cela va sans dire que...

Mme Élisabeth BOURGUINAT

Il n'y a peut-être pas de problème de sécurité là-dessus, je ne pense pas !

[Intervention inaudible dans la salle] Je pense que ça intéressera beaucoup de gens, parce qu'on a effectivement une perception, même nous qui sommes riverains, une perception extrêmement confuse de ce qui se passe sous terre. C'est quand même très intéressant.

Deuxième petite chose que je voulais dire, j'ai découvert – enfin, j'étais passée à côté, mais je n'y pensais pas – qu'il y avait une antenne de sécurité dans la salle d'échanges. On avait soulevé la question, ça n'a rien à voir, mais je le signale en passant, je sais qu'il y a une instance avec laquelle il est vraiment très difficile de se concerter, c'est la préfecture de police. Malgré tout, on reste inquiet que peut-être, à terme, l'antenne Lescot disparaîtra, l'antenne de police en surface. Il y a une chose à savoir, c'est que la police qui intervient dans le métro s'arrête aux portes du métro, elle n'intervient pas ailleurs, donc on ne sait toujours pas...

Normalement, il y avait la création d'un commissariat, enfin d'un poste de police unique, ce qui voulait dire que l'antenne Lescot disparaissait, et puis la situation actuelle de la police rue du Louvre fait qu'il y a tout le temps des policiers qui passent en voiture, qui traversent le jardin des Halles, ce qui n'est pas une situation tout à fait normale. Donc, on a une opacité totale sur ce que va devenir la gestion des forces de police du quartier, des policiers de proximité, puisqu'il n'est plus question d'un poste de police intégré au Forum au-dessus donc de... Voilà ! C'est juste pour mémoire, je ne sais pas si on aura un jour une réponse à ça. Je peux comprendre que la préfecture n'ait pas tellement envie de participer à nos réunions, mais bon ! Malgré tout, c'est une question intéressante me semble-t-il.

J'avais une question...Je comprends bien que sur les Halles, il y a beaucoup de choses qui ne sont pas encore décidées sur la salle d'échanges, vous avez beaucoup de questions posées, mais je pense que malgré tout, vous avez une grande expérience d'autres gares parisiennes qui peuvent être importantes aussi. Moi, j'avais compris qu'il y avait un grand dilemme qui était la question de la lisibilité des cheminements et de la dispersion des cheminements. Vous avez parlé de 128 cheminements ou je ne sais pas combien. J'avais cru comprendre que le flipper résultait en réalité d'une volonté délibérée de diversifier les cheminements, c'est-à-dire que les gens ne pouvant pas bien s'orienter prennent des parcours différents, et ça évite des congestions... Je ne sais pas si je le dis bien, mais c'est ce que j'avais retenu. J'aimerais savoir si sur le plan théorique, vous avez progressé là-dessus ?

J'étais intéressée tout à l'heure par ce que vous avez dit sur les problèmes posés par un ascenseur isolé loin des escalators, donc manifestement, sur cette question, vous avez identifié ça et avancé. Est-ce que sur cette alternative entre la dispersion des cheminements et la lisibilité des cheminements, vous avez avancé ?

De même, j'avais cru comprendre que les gros piliers qui ponctuent toute la salle d'échanges avaient la fonction d'abriter les escalators, etc., mais qu'en réalité, il y en avait une partie qui étaient creux. Je ne sais pas bien ce qu'il y a dans ces piliers, je sais qu'il y a des structures qui supportent le reste. Et que quelque part, il y avait aussi la volonté un petit peu délibérée – peut-être que j'ai mal compris – de limiter la visibilité cette fois-ci, c'est-à-dire où qu'on soit, on n'aperçoit pas les bords de la salle pour avoir moins l'impression d'un truc énorme. J'aimerais savoir si là-dessus, vous avez aussi avancé sur le plan théorique. Est-ce qu'il faut augmenter la visibilité, c'est-à-dire qu'on voit d'un point à un autre l'énormité de la salle ou, au contraire, maintenir ces espèces d'espaces un peu confinés, qui sont peut-être plus sécurisants ? C'est des questions très théoriques.

M. Raphaël RENÉ-BAZIN

Vous les avez bien posées, mais on n'a pas la réponse aujourd'hui. Effectivement, il y a des aspects très positifs sur le flipper, c'est-à-dire qu'on rebondit d'une lunule à l'autre et on va de proche en proche à sa destination. Effectivement, si on avait une grande perspective avec ce plafond très bas, peut-être ce serait oppressant et ça ne fonctionnerait pas. Donc, aujourd'hui, le côté positif, c'est qu'on arrive à faire passer énormément de monde là, finalement, de ce point de vue-là, du point de vue purement fonctionnel, ce n'est pas si mal ! Avec des défauts qui sont des conflits de flux parfois, la difficulté de se repérer, etc., donc qui est mal vécue par les utilisateurs, mais c'est là où il faut être vigilant, et aujourd'hui, c'est vrai qu'il y a des réflexions qui ont été menées sur un axe central, des axes sur les côtés, on n'a pas abouti encore là-dessus, il ne faut pas se tromper en plus, effectivement.

M. Jean-Pierre CAFFET

J'ai un certain nombre de demandes de prises de parole, je vais vous demander de les compacter, comme il est huit heures et demie passées... Il y a M. POURBAIX, M. BOUTRY, Mme CHAMPETIER de RIBES, M. MARTIN.

M. Gilles POURBAIX

J'aurais souhaité revoir une diapositive, c'est celle où vous avez la salle d'échanges avec les nouveaux accès, parce que, visiblement, ça va impacter la salle d'échanges. Il y a une flèche qui était assez étonnante, parce que ça venait buter sur des installations... Alors, je me demandais si les installations que vous devez absolument garder, comme les zones de désenfumage, c'est assez évident que ça doit rester... Voilà, c'est ça ! Côté Berger, ça vient taper dans... Je ne vois pas du tout ce que c'est, l'espèce de boyau rosé... C'est quoi ?

M. Raphaël RENÉ-BAZIN

C'est les couloirs. Dans la salle d'échanges, il y a des portes d'accès, ce qu'on a vu sur les planches sur la signalétique en fait, où vous avez vu des signalétiques sur les sorties de secours. En fait, là, il y a un couloir qui permet d'amener vers le parc Berger, donc en fait, ça impacte ce couloir, mais ça restructure les questions d'évacuation.

M. Gilles POURBAIX

Mais ça ne vient pas buter sur quelque chose qui... ?

M. Raphaël RENÉ-BAZIN

Il y a le bac à terre, là. Le bac à terre, *a priori*, aujourd'hui, ça sert de relevage des eaux de pluie, donc il y a des incertitudes encore techniques. Ce que nous ont dit le bureau SEURA et son bureau d'études, c'est qu'il n'y avait pas d'impossibilité à passer au travers. C'est l'état des études.

M. Gilles POURBAIX

Et Rambuteau existe déjà, là ?

M. Raphaël RENÉ-BAZIN

Rambuteau, ça n'existe pas entre le -3 et le -4. Mais comme effectivement il y a une centrale de désenfumage là-haut, là aussi, ce n'est pas simple !

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Ce qu'on peut dire sur Rambuteau, c'est qu'à l'origine, la centrale de désenfumage, elle prenait la partie verte. Donc, quand on a vu le projet MANGIN et qu'on a travaillé dessus, on a en cours de projet demandé de modifier légèrement le projet de la centrale de désenfumage pour en tout cas, sans prendre de décision, permettre cette possibilité. Sinon, telle qu'était dessinée la centrale de désenfumage et tel qu'était notre projet, on ne pouvait pas faire d'accès Rambuteau. Vous voyez, on a tout le temps interagi en permanence entre les projets SEURA... enfin ! SEURA, Ville, tous partenaires, et les projets qu'on avait menés en parallèle.

M. Gilles POURBAIX

Vous arrivez du dessus, alors ? Rambuteau, vous arrivez du dessus ?

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Oui, on arrive du dessus.

M. Gilles POURBAIX

D'accord ! Et pareil pour Berger et pareil pour Marguerite de Navarre. En réalité, là, on est -4, mais les flèches, elles viennent du -3. Je n'avais pas compris ça, moi, je croyais que c'était du plat, je ne comprenais pas comment on arrivait à -4. D'accord, on descend, OK ! Merci !

M. Yves BOUTRY

D'abord, je voudrais confirmer ce que disaient M. SANCHO de COULHAC et Raphaël RENÉ-BAZIN, effectivement, je les ai vus à de nombreuses réunions, de nombreuses soirées et il y a eu énormément de réunions sur les transports publics à Paris. Vous avez bien remarqué que le tramway, ce n'est pas passé comme une lettre à la poste, même si maintenant, c'est magnifique, mais il y a eu quelques petits soucis. Effectivement, ils sont très disponibles et ils savent que je le sais...

Par contre, le maître mot sur la salle, on y a réfléchi aussi. Nous, c'est transparence, mais évidemment, transparence avec un plafond bas, ce n'est pas évident ! Mais c'est transparence dans la hauteur. Alors, qu'est-ce qu'il y a dans la hauteur ? Il y a la place Basse, mais il faut absolument arriver à gagner de la hauteur, parce qu'on ne peut pas rester avec si peu de visibilité, être si bas de plafond. Alors, je ne sais pas comment il faut réfléchir à l'articulation avec la place Basse, mais on aimerait bien qu'il y ait des hypothèses assez ouvertes, surtout que dans le projet MANGIN, comme il y a un grand toit au-dessus, il ne devrait pas pleuvoir, en principe... [...] Il n'y a plus de toit ? Bon ! Enfin, on ne sait pas ! On verra s'il y a un toit ou pas [...] mais on n'est pas sûr... [...] Bon !

Sinon, problèmes de signalétique. Alors évidemment, on est très sensible à la signalétique, c'est clair. Il va falloir des efforts désespérés de signalétique parce que, pour l'instant, heureusement que les piliers sont ronds, parce que ça évite qu'on heurte trop les gens. Si les piliers étaient carrés, il y aurait énormément de chocs... Il faut être clair ! Il y aurait énormément de chocs, pour l'instant, on a la chance qu'ils soient ronds, c'est ce qui permet que ça se passe bien, mais plus ce sera transparent, mieux ce sera.

Par contre, dernier point, je pense qu'il faut effectivement laisser travailler les architectes, parce qu'on ne peut pas non plus, effectivement, être toutes les cinq minutes sur leur dos. Il va falloir laisser travailler les architectes pour qu'ils nous fassent des propositions, et puis qu'après ça, on voie les différentes propositions. Mais on ne peut pas discuter dans le vide sur des projets non aboutis ou, tout au moins, sur des étapes qui changent toutes les cinq minutes. Donc, laissons faire plusieurs projets, éventuellement plusieurs hypothèses, et puis ce sera très intéressant de parler de chacune des hypothèses derrière.

Mme Paule CHAMPETIER DE RIBES

Je reviens à la première présentation et à la connexion entre le -3 et le -4. J'aimerais bien savoir comment vous allez travailler, parce que bon ! Effectivement, les architectes, au concours, ils vont travailler sur du 0 au -3, on l'a bien compris. Mais on voit bien qu'il y aura forcément des changements, des modifications par rapport à vos demandes, vous, de la salle d'échanges au -4. Donc, comment tout cela va se passer ?

Deuxièmement, quand on voit le sens de votre plan, je reviens à ce qu'on avait demandé à « Paroles des Halles », d'étudier une possibilité d'axe Saint-Innocent – Saint-Eustache, dans la spatialité que ce ne soit plus, pas un Carreau, mais...voilà ! Qu'il y ait une diagonale. On voit bien que c'est dans ce sens-là que se passent les rails et qu'au niveau de l'orientation [...] Non, mais d'une manière générale au niveau 0... On voit bien qu'au niveau de l'orientation des gens, ce serait intéressant d'étudier ça.

Enfin, dernière chose, qu'est-ce qui ne bouge pas là-dedans et qu'est-ce qui peut bouger dans votre salle d'échanges ? Qu'est-ce que vous pouvez modifier à part, on a compris, le flipper, tout droit ou pas, enfin ce genre de choses ? Quelles autres marges de manœuvre réellement vous avez ? Si ça fait partie de la concertation future, on verra ça à la concertation.

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Oui, -3/-4, ça fait partie du travail qui a été fait et qui vous a été présenté par SEURA, l'arrivée des escaliers fait partie des escaliers, des escaliers mécaniques, de l'espace qui est devant, ça fait partie de ce travail ; vous l'avez vu, si j'ose dire !

Votre deuxième question, c'est au-dessus. Si, pour une fois, c'est la ville qui se dessine en fonction du transport en souterrain, on trouverait ça un très beau symbole, mais je n'ai aucune opinion sur le sujet. Donc, ça, ce n'est pas de notre ressort.

Et après, disons, ce qui est absolument impossible à bouger, c'est ce qui est en moutarde, enfin, je veux dire les centrales de ventilation, ce qui est en marron, les installations électriques, ce qui est en vert qui sont les escaliers, les trémies qui vont vers les quais, en rouge également. Puis après, ça devient... Il y a un certain nombre de poteaux qui doivent manquer, qu'on n'a pas mis, mais que l'on voit et qui ne peuvent pas bouger non plus. Après, c'est des services, ça se bouge, c'est soit des commerces, soit des locaux, donc c'est plus facile à bouger qu'un escalier qui arrive sur le quai, parce que ça, ça ne peut pas du tout se bouger, mais ça a des contraintes financières, techniques et tout ça aussi, mais ce qui est vraiment impossible à bouger, c'est ce que j'ai cité.

M. Jean-Pierre MARTIN

Moi, je ne m'inquiète pas trop de ce que la RATP va faire dessous. En plus, je pense que ça ne nous concerne pas [...] les quais, non ! Je voulais vous demander, par contre, est-ce que vous avez eu la sécurité, des normes de sécurité importantes qui vous ont été demandées par la préfecture ?

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Écoutez ! Les normes de sécurité, elles existent, on applique, la préfecture fait appliquer les normes de sécurité qui sont définies par la loi.

M. Jean-Pierre MARTIN

Non, mais est-ce que vous avez des choses qui ne correspondaient pas, je veux dire, est-ce que vous avez eu beaucoup de contraintes par rapport à ça ? Simplement parce qu'on parle beaucoup de sécurité, mais moi, ce que je n'arrive pas à comprendre dans tout ça, c'est que, par exemple, dans le projet MANGIN, on nous a parlé tout à l'heure de changer les escalators rue Berger, alors que pour moi, ce qui est très important – mais ça, c'est en dehors de votre limite –, c'est la place Carrée, parce que c'est une sortie importante de RER qui, normalement, devrait être beaucoup plus pratiquée s'il y avait des escalators qui portent les gens sur l'extérieur plus rapidement.

C'est-à-dire, par exemple, porte Saint-Eustache, il n'y a que la moitié en escalators. Alors, est-ce que vous avez fait des demandes précises à MANGIN pour ça ? C'est quand même important ! C'est plus important que l'aménagement de la rue Berger et de la sortie Berger où il n'y a personne. Alors que la sortie Louvre et la sortie porte Saint-Eustache sont des axes majeurs, comme le sera demain la place Marguerite de Navarre que, j'espère, vous pourrez faire.

Une autre question. Moi, les tours de sécurité, on me parle de tours de sécurité, je ne sais pas ce que c'est, j'aimerais qu'on m'explique un jour, mais ça, c'est une parenthèse. Alors, autre chose, il avait été demandé par des associations s'il était possible qu'il y ait du ferroutage pour les livraisons dans le Forum des Halles. Y a-t-il de prévu des monte-charges vers l'extérieur ? Ça, c'est aussi M. MANGIN. Ça, c'étaient des questions qui avaient été demandées par beaucoup de gens, bon ! Moi, ce n'est pas trop mon truc. En dehors de ça, je prends le métro et le RER, donc je connais des trucs.

Alors, une autre question, est-ce que la suppression de voiries souterraines n'est pas gênante pour les normes de sécurité ? En cas d'accident, est-ce que ce ne sont pas des issues de secours également ou est-ce que ce ne sont pas des accès pompiers ?

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Sur la première question sur la sécurité, l'ensemble des installations est conforme aux normes de sécurité à la date de leur mise en service, dans un contrôle qui est donné par les autorités de la préfecture de police, conformément à la législation existante. Les évolutions que nous avons faites, c'est que les centrales de ventilation sont des équipements qui ont une vie limitée, donc au moment de leur renouvellement, s'est posée la question de les mettre aux normes de sécurité de leur renouvellement. Les machines, ça meurt, donc à un moment, il faut les changer ; leur renouvellement a permis d'augmenter le niveau de sécurité en appliquant non seulement des normes, mais aussi une connaissance meilleure des flux de fumée et tout ça, qu'on avait certainement moins bien, parce qu'on avait moins de simulations il y a 25 ans.

Les normes de sécurité pour le RER D et les quais du RER D avaient été définies en fonction d'hypothèses de trafic qui ont été largement dépassées pour le RER D, d'où, dans des calculs d'évacuation qui ont été faits, on s'est rendu compte qu'il y avait un besoin d'améliorer cet accès aux quais du RER D. C'est comme ça que ça se passe, mais aujourd'hui, disons qu'il n'y a pas de besoin supplémentaire.

Saint-Eustache, c'est une très bonne idée ! Ce n'était pas dans le projet Mangin, mais nous, on est toujours demandeur et on pense qu'il y a le travail sur l'accès et que ces quatre accès... Un tube, je n'en sais rien, mais au moins d'améliorer, de rendre plus lisible et plus facile. Écoutez, moi, je n'ai pas de dogme là-dessus, c'est-à-dire qu'effectivement, vous avez raison, il manque une mécanisation, donc ça, si c'est faisable, tant mieux !

Le dernier point, c'était sur le ferroutage ; on fera une réunion spéciale si vous voulez, parce que là, si on commence...

M. Jean-Pierre MARTIN

Vous étiez au courant de la demande ou pas ?

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Attendez ! Si je disais que je n'étais pas au courant, M. LE GARREC m'assassine !

[Intervention inaudible dans la salle].

M. Alain LE GARREC

J'ai deux ou trois questions pour M. SANCHO de COULHAC ou pour M. RENÉ-BAZIN. Est-ce que, comme ça avait été indiqué en 2001, nous sommes toujours avec des travaux à flux constant ? Il n'y a pas de modification en ce qui concerne la salle d'échanges et la station RER elle-même, c'est-à-dire des travaux devraient être faits sans que jamais il n'y ait une modification dans le flux des passagers. Est-ce que ça, c'est modifié ? Parce que c'était une des conditions au départ, des travaux salle d'échanges et gare RER à la condition bien entendu que rien ne soit changé au niveau des passagers... Je dis ça, parce que c'est important ! Qu'on ne ferme aucune ligne, que tout soit... Non, mais on est toujours sur cet aspect des choses ?

[Réponse inaudible –hors micro].

On est toujours à flux constant, il n'y a pas eu de modification à ce niveau-là ?

Deux chiffres, s'il vous plaît, je vous pose la question. Est-ce que le fait de passer en RER deux étages de manière pratiquement sur tous les trains ou alors avec l'objectif de passer sur tous les trains, est-ce que c'est modifié ? Parce que ça fait plus de passagers à chaque arrêt ou à chaque départ. J'espère que ces chiffres-là ont été pris en compte et quels sont les chiffres... Combien de personnes peuvent sortir ou monter dans une rame RER deux étages ?

Ça me semble important. Et puis, troisième question qui est liée à la sécurité, est-ce que le fait d'avoir rajouté un ou deux escaliers en ce qui concerne une des voies, est-ce que ça n'a pas modifié les dates de sécurité qui datent de 1972 ?

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Oui, le RER D ou le RER A, on prend en compte le fait que ce sont des trains à deux étages, je n'ai plus le souvenir du nombre de personnes dans un train à deux étages, peut-être que Denis, tu le sais ? [...] Près de 3 000 personnes. Donc ça, c'est pris en compte et ce sont des hypothèses que l'on prend en compte.

Dans les études que nous avons faites pour analyser le projet SEURA, on s'est positionné dans un univers plus lointain. On a imaginé même qu'il y aurait des systèmes d'exploitation qui permettraient de rapprocher les trains, qu'il y aurait des conditions qui feraient qu'il y aurait encore plus de monde, en se disant, on va devancer nos successeurs dans 30 ans, 50 ans.

M. Gilles BEAUVAIS

C'est exactement la question d'Alain, c'est-à-dire qu'on est en train d'améliorer une gare, on voit les difficultés –vous prenez le RER à huit heures demain matin pour aller à Saint-Germain-en-Laye, vous ne rentrez pas dans le RER ! Vous attendez deux ou trois RER, il y a un vrai problème, là ! J'ai peur qu'on change le flacon, mais qu'on ne change pas... Alors, justement, est-ce que vous avez prévu une extension, un agrandissement de cette gare ? Est-ce qu'il est possible, par exemple, d'avoir des trains plus longs ? [...] Ce n'est pas possible ? Il n'y a aucune solution sur les lignes hypersaturées d'augmenter les quais ? Dernier point, on n'a plus le droit de fumer, à quoi servent les salles de désenfumage ?

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Sur la saturation du RER ou la saturation des lignes de métro qui est la ligne 13, demain peut-être de la ligne 1 ou d'autres lignes, nos projections sont assez inquiétantes de ce point de vue-là, c'est la création de dessertes en banlieue qui évitent aux gens de passer tous par le centre de Paris. Donc, c'est le projet que la RATP appelle « métrophérique », mais qui est le même que le projet de la Région, c'est-à-dire le projet d'une ligne de métro en rocade de Paris pour enfin desservir et éviter que les gens passent tous par le centre. Mais c'est vrai qu'il y a une vraie problématique et

qu'aujourd'hui il y a une saturation, non seulement du RER, mais si rien n'est fait, de l'ensemble des lignes de métro très rapidement.

M. Jean-Pierre CAFFET

Bien ! Nous arrivons au terme peut-être et nous sommes amenés à nous revoir le 9 janvier, comme vous le savez, à 18 heures. Là, ce sera la réunion de balayage final, puisque le jury est convoqué le 17 janvier pour sélectionner des candidats. Il faut que le 9 janvier, nous puissions discuter de la synthèse qu'a tirée la Ville (et ses partenaires), des discussions que nous avons eues depuis deux mois maintenant, et donc discuter du cahier des charges pour être concret.

Ce que je propose, c'est que d'ici la fin de la semaine, il y ait déjà un premier document qui vous soit envoyé sur le cahier des charges, qui serait le squelette du cahier des charges, c'est-à-dire l'intégralité des chapitres... Alors, il y a des questions de procédure dans le cahier des charges, etc., on les mettra dedans, mais le document qui pourrait vous être envoyé sous 48 heures, ce serait l'ossature du cahier des charges avec ses différents chapitres, ses différentes têtes de chapitres, dans toutes ses composantes, puisqu'il y a un volet développement durable, etc. Bon !

Dans un deuxième temps, parce qu'il y a encore des arbitrages à rendre, je souhaiterais qu'avant le 9 janvier, pour que vous ayez le temps de le regarder, vous puissiez avoir ce qu'on peut appeler les « bonnes feuilles » de ce cahier des charges, qui correspondraient très précisément à la synthèse des discussions que nous avons eues, que ce soit sur les circulations verticales, sur le périmètre, sur le toit, sur ce qui a été appelé la Grande croisée, l'emprise au sol, c'est-à-dire l'interface entre le bâtiment lui-même et le jardin, bien évidemment, le traitement des hauteurs, des gabarits. De manière à ce que vous ayez l'image la plus complète possible de ce que nous allons demander aux concepteurs qui vont plancher à partir du mois de janvier. Bon ! De manière à balayer si vous voulez, et ce sera un document qui vous indiquera quelles sont les décisions de la Ville à partir de la concertation que nous avons eue, de manière à ce qu'on puisse en discuter le 9 janvier en étant aussi exhaustif que possible.

Il y a des questions aussi de développement durable, etc., toute une série de recommandations environnementales sur le bâtiment lui-même. Par exemple, qu'est-ce qu'on fait sur la réglementation thermique, qu'est-ce qu'on donne comme normes pour toute la question de chauffage, d'éventuel refroidissement du bâtiment, etc. ?

Donc, d'ici à la fin de la semaine, on peut faire ça, envoyer déjà l'ossature avec les chapitres, les têtes de chapitres et les... bon ! C'est en fait le synopsis complet. Alors, avant le 9, il faudrait que ça arrive avant le 9, parce qu'il nous reste quand même un peu de travail et quelques arbitrages à rendre, il faut que le Maire le voie et que je puisse en parler avec lui. Donc, ça, ça serait vers le 2, 3 janvier maximum, de manière à ce que le 9, on puisse en discuter. Et là, il y aura ce que je viens de vous dire, le choix qui aura été fait sur les circulations, le choix sur les hauteurs, le choix sur couverture pas couverture, etc.

Comprenez que, ce n'est pas que je n'ai pas envie de le faire, mais je ne peux pas mettre dans le circuit le cahier des charges intégralement rédigé pour des questions de confidentialité et pour des questions juridiques qui tiennent à un concours. Surtout à un concours aussi sensible !

Voilà ce que je vous propose. Merci, bonnes fêtes à tous. Bonne année par anticipation.