

**GROUPE DE TRAVAIL THÉMATIQUE « ESPACES SOUTERRAINS – CIRCULATIONS VERTICALES, ACCÈS AU PÔLE TRANSPORT » — Séance du 23 novembre 2006**

Présidence

Monsieur Jean-Pierre Caffet

Adjoint au Maire de Paris chargé de l'urbanisme et de l'architecture

Monsieur Denis BAUPIN

Adjoint au Maire de Paris chargé des Transports, de la Circulation, du Stationnement et de la Voirie

Participants

Monsieur Alain LE GARREC

Conseiller de Paris

Madame Michèle HAEGY

Adjointe au Maire du 1^{er} arrondissement

Madame Josy POSNE

Conseillère du 1^{er} arrondissement

Monsieur Thierry LE ROY

Garant de la Concertation

RATP

Monsieur Lorenzo SANCHO DE COULHAC

Monsieur Denis MASJRE

Monsieur Raphaël RENE-BAZIN

STIF - DPI

Monsieur Laurent FOURTUNE

Madame Rébecca LIBERMAN

Région Ile de France – Direction des transports collectifs –

Unité aménagement durable

Monsieur Pierre-Louis AUBERT

Espace Expansion

Monsieur Dominique HAUTOBOIS

Conseil de quartier des Halles

Madame Dominique GOY BLANQUET

Conseil de quartier St Germain l'Auxerrois

Madame Paule CHAMPETIER DE RIBES

Amicale des Locataires du 118 rue Rambuteau

Madame Barbara BLOT

Association « Accomplir »

Monsieur Gilles POURBAIX

Association de défense des riverains châtelet-les-halles

Monsieur Jacques CHAVONNET

Collectif Beaubourg les Halles

Monsieur Alexandre MAHFOUZ

IUP - EPPUR

Madame Jodelle ZETLAOUI-LEGER

FORUM DES IMAGES

Monsieur Glenn HANDLEY

Association « Les Bachiques Bouzouks »

Madame Elisabeth BOURGUINAT

Agence SEURA

Monsieur Jean-Marc FRITZ

Monsieur Franck RIGAUD

SEM Paris Centre

Monsieur Thierry WAHL

COTEBA

Monsieur Jean-Baptiste REY

Conseil de quartier St-Merri

Monsieur Gaël LAPEYRONNIE

Conseil de Quartier Montorgueil-Saint-Denis

Monsieur Fabien SARFATI

Association « Glob' Halles »

Monsieur CLERGUE DUVAL

Association « Mains Libres »

Monsieur Bernard BLOT

Association « Paris les Halles »

Monsieur Gilles BEAUVAIS

Collectif « Paroles des Halles »

Monsieur Olivier PERAY

Association « Vivre le Marais »

Madame Isabelle THOMAS LE DORE

IFU - Atelier des Halles

Madame Michèle COLLIN

Union Départementale 75 – Syndicat CFE-CGC

Monsieur Paul GROS

Paroisse Saint-Eustache
Monsieur Luc FORESTIER

Conseil Syndical des 5-7 rue des Innocents
Monsieur Jean-Pierre MARTIN

Association « Piétons et cycliste des Halles »
Madame Christine JOLLIN

Cabinet de J-P. Caffet
Monsieur Renaud PAQUE

Cabinet du Maire du 1^{er} arrondissement
Madame Michèle HAEGY
Madame POSINE FOSY

Cabinet du Maire du 4^{ème} arrondissement
Monsieur Didier BERTHELOT

Ville de Paris/ Direction de l'urbanisme
Madame Catherine BARBÉ
Monsieur François BODET
Madame Véronique FRADON

**Association « Vivre aux Halles Montorgueil
Montmartre Saint Eustache »**
Madame Françoise THOMAS

GIE FORUM DES HALLES
Monsieur André LABORDE

Centre commercial des Halles
Monsieur Stéphane ROMBAUTS

Cabinet de D. Baupin
Madame Cécile GRUBER

Cabinet de Yves CONTASSOT
Madame Sylvie LAURENT-BEGIN

Ville de Paris/ DVD
Monsieur Arnaud CAQUELARD
Madame Sèda DROUILLARD –BELKAHIA

M. Jean-Pierre CAFFET (Président –adjoint au maire de Paris, chargé de l'urbanisme et de l'architecture)

Bonsoir à tout le monde. Nous allons commencer notre réunion dont l'ordre du jour est chargé, notamment en présentation, puisqu'elle porte, comme vous le savez, sur les circulations verticales, les liens entre le sol et les niveaux inférieurs, y compris les problématiques de liaisons avec la salle d'échanges. Comme je vous l'avais dit, il y a un certain nombre de documents sur la base de l'étude faite par le cabinet SEURA, qui ont été expertisés par la RATP et le STIF, et c'est la raison pour laquelle il vous avait été annoncé –je crois que c'était au début du mois d'octobre –, dans l'une des réunions du comité plénier de concertation, que ces études et ces expertises ne pouvaient vous être présentées avant aujourd'hui, donc le 23 novembre. On vous les avait promises pour vendredi, en fait, on ne vous les a envoyées que lundi pour une raison que j'ignore, mais j'espère que vous les avez toutes et tous eues, et de toute façon, nous en reparlerons le 19 décembre, puisqu'il y a une nouvelle séance consacrée à ces liaisons verticales le 19 décembre.

Aujourd'hui, on a une présentation lourde, puisque j'ai demandé à ce que tous les partenaires soient présents – quand je dis tous les partenaires, il y a la Ville, bien évidemment, mais il y a également la RATP, le STIF, Espace Expansion, ainsi que la Région qui sont représentés ce soir et qui donc seront amenés à s'exprimer en tant que de besoins. Je sais simplement que la RATP veut faire une présentation de son propre diagnostic et de ses priorités d'abord et, en même temps, présentera une étude sur les flux, fondée elle-même sur les hypothèses élaborées par le cabinet SEURA.

Donc, nous avons une séance de présentation relativement longue, je m'en excuse, mais très honnêtement, je crois que le sujet en vaut la peine, sachant que la discussion n'est pas épuisée aujourd'hui et que nous y reviendrons dans à peu près trois semaines. Ce qui vous laisse évidemment pas mal de temps... Enfin, bon ! Oui, pas mal de temps pour compulsier et étudier tous les documents qui vous ont été remis, et de manière à ce qu'on puisse reboucler tout ça et y revenir en tout cas le 19 décembre.

Je ne vais pas être beaucoup plus long, je voulais simplement en préambule vous rappeler, mais de manière extrêmement succincte, les objectifs qui sont communs aux cinq partenaires et qui figurent dans la convention quinquapartite entre les différents partenaires que j'ai évoqués tout à l'heure : Ville, RATP, STIF, Espace Expansion et Région.

Ces objectifs étaient au nombre de six :

1. rendre visibles les pôles d'activités souterrains du Forum et des espaces de transports en commun, tout en leur assurant une intégration pérenne et de qualité au quartier ;
2. assurer des accès rapides, agréables et suffisamment dimensionnés aux espaces souterrains ;
3. améliorer l'accessibilité des pôles de transport aux personnes à mobilité réduite ;
4. améliorer la sécurité du site, et notamment permettre, en cas de nécessité, une évacuation optimale des différents pôles ;
5. développer un schéma de circulation et de distribution équilibré et fonctionnel entre les espaces publics de surface et les niveaux souterrains abritant les différentes fonctions du site ;
6. définir les conditions d'un phasage des réalisations qui permette d'assurer la continuité de l'exploitation du site (condition extrêmement importante de validation de ce qui pourrait être retenu).

Les études ont été conduites par l'équipe SEURA, elles vont vous être présentées ce soir. Je vous propose comme ordre du jour qu'on ait une intervention de la RATP pour présenter à la fois ses priorités et, en même temps... qui reviendra par la suite sur les études de flux, et puis nous passerons à la présentation des différentes hypothèses et des différents scénarios par l'équipe SEURA.

Mon collègue Denis BAUPIN veut-il ajouter quelques mots ?

M. Denis BAUPIN (adjoint au maire de Paris, chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie)

Juste un mot pour dire qu'on aborde là un sujet qui est vraiment très important. Alors, je ne dis pas que les autres qui sont évoqués sur les Halles ne sont pas importants, mais c'est évident que tout ce qui est lié à l'aménagement de la gare RER et aux flux considérables que cela génère est évidemment un sujet majeur. C'est la première porte de Paris que les Halles, et donc avec une porte qui est 100 % transports collectifs et, malgré tout, c'est vrai que pour celui qui, en surface, n'est pas un habitué du secteur, repérer l'entrée de cette gare n'est quand même pas d'une évidence folle. Donc, on a des questions d'identification de la gare, des questions de liaisons entre la surface et le sous-sol ; on a des questions de dimensionnements pour ces accès, et puis tout cela doit se passer aussi dans une réflexion qui doit se situer aussi en perspective, c'est-à-dire quelles sont les perspectives que l'on a pour cette gare RER...métro, etc., mais notamment RER par rapport à l'ensemble de la région Ile-de-France en termes de flux qu'on peut imaginer être les flux à venir en matière de transports collectifs dans une période où, on le sait bien, le développement du transport collectif est un point important si on veut répondre à un certain nombre d'enjeux que tout le monde connaît, environnementaux notamment, par rapport aux politiques de déplacements.

Donc là, on a des enjeux qui ne sont pas simplement de faire mieux fonctionner le système existant, mais aussi d'anticiper éventuellement son évolution. Avec une complexité supplémentaire sur laquelle on a commencé à travailler au sein du Syndicat des transports d'Ile-de-France et, évidemment, avec la RATP, c'est qu'en plus, les Halles ne constituent pas à elles seules le pôle de déplacement. C'est-à-dire que le pôle de déplacement, c'est Châtelet – Les Halles, donc avec des liaisons qui dépassent le périmètre simplement des Halles, et donc des liaisons qui conditionnent aussi les flux qui rentrent dans la gare. Donc, c'est un sujet qui doit emboîter plusieurs dimensions, et c'est évidemment une complexité supplémentaire qui rend encore plus riche, intellectuellement, la réflexion que nous devons tous avoir ensemble. Cela me fait donc plaisir de donner la parole à la RATP pour qu'ils développent le caractère complexe de la chose.

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

Je vous ai déjà entendu expliquer des choses très complexes, Monsieur BAUPIN...

Je remercie évidemment la Ville de Paris et les différents partenaires de nous donner la parole ici. Il nous semblait effectivement utile qu'avant de voir les études qui ont été menées dans le cadre de

ce partenariat par SEURA et David MANGIN, qu'on fasse un rapide tour de présentation des enjeux du diagnostic et des objectifs que nous nous sommes donnés sur le pôle de Châtelet – Les Halles.

[Présentation d'un diaporama]

L'image qui est là est une image qui était parue dans Geo qui se voulait montrer simplifié Châtelet – Les Halles – C'est un exercice que personne n'a jamais réussi, de représenter Châtelet – Les Halles simplement.

Donc, trois parties dans ma courte présentation : rappeler le pôle, quelques éléments de diagnostic sur son fonctionnement et puis sur les objectifs.

- Le pôle – Rappelons que le réseau d'Ile-de-France de transport a comme particularité d'être fortement interconnecté et que le trajet moyen d'un Francilien en transports en commun est, par voyage, de 1,9 trajet ; c'est-à-dire qu'il utilise en moyenne 1,9 ligne différente, en gros deux lignes. Il fait toujours pratiquement une correspondance, voire plus.

Sur l'ensemble des pôles d'échanges qui sont à plus de 100 000 voyageurs par jour, Châtelet – Les Halles, pour la RATP, est totalement à part avec plus de sept cents et quelque mille voyageurs qui passent, loin devant tous les autres pôles, c'est pour ça que pour nous, il est dans les priorités.

Le pôle : Ici, on vous a représenté le pôle souterrain qui va depuis la Seine jusqu'à l'église Saint-Eustache pratiquement et, comme vous voyez, ce qui est intéressant dans cette superposition (document de gauche), on voit en fait un pôle qui est globalement plutôt en diagonale par rapport à la structure urbaine qui est quand même organisée... ce n'est pas nord-sud, mais on voit là un axe perpendiculaire des rues, et ce qui fait aussi quelque chose qui complexifie la lecture de ce pôle assez important. Vous voyez à droite, vous avez les différentes dates de construction de ce pôle qui va depuis 1900 jusqu'à 1998 – je ne passerai pas en revue l'ensemble des lignes, mais c'est en fait une stratification de projets d'époques différentes.

Voici une vue plus précise de l'ensemble du pôle. Je rappellerai qu'en fait, finalement, dans un premier temps, je vous présente l'ensemble du pôle et puis, après, on verra ce qui a fait l'objet des études ici, mais tout ceci est interconnecté en souterrain et en surface :

Un pôle qui est vers la Seine, dans lequel il y a les lignes 7 et 11 du métro ;

Un pôle qui est plutôt vers la rue de Rivoli et la rue des Halles, dans lequel il y a les lignes 1, 4 et 14 du métro ;

Enfin, le pôle qui est situé sous le Forum des Halles, avec les lignes de RER A, B, D et une station de la ligne 4, la station Les Halles.

Si on regarde rapidement la partie métro, ce qu'on peut constater, ce sont des espaces qui sont peu lisibles dans la ville, car trop petits, qui sont souvent labyrinthiques, inconfortables... c'est la conséquence un peu de la stratification des espaces qui sont fastidieux, très longs, avec des longs cheminements qui sont parfois déroutants. Et puis, il y a un peu l'exception « Meteor », qui a été fait plus récemment, avec des espaces plus agréables.

- Le diagnostic de fonctionnement – Revenons sur la partie qui nous concerne aujourd'hui, mais on a insisté sur cet ensemble puisqu'il est connecté et que, du point de vue des voyageurs, cela forme un tout, y compris dans un certain nombre de modes de fonctionnement.

Quels sont les accès aujourd'hui au pôle de transport souterrain du RER ? En fait, on peut considérer qu'il y a sept accès, parce qu'il ne faut pas oublier d'une part (à gauche sur la diapo) les quatre accès depuis le nouveau Forum et, en particulier, les accès Saint-Eustache et Pont-Neuf qui sont presque des accès directs aux transports, puisque tous les accès passent par le Forum des Halles, par le centre commercial, mais plus ou moins et ces deux accès-là ont un cheminement relativement court dans le centre commercial. De l'autre côté, l'accès Lescot a un cheminement relativement court dans le centre commercial, et les accès Berger et Rambuteau – sauf l'accès Rambuteau qui est en face et qui est direct au métro –, eux, sont des accès avec un très long cheminement par le centre commercial.

Ici, vous avez un peu cette particularité. Effectivement, c'est que finalement, vous avez (en rose) la salle d'échanges du RER et le métro qui est un peu à gauche au-dessus (à l'étage -2), et donc on voit qu'en fait, la particularité, c'est que cet ensemble est complètement à l'intérieur d'autres établissements recevant du public : l'ancien Forum, le nouveau Forum, les parkings, et donc, les

espaces transport sont sous ces autres établissements recevant du public – « établissement recevant du public » étant une définition légale pour les conditions d'exploitation et de sécurité.

La salle d'échanges, qui est une espèce de symbole un peu de cet endroit, se caractérise par une multiplicité de cheminements en raison de la présence de six directions du RER, et ces six directions du RER représentent 33 escaliers. Donc, il faut bien se rendre compte que ces 33 escaliers représentent des cheminements extrêmement complexes et des obstacles au sein même de la salle.

Trois accès principaux pour rentrer dans cette salle : en bas, la correspondance vers le métro ; un tiers des gens... pour ceux qui arrivent de l'extérieur sans passer par la correspondance, un tiers arrive par la place Carré qui relie le nouveau Forum et les deux tiers par Lescot, donc qui arrive au niveau -3 vers l'endroit où il y a la Fnac et H&M. C'est une espèce d'immense mélangeur où 530 000 personnes passent par jour, et ces 530 000 personnes font 436 cheminements différents. Dans une station normale, il y en a quatre, deux sorties et deux entrées, et là, chaque personne s'attend à trouver un des 436 trajets simples et évidents.

J'explique ces chiffres, parce que ça montre que dans cet espace réduit qui est complexe, avec des sas oppressants, avec une très faible visibilité par rapport à l'extérieur, aucune perspective parce que bas de plafond, très fréquenté et avec une lisibilité très faible, dans cet espace peu satisfaisant, on a une très grande complexité dans un nombre de mètres carrés et avec un nombre de contraintes très importants – entre autres, les contraintes sont là où arrivent les accès verticaux, c'est ce que l'on va voir aujourd'hui.

Vous verrez tout à l'heure l'étude de flux telle qu'on l'imagine avec des nouveaux accès. Si on regarde aujourd'hui ce qu'il se passe dans la situation actuelle, dans les gens qui traversent le Forum, 35 % sont arrivés du RER ou du métro et sont repartis en RER ou en métro, et n'ont pas été à la surface. 15 % ne sont pas venus chez nous, ils sont restés dans le Forum en venant de l'extérieur, et 55 % des gens font un trajet en passant par le centre commercial, parmi lesquels un nombre important que je n'ai plus en tête, s'arrête au centre commercial et y fait une activité (achat, etc.) On vous donnera tout à l'heure le chiffre, parce que je ne l'ai plus en tête.

Le pôle, comme je l'ai dit, 750 000 voyageurs par jour qui passent au total. Si on fait un petit zoom sur la partie salle d'échanges, vous en avez 75 000 qui rentrent, 66 000 qui en sortent et 266 000 qui passent à l'intérieur de la salle pour y faire des correspondances. Après, je ne vais pas passer en revue... 126 000 personnes utilisent la liaison avec la partie Rivoli, donc le tapis roulant, et puis après, ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui, mais vous voyez qu'il y a encore des flux très importants dans les deux autres parties du pôle et dans les connexions qui sont elles aussi extrêmement complexes, mais qui ne font pas l'objet de l'étude d'aujourd'hui.

Les objectifs – Je crois qu'en fait ils rejoignent – heureusement ! Puisqu'on travaille ensemble depuis 2002 entre la Ville, le STIF, la RATP, donc c'est à peu près les mêmes... C'est les mêmes que ceux de Jean-Pierre CAFFET, c'est améliorer les conditions d'évacuation, c'est-à-dire favoriser la possibilité de sortir de cet espace ou d'y rentrer, avec des accès qui soient plus directs que ceux d'aujourd'hui, et aussi anticiper la hausse de fréquentation, se positionner quelque part – on sait bien qu'il faut du temps pour faire des projets dans des endroits complexes – et se positionner peut-être en 2040 ou en 2050.

Deuxième objectif, c'est rendre les espaces de transports accessibles le plus possible aux personnes à mobilité réduite, avec des cheminements qui soient faciles et lisibles depuis l'extérieur et dans les correspondances.

Rendre visible et lisible le pôle de transport depuis la ville. Aujourd'hui, on le sait, mais on ne voit pas d'entrée de RER et de métro dans la ville, et je cite exprès certains accès ; par exemple, qui sait qu'en rentrant par la porte du Louvre, finalement, on a un assez bon accès, assez direct au RER ?

Enfin, globalement, évidemment, améliorer le confort et la qualité des espaces et des cheminements qui sont aujourd'hui, comme on l'a vu précédemment dans les diapositives, insatisfaisants pour le plus gros pôle d'échanges de Paris, de l'Ile-de-France et sans doute d'Europe.

Ces documents, on vous les passera avec plaisir.

M. Jean-Pierre CAFFET

On peut les mettre en ligne ?[...] Vous en souhaitez une version papier ?

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Je relirai s'il y a un secret qui concerne la sécurité, mais je ne pense pas, et on vous les communiquera.

M. Jean-Pierre CAFFET

Donc, on les met en ligne et on les tire sur papier, et on les envoie.

Le STIF voulait également intervenir en préambule...

Mme Rebecca LIEBERMAN (chargée de Projet – STIF)

Laurent FORTUNE, directeur des projets d'investissement, devrait nous rejoindre au cours de la réunion. Donc, effectivement, comme le STIF est l'un des partenaires de la démarche, j'ai préparé trois slides pour expliquer un peu ce qu'est le STIF, parce que ça ne parle peut-être pas à tout le monde.

Le STIF est un établissement public à caractère administratif. Un petit point d'actualité, c'est que le STIF a vu son statut légèrement modifié suite aux lois de décentralisation d'août 2004, avec un décret d'application qui est paru en juin 2005. Aujourd'hui, c'est un établissement public à caractère administratif qui a pour mission d'organiser les transports de tous les Franciliens sur toute la région Ile-de-France, de coordonner et de financer l'activité des entreprises de transport de voyageurs.

Suite aux processus de décentralisation, le STIF a un exécutif, donc l'assemblée délibérante, qui est composé de la région Ile-de-France, de la ville de Paris, des sept départements de petite et grande couronne d'Ile-de-France, de la chambre régionale de commerce et d'industrie, et un représentant des établissements publics de coopération intercommunale (les communautés d'agglomérations et communautés de communes). Aujourd'hui, le STIF est présidé par M. Jean-Paul HUCHON qui est le président du conseil régional.

Les missions du STIF – En tant qu'autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France, les principales missions du STIF sont tout d'abord de définir le niveau d'offre et la qualité de service pour les différents réseaux de transports en commun (trains, bus et tramways). Pour cela, le STIF élabore des contrats avec les principaux opérateurs que sont la RATP et la SNCF pour définir cette offre, le niveau de qualité de service et les conditions générales d'exploitation. La deuxième mission du STIF est de créer les titres de transport et de fixer les tarifs ; il peut donc créer des titres sociaux, comme la carte solidarité transport Imagin'R et fixer les tarifs ou revoir les tarifs annuellement.

Le STIF (mission importante) assure l'équilibre financier du fonctionnement des réseaux. En 2005, les dépenses globales pour les transports en commun en Ile-de-France, en fonctionnement et en investissement, se sont élevées à 7,37 milliards d'euros, et donc le STIF participe à l'équilibre financier, mais uniquement pour la partie fonctionnement, à hauteur 3,70 milliards d'euros, donc 51 % Ses principales ressources sont : le versement transport (prélèvement payé par les entreprises de plus de neuf salariés et les administrations) et les contributions versées par les membres du STIF – on a vu la composition précédemment.

La quatrième principale mission du STIF est d'améliorer le réseau de transports en commun en cofinçant notamment des équipements de qualité de service pour améliorer la sécurité des voyageurs, l'information aux voyageurs. Par exemple, les temps d'attente en station des prochains bus ou des prochaines rames de métro. Des équipements pour améliorer le confort, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et l'intermodalité, par exemple, la création de parcs vélos, parcs relais ou ce genre de choses. Enfin, le STIF a pour mission de développer le réseau de transports en commun. Il définit la consistance des projets de transports en commun, et notamment les grands projets d'investissement. A ce titre, le STIF coordonne la modernisation du système de transport public, notamment pour les projets qui sont inscrits au contrat de plan État-Région. Le STIF décide

également des modalités de leur réalisation. À ce titre, il approuve les dossiers que l'on appelle de « schéma de principe », les avant-projets et les conventions de financement ; ce sont les différentes étapes d'un projet de transport et, à chaque étape, le conseil du STIF délibère sur le contenu de ces dossiers et le financement du projet.

À ce titre, et en tant qu'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, le conseil du STIF a délibéré dans sa séance du 5 avril 2006 sur les objectifs qu'il souhaitait voir poursuivre pour le réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet – Les Halles. Il s'agit notamment :

- d'améliorer le dispositif de sécurité incendie et d'évacuation du public des espaces de transports en commun ;
- d'améliorer les accès et les circulations des espaces de transports pour les rendre plus lisibles et adaptés aux flux de voyageurs, notamment améliorer la lisibilité depuis la voirie de surface ;
- de contribuer au désenclavement du pôle d'échanges depuis la voirie et rendre plus lisibles ce pôle et cette salle d'échanges ;
- d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, puisqu'on a conscience qu'aujourd'hui, ce n'est pas totalement satisfaisant ;
- d'améliorer la qualité de service et le confort des cheminements et des espaces de transports.

Comme vous pouvez le voir, je pense que ces objectifs convergent avec les objectifs présentés précédemment par la RATP et par la Ville de Paris.

M. Jean-Pierre CAFFET

Est-ce que, à ce stade, d'autres partenaires veulent s'exprimer ? La Région... ?

M. Pierre Louis AUBERT (conseil régional – unité « aménagement durable », direction transports en commun)

La Région intervient actuellement dans le cadre du contrat qu'elle a souscrit avec le département de Paris et au titre de sa responsabilité en termes d'aménagement du territoire. Sa participation à l'élaboration du projet d'aménagement du quartier des Halles aux côtés de la Ville de Paris, de la RATP, de la société civile du Forum des Halles et plus récemment du STIF, est justifiée par la dimension régionale du site. Dans le domaine des transports en commun, qui est celui que l'on examine aujourd'hui, la Région s'inscrit dans une démarche multipartenariale, en accompagnement des études portant sur la restructuration des circulations et des accès à un pôle de transport qui est d'envergure régionale et majeure – cela a été rappelé.

Cette étude, confiée par la Ville de Paris à l'équipe MANGIN - SEURA, lauréate des marchés de définition, porte sur les accès aux espaces RER et à la station Les Halles de la ligne 4 du métro, ainsi que sur la faisabilité d'un nouvel accès au droit d'un site qui s'appelle « Marguerite de Navarre ». Les objectifs ont été rappelés, on les partage. J'en rappellerai deux : d'abord, l'objectif, c'est d'apporter une solution durable aux questions d'accueil des flux de voyageurs dans un pôle d'échanges d'envergure régionale qui est victime de son hyper attractivité.

Contribuer par ailleurs à apporter aussi une solution durable à une question de circulation de voyageurs, de sécurité des voyageurs dans une enceinte ferroviaire qui est un cas relativement unique en France et en Europe – cela a été dit par la RATP. Et, en transversal dans toute la démarche, permettre d'améliorer significativement la qualité de service de ce pôle d'échanges en garantissant notamment – c'est une obligation réglementaire depuis 2005, je le rappelle à tout le monde s'il y avait lieu de le faire – une accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Je m'associe à la réflexion du STIF, on est vraiment sur une démarche partenariale. Il faut placer des jalons et j'espère que l'on verra quelque chose.

M. Jean-Pierre CAFFET

Merci beaucoup. Monsieur BEAUVAIS, vous voulez intervenir à ce stade ?

M. Gilles BEAUVAIS

Inaudible- hors micro.

M. Pierre Louis AUBERT

Je crois que là, on déborde un petit peu la question. Votre demande, c'est quoi ? C'est une extension des services de transport en commun ? Ce n'est pas l'objet de la réunion, mais c'est des choses qui sont en discussion dans le cadre du Syndicat des transports d'Ile-de-France, donc là, je ne peux rien vous dire !

M. Jean-Pierre CAFFET

C'est une question qui concerne plutôt le STIF que le conseil régional proprement dit. [...] C'est au STIF que vous posiez la question ? Je croyais que c'était au conseil régional.

Mme Rebecca LIEBERMAN

On va juste vous répondre... Si vous voulez, on peut en parler après la réunion, ultérieurement. Je pense que là, on a un ordre du jour qui est assez chargé, ce n'est pas strictement à l'ordre du jour d'aujourd'hui, donc je propose... Je repasse la parole à M. CAFFET qui va poursuivre sur l'ordre du jour.

M. Jean-Pierre CAFFET

À ce stade, est-ce que Espace Expansion veut intervenir ou... ? Vous pouvez intervenir dans la réunion également.

Parfait ! Tous les partenaires étant là, je vous propose de passer directement à la présentation des différents scénarios qui ont été élaborés par SEURA, en vous rappelant que ces études constituent une première étape dans la mission de maîtrise d'œuvre qui a été confiée à l'équipe SEURA, et qu'elle se concentre sur la partie est du site, c'est-à-dire là où se situent les infrastructures et le pôle de transport. Je vous passe la parole directement, Monsieur Fritz...

M. Jean-Marc FRITZ (Agence SEURA)

Je dois dire que je ne peux qu'adhérer à tous les diagnostics et à tous les objectifs qui ont été émis avant moi. Une des particularités de ce site et ce qui fait son originalité, c'est sa profondeur, c'est la dimension souterraine, c'est le monde souterrain qu'il abrite, et ce monde souterrain est grand, il est multiple, il est complexe, il est extrêmement fréquenté.

Donc, un des enjeux majeurs du projet va être la bonne mise en relation entre ce monde souterrain et le monde de la surface. Donc, le concours international pour réaliser cet édifice qui signifiera l'émergence du sous-sol va y participer ; une autre dimension, ça va être de travailler sur ces liaisons verticales et là, je vais vous présenter l'étude qu'on a faite au printemps dernier jusqu'à la fin du mois d'août, légèrement amendée par un certain nombre de remarques qui ont déjà été faites par les partenaires. On va essayer de le faire d'une manière concise, parce que c'est une étude assez volumineuse.

[Présentation d'un diaporama]

Au sommaire, une présentation générale des accès et, point par point, les différents accès dont on propose soit la création, soit le prolongement s'il s'agit d'accès existants, soit la restructuration lorsqu'ils accèdent déjà jusqu'au niveau des espaces de transports. On parlera également d'impacts collatéraux – c'est les incidences sur le parking Novotel, sur le parking Berger, sur la salle

d'échanges – et les questions fondamentales qui ont été évoquées, c'est le parcours des personnes à mobilité réduite et le phasage de réalisation.

Pour ce qui concerne l'implantation générale des accès existants et potentiels. Le site, vous vous souvenez de ce symbole qu'on utilise dans toutes les présentations, qui est le tireté jaune qui nous donne le contour du souterrain de l'ensemble du complexe. Donc, cet accès existant et les accès que l'on a proposé de créer en plus : un accès complètement à l'extérieur du site central, mais néanmoins à l'aplomb du volume souterrain, qui est Marguerite de Navarre, et un accès central sur la place Basse.

Actuellement, on a des accès qui ont des parcours relativement plus ou moins directs – Lorenzo SANCHO de COULHAC a parlé de certains accès qui sont plus directs que d'autres –, il y en a un dont on est sûr qu'il est assez direct, c'est quand même l'accès Lescot, puisqu'il permet d'atteindre pratiquement directement le niveau -4 qui est le niveau d'accès de la salle d'échanges. Dans l'étude que l'on propose, on pourrait faire en sorte que quatre accès supplémentaires puissent descendre de la surface jusqu'au niveau des espaces de transports. Il s'agit de Rambuteau et Berger, qui consisteraient en un prolongement de l'axe actuel, et des deux accès à créer : « grande croisée », qui s'appelle comme ça parce qu'au moment où on a fait l'étude de faisabilité, il n'était pas encore acquis qu'il ferait partie du concours ; maintenant, on a gardé ce nom pour l'instant pour vous présenter cette faisabilité. Cet accès étant inclus dans l'emprise dévolue aux concurrents, il n'aura bien sûr pas ce nom-là et il n'aura vraisemblablement pas la forme qu'on lui a donnée. Lorsqu'on se place au niveau -3, vous reconnaissez (avec le tireté vert) l'emprise de la salle d'échanges, l'emprise du métro ligne 4. On a actuellement deux accès en provenance de l'extérieur en traversant les différents sous-sols, c'est Lescot « Orient Express » et place Carrée.

Dans l'étude, on donne la possibilité de créer un ou plusieurs de ces quatre accès supplémentaires qui sont Rambuteau, croisée et Lescot, Berger, Marguerite de Navarre, qui pourraient desservir également ces espaces.

- Le premier projet d'accès que l'on propose, c'est Marguerite de Navarre. Deux solutions ont été étudiées : la solution « Δ » et la solution « W » qui correspondent à la forme que pourraient prendre, en plan, les escalators – c'est un moyen de les distinguer, simplement.

Marguerite de Navarre, c'est à la confluence de la rue Saint-Honoré et de la rue des Halles. Une photo d'avion de cet espace. Là, c'est le système viaire actuel, c'est-à-dire que vous reconnaissez les trémies d'accès et de sortie à la voirie souterraine et au transit direct. Toute la rotonde et tous les espaces d'accès au parking Novotel.

Donc, le projet en surface propose de réduire l'emprise de la circulation automobile, d'une part parce que dans les présentations qu'on a déjà faites sur la voirie souterraine, on vous a montré qu'il y a une possibilité de supprimer le transit direct, donc ça aurait pour conséquence sur cet espace-là, de ne plus avoir de trémie de sortie. À cette première mesure, on ajouterait le fait de repositionner la trémie d'entrée un peu plus loin, ce qui permettrait de retrouver une continuité piétonne de surface, et donc d'aller directement à pied – ce qui est absolument impossible actuellement – entre la rue Saint-Honoré et la rue des Innocents. De plus, à cet emplacement, en remplacement des différentes rotondes d'accès de parking qui sont superposées, d'abord celle du Novotel, ensuite celle du parking Berger, on pourrait installer un accès direct jusqu'au niveau -4, c'est-à-dire jusqu'au niveau des espaces de transports et de la salle d'échanges.

En sous-sol (là, on se trouve au niveau -4), le nouvel accès arriverait à cet endroit-là. Il est placé en limite sud de la salle d'échanges et au démarrage des couloirs de connexion vers les différentes lignes de métro, et vers Rivoli et Châtelet. On a également une liaison possible pratiquement en direct sur la ligne 4 et, au niveau -3, une liaison possible vers le Forum.

Donc, la première solution qu'on a étudiée, on l'a appelée delta (Δ). Elle consiste à se mettre strictement dans le volume du cylindre constitué par la rotonde du parking Berger, et delta, parce que les trois escalators sont en triangle. Et une solution un peu plus généreuse en dimensionnement, et surtout plus efficace en flux, puisqu'elle doublerait le nombre d'escalators ; solution qu'on a appelée « W », parce que les escalators placés comme ça s'entrecroisent et créent une sorte de W. Par contre, elle aurait comme incidence de sortir du volume du cylindre.

Le système « Δ » :

Vous avez dans le cylindre périphérique, d'abord une circulation piétonne, c'est-à-dire un certain nombre de paliers et des escaliers superposés qui sont indispensables pour la sécurité, et un enchaînement d'escalators et, bien sûr, des ascenseurs qui permettent l'accès des personnes à mobilité réduite jusqu'au niveau bas. Au rez-de-chaussée, l'entrée et la sortie seraient orientées vers le sud-est, c'est-à-dire vers la rue des Halles. Au niveau -3, le niveau de jonction avec le métro et avec le Forum, on aurait une sorte de grande mezzanine, les escalators, les ascenseurs, la liaison d'accès au métro à travers un sas qui va directement après vers la ligne 4 et la liaison vers le Forum, également à travers un sas, parce que ce serait une liaison verticale qui serait complètement protégée en termes de sécurité incendie.

Au niveau -4, c'est le niveau le plus bas, on se pose au niveau de la salle d'échanges. Tout cet espace qui reçoit les escalators, qui reçoit les ascenseurs et, après, se déploie tout le système habituel d'accès aux espaces de transports, c'est-à-dire le sas qui est indépendant, qui est la porte d'entrée des espaces de transports et qui est à la limite de sécurité, la zone hors contrôle, la ligne de péage et la zone sous contrôle, et après, à partir de là, on peut aller directement sur la salle d'échanges ou prendre les couloirs de correspondance.

Donc, on a un volume qui est plus large que haut, donc il ne faut pas s'imaginer ça comme un puits, mais comme un vaste cylindre à l'intérieur duquel la lumière peut descendre jusqu'en bas, à 18 m x 22 m de large. Là, on vous a mis des extraits des plans techniques qu'on a réalisés, plus pour information, pour montrer le niveau de détail auquel on est arrivé.

Au rez-de-chaussée, le réaménagement général paysager de cette place consiste, après avoir repoussé la trémie d'entrée, à planter un certain nombre d'arbres. On voit que l'accès se fait sur un espace relativement dégagé et qu'on a un écartement minimum entre ce volume d'accès, l'hôtel Novotel et les immeubles voisins.

Le système « W » :

Donc, des paliers d'entrées et de sorties, les escalators qui s'entrecroisent, les ascenseurs et des vides latéraux qui permettent à la lumière de descendre jusqu'au niveau -3 et jusqu'au niveau -4 de ce côté-ci, vers la salle d'échanges. Au rez-de-chaussée, la différence avec le système « Δ », c'est qu'on rentre d'un côté et on sort de l'autre. C'est-à-dire que le système « W » a plus d'efficacité en termes de débit, mais il a cette contrainte pour être efficace, c'est qu'on rentre d'un côté, on sort de l'autre. Donc, les paliers, les escalators (dans un sens, dans un autre), les ascenseurs.

Au niveau -3, le volume est également assez élargi pour pouvoir établir toutes les connexions, avec le métro d'une part et avec le Forum d'autre part. Et, au niveau -4, au niveau de la salle d'échanges, on est dans une configuration relativement semblable à celle du delta, on accède à peu près de la même manière avec un sas, une zone hors contrôle et une zone sous contrôle.

Comme il bénéficie d'un volume un petit peu agrandi pour pouvoir placer tout le système... Voilà ! C'est pour ça qu'on l'appelle « W », vous retrouvez cette forme presque complète du « W ». Donc, c'est un volume qui s'agrandit dans sa dimension longitudinale. Également quelques plans, pour que vous voyiez le détail auquel on est arrivé en termes de mise au point.

Et, au niveau du rez-de-chaussée, un emplacement qui est bien sûr le même que celui du delta, avec cette excroissance qui donne un peu plus d'espace pour mettre les paliers d'entrées et les paliers de sorties. De l'autre côté, avec l'accès depuis la rue des Halles et la sortie vers la rue Saint-Honoré.

Voilà ! C'étaient les deux systèmes qu'on a proposés. Pour Marguerite de Navarre, on va rapidement regarder comment ça impacterait l'hôtel Novotel.

Donc, vous voyez cette rotonde d'accès qui occupe toute la place Marguerite de Navarre... Les trémies dont je parlais tout à l'heure, la trémie de sortie, la trémie d'entrée. La difficulté pour les piétons de traverser, puisque de la rue Saint-Honoré, il faut venir jusqu'à ce passage piéton, traverser la place, en faire tout le tour pour rentrer dans le quartier piétonnier.

Donc, le parking Novotel (en mauve), voilà l'impact ! C'est-à-dire qu'on a cette rotonde qui se met en place, donc il y a effectivement une réduction du nombre de places de parking Novotel – on les a rencontrés, on a déjà beaucoup discuté avec eux, les choses avancent. On a un petit impact triangulaire ici, mais qui n'est pas lié à l'accès Marguerite de Navarre, qui est lié simplement au

déplacement et au fait que l'on recule la trémie d'accès dans les voiries souterraines. Puisque ce parking est absolument indispensable pour le fonctionnement de l'hôtel, on a trouvé des solutions de substitution pour l'entrée et la sortie : l'entrée pourrait se faire dans la voie d'accès aux voiries souterraines, et la sortie en raccordement par une rampe qui retrouverait la voirie souterraine. Donc, on sait faire fonctionner ce parking de manière différente.

Le parking Berger maintenant, qui lui est situé aux niveaux -3B, -3 et -4, qui est également impacté. On serait amené dans ce cas-là à restructurer ses accès et sa desserte, à réduire un petit peu...[...] Le parking Berger, c'est le parking Sud, absolument ! C'est pour ça que je vous ai ressorti le plan à chaque fois, pour que vous puissiez... Ce n'est pas très facile, lire un plan de masse, ce n'est pas très facile, mais effectivement, vous voyez qu'il est au sud de la zone, il est derrière la rue Berger. Donc, une réduction du nombre de places de stationnement et la création d'un mail de liaison avec le niveau -3 du Forum. Ce cylindre, c'est donc l'accès supplémentaire Marguerite de Navarre. La reconfiguration des accès et des sorties de ce parking pour le faire fonctionner, l'accès jusqu'au métro –vous retrouvez les quais de la station Châtelet – et la liaison possible avec le mail commercial du Forum au niveau -3, et la création latéralement de commerces sur cette jonction.

- Maintenant, le deuxième accès sur lequel on a travaillé, c'est le projet d'accès Berger qui consiste en un prolongement de l'accès actuel jusqu'au niveau de la salle d'échanges. L'accès Berger, c'est celui qui donne sur la rue Berger, donc je vous remontre le plan, vous le visualisez ici. Cet accès, actuellement, sa situation... C'est une vue en coupe ; ce n'est pas toujours très facile à comprendre, les vues en coupe. Là, vous êtes au rez-de-chaussée sur la rue Berger, on a un premier parcours qui permet d'accéder au premier sous-sol, on se retourne dans ce mail et, ensuite, on peut descendre successivement au niveau -2 et successivement au niveau -3. Ça, c'est la situation actuelle. Ce que l'on propose, c'est de garder les accès du rez-de-chaussée au -1 et ainsi de suite jusqu'au -3, et de rajouter, de prolonger en fait par un bloc d'escaliers et d'escalators du niveau -3 jusqu'au niveau de la salle d'échanges, d'arriver donc juste sur le côté de la salle d'échanges et d'y pénétrer. Ça, c'est la proposition que l'on fait.

Ça, c'est le plan de niveau -3 ; entouré avec un tireté jaune, vous voyez le nouveau bloc d'escaliers et d'escalators qui pourrait permettre de descendre jusqu'au niveau -4. On a une particularité dans cet accès, c'est que d'une part, on a déjà un groupe d'ascenseurs que l'on va remettre aux normes « handicapés », mais on a la limite de la salle des quais qui mange sur un des ascenseurs. La difficulté, lorsqu'on veut prolonger un ascenseur, c'est qu'en dessous du volume de l'ascenseur, il faut réserver un volume que l'on appelle la cuvette, qui fait 1,50 m de profondeur et qui, malheureusement, dans le cas de ce deuxième ascenseur, ne pourrait pas être mis au-dessus du volume ferroviaire, parce qu'il empêcherait le passage des trains. C'est une raison qui nous a fait reculer !

Par contre, l'ascenseur sud, lui, est en dehors du volume ferroviaire et pourra être descendu jusqu'au niveau -4, et ça donnera un accès pour les personnes handicapées directement de la surface jusqu'au niveau -4 dans cet espace-là ; donc, à droite dans le dessin de droite au niveau -4, vous avez le palier d'arrivée de ce nouveau bloc d'escaliers et d'escalators, on pénètre dans les espaces de transports par ce premier sas, on a une zone hors contrôle, la ligne de péage, et après on rentre dans la salle d'échanges. Alors, qu'importe si on y rentre par ici, ou à gauche ou à droite, l'idée, c'est qu'on est très proche de la salle d'échanges, qu'il faudra reconfigurer un certain nombre de locaux RATP, mais qu'on sait faire un accès relativement facile et relativement rapide.

Donc, ça, c'était le deuxième accès Berger.

- Maintenant, le troisième accès, Rambuteau, sur lequel on a travaillé.

L'action est un peu plus complexe. On propose déjà de déplacer la première volée au rez-de-chaussée et de prolonger, comme on fait pour Berger, du -3 au -4. Donc, Rambuteau (vous avez l'image en haut à gauche), on est sur la rue Rambuteau... Actuellement, comment ça fonctionne ? Vous avez la rue Rambuteau ici, on a une première volée d'escaliers et d'escalators qui permettent de descendre au niveau -1, mais qui est assez distante de la rue Rambuteau. Et un deuxième système qui descend de -1 au -2 et de -2 au -3. Donc, ce que l'on propose, c'est de rapprocher la première volée (du -1 au -2) de la rue pour raccourcir... en termes de qualité d'espaces, de raccourcissement des parcours, et de créer un accès du niveau -3 au niveau -4 et d'arriver à l'extrémité nord de la salle d'échanges. Lorsqu'on regarde les niveaux -3 et -4, on a un bloc d'escaliers et d'escalators qui est un peu différent de ceux qui sont dans les étages supérieurs pour

des raisons techniques de positionnement de poutres et de positionnement des caténaires. Donc, on a dû adapter un petit peu le système.

Actuellement, on a encore un certain nombre de points techniques à régler sur cet accès ; ce n'est pas un accès qui va de soi, c'est un accès qui est difficile à régler. On travaille beaucoup avec la RATP, il y a des conflits de flux, donc il va falloir certainement qu'on retravaille sur cet espace-là pour pouvoir le présenter. La RATP, qui est en train de refaire tout son système de désenfumage, a réservé un espace dans lequel on se place. On se trouve également avec les cuvettes des escalators au-dessus du volume ferroviaire, donc c'est des cuvettes qui sont moins importantes que des cuvettes d'ascenseurs.

- L'accès « grande croisée » et place Basse, qui donc ne correspond qu'à notre faisabilité, puisque les concepteurs, je le répète, auront la liberté complète de réaliser cet accès dans la place Basse.

Ce qu'on avait proposé, nous, c'était un accès double depuis le jardin et depuis la ville vers la place Basse, en remplacement de l'actuel escalier de marbre, puisqu'il y a déjà un accès au sein de la place Basse, et la possibilité de poursuivre un de ces accès vers la salle d'échanges au niveau -4. Donc, « grande croisée », c'est en plein centre du dispositif, c'est la place Basse. Actuellement, la proposition que nous avons faite consiste, puisqu'on a un cours qui traverse le jardin, qui enjambe la place Basse, qui va sur la rue Lescot jusqu'au boulevard de Sébastopol, c'est, à partir de ce cours, de descendre progressivement – un peu comme l'ensemble d'escaliers escalators de Beaubourg – sur chacun des niveaux successivement (-1, -2, -3) et de desservir chacun de ces niveaux. Ça, c'est en provenant du jardin. Même chose en provenant de la rue Lescot, en arrivant au niveau -3, et il y aurait la possibilité d'avoir un complément à cette croisée qui permettrait de descendre au niveau -4 par une dernière volée depuis la place Basse, et là, on pourrait rentrer dans la salle d'échanges.

En plan, toujours sur cette faisabilité qui date de quelques mois déjà, du rez-de-chaussée, on descend du jardin par cet ensemble-là jusqu'au niveau -1 (de la rue Lescot on descend par ici). Au niveau -1, on arrive sur des paliers ; on peut, au moyen de coursives, desservir le niveau -1 et la place Basse. On continue à descendre. Au niveau -2, même chose, on arrive sur des paliers et une petite passerelle permet d'atteindre la périphérie de la place.

On continue à descendre et on arrive jusqu'au niveau -3 qui est la place Basse. Alors, si on poursuit jusqu'au niveau -4 : là, ces deux images représentent le niveau -4 ; à gauche, vous avez l'état existant avec le parking Berger, un certain nombre de locaux d'exploitation, locaux techniques et locaux commerciaux de la RATP. Là (en vert), ce sont les espaces voyageurs de la salle d'échanges, donc en arrivant à cet emplacement-là dans l'emprise des parkings – on prendrait une emprise sur les parkings –, on sait se retourner et rentrer immédiatement à travers le sas dans un espace hors contrôle que l'on pourrait mutualiser avec l'accès Berger que je vous ai présenté tout à l'heure (qui se retrouve ici). Donc, il y a une possibilité de mutualisation des espaces, et notamment des points de vente. Et après, en fonction du dessin définitif et complet de la salle d'échanges, ça peut être reconfiguré de mille façons ; c'est une proposition qu'on a faite.

- L'accès Lescot et la proposition de remplacement du tube actuel et de l'omnibus par un système en W. Donc, Lescot, c'est l'accès majeur actuellement sur le site, c'est celui qui concentre la plus grande partie des flux. C'est un accès composite, puisqu'il comprend le tube qui descend du niveau rez-de-chaussée jusqu'au niveau -3 et un système d'enchaînement d'escaliers, d'escalators et de paliers qu'on a appelé « l'omnibus », qui descend et qui, lui, dessert tous les niveaux. Lorsqu'on arrive au niveau -3, on se retourne dans cette galerie, on prend dans l'autre sens un ensemble d'escaliers et d'escalators, on arrive au niveau -4, toujours dans le Forum commercial, dans cette rue qu'on appelle la rue de l'Orient Express, on se retourne à nouveau et on rentre dans les espaces de transports. Ça, c'est le parcours actuel.

Donc, la proposition que l'on a faite, c'est de remplacer tout cet ensemble-là par quelque chose qui sera à la fois moins volumineux et plus direct, qui est un enchaînement croisé d'escalators qui permet de descendre en s'arrêtant si on veut à chaque niveau, mais si on enchaîne, on arrive jusqu'au niveau -4, c'est-à-dire jusqu'à l'entrée des espaces de transports. C'est un ensemble qui ressemble à ça. Ce sont des escalators qui sont imbriqués. Vous imaginez en vert des escalators descendant, on se retourne immédiatement, on continue à descendre ; si on veut aller tout de suite aux espaces de transports, on continue à enchaîner comme ça et on arrive au niveau -4. En montant, on prend de l'autre côté, on monte, on enchaîne successivement les escalators et on arrive au rez-de-chaussée. C'est un ensemble à la fois compact, qui a une capacité double de celle

du tube actuel, qui permet de desservir tous les niveaux, qui peut être encastré dans du verre, dans des surfaces vitrées, dans lequel on aura plus de visibilité et plus de lumière, et à notre sens, plus de confort que dans le tube actuel.

- Au niveau -3 (on vous a ressorti quelques plans, on ne va pas trop s'appesantir sur ce genre de dessin), l'accès place Carrée. C'est un accès qui existe, qui n'était pas initialement dans notre objectif d'étude. La RATP a souhaité qu'on réfléchisse en partenariat avec elle sur les pistes possibles de réaménagement de cet accès. La place Carrée, c'est celle qui est à la jonction entre l'ancien Forum et le nouveau Forum, qui fait partie du nouveau Forum (vous voyez ici cette place que vous reconnaissez, avec l'accès aux espaces de transports ici).

On s'est penché un peu sur la question de l'organisation des espaces et on fait le même diagnostic que celui qui a été fait tout à l'heure par Lorenzo SANCHO de COULHAC sur les encombrements, les faibles hauteurs, et tout ça. Ces espaces, vous les connaissez par cœur... Ce plan est un montage en fait. À gauche, vous avez le niveau -3 et à droite, le niveau -4 avec la salle d'échanges ; donc, à gauche, la salle des billets et l'entrée depuis la place Carrée. Alors, on a fait un montage, simplement pour comprendre que cet espace s'enchaîne, au moyen de ces escaliers et de ces escalators, d'un niveau à l'autre.

La réflexion et ce qui nous a été dit d'entrée de jeu par la RATP, c'est que l'un des problèmes de cet ensemble, outre le fait qu'il soit très saturé et très peu lisible, c'est que lorsqu'on vient de la place Carrée et donc du Forum, on commence par franchir une première ligne de contrôle, et si on veut aller dans la salle d'échanges, on en franchit une deuxième. C'est-à-dire que le parcours est assez compliqué –on traverse les sas, on traverse cette première salle d'entrée, la salle des billets, la ligne de contrôle, les escaliers, les ascenseurs... C'est quelque chose qui est assez complexe. Donc, dans les réflexions qu'on a menées... On ne va pas vous montrer tous les plans, parce qu'on a quand même un temps qui est mesuré, on y passerait une partie de la nuit, mais on va vous montrer simplement les schémas sur lesquels on a réfléchi.

On a un système existant (c'est le schéma en haut à gauche), où vous avez une zone hors contrôle. À gauche, l'accès depuis la place Carrée... la place Carrée et, en dessous, l'accès depuis la rue basse. Et pour atteindre le RER, on se rend compte que la difficulté vient de l'enclavement de cet espace hors contrôle, c'est-à-dire qu'on ne peut accéder au RER que si on traverse ce premier espace. Donc, notre première idée a été de dire, désenclavons cet espace et faisons en sorte que des relations bipartites fassent qu'on sache, de n'importe quel espace, aller dans l'autre sans franchir deux fois une ligne de péage.

La première solution qu'on a proposée (solution 1) consistait à réorganiser la salle des billets avec toutes les lignes de contrôle ici. On s'est assez vite rendu compte qu'il n'y avait pas suffisamment de place pour mettre la totalité des lignes de péage ; il y a des solutions variantes, intermédiaires, qu'on a sautées. La solution 3, qui finalement semble être celle que préfère la RATP, consiste à garder ce principe de relation triangulaire entre chacun des espaces bipartites, et d'amener l'ensemble des lignes de contrôle qui permettent d'accéder au RER au niveau inférieur et d'avoir le plus de fluidité possible dans cet espace.

On a développé aussi d'autres solutions qui nous paraissaient intéressantes spatialement, notamment la solution 4 où on dégagait la totalité de ce qui se trouvait dans cette salle. On avait un très vaste espace, malheureusement, le point faible de cette solution, c'est que la relation métro – RER n'est pas améliorée, puisqu'on perd une des flèches de relation entre ces deux espaces. Et puis d'autres solutions qu'on ne va pas vous développer, qui sont plus complexes, certaines assez intéressantes, notamment la solution 7 qui a un petit défaut, c'est qu'elle est à peu près trois fois plus chère que les précédentes, mais on en était assez content de celle-là.

La question de la visibilité de l'accès. La RATP nous a dit, « on a un problème de visibilité générale sur le site, mais en particulier de cet accès de la salle des billets vers le métro et le RER ». On a commencé à réfléchir en termes de positionnement, en regardant bien. Le positionnement est particulièrement judicieux, puisqu'il se trouve à l'articulation des espaces de l'ancien et du nouveau Forum, on a des accès des deux côtés, on ne peut pas faire mieux en termes de positionnement. En termes de présence sur ces différents espaces, c'est vrai que la présence est un peu confidentielle, notamment sur un très grand espace comme la place Carrée, qui fait 35 mètres de côté, on a une façade qui fait 6 x 3 mètres, donc peut-être qu'on peut regarder ce qu'on peut y faire. En analysant et en commençant à crayonner un petit peu dans tous les sens, on s'est dit que finalement, c'est peut-être plus une question de façade et d'affichage, qu'une question structurelle

d'accès. C'est-à-dire qu'en fait, cet espace qui n'est peut-être pas énorme dans l'ensemble de cette place, pourrait peut-être simplement être redessiné, reconfiguré avec un peu plus de visibilité pour l'accès, et peut-être que les solutions sont là, et non pas dans l'agrandissement des surfaces, sachant qu'il est extrêmement enclavé. Autour, on a des surfaces d'équipements publics, des surfaces commerciales, donc ce n'est pas très facile. La rue basse, comme son nom l'indique, on ne peut pas mettre des enseignes de six mètres de haut, donc je pense qu'il y a plutôt une réflexion à faire sur la signalétique et l'affichage.

La RATP a souhaité qu'on vous présente et qu'on inclue dans cette présentation le projet qu'ils sont actuellement en train de développer, qui sera mis en œuvre au premier semestre 2007 dans la salle des billets. On n'a absolument pas participé à ce projet, c'est un projet purement RATP, donc on vous montre le dessin actuel de la RATP sur cet espace.

- Maintenant, l'impact sur la salle d'échanges. Ce qu'il faut voir, c'est que tous ces nouveaux accès arrivent plutôt en limite de la salle d'échanges, mais ils l'impactent d'une manière ou d'une autre, vous avez pu le remarquer sur l'accès Berger. Donc la salle d'échanges est placée en diagonale, en biais par rapport à l'ensemble ; elle est relativement à l'aplomb de la place Basse – ce sont des espaces, comme on vous l'a montré tout à l'heure, très contraints.

À gauche, l'image de gauche, c'est l'état existant, avec l'emprise de la salle d'échanges globale, y compris tous les locaux techniques, les locaux d'exploitation, les locaux commerciaux. Vous pouvez peut-être distinguer, en un peu plus sombre, les espaces voyageurs. À gauche, on a le parking Berger, on a l'accès place Carrée, l'accès Lescot Orient Express et, rien que le fait de mettre en place un certain nombre d'accès supplémentaires qui pourraient être Rambuteau si on arrive à le mettre au point, place Basse, Berger, Marguerite de Navarre, tout cela impacte la salle d'échanges. Ça impacte sur des locaux qu'il faudra repositionner. Alors, il se trouve que de fait, le parking Berger, si l'on met en place ces nouveaux accès, il va devoir reculer un peu sa limite pour laisser arriver ces nouveaux accès. C'est là en fait que se trouve la marge de progression et d'amélioration peut-être de ces espaces de transports au niveau -4, c'est dans le recul des surfaces du parking Berger. On imagine que si ce trait rouge tireté s'arrête horizontalement ici, toute cette surface pourrait recevoir des équipements, des locaux d'exploitation et du coup, on pourrait gagner en confort, en retirant de la salle et en repoussant un certain nombre d'espaces qui encombrant.

À notre sens, nous SEURA, on a une marge de progression pour l'amélioration de cette salle d'échanges qui sera bien sûr à conduire par la RATP, en tant que maître d'ouvrage, avec ses propres maîtrises d'œuvre.

Rapidement, la mise en place des nouveaux accès impacte la salle d'échanges ; un rappel de quoi sont constitués ces accès : un palier, un sas d'entrée dans les espaces de transports, une zone hors contrôle, une ligne de péage. Différents locaux devront être repositionnés, et l'extension de la salle d'échanges sur l'emprise partielle de l'actuel parc de stationnement Berger pourrait permettre de repositionner ces différents locaux impactés et de retrouver de l'espace pour améliorer le confort de la salle d'échanges, c'est notre avis.

- Une autre dimension fondamentale de l'étude consiste à repenser les parcours des personnes à mobilité réduite qui vont *a maxima* jusqu'aux personnes qui sont en fauteuil roulant, mais dans lesquelles on inclut également les personnes âgées, les enfants, les gens qui portent des paquets importants... Donc, il y a toute une gamme, tout un ensemble de personnes qui sont intéressées par une amélioration des accès.

Sur ce plan, vous voyez l'emprise du volume ferroviaire dans lequel il est difficile de faire descendre des cuvettes d'ascenseurs, et donc qui limite les accès possibles d'ascenseurs au niveau -4. Ce que l'on a proposé, c'est de nouveaux ascenseurs qui permettent de descendre au niveau -4 dans Marguerite de Navarre (là, c'est très facile, on est très loin des volumes ferroviaires), un des deux ascenseurs qui se trouvent porte Berger pourrait descendre jusqu'au niveau -4 et on pourrait créer un groupe d'ascenseurs sur la porte Lescot qui descendrait jusqu'au niveau -4 (on a trouvé des passages possibles à travers le Forum) et donc qui pourrait desservir les espaces de transports.

Ceux qui devront s'arrêter au niveau -3 : le groupe d'ascenseurs existant côté Rambuteau que l'on remettra aux normes « handicapés », lui, resterait au niveau -3, le deuxième de Berger resterait au niveau -3 et, dans la place Basse, il serait possible d'installer un groupe d'ascenseurs qui s'arrêteraient également au niveau -3, dont la cuvette serait placée dans l'épaisseur de la salle d'échanges qui se trouve au niveau -4.

Les accès potentiels souterrains, c'est-à-dire des ascenseurs qui ne montent pas à la surface, il y en aurait un – on n'a pas pu le voir, parce que je ne vous ai pas montré les plans détaillés de la place Carrée –, entre la salle des billets et la salle d'échanges, on pourrait rajouter un ou plusieurs ascenseurs. Et dans la réflexion qu'on a menée sur Marguerite de Navarre, on pourrait également mettre en place des ascenseurs qui pourraient relier le tunnel de la Ferronnerie jusqu'à la ligne 4, et donc qui reboucleraient les accès PMR au sein des espaces de transports dans ce secteur. Et puis les ascenseurs existants, il y a celui de la Ferronnerie qui, lui, monte déjà en surface, qui atteint le niveau -4, et ceux de la place Carrée qui, eux, ne permettent pas du tout l'accès jusqu'aux espaces de transports, mais quand même, en s'arrêtant au niveau -3 sur la place Carrée, après, on peut reboucler, et on pourra d'autant mieux boucler qu'on mettra en place un ascenseur supplémentaire à cet emplacement-là.

- Le phasage de réalisation, l'enchaînement opérationnel que l'on propose : Il nous semble plus logique de commencer par les accès nouveaux, c'est-à-dire Marguerite de Navarre, et les prolongements d'accès existants, ce qui permettrait de « dé-saturer » les accès actuels à la salle d'échanges, et notamment l'accès Lescot. En second, il serait assez logique d'enchaîner avec les accès au sein de la place Basse et de la place Carrée, et pour finir, lorsque ce dispositif sera complètement mis au point, là, on pourra intervenir par Lescot, parce que les reports de flux pourront être redirigés sur les autres accès.

Voilà, j'en ai fini pour cette présentation.

M. Jean-Pierre CAFFET

Merci. Je vous propose de passer tout de suite aux travaux pratiques. Là, on a différentes hypothèses, qu'est-ce que cela implique en matière de flux et comment ça se passe selon que l'on retient des croisements d'hypothèses ? Toutes n'ont pas été imaginées, parce qu'il y en a cinq, si on fait des combinaisons dans tous les sens, ça ferait cinq à la puissance cinq, ce serait un peu long à présenter. Donc, il y a un certain nombre de combinaisons de solutions qui ont été étudiées par la RATP, de manière à examiner les conséquences que ça avait en matière de flux, où passent les voyageurs, où est-ce qu'ils rentrent, où est-ce qu'ils sortent en fonction de la réalisation de telle ou telle de ces hypothèses qui viennent de vous être exposées.

C'est la RATP qui doit nous présenter ça...

M. Denis MASURE (RATP)

Je suis Denis MASURE de la RATP, je précise, puisque la présentation est un extrait des présentations faites par BVA, mais c'est bien la RATP qui vous la présente ce soir.

Déjà, en avant-propos, au-delà des objectifs que vient de rappeler M. CAFFET, nous souhaitons rappeler que cette étude a été confiée par Espace Expansion et la RATP au cabinet BVA dans le cadre du partenariat, et donc de la convention quinquapartite qui a déjà été évoquée précédemment. Nous souhaitons aussi rappeler que cette étude est pour nous une étude innovante, car on a l'habitude, on le rappelle assez souvent, de faire des études de trafic sur des tramways et des métros.

Mais pour ce qui est des simulations de piétons à une échelle aussi réduite que celle du Forum des Halles et de ses différents accès, on est donc sur une étude qui est innovante, qui a été difficile, très complexe, et donc il faudra avoir une certaine prudence par rapport aux résultats qui doivent être interprétés comme des tendances, et surtout la comparaison des scénarios entre eux nous paraît très intéressante, mais les chiffres dans l'absolu, bien sûr, sont des chiffres où la réalité sera probablement différente, mais voilà !

[Présentation d'un diaporama]

Quelques éléments de contexte très rapidement. Juste la comparaison entre les deux espaces que sont le Forum des Halles et le pôle transport. Donc, le Forum des Halles, annuellement, c'est 42 millions de visiteurs, le pôle transport en a 110 millions et, en moyenne en journée, 150 000 personnes dans le Forum avec une très grande variabilité selon qu'on est en période de soldes ou en période creuse, et 530 000 personnes dans les espaces RER Châtelet – Les Halles, et puis on rappelle le chiffre global du pôle, 750 000 personnes.

Les objectifs que l'on a poursuivis, c'est de mieux comprendre les interrelations entre les trois entités que sont les voiries de surface, le centre commercial et le pôle d'échanges, puisque l'on a un sandwich et que, avec de nombreuses communications entre les différents éléments du sandwich, on a besoin de comprendre les raisons qui expliquent les choix des usagers. Pour ceci, il a fallu mettre en œuvre un modèle et, grâce à ce modèle, déterminer des projections et des nouvelles répartitions de flux.

La méthode qui a été proposée par BVA, et que nous avons trouvée tout à fait judicieuse, est classique. D'abord, dans un premier temps, la réalisation d'une enquête. Pourquoi une enquête ? Les différentes données quantitatives que nous avons jusqu'à présent ne suffisaient pas à comprendre les choix qualitatifs des usagers, et donc il a fallu les interviewer. C'est ce qui a eu lieu fin janvier 2006 aux différentes sorties du Forum des Halles, et pour cerner complètement le comportement des usagers transport, on est allé jusqu'à toutes les entrées du métro du pôle Châtelet, donc jusqu'à la place du Châtelet pour cerner ces usages. On a eu à peu près 4 000 enquêtes réalisées.

Dans un deuxième temps, BVA a réalisé une exploitation standard des enquêtes qui a permis de caractériser les usages, puis cette compréhension a permis de mettre en œuvre un modèle, de caler ce modèle pour permettre aux flux d'être projetés dans la situation proposée par SEURA selon les scénarios.

Quelques éléments conclusifs par rapport à la phase d'enquête et à la phase d'exploitation des résultats... Je ne m'arrête pas plus sur ce tableau qu'on a présenté finalement tout à l'heure par Lorenzo SANCHO de COULHAC sur les trois usages différents du Forum : salle d'échanges – Forum – salle d'échanges ; voirie – Forum – voirie, et puis les flux en transit qui représentent plus de la moitié des flux présents dans le Forum, dont la moitié s'arrête et l'autre moitié prétend être juste en transit. Et une dernière statistique qui nous paraît intéressante, c'est ce qu'on appelle les « déplacements contraints », ce sont les déplacements domicile – travail, avec bien sûr un taux beaucoup plus faible le samedi, parce que les gens ne travaillent pas. Mais, globalement, un taux de 37 % qui est très largement inférieur évidemment au taux que l'on constate sur les autres stations du métro où on est plus proche des 80 % que de 37 % ce qui rappelle toutes les fonctions d'agrément, commerciales, etc. du Forum.

Quelques éléments très rapides. On a fait un résumé de la présentation qui vous a été transmise. Dire en quoi les accès existants sont utilisés. Donc, à gauche, le jeudi, c'est-à-dire la semaine, et à droite le samedi. En haut, vous avez les relations entre le Forum et l'espace de transport et, en bas, c'est toutes les portes qui donnent accès au Forum des Halles. Juste, les deux enseignements de ce graphe, c'est de dire que l'accès Lescot au RER, le jeudi comme le samedi, c'est en gros deux tiers des flux en accès contre un tiers sur place Carrée, et puis sur l'ensemble des accès au Forum, une grosse différence entre le jeudi et le samedi ; le point commun, c'est que Lescot dit « Omnibus » (qui est appelé ici « -1 ») et Lescot 3 qui est le tube, représentent le jeudi 45 % des flux, ce qui est déjà énorme, mais le samedi, on passe carrément à 55 % des flux. Ce qui prouve que les usagers, on va dire « occasionnels » qui viennent le week-end n'ont pas une bonne connaissance des autres accès, qui sont par exemple les accès du nouveau Forum (Jour, Louvre, Saint-Eustache, Pont Neuf), qui passent de la semaine au week-end de 42 % à 26 % C'est un chiffre qui nous paraît très parlant et qui prouve l'usage riverain des accès dits du nouveau Forum.

La question suivante qui était posée, c'était : *Pourquoi avez-vous choisi cet accès ? Qu'est-ce qui vous a motivé ?* Alors, quand on dit « cet accès », ça peut être cet accès ou ces accès, selon qu'on est en transit ou juste en visite. Et, bien sûr, la raison prépondérante, c'est une raison d'optimisation, donc ça, c'est ce qui est déclaré par les personnes interviewées. Par contre, on retrouve beaucoup moins, quand on vérifie, l'adéquation entre le trajet qu'ils affirment réaliser et la comparaison avec d'autres trajets possibles, ils n'ont pas souvent le trajet qui optimise, mais ils croient optimiser leur trajet. Donc, il y a les usages, il y a la compréhension, etc.

[Commentaires dans la salle] C'est les constats qu'on a faits et qu'on cherche à améliorer ou non, selon les...

M. Gilles BEAUVAIS (Association « Paris les Halles »)

[Partiellement inaudible – hors micro]

... Cette partie-là, on est en pourcentage, mais on sait que le samedi, il y a plus de monde. Donc, ça veut dire que le nombre de personnes sortant par les sorties, je parle hors Lescot, sont identiques...

M. Denis MASURE

Tout dépend du samedi, si c'est un samedi de soldes, si c'est un samedi... Donc là, vraiment, c'est un exercice délicat, le graphe qui est là, c'est le graphe des données BVA qui ont eu lieu fin janvier, comme je vous l'ai dit précédemment. Effectivement, en absolu, on se rapproche peut-être d'un usage de semaine, mais par contre, par rapport aux usagers standard qui sont quand même aussi le samedi des usagers du quartier qui ne viennent pas en semaine, on peut constater quand même qu'il y a un usage beaucoup plus prépondérant du Lescot. Ça nous paraît quand même être un enseignement important.

M. Gilles BEAUVAIS *[partiellement inaudible - hors micro]*

Vous n'avez pas eu le ratio entre... Par exemple, on était à 100 jeudi et le samedi, on était à 125, par exemple...[.] en termes de fréquentation...

M. Denis MASURE

On vous les transmettra très rapidement, mais...

M. Jean-Pierre CAFFET

Ça doit exister quand même ?

M. Denis MASURE

Bien sûr ! C'est juste qu'on ne l'a pas fait figurer dans la présentation.

M. Jean-Pierre CAFFET

Savoir à quoi on applique les pourcentages, quoi ! [...] À mon avis, il y a plus de monde le samedi que le jeudi, ça, c'est clair ! Mais combien... ?

M. Denis MASURE

Tout à fait ! Mais on précise que le jeudi en question était le deuxième jeudi des soldes – des soldes d'hiver, bien sûr ! et on avait un usage assez fort quand même du Forum, largement supérieur à la moyenne constatée annuellement. Donc, tous les effets se mélangent et c'est vrai que ce n'est pas simple.

Cette planche, très rapidement, pour parler des motifs de fréquentation pour les personnes qui déclarent s'arrêter dans le Forum. Donc, c'est juste pour constater que, comme tout le monde le sait, la Fnac et H&M sont des locomotives, puisqu'une personne sur deux qui déclare s'être arrêtée au Forum a fait un tour à la Fnac et une personne sur trois à H&M. Je ne m'attarde pas plus sur cette planche.

La synthèse des enquêtes, c'est qu'elle a bien sûr confirmé la double fonction du Forum des Halles en tant que centre commercial qui reçoit une clientèle qui vient ou bien de la voirie ou bien du transport, ce qui est d'ailleurs plus volumineux, et une autre fonction qui est la fonction de transit pur entre la voirie et le RER. C'est très important de partager ce constat puisque, après, lorsqu'on cherchera à modéliser les flux, les motivations sont différentes, puisque les usages sont différents,

et donc, BVA s'est très rapidement rendu compte qu'il fallait mettre en œuvre plusieurs modèles, selon qu'on était intéressé ou non par un arrêt dans le Forum.

Voilà ! Donc, ces modèles, avec ce qu'on appelle un modèle de choix multiples. Je ne m'attarde pas sur les méandres techniques, mais ce modèle en fait comprend trois sous-modèles :

Un modèle qui détaille les choix entre le Forum et la voirie (pourquoi j'ai utilisé tel accès depuis la voirie pour aller au Forum ?) ;

Son pendant par rapport au sous-sol, donc aujourd'hui, c'est simple, c'est Lescot et place Carrée, mais dans la période future, c'est beaucoup plus compliqué ;

Et puis un modèle pour les transits purs, et donc on marche par couples d'accès.

Dernière remarque, les personnes qui sont en transit, mais qui s'arrêtent au Forum, ce qui est une catégorie importante, on leur applique successivement les deux modèles.

Enfin, les facteurs pris en compte, c'est important de le rappeler : tout simplement, eh bien, c'est le temps de parcours qui a un rôle prépondérant pour expliquer les choix ; le fait que l'utilisateur se déclare habitué ou non du site, ce qui a un impact très fort ; et puis une constante que l'on a appelée « constante d'attractivité », qui joue un rôle très important et qui résume un petit peu, accès par accès, la valeur que peuvent lui donner les gens : valeur psychologique, puisque, selon les cas, les personnes réalisent des détours sans s'en rendre compte et font un trajet plus long que celui qui optimise leur trajet, mais ça leur paraît être le trajet le plus court. Ça s'évalue en temps, en temps physique, jusqu'à parfois une ou deux minutes et ça a donc des impacts sur les flux assez importants.

Les hypothèses sur les accès, je ne reviens pas dessus, Jean-Marc Fritz vient de vous les décrire en détail, et c'est celles-ci qui ont été prises en compte par BVA.

On passe maintenant aux résultats des projections de flux, parce qu'une fois qu'on a calé le modèle sur l'existant, ce qui a donné lieu à un travail très intense, parce que la problématique est très complexe, donc on a calé les flux... On constate aujourd'hui que, à peu près à 0,5 % près, le modèle était donc jugé fiable pour pouvoir adapter la tuyauterie selon les scénarios. Scénarios qui ont été traités de manière exhaustive, mais pour ne pas compliquer cette séance, parce que c'est très long, on ne va décrire que le scénario 7 qui est le scénario où tous les accès sont créés, aussi bien en surface qu'en sous-sol.

L'interprétation de cet histogramme demande quand même quelques explications... À gauche, vous avez...

M. Jean-Pierre CAFFET

Essayez d'être le plus pédagogique possible, parce que c'est vrai que là, on rentre quand même maintenant dans une matière qui est assez compliquée.

M. Denis MASURE

Alors, déjà, cet histogramme compare une situation que l'on appelle une situation de base, à une situation projetée où tous les accès sont créés. La situation qu'on a prise, de base, c'est une situation qui s'appelle « scénario 1 » où seul l'accès Lescot était réaménagé, c'est-à-dire une modification très faible du Forum. On a préféré comparer à cette situation de base plutôt qu'au scénario existant, dans la mesure où ... enfin ! Pour des raisons pratiques, BVA nous a démontré que c'était beaucoup plus pertinent de faire cette comparaison-là.

M. Jean-Pierre CAFFET

Attendez ! Soyons clairs ! Pour que tout le monde soit bien d'accord, la couleur marron, c'est si on faisait uniquement le « W » qui a été exposé ?

M. Denis MASURE

Tout à fait ! Il y aura une planche juste après où on comparera la situation existante des flux actuels.

Ce qui est en jaune, ce sont les barres de flux, ce sont des pourcentages sur un total de 100 % dans le cas où tous les accès sont créés. Ceci justifie donc le fait que sur tous les accès dits « nouveaux », que sont Marguerite de Navarre, « grande croisée », pour l'interaction entre la voirie et le Forum (ce qui est la partie gauche de ce tableau) et la partie droite du tableau, où ce sont les interrelations entre le Forum et les espaces de transports – c'est pour ça qu'il y a un « -4 » à chaque fois – on voit donc les barres jaunes, ce sont les accès qui n'existent pas aujourd'hui. Quand il n'y a pas de barre rouge...

M. Jean-Pierre CAFFET

Donc, le jaune, c'est si on fait tout ?

M. Denis MASURE

C'est si on fait tout, tout à fait !

M. Jean-Pierre CAFFET

Le marron, c'est si on fait le « W » et le jaune, c'est si on fait tout.

M. Denis MASURE

Tout à fait ! [...] Les constats que l'on fait. D'abord, sur la partie surface Forum, partie gauche de ce tableau – il est vrai, il y a beaucoup d'informations sur ce tableau !

Ce que l'on constate d'abord, c'est que créer les accès du -3 au -4 sur les accès Berger et Rambuteau apporte une attractivité, et donc de nouveaux flux qui n'existent pas aujourd'hui, puisque les accès Berger et Rambuteau passent de 5 et 8 % à une moyenne de 12 %. Donc, ils doublent quasiment leurs flux par rapport à une situation existante.

Ce que l'on constate aussi, c'est que les accès qui n'existaient pas auparavant drainent des flux, qui ne sont pas des flux de même niveau. Marguerite de Navarre vient prendre à peu près 9 % de flux depuis la rue des Halles ; la « grande croisée » au total vient prendre 8 % que l'on a pris le soin de répartir en : 5 % « grande croisée » Lescot, c'est-à-dire depuis la rue Lescot jusqu'à la place Basse, et environ 2 à 3 % pour l'autre partie qui va de la place Basse vers le jardin.

[Commentaires dans la salle – inaudibles] Je ne fais pas du tout de jugement, ce sont des constats...

En conséquence, les flux existants qui sont à Berger et sur toutes les... Là, ici, vous avez toute la somme, ce que l'on appelle « nouveau Forum » de porte du Jour, porte du Louvre, Saint-Eustache et Pont Neuf, sont diminués et passent à peu près de 40 % des flux totaux à plus de 20 % sur Lescot qui est quand même un accès qui nous préoccupe largement.

Je passe à la problématique au niveau de l'accès aux espaces de transports, ce qui est un peu plus simple, parce que, aujourd'hui, on n'a que deux accès qui sont place Carrée et Lescot – je rappelle qu'on avait à peu près un tiers et deux tiers des accès. De manière assez mathématique, j'ai envie de dire, on a une diminution proportionnelle des accès place Carrée et Lescot au profit des nouvelles percées dans la salle d'échanges de manière relativement homogène, il y a peu de sensibilité dans la mesure où on est déjà dans le Forum pour la plupart, sauf Marguerite de Navarre, et donc on imagine qu'il y a eu une homogénéisation à l'intérieur et donc on a entre 8 et 12 % selon les accès, dans cette hypothèse où tous les accès sont créés.

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC

Denis, il faut bien expliquer que la partie gauche et la partie droite, ce sont deux schémas totalement indépendants.

M. Jean-Pierre CAFFET

Je me demande d'ailleurs s'il ne faudrait pas séparer les deux histogrammes, c'est-à-dire la partie gauche de la partie droite, et leur donner un titre. Sachant que les sommes font bien 100 %..

M. Denis MASURE

On a 100 % sur toute la partie de gauche et 100 % sur toute la partie de droite.

M. Jean-Pierre CAFFET

Au début, la première fois que j'ai vu ces histogrammes, j'avais tout ajouté !

M. Denis MASURE

Cette dernière planche – je pense qu'on peut aller plus rapidement, parce qu'elle est un petit peu plus facile de compréhension – présente la situation... Alors là, on n'est que sur la partie gauche du graphe d'avant, c'est-à-dire la liaison entre la surface et le Forum, sur tous les accès existants et projetés, toujours dans une configuration complète, c'est-à-dire tous les accès créés, aussi bien en surface que dans les liens avec l'espace transport.

Vous avez en rouge sur chaque accès la situation existante et, en vert – on ne va pas trop s'intéresser à la situation bleue qui était un exercice fait –, qu'on appelle le « scénario complet ». C'est exactement le même graphe qu'avant, mais de manière un petit peu plus illustrée et géographique. Donc, les constats sont exactement les mêmes, puisque ce sont les mêmes informations, à ceci près que les barres rouges, ce sont les flux existants et non pas les flux d'un scénario hypothétique où seul l'accès Lescot « W » est créé. En ce sens, on compare bien l'existant et la situation projetée complète.

Le bleu, c'est un exercice... Je ne veux pas trop compliquer ce soir ! Dans la mesure où il y a aujourd'hui au niveau du cahier des charges du concours, un point d'interrogation sur la circulation verticale qui est au programme, mais de manière non précisée à ce jour, on a artificiellement retiré la « grande croisée », pour voir sans cette « grande croisée » ce qu'il se passe. Ce qui ne veut pas dire qu'il n'est pas nécessaire de ne pas avoir de circulation verticale, ce qui est un débat compliqué, mais c'est l'exercice qui a été fait.

M. Gilles BEAUVAIS

[Très peu audible – hors micro]

Dans les situations, là, ce sont des sorties ? Entrées sorties ? C'est quoi ?

M. Denis MASURE

Ce sont des entrées sorties qui mélangent...

M. Gilles BEAUVAIS

Donc, c'est une entrée sortie. Est-ce que vous prenez en compte dans votre étude l'impact que va avoir notamment la restructuration de la rue du Pont Neuf, qui va être le cours naturel entre le Louvre, les Halles et Beaubourg ? Puisque je crois que c'est un peu pour ça que vous avez fait cette restructuration de la rue du Pont Neuf à partir de la rue de Rivoli. Vous voyez ce que je veux dire ou pas ? Je ne vois pas comment il a été intégré. J'ai l'impression que dans votre étude, vous avez fait

une étude de flux, mais vous n'avez pas fait une étude avec la restructuration du quartier, parce qu'il y a des transformations qui sont importantes. Par exemple, à mon avis, la transformation de la rue du Pont Neuf va avoir une incidence sur l'accès Pont Neuf qui est bien supérieure à celle qui est inscrite là.

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Cette étude de flux, elle est donc indicative, elle intègre un certain nombre de données, en particulier sur... C'est pour ça qu'il fallait avoir les aménagements dessinés par l'équipe SEURA pour pouvoir les intégrer. Elle intègre quelques modifications de surface, elle n'intègre pas des aspects psychologiques. Elle n'intègre pas, si vous voulez... On a intégré certaines dimensions psychologiques, parce qu'on sait que ces accès peuvent favoriser... Pour vous donner un exemple, on sait qu'aujourd'hui, Lescot, en moyenne je crois, les gens l'utilisent, il y a un bonus de deux minutes, c'est-à-dire que les gens font des détours de deux minutes pour prendre Lescot au lieu de rentrer par un autre accès. Donc, on a intégré toutes ces méthodes.

Tout ceci, ça donne des ordres de grandeur, c'est du prédictif, alors évidemment, il y a des biais. Il y en a un, par exemple, quand on a fait cette enquête, la Samaritaine était fermée, donc il y avait une attractivité un peu moins forte de ceux qui pouvaient rentrer par l'accès Pont Neuf. Il est clair que lorsqu'il y aura – parce que je pense qu'il y aura – un redéveloppement du pôle Samaritaine quel qu'il soit, il y aura des gens qui viendront et, effectivement, la rue du Pont Neuf jouera un rôle.

Tout ça, il faut se dire que c'est... Il ne faut pas regarder si c'est 7 % ou 8 % on n'est pas dans des élections où cinquante et un, c'est très différent de quarante-neuf ; cinquante et un et quarante-neuf, là, c'est pareil ! Je dirai même, quarante-cinq et cinquante-cinq, c'est pareil... cinq ou dix... Tout ça, ça vous donne des éléments relatifs, ça donne des éléments de réflexion, mais... voilà ! C'est comme ça qu'il faut le prendre. Donc, évidemment...

M. Gilles BEAUVAIS [hors micro]

Ma question, c'est de savoir quand vous allez intégrer... [Inaudible].

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Les gens qui ont été interviewés ont été pris dans des cheminements et, en fonction de leur point de départ, ils rentrent ou ils sortent, mais il est évident que la façon dont sera traitée la rue du Pont Neuf, la façon même des commerces qu'il y aura un jour rue du Pont Neuf, la façon dont sera traité le jardin, la façon dont sera traité un accès, des choses comme ça, toutes ces variables-là... Et la façon dont le Carreau sera demain, enfin, visuellement, il aura une influence sur les envies de se déplacer autour, même si les accès sont...

Bon ! Tout ça, ça fait plein de variables. Mais ça donne quand même, parce qu'on sait que, curieusement fondamentalement, les gens quand même après, à quelques pour cent près, adaptent leur parcours par rapport à des temps de parcours, et donc à des temps et à des aspects. Donc, c'est comme ceci que cette étude est faite. Elle est indicative, elle n'a pas vocation à être la vérité absolue demain de comment ce sera. Elle est un outil de travail.

Un intervenant dans la salle

Cette étude est très intéressante ! Elle permet de voir, par exemple quand on crée un accès, si ça se répartit, d'où les gens vont, etc. Elle est vraiment utile, simplement, il faut la prendre dans ses grands chiffres et ne pas aller discuter au pour cent près !

M. Jean-Pierre CAFFET

En gros, c'est toutes choses égales par ailleurs. Bon ! Est-ce que vous avez terminé, Monsieur MASURE ou est-ce que vous avez encore des choses à nous dire ?

M. Denis MASURE

Il y avait juste une dernière planche, mais je ne doute pas qu'elle ait été examinée auparavant, c'était cette planche qui était le pendant entre surface et Forum. A nouveau, c'était ce même graphe pour les nouveaux accès à la salle d'échanges RER où l'on venait un petit peu confirmer les résultats d'avant, à savoir un effet de l'ordre de 10 % – ces barres vertes ici – sur chaque nouvel accès, et en conséquence, la diminution en vases communicants des accès place Carrée et Lescot de manière proportionnelle. Et la présentation s'arrête ici.

M. Jean-Pierre CAFFET

Je crois que nous sommes arrivés au terme de nos présentations. Ce que je vous propose, c'est que nous ayons une première discussion ce soir, que nous reprendrons de toute façon le 19 décembre. J'imagine qu'il peut y avoir en fait des questions ou des précisions qui seraient demandées sur ces documents, ainsi que des questions ou des précisions de même nature, par exemple, que celles qui m'ont été communiquées ce soir par une association, à savoir « Parole des Halles ». Comme je n'ai pas vu trois couleurs dans votre papier, je ne sais pas si vous voulez le présenter, mais vous pouvez peut-être... Si vous voulez le présenter, bien évidemment, vous pouvez le faire.

Ce que je souhaiterais donc, c'est que s'il y a à la fois des questions sur les documents qui vous ont été présentés ce soir et des demandes de précisions, parce qu'il y aurait des incompréhensions, par exemple le volume, le nombre de personnes qui passent soit le jeudi, soit le samedi, bien évidemment on les prendra en compte et on fera en sorte d'y répondre. Mais il peut y avoir également, si vous voulez, d'autres questions qui portent, elles, sur le fond. Donc, moi, je suis tout à fait prêt à ce qu'on les examine de manière à pouvoir répondre le 19 décembre... à condition qu'elles ne nous parviennent pas le 18 au soir ! Si vous pouviez nous faire passer l'état de vos demandes de précisions, etc., voire de propositions, de suggestions je dirais pour le 8 ou 9 décembre, 8, 9, 10, de manière à ce qu'on puisse les examiner sérieusement au fond et qu'on y apporte des réponses le 19, eh bien écoutez, il va de soi que cela enrichira notre discussion... Écrivez, oui, écrives. Monsieur LE ROY a raison de le préciser. Sous forme écrite, comme ce que vient de me faire passer en début de réunion, l'association « Parole des Halles ».

Écoutez ! Il est 20 h 15, je vous propose que nous donnions entre trois quarts d'heure et une heure, de manière à terminer à une heure raisonnable, sachant *qu'a priori*, le 19, il n'y aura pas de présentation, donc nous pourrions avoir entre deux et trois heures de discussion au fond. Sauf s'il y avait des questions qui nécessitaient une présentation de quelques diapos également, mais j'imagine que ça irait extrêmement vite.

Voilà ! Donc, on est d'accord ? On termine vers 21 heures, 21 h 15 ?

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

C'est pour une demande de précision, justement ! Ça concerne les escalators. Jean-Marc Fritz nous avait dit tout à l'heure... Enfin ! En démarrant votre intervention à propos des escalators, vous avez dit qu'on pourrait faire des accès directs comme à Lescot à d'autres endroits. C'est ce que j'ai compris. Accès directs aux niveaux -3, -4 en partant du sol. C'est ce que j'avais compris, et je l'avais d'autant plus compris que je le souhaite. Or, en fait, quand vous avez ensuite détaillé les différents accès, et puis c'est ce qu'on voit dans les documents que vous nous avez donnés, non seulement il n'y a aucun accès direct projeté, ou alors j'ai mal lu, entre la surface et le niveau -3 ou le niveau -4, mais même, il y a suppression – si j'ai bien compris – de cet accès direct Lescot, c'est-à-dire qu'on doit toujours changer d'escalator, et souvent plusieurs fois. Alors, dans le cas particulier de Berger et Rambuteau, malheureusement, en fait, on ne change pas le système. C'est-à-dire qu'en fait, en plus, à chaque niveau, il faut se farcir... Je ne sais pas combien, dix, quinze mètres pour rejoindre la volée d'escaliers suivante.

Donc, je voulais savoir s'il y avait des obstacles techniques à la création de ces accès directs et si on ne pouvait pas envisager, en tout cas sur un certain nombre d'accès, y compris sur Marguerite de Navarre, d'avoir des accès directs. Pas forcément que des accès directs, évidemment, mais de faire cohabiter des accès directs entre le sol et la salle d'échanges ou le niveau -3, avec des changements à chaque niveau pour ceux qui veulent s'arrêter en route.

M. Jean-Pierre CAFFET

Alors, écoutez ! Je propose qu'on réponde tout de suite à cette question, parce qu'elle permettra d'éclairer les propositions qui seront faites, parce que je crois qu'il y a une incompréhension. Monsieur FRITZ, vous voulez répondre ?

M. Jean-Marc FRITZ

Tout dépend de ce que l'on entend par « accès direct ». Vous imaginez bien que sur Marguerite de Navarre, un accès direct, ça voudrait dire, si vous imaginez qu'on rentre dans un escalator et qu'on en sort 21 mètres plus bas, vu la pente, on se retrouve facilement, 50 ou 60 mètres plus loin. On ne sait pratiquement pas, à aucun endroit, prendre un escalator en surface, suivre une pente à 30 degrés et, 60 mètres plus bas, traverser tout ce qu'il y a, les équipements, les espaces techniques, les voiries souterraines – je vous rappelle que c'est un véritable barrage –, les parkings, les surfaces commerciales, etc. Donc, c'est un lieu qui est plein comme un œuf. On a vraiment beaucoup travaillé pour faire en sorte qu'on mette en place, presque au millimètre, des accès les plus directs possible.

Quand je disais, « relier le niveau du rez-de-chaussée au niveau du -4 », effectivement, sur certains cas de figure, ce sont des prolongements de cages d'escaliers qui existent, qu'on améliore, parce que, effectivement, Rambuteau, le repositionnement de l'escalator entre le -1 et le -2 permet de réduire les parcours, donc permet de descendre le plus rapidement possible.

Dans la mesure où on ne peut qu'enchaîner des escalators les uns avec les autres, le système du « W », on ne fait que se retourner, c'est-à-dire qu'on ne quitte pratiquement pas le système d'escalators et on enchaîne jusqu'en bas. Le seul vrai accès direct qu'on pourrait concevoir, c'est l'ascenseur. Or, le débit de l'ascenseur, c'est à peu près cent fois moins que le débit d'un escalator. Voilà la situation !

M. Fabrice PIAULT

Sur Lescot, par exemple, enfin le système d'escaliers qui descend actuellement jusqu'au -3 est quand même plus rapide.

M. Jean-Marc FRITZ

Vous faites un parcours horizontal, vous descendez en sens contraire de l'accès vers l'espace de transport, vous retournez une deuxième fois, vous refaites un parcours horizontal et vous traversez le sas. Donc, le « W » est largement aussi direct que le tube, malgré les différents retournements.

M. Jean-Pierre CAFFET

Et sur Marguerite de Navarre, si je comprends bien, pour avoir un accès direct sans se retourner, il faudrait un cylindre de 60 mètres de diamètre.

M. Jean-Marc FRITZ

Oui, plus le palier de départ...

M. Jean-Pierre CAFFET

Alors que le cylindre, là, ne fait que vingt-deux, donc...

M. Jean-Marc FRITZ

Il peut faire jusqu'à vingt-neuf, mais il ne fera jamais 100 ou 110 mètres de long.

M. Olivier PÉRAY (collectif « Parole des Halles »)

Nous, malheureusement, on n'a pas de diaporama en couleurs, donc c'est vachement plus difficile de prendre la parole et difficile d'être moins austère, évidemment. Alors, la première remarque que je voulais faire, c'est qu'une fois de plus, on a les documents trois jours avant. La RATP, je m'excuse, a demandé près d'un mois pour pouvoir les examiner ; nous, on a eu trois jours. C'est-à-dire qu'on nous demande véritablement une expertise de très haut niveau pour pouvoir dès aujourd'hui donner notre avis sur ces 110 pages. En plus, il faut bien se rendre compte qu'on n'a pas les moyens évidemment financiers de les photocopier et de les communiquer à nos adhérents, si bien que pour les examiner, c'est extrêmement compliqué. Cela étant, on a quand même réussi à dégager quelques petits points et on va essayer de vous les exposer.

Dans la dernière réunion consacrée à l'architecture, on en avait déjà parlé et on craint très fort que le dispositif de « grande croisée » qui est proposé et tel qu'il est représenté, n'impose finalement la conception architecturale sur la totalité du volume de la place Basse, c'est-à-dire la destruction du cratère et l'édification du toit. Donc, la première question, c'est : Est-il possible qu'une alternance à la « grande croisée », qui conserverait notamment une sortie sur le jardin – on voit bien d'ailleurs que la sortie sur le jardin est très limitée, elle ne concerne que quelques pour cent, mais je pense qu'elle est importante, il est important de conserver cette sortie qui est demandée quasiment par tout le monde –, que cette alternative soit proposée et laissée au choix des concepteurs ? Alors, je ne veux pas dire par là, dire oui ou non « grande croisée », je veux dire proposer une alternative d'une sortie qui ne serait pas la « grande croisée », qui permettrait donc de ne pas en tenir compte.

Alors, on se félicite évidemment de la multiplication des sorties de la gare d'échanges vers la surface, mais encore une fois, on demande que les contraintes de localisation ne restreignent pas trop les libertés des architectes. Par exemple, la dernière fois, on avait pris en compte et on vous avait suggéré une diagonale qui allait de Saint-Eustache aux Innocents, et on aurait aimé qu'elle puisse être ajoutée aux possibilités de sorties. Notamment, un des intérêts serait d'avoir un axe urbain à urbain, c'est-à-dire de Montmartre à Châtelet, qui n'exclurait pas la liaison jardin – ville, mais par des circulations dérivées.

L'autre intérêt consisterait évidemment en un axe qui suivrait la direction du système ferroviaire et qui autoriserait donc des sorties ou des puits de lumière directement de cet axe vers la salle d'échanges. Donc, est-il possible d'intégrer notre suggestion d'axe diagonal à la réflexion sur les liaisons verticales ? C'est un peu complexe, mais enfin, bon !

Par ailleurs, on a noté que le recul des trémies d'escalators, notamment à Rambuteau, évidemment impose des contraintes sur les avancées d'un toit pour arriver à les protéger. Alors, là aussi, est-ce qu'on peut laisser liberté aux concepteurs sur le recul de la profondeur de ces trémies ?

Alors, ensuite, je reprends là un thème qui vient d'être développé par M. PAULT, une de nos préoccupations principales, c'est d'essayer de ne pas rendre captifs les usagers, et surtout les voyageurs qui traversent le centre commercial, et donc d'avoir les sorties les plus directes. Ça concerne quand même 25 % des gens, puisqu'on se rend compte que 25 % des usagers passent directement sans s'arrêter par le Forum, directement ils passent du niveau -4 à la sortie. Donc, on propose un certain nombre de choses – je vais assez vite, mais comme on n'a pas les dessins, c'est compliqué, mais ça prouve qu'on a regardé quand même !

Est-ce que, par exemple, pour l'accès à Marguerite de Navarre, on peut étudier une alternative à l'escalator inférieur qui fait -4/ -3 ? Il est complètement à gauche sur le dessin de l'escalator qui fait -3/ -2, est-ce qu'on pourrait, au lieu de l'avoir à gauche, le mettre à droite, de telle façon, comme l'a dit M. PAULT, qu'on n'ait pas ce trajet déjà à faire au niveau -3 ?

Est-ce qu'on peut étudier une géométrie de l'hypothèse en « W », toujours sur Marguerite de Navarre, qui soit plus proche de celle de la sortie Lescot ? C'est-à-dire qui n'oblige pas les usagers à revenir sur leurs pas à chaque étage pour reprendre l'escalator suivant. Idem pour Berger, idem pour Rambuteau.

Enfin, est-ce qu'on peut étudier de privilégier l'hypothèse en « W » qui est plus simple que l'hypothèse en « Δ » à notre avis ? Parce qu'il est moins complexe d'aller en ligne droite que de tourner comme ça, et on risque à se heurter à des phénomènes de désorientation, comme ils ont lieu actuellement à Saint-Lazare à la sortie de la ligne 14, qui est aussi une sortie un peu en hélice.

Enfin, afin de permettre une meilleure répartition des flux sur la sortie en surface, est-ce qu'on peut doubler les entrées et les sorties à Marguerite de Navarre par un accès nord-est

systématiquement ? Sur certains schémas, on a juste un petit accès... enfin ! Un gros accès d'ailleurs, au sud-est, est-ce qu'on pourrait avoir un accès des deux côtés, de telle façon que les gens qui arrivent d'un côté et de l'autre puissent rentrer et sortir comme ils veulent ?

Alors, pour l'accès Lescot, on a noté quelque chose aussi. Est-ce qu'on peut imposer une autre répartition des accès montants et descendants des escalators, afin de voir déboucher de chaque côté un escalator montant couplé avec un escalator descendant ? Alors, les escalators, sur vos dessins, ils sont verts et jaunes, ça revient sur le croquis à remplacer un escalator vert par un jaune et un jaune par un vert, de telle façon que de chaque côté, on puisse monter ou arriver côté centre commercial et, côté Lescot, monter et arriver. Ceci, afin que les usagers habitués, ceux qui le prennent souvent, aient le choix de sortir rue Pierre Lescot sans passer nécessairement par le centre commercial. Parce que si vous regardez bien, tous les usagers qui sortent par l'escalator en « W » sont obligés de sortir au milieu du centre commercial, et donc de revenir sur leurs pas pour aller déboucher rue Pierre Lescot.

Alors, est-ce que toutes ces suggestions peuvent être ajoutées comme libertés supplémentaires dans le cahier des charges ? Évidemment, ce n'est pas des choses qu'on voudrait imposer.

On a bien vu que le concours s'arrête au niveau -3, ça, c'est obligé, puisque le niveau de la salle d'échanges n'en fait pas partie, mais il nous semble prioritaire et essentiel de relier cette étude et ces projets de liaisons aux sorties et aux flux intérieurs de la salle d'échanges. Or, à ce jour, on connaît très peu de choses concernant les aménagements spécifiques prévus dans la salle d'échanges. Dans la salle elle-même, je veux dire, pas seulement dans les entrées et sorties, c'est-à-dire les agrandissements, les circulations, les accès, les liaisons avec le métro, le Forum, la ville, le jardin, etc. Et on ne connaît pas non plus les réactions, que la RATP a donc eu un mois pour mûrir, à ces différents dispositifs. L'impact proposé dans le document sur la salle d'échanges tient en deux trois pages, on l'a vu, donc, c'est très réduit, et comment imaginer des ouvertures, des puits de lumière ou des sorties de voyageurs qui ne s'intègrent pas dans une nécessaire coordination d'une vision d'ensemble ?

Donc, est-ce que la RATP pourra nous donner son évaluation des dispositifs de sortie proposés et un peu une idée de ce qu'ils comptent faire ou de ce qu'ils vont proposer de faire dans la salle d'échanges, pour qu'on puisse essayer de relier ce puzzle ? Alors, ce n'est peut-être pas encore fait, vous allez me dire, parce que ça prend peut-être du temps, mais en tout cas, on est très en attente de vos réflexions sur ces dispositifs qui nous ont été proposés là, et peut-être que la prochaine fois, on pourra avoir vos réactions.

Voilà ! Merci beaucoup.

M. Jean-Pierre CAFFET

Je vous en prie. Je pense que la RATP pourra nous faire part de ces remarques la prochaine fois, le 19, à la fois sur l'intérêt et sur la faisabilité de ces différents dispositifs.

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Juste sur un point, je voulais dire, sur la possibilité de faire des accès autres que ceux qui sont proposés ici par l'équipe SEURA. Dans le cadre des études de définition, les différents concepteurs ont tous travaillé beaucoup et ont tous cherché où est-ce qu'on pouvait faire ces fameux trous en fonction des contraintes. Il n'y a pas de hasard ! À un moment, finalement, on n'en a pas trouvé beaucoup, et tout en respectant le travail que David MANGIN avait proposé, sauf d'autres trous qu'on avait connus, on arrivait toujours à peu près aux mêmes endroits et, finalement, Marguerite de Navarre se retrouvait dans plusieurs propositions, parce que c'est l'endroit où il y avait la capacité de faire un accès direct. Ce qu'on appelle « direct », c'est comme Madeleine... Bon ! « Direct », c'est qu'on n'est pas obligé de faire un détour et de marcher, le plus direct possible, on va dire. Donc, honnêtement, la capacité de faire un trou supplémentaire quelque part, aujourd'hui elle n'existe pratiquement pas, et donc s'il n'y a pas un accès symétrique au nord-est... Alors, effectivement, il reste... Saint-Eustache peut être amélioré, je pense, mais l'autre côté, côté Fontaine des Innocents, je ne suis pas capable de vous le dire aujourd'hui, mais il y a sans doute une forte impossibilité technique. Voilà ! C'est ça que je voulais préciser à ce stade-là. Donc, je dirai, on ne peut pas vous amener la prochaine fois d'avoir étudié d'autres accès... Ça a été le but

des marchés de définition de chercher l'ensemble des trous possibles et potentiels, et les choix ont été faits sur ces accès-là. Vous avez dû remarquer une petite erreur sur le « W » Lescot, mais ça a été précisé par M. FRITZ tout à l'heure, on ne fait pas un... Ce n'est pas les grands magasins à l'ancienne où on traverse...voilà !

M. Jean-Pierre CAFFET

Je reviens un peu sur les questions. Sur le « grand deux », il faut qu'on regarde, mais je pense qu'il faut qu'on garde en tête en fait, sur ce qui a été présenté, ce qui impacte le cahier des charges et ce qui en est relativement indépendant. De mon point de vue, et je parle sous le contrôle de Catherine BARBÉ et des hommes et des femmes de l'art, on peut estimer quand même que Marguerite de Navarre, quelle que soit la solution qui est retenue *in fine*, le « Δ », le « W » ou avec d'ailleurs les suggestions que vous faites, a un impact sur le cahier des charges du concours qui est très faible, sinon pratiquement nul. Donc, ça, c'est des questions dans lesquelles on pourrait avoir un peu de temps pour creuser les différentes questions.

Il y en a d'autres qui, elles, impactent évidemment le cahier des charges, et je pense notamment à la première question que vous posez dans le « grand un », et sur laquelle, moi, je peux vous dire qu'il y a une réponse positive à cette question.

M. Olivier PÉRAY

[Inaudible –Hors micro]

M. Jean-Pierre CAFFET

Comment ? Vous ne connaissez pas par cœur votre première question, Monsieur ? La « grande croisée », vous demandez qu'elle soit étudiée et laissée au choix des concepteurs. Donc, la réponse est positive, voilà ! La réponse est positive. Donc, ce n'est pas forcément un dessin que vous avez vu ou une proposition que vous avez vue.

M. Gilles POURBAIX (association « Accomplir »)

Je voudrais revenir sur la « grande croisée ». Tout à l'heure, vous avez passé une diapo et je vous ai demandé une précision, et je pense qu'elle était vraiment importante. C'est les diapos 27 et 28 où, visiblement, vous avez quand même étudié la possibilité de ne pas faire la « grande croisée », puisqu'il y a du vert et du bleu en regardant sur le document BVA, et on s'aperçoit que l'impact de la « grande croisée », qu'elle se fasse ou pas, il est extrêmement marginal. Alors, tout à l'heure, la RATP nous a précisé que ce sont des fourchettes, mais là, on est dans des fourchettes, on est à 1 % près. Donc, construire les passerelles – et j'y reviendrai tout à l'heure – juste pour 1 % de gain, je ne crois pas que ça en vaille vraiment la peine.

Maintenant, on n'arrête pas de parler de « la » passerelle, et en regardant bien le plan, ce n'est pas une passerelle, mais ce sont trois passerelles que vous proposez, puisque vous en proposez une au niveau 0, une au niveau -1 et une au niveau -2... Sur le cratère, d'accord ? Il y a trois passerelles. Et moi, je me souviens lorsqu'on a fait... Dans les premières études avec M. NOUVEL, on voyait toujours Paris du ciel, etc., et on n'arrêtait pas de lui dire, « mais nous, on est des êtres humains, on est au niveau du sol ». Je me suis amusé à faire ce dessin, je me suis mis au fond du cratère quand il y aura les trois passerelles. Les passerelles, ce n'est pas transparent, les escalators, ce n'est pas transparent et les cages d'ascenseurs non plus ! Et du fond, on verra ça [un croquis est montré à l'audience]. Il faudra penser qu'en plus, il y aura un toit par-dessus et on expliquera comment le jour va aller jusqu'au fond.

Enfin, je poserai une question qui se tourne vers Unibail. Il faudra peut-être qu'à un moment ou à un autre, on ait la position d'Unibail en ce qui concerne la passerelle. Quelle est votre position vis-à-vis de la passerelle...des passerelles, des trois passerelles et du toit ?

M. Jean-Pierre CAFFET

Vous aurez remarqué, Monsieur POURBAIX, que l'hypothèse qui était celle de l'équipe SEURA au départ, à savoir le système que vous imaginez, qui avait été dessiné d'ailleurs, de la « grande croisée » avec des passerelles qui rejoignent chacun des niveaux du centre commercial, n'est pas quelque chose qui sera imposé au concours, puisque je viens de répondre à M. PÉRAY. Alors, en revanche, oui, la ville tient à un lien entre le niveau -3, la place Basse, et le jardin. [...] Ça peut se faire autrement. Je n'ai pas dit autre chose à M. PÉRAY que nous demanderons dans le cahier des charges, en tout cas, c'est l'idée que nous avons et que je vous soumetts, que le concepteur ne sera pas obligé de faire le système qui avait été imaginé au départ, c'est-à-dire un escalator montant et un escalator descendant avec des passerelles - si vous voulez - qui desservent chacun des niveaux, mais que le concepteur sera libre d'imaginer un système, mais avec une idée quand même à laquelle la Ville tient, à savoir un lien entre le niveau -3, la place Basse, et une sortie directe dans le jardin.

M. André LABORDE (GIE Forum des Halles)

Je vais essayer de répondre pour les commerçants en tout cas...*[Brouhaha]* En fin de compte, la place Basse, pour nous, en tout cas et c'est ce que nous demandons à Unibail, c'est que cet espace reste libre, aussi bien pour le soleil que pour l'air libre, avec tout ce que j'ai déjà exposé et ce dont nous avons parlé depuis longtemps. Sauf que cette demande, en fin de compte par rapport aux études qui nous sont données, j'ai bien vu qu'il fallait réfléchir, mais pas s'en servir. Mais en fin de compte, quand on voit que la « grande croisée » au niveau du jardin amène un flux de 2,3 ou 4 % il est bien évident qu'on peut se demander légitimement pourquoi, effectivement, faire une passerelle au-dessus du cratère pour une inutilité, puisqu'il faut savoir que cette passerelle, bien sûr, implique tout ce qu'on vient de voir au niveau des différentes liaisons et oblitère complètement la place Basse.

Elle force forcément à un moment donné à un toit, elle force à des problèmes d'expropriation de magasins, et là, vous savez, et sûrement que le cabinet Bérénice un jour pourra faire des calculs du coût de tout cela qu'il faut rajouter au coût de la « grande croisée » et au coût de la passerelle. Il est évident que tout cela devient très cher pour ce genre de résultat, ce n'est peut-être pas notre problème, mais enfin, on peut y penser aussi !

Alors, il est évident que ce phénomène de passerelle, pour le moment, effectivement, n'apporte pas d'intérêt à personne. En plus, ça débouche ensuite, de toute façon, sur le boulevard Sébastopol où là, il y a une barrière d'immeubles, et donc ça n'a pas un grand intérêt. Alors, on peut penser bien sûr qu'il y ait des liaisons entre le jardin et le Forum et la place Basse par d'autres systèmes.

M. Jean-Pierre CAFFET

Je vous en sais gré, Monsieur LABORDE, je vous en sais gré !

M. André LABORDE (GIE Forum des Halles)

Voilà ! En fin de compte, tout le problème, c'est cette passerelle qui ne nous semble pas tout à fait utile, et on peut sûrement trouver des méthodes beaucoup plus sympathiques, plus naturelles et qui mettront en liaison le dessus et le dessous, ce que tout le monde souhaite.

M. Jean-Pierre CAFFET

À ma connaissance, la passerelle n'est pas utile pour des liaisons verticales, elle a été conçue pour une liaison horizontale. Bon ! Eh bien oui, aujourd'hui, nous parlons de liaisons verticales, alors le problème de la passerelle est un autre problème. Là, on parle des liaisons entre le sol et le niveau -3 ou le niveau -4. Et par ailleurs, j'ai dit, Monsieur LABORDE, la dernière fois que la question, parce que vous semblez revenir là-dessus, alors soit vous ne m'avez pas entendu, soit vous m'avez mal compris. J'ai dit que la question d'une toiture intégrale était ouverte au concours, et que donc, on pouvait très bien imaginer que la toiture du bâtiment qui viendra s'implanter sur le périmètre ne

sera pas forcément totale. Voilà ! Je ne reviens pas là-dessus, mais là, vous semblez dire que le cahier des charges va imposer un toit sur l'intégralité du périmètre...

M. André LABORDE

Pas du tout ! J'ai bien compris, et nous en sommes tout à fait satisfaits. Simplement, on peut penser que s'il y a une passerelle, il faudra peut-être la couvrir. Alors, ça implique un certain nombre de prérequis...

Intervenant dans la salle [hors micro]

Il faudrait que la passerelle soit libre aussi, sinon on garde...*[Inaudible]*.

M. Jean-Pierre CAFFET

Écoutez ! Essayons de parler aujourd'hui du sujet qui nous occupe, c'est-à-dire en fait des liaisons verticales. *[Brouhaha]* Alors, il y a une question qui a été posée... Non, mais tout est dans tout, c'est vrai ! Et réciproquement, d'ailleurs ! Il y a une question qui a été posée à Espace Expansion, alors si Espace Expansion veut bien répondre... Unibail, pardon !

M. Dominique HAUTOIS (Unibail)

Globalement, je pense que la solution « grande croisée » n'est pas forcément satisfaisante dans son dessin actuellement, mais que globalement, l'idée d'une liaison est-ouest et l'idée d'une liaison -3/jardin, on y est favorable. Donc, je pense qu'il faut qu'on continue à travailler, mais je pense que c'est tout l'esprit de la remarque et des libertés qu'on va accorder dans le cadre du concours à cette liaison. Nous, elle nous convient.

M. Jacques CHAVONNET (association de Défense des Riverains Châtelet – Les Halles)

Je voudrais parler de la sortie place Marguerite de Navarre. Ce sera donc un accès majeur, avec plus ou moins 15 % du volume usagers, et je me pose une question, à savoir, je connais bien le quartier, puisque j'y habite, la sortie me paraît très près du Novotel. Et, en plus, en face, on débouche dans un mur, dans un mur de jardin qui est pour le moment... Et surtout, la liaison qui est le plus court chemin avec le jardin et le Forum est par le passage des Lingères, qui était vraiment un passage qui ne fait pas deux mètres. Donc, on a là un problème d'écoulement de flot.

Alors, dans le système « W » qui semble être privilégié, là, les gens sortent vraiment face au mur, face au Novotel. D'ailleurs, sur le dessin, on peut voir l'escalier d'incendie du Novotel et on est très près. Là, il paraît même que la carte ne serait pas vraiment à l'échelle, mais enfin bon ! De toute façon, on a un flot important de gens qui vont sortir, qui vont se trouver face au coin du Novotel et face à ce jardin bétonné qui est à deux mètres de hauteur, et qu'on ne pourra pas toucher parce que, effectivement, c'est une propriété privée. Parce que nous, on avait voulu faire des aménagements et on nous a dit, « non, non, pas question d'y toucher ! Ce mur de béton restera ». Et je ne vois pas comment on peut élargir le passage des Lingères entre justement ce bâtiment et le Novotel, donc, je crois qu'on a un sérieux problème pour l'écoulement de flot, et qu'on ne vienne pas me dire qu'effectivement, les gens iront au Forum vers l'intérieur, ce n'est pas ce qui se passe ! Les gens qui sortent du Châtelet et qui pourraient effectivement commuter, sortent pour partir rue Sainte-Opportune et place des Innocents pour aller directement au Forum, donc les gens préfèrent être en surface et ils sortent en surface le plus vite possible pour ensuite marcher un peu à l'air libre, et donc on peut considérer que 15 % du flot des usagers du métro vont sortir par là et il va y avoir encombrement.

M. Jean-Pierre CAFFET

Là, il faut que je passe la parole aux hommes de l'art... Monsieur FRITZ, vous pouvez apporter des précisions ?

M. Jean-Marc FRITZ

Il faut juste que vous jetiez un petit coup d'œil de nouveau sur cette image qui vous explique que l'implantation de l'accès Marguerite de Navarre ne va pas sans une réorganisation de la surface de cette place, et notamment une modification de l'ensemble des voiries souterraines. Actuellement, si vous essayez de visualiser ce qui se passe sur le site, vous avez un mur en béton dont vous parlez, vous avez raison, qui vient jusque-là, et puis après, tout ça s'enchaîne avec des barrières en croix de Saint-André. C'est-à-dire qu'en fait, le passage ici, ça, ça n'existe pas ! C'est remplacer tout cet espace-là par des espaces dégagés, donc faire sauter toutes ces infrastructures, planter des arbres et donc retrouver un accès qui soit un accès piéton complètement dégagé. Comparez bien cette image avec l'état existant, il ne faut pas rester dans la situation actuelle, il faut se projeter dans la situation projet et vous voyez ce qu'on peut dégager de cet espace.

M. Jacques CHAVONNET

Là, je veux bien ! Vous vous projetez, mais il y a quand même des réalités. Est-ce que vous savez si vous allez pouvoir acquérir ces terrains ? Ça pose un problème ! Nous, on a essayé...

M. Jean-Marc FRITZ

C'est de l'espace public. Tout ça, c'est de l'espace public...C'est de la voirie urbaine.

M. Jacques CHAVONNET

Là où vous êtes ! Le passage, c'est autre chose, mais où vous êtes...Vous avez mis des arbres, pour le moment, c'est effectivement un mur de béton.

M. Jean-Marc FRITZ

Non, c'est une voirie actuellement, c'est l'accès d'un tunnel. Le mur dont vous parlez, il est ici, c'est ce tireté, là. Là, pour l'instant, on n'y touche pas ! Là, ce sont des appartements privés dans une résidence de logements, là, vous avez un hôtel, pour le moment, il n'est pas prévu de dynamiter cette partie-là pour élargir ce passage...Ce qu'on aurait peut-être aimé faire, mais on ne le fera pas ! *[Brouhaha]*

Attendez ! L'important déjà, imaginez-vous tout cet espace récupéré sur l'espace public. Voilà ! On passe de cette situation-là où vous voyez toutes ces barrières, tous ces murs et cette rotonde, à un espace qui sera un espace public récupéré, réaménagé, restructuré, civilisé.

M. Gilles BEAUVAIS

[Très peu audible –hors micro + d'autres intervenants en même temps]

Excusez-moi ! Pour revenir à la question précédente...*[Inaudible]* ...il y a un espace où vous mettez quelques arbres entre la nouvelle trémie...pourquoi vous ne déplacez pas la rue le long de la trémie *[Inaudible]* ... Cette partie plus basse, les deux arbres là...une sorte de no man's land... Est-ce que vous n'auriez pas intérêt à mettre la rue le long de cette trémie et d'ouvrir le trottoir d'une façon plus arrondie *[inaudible]*. Est-ce que c'est quelque chose qui est bloqué... ?

M. Jean-Marc FRITZ

Non, pour le moment, on travaille toujours sur cet espace-là, on essaie de positionner le plus correctement possible cette rue. Il faut le voir dans la continuité, parce que ça descend rue des Halles, et ce qui nous intéressait, nous, c'était d'avoir une double épaisseur d'arbres, ça nous paraissait un peu plus intéressant, mais c'est du projet.

M. Jean-Pierre CAFFET

C'est une question à éclaircir, on va travailler sur cette question jusqu'au 19 décembre. De toute façon, le 19 décembre, il n'y aura pas de décision qui sera prise en fait sur Marguerite de Navarre, puisque c'est indépendant du cahier des charges. Donc, on a encore un peu de temps devant nous pour creuser ces différentes questions et les difficultés que vous soulevez, eh bien auxquelles on ne peut pas apporter de réponse définitive ce soir.

Mme Élisabeth BOURGUINAT (association « Les Bachiques Bouzouks »)

D'abord, je pense qu'on est tous... enfin ! ceux qui s'expriment, très satisfaits de voir les accès au niveau -4 qui sont ajoutés, ça va effectivement décongestionner pas mal le côté Lescot, et tout ça est très positif.

Une question quand même. On a l'impression... À un moment, Monsieur FRITZ, vous avez employé je crois l'expression du fait qu'il y avait des sorties qui étaient des sorties de riverains ou quelque chose comme ça, de gens qui connaissaient toutes les sorties qu'il y a à l'autre bout du jardin, côté ouest... [se tournant vers M. Denis MASURE] C'est vous, pardon ! Excusez-moi ! On a l'impression qu'il y a un déficit, puisque les gens prennent des trajets qui sont plus longs, notamment pour aller prendre la porte Lescot, parce qu'ils ne connaissent pas d'autres sorties, donc je pense qu'il y a une question qui est très importante si on veut vraiment que ces reports de flux se fassent sur les autres portes, c'est quelle forme et quelle visibilité auront ces portes. Pour l'instant, on a très peu d'éléments, puisque quand MANGIN a présenté son projet de jardin, on nous a dit vaguement que les portes seraient dans l'espèce de... Enfin, bon ! Ce n'était pas du tout clair !

Quelle forme ça aura ? Je pense que ça vaut le coup à la fois de les rendre visibles et, en même temps, on est obligé de constater qu'une porte comme le Pont Neuf est surdimensionnée, que la plupart des espaces ont été bloqués. Enfin, il y a une espèce d'incohérence et de contradiction. La porte... Enfin, voilà ! Il y a une vraie réflexion à avoir là-dessus, que ce soit visible et, en même temps, que ça ne prenne pas trop de place sur le jardin, et puis peut-être qu'il y a une espèce d'harmonisation, je ne sais pas comment dire, de signal, pour que les gens sachent que c'est le centre commercial, que c'est le RER, que c'est... Parce que, quand on parle d'accès direct, il y a quand même les accès par la place Carrée qui sont relativement directs. C'est intéressant, donc bon, voilà !

J'ai une question sur les portes... Est-ce qu'il y aura une concertation sur la façon de faire ces portes à l'extérieur, qui donnent quand même sur le jardin, etc., et qui en aura la réalisation concrète, est-ce que c'est l'équipe SEURA ? Est-ce qu'il y a quelque chose là-dessus qui va être particulier, un marché particulier ou est-ce que c'est SEURA qui fait ça ? Comment ça se passe ?

J'aurais une deuxième question. J'étais très contente d'apprendre que...

M. Jean-Pierre CAFFET

J'essayais de trouver une réponse à votre première question, de manière à ce qu'on puisse vous répondre tout de suite.

Mme Élisabeth BOURGUINAT

Super ! Donc, la deuxième question, c'est que c'est effectivement une bonne nouvelle de savoir que la « grande croisée », ce sera optionnel si on a bien compris, ce sera laissé au choix des architectes, parce que ça représente quand même un coût certainement faramineux, ça remplit le cratère... Enfin ! On est assez opposé à ce système très compliqué qui a un résultat, au mieux nul et au pire, négatif à notre avis si on prend en compte tous les critères. Mais dans ce cas-là, on aimerait bien aussi qu'on remette en cause l'obligation de faire la passerelle. Pourquoi ? Parce que la passerelle, s'il n'y a plus la « grande croisée » déjà, elle perd une partie de son utilité, puisque le parti d'urbanisme, c'était deux choses, c'était de faire le passage est-ouest et c'était de faire la descente par l'intérieur du cratère. Bon ! S'il n'y a plus la descente dans le... le passage est-ouest, il peut être réalisé d'autres façons – il est réalisé déjà par les rues Rambuteau et les rues Berger, il peut être réalisé en descendant et en remontant, il peut être réalisé en tournant autour du cratère, je crois que Fabrice avait une suggestion superbe l'autre fois, c'était de faire une espèce de

promenoir autour du cratère. On pourrait imaginer des tas de choses pour aller de l'est à l'ouest, sachant que les gens qui veulent un passage direct, de transit, c'est évident qu'ils vont prendre Rambuteau et Berger, parce que ça sera beaucoup plus direct, y compris ils ne tomberont pas sur le mur du boulevard Sébastopol, donc les gens qui vont faire du transit, ils ne vont pas passer au milieu. Ceux qui vont passer au milieu, ce sera peut-être pour de l'agrément, dans ce cas-là, on pourrait imaginer tourner autour du cratère.

Donc, le passage est-ouest pourrait se faire autrement que par cette passerelle, et moi, je pense que si la passerelle n'est plus branchée sur la « grande croisée », c'est-à-dire si on rend la « grande croisée » optionnelle, pourquoi il faudrait rendre aussi la passerelle optionnelle ? C'est que dans ce cas-là, le nombre de gens qui vont s'engager, notamment le soir, sur la passerelle sera très réduit à mon avis, parce qu'il y aura un flux qui sera encore plus faible. Donc, ce sera un endroit où on va créer de l'insécurité et qui ne sera pas utilisé, et ça fera une fixation d'inquiétude, cette passerelle.

Sans parler du problème auquel on n'a jamais pu nous répondre de façon concrète, à savoir qu'il existe dans le quartier une passerelle qui est à la porte du Pont Neuf, qui est bloquée depuis dix ans au moins parce que les gens jetaient des canettes par-dessus bord. Je ne sais pas comment on empêche les gens de jeter des projectiles, alors l'autre jour, M. BODET m'a dit, « il y a déjà des endroits en surplomb dans le Forum, et personne ne jette », je regrette ! Un balcon, ce n'est pas du tout aussi tentant pour les gens qui ont envie de faire ça... Tous les ponts de Paris, les bateaux, c'est un problème pour eux, les bateaux Mouche, de tous les ponts de Paris, on jette des choses actuellement, les gens sont mal élevés, ça les amuse, je n'en sais rien !

Et nous, la solution concrète qu'on imagine, c'est un tube, comme dans les aéroports, ça serait super moche et ça poserait plein de problèmes d'entretien, de tas de choses, ou bien le toit. Et le toit, on ne voudrait pas qu'il soit rendu obligatoire, ni par le cahier des charges, ni de façon détournée par la passerelle qui serait dans le cahier des charges.

Donc, pour ces deux raisons, de ne pas créer une zone qui serait une zone d'insécurité parce qu'elle sera très peu utilisée si elle n'est pas branchée sur la « grande croisée », de ne pas créer un endroit d'où on pourra envoyer des projectiles qui, du coup, ou bien obligera à le protéger d'une façon qui ne sera pas du tout agréable, ou bien, à terme, obligera à le fermer, et on se retrouvera à avoir construit une passerelle qui va coûter énormément d'argent et qui sera bloquée comme celle de la porte du Pont Neuf. Donc, est-ce qu'il serait possible, et pour une troisième raison que j'ai expliquée, qui est que la liaison est-ouest, elle peut être faite des tas d'autres façons, est-ce qu'on pourrait ou carrément oublier cette notion de passerelle, mais je crois qu'on ne va pas y arriver, mais au moins la laisser libre, de la même façon que la « grande croisée », que ça reste libre dans le cahier des charges, que les architectes pèsent bien le pour et le contre de faire ce genre de dispositif qui, à mon avis, peut s'avérer extrêmement nocif ? Merci.

M. Jean-Pierre CAFFET

Sur la première question, c'est une question en fait de signalétique des entrées dans le système. [...] Oui, oui ! D'avoir un objet architectural. Une signalétique, c'est bien ça ! Donc, je crois que c'est une demande de la RATP d'ailleurs, qui veut en fait harmoniser et unifier par une signalétique commune les différents accès aux systèmes de transports, et moi, je pense qu'on pourrait très bien mettre ça, par exemple, au concours et proposer aux équipes de maîtrise d'œuvre de nous faire des propositions de signalétique commune. Ce serait plutôt une bonne idée.

Sur les autres questions que vous posez, la « grande croisée », vous dites, « elle est optionnelle ». Dans mon esprit, elle n'est pas optionnelle, ce que demande la Ville, en accord avec les partenaires, c'est d'imaginer une liaison entre le niveau -3 et la place Basse, et avec une sortie directe sur le jardin, mais qui est laissée libre à l'imagination des concepteurs. Voilà ! Ça pourrait très bien être un système d'ascenseurs, par exemple.

Mme Élisabeth BOURGUINAT

Vous avez répondu sur la « grande croisée ». Est-ce que la liaison est-ouest, elle passera forcément par une passerelle ? Est-ce qu'il y aura écrit dans le cahier des charges qu'il faut faire une passerelle... ?

M. Jean-Pierre CAFFET

Je n'ai pas de réponse définitive à cette question, donc ce n'est pas la peine de me la poser systématiquement à chaque réunion. OK ? Mais je refuse d'entendre que, inévitablement, s'il y a passerelle, il y aura un toit. Je récusé la présentation que vous faites et je n'ai pas de réponse définitive à votre question ce soir.

M. Fabien SARFATY (Conseil de Quartier Montorgueil-Saint-Denis)

L'objet de mon propos, c'était également la cohérence des accès. Je pense effectivement que dans la mesure où le projet majeur du Carreau doit être quelque part forcément une couverture, on a par exemple, place Marguerite de Navarre, un nouveau cratère, une sorte de nouveau cratère qui mérite un traitement architectural. Il me semble que tous les accès, en dehors de l'aspect simplement restrictivement signalétique, devraient avoir une cohérence sur toute la zone.

M. Jean-Pierre CAFFET

C'est bien l'idée ! C'est bien l'idée, et c'est d'ailleurs une demande de la RATP. [...] C'est une idée qui fait consensus, j'ai l'impression...

M. Alain LE GARREC (SEM Paris Centre)

Juste une question. Place Marguerite de Navarre, il y a une autre station de métro dont on ne parle jamais. Elle est juste d'ailleurs à l'extérieur du pointillé jaune, est-ce qu'elle continue à exister ou est-ce qu'on la mélange avec l'autre ? Parce que, place de Navarre, on va avoir deux stations, deux entrées : l'entrée de type circulaire et l'entrée ligne 14 qui est à côté. Il y a d'ailleurs aussi un ascenseur rue de la Ferronnerie, M. CHAVONNET me le confirmera. Est-ce que ces deux sorties entrées sont traitées en même temps ou pas ? Si elles ne le sont pas, ça veut dire que Marguerite de Navarre, on n'inclut maintenant pas une sortie de métro RER, mais deux. Je crois qu'il y en a une en trop. C'était la question que je voulais dire en ce qui concerne ce coin-là.

La deuxième question, c'est rue Rambuteau. Vous avez la station qui est à l'intérieur même du site du Forum et vous en avez une autre qui est juste en face. Est-ce qu'elle fait partie du projet ou pas ? Parce qu'elle existe et les gens l'utilisent celle-là, parce que c'est une des rares entrées où l'on peut aller directement jusqu'au RER sans passer devant aucun magasin. Je le signale, c'est la seule... D'accord ! On fait des détours et des détours, mais le matin, les gens qui vont travailler de bonne heure, c'est par là qu'ils passent, ils ne passent pas par ailleurs. Alors, est-ce qu'elle est incluse dans ce que vous faites ou non ? Elle n'est jamais dessinée, elle n'est jamais représentée.

M. Jean-Pierre CAFFET

Est-ce que quelqu'un peut répondre ? La RATP ?

M. Laurent FORTUNE (STIF)

Pour le STIF, l'esprit, ce n'est pas de fermer des sorties, c'est d'essayer d'ouvrir d'autres accès vers la surface. [*Brouhaha*]

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

Elle est représentée sur les planches, et en particulier pour l'instant, à ce stade-là, ce qu'on a demandé, c'est que le nouvel accès donne également accès à la ligne 4, donc il faudra, en fonction de la qualité, et ça, ça fait partie des points... Aujourd'hui, à côté de l'accès Marguerite de Navarre, il y a une entrée de métro qui permet d'accéder à l'arrière du quai de la ligne 4 ou à l'avant, selon le côté où on se positionne, c'est l'accès rue de la Lingerie. Donc, cet accès, il est bien dessiné, et vous voyez d'ailleurs... Aux différents niveaux, vous le voyez qui est... Voilà ! Dans le schéma, mais également dans les schémas où on descend, -3, -4... enfin ! 0, -1, -2, vous voyez ! Aujourd'hui, il

n'est pas supprimé, parce que comme disait M. FORTUNE, on n'a pas de raison de le supprimer. Ce qu'on a demandé, ça a été expliqué rapidement, c'est qu'entre Marguerite de Navarre et -4, on crée une connexion, et puis après on verra, on fera des études et on verra s'il faut en supprimer ou pas en supprimer, s'il est suffisant. Donc ça, c'est la première chose sur cette... Eh bien, ça répond à votre question. Mais aujourd'hui, on ne l'a pas supprimé, il est dessiné sur les plans, en tout cas, M. FRITZ et l'agence SEURA l'ont bien représenté à tous les niveaux.

Et ce que je voudrais dire, c'est qu'aujourd'hui, la connexion telle qu'elle est faite entre Marguerite de Navarre et -4, est intéressante, mais doit être encore travaillée et elle ne sera pas substitutive telle qu'elle est dessinée aujourd'hui. On est encore... Ce sont des allers-retours permanents entre la maîtrise d'ouvrage et les concepteurs pour justement étudier l'ensemble de ces points-là, mais votre question est excellente.

[..] Rambuteau, on ne la supprime pas, c'est un accès direct à la ligne 4 qui arrive dans un immeuble et il n'y a pas de raison... Il faudra l'améliorer, mais il n'y a pas de raison de la supprimer.

M. Gilles POURBAIX

Je reparle de Marguerite de Navarre, je suis désolé, parce que vous êtes allés assez rapidement vers la fin. Sur le plan, c'est en pointillés, moi, je ne sais pas lire un plan, je ne sais pas ce que ça veut dire.

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

C'est le plan de SEURA, je crois que ça veut dire que ça ne fait pas partie du projet et qu'elle est là, mais que... Normalement, elle est bien dessinée partout, et effectivement, il y aura à travailler sur son intégration et son dessin. Voilà ! Et effectivement, Rambuteau mérite tout à fait d'être plus visible, et ce sera dans le cadre du projet global et on verra comment tout ça s'intègre...

M. Jean-Pierre CAFFET

C'est-à-dire qu'on intégrerait Rambuteau du point de vue de la signalétique dans le cahier des charges.

M. Lorenzo SANCHO de COULHAC

À Rambuteau, il y a déjà un accès qui est en face des pavillons de Willerval, qui est un accès direct au métro. Si demain il y a un Rambuteau direct au RER, il faudra peut-être lui donner un accès uniquement à la ligne 4, parce qu'il est intéressant pour la ligne 4, mais pas pour le RER.

M. Jean-Pierre CAFFET

D'accord ! Nous terminons avec M. Martin qui me demande la parole depuis le début.

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

Première chose, on parle de la suppression du tube Lescot. Or, le tube Lescot, c'est vraiment l'endroit qui évacue tout le monde du RER. Alors, pourquoi supprimer cet endroit qui existe, alors que moi, je serais pour créer encore deux tubes, un porte du Louvre et un porte Saint-Eustache ? Parce qu'il doit y avoir une possibilité. C'est vraiment l'accès, dans toutes les statistiques, il est dit, dans les premières, que ça représentait une population énorme, et ça, c'est très important. Alors, je ne vois pas pourquoi on veut le supprimer.

Ensuite, imaginez de faire des escalators par paliers. Alors, demain, vous faites une évacuation générale en cas de problème, et vous verrez la panique des gens sur les paliers pour changer de palier et tout, ils vont se marcher les uns sur les autres et tout, on sait que ce n'est pas possible sur quatre étages... Sur quatre niveaux, parce que c'est plus haut que des étages.

Ensuite, pour revenir à tout ça, on sait quand même que ce sont des travailleurs qui empruntent la rue Pierre Lescot, le tube, et il a été dit que les gens préféreraient mettre deux minutes de plus pour faire le tour du pâté de maisons pour prendre le tube, pour éviter justement ces paliers, ces centres commerciaux et tout. Donc, il faut quand même tenir compte des gens qui utilisent... Donc, moi, je serais pour créer plutôt trois tubes.

Ensuite, si vous mettez des escalators, est-ce qu'il serait possible de les faire un peu plus larges, de façon à ce que les gens puissent se croiser en montant ou en descendant ?

Après, j'avais noté plein de choses, mais comme toujours, je ne vais jamais au fond des choses. Alors, la « grande croisée », je trouve ça totalement inutile, aberrant... enfin ! tout ce qu'on veut. La place Carrée en bas, on veut la niveler, mais ça, c'est le projet MANGIN, parce que ce n'est pas accessible aux handicapés. Les handicapés, on peut leur mettre ou un élévateur ou une petite rampe d'accès, parce que pour quatre marches, on ne va pas faire un chantier énorme. Et ce lieu est un lieu de liberté où les gens peuvent fumer, c'est le seul endroit du quartier où il est autorisé de faire de la musique...

Ensuite, pour revenir place Marguerite de Navarre, je ne vois pas pourquoi la sortie du souterrain ou l'entrée du souterrain – je ne sais pas dans quel sens ça marche –, pourquoi on la fait si proche de l'accès Marguerite de Navarre et pourquoi on ne la prolonge pas pour la faire uniquement au début du bâtiment, après la Ferronnerie ? De façon à ce que ce soit vraiment un espace découvert et piéton, là, si on veut faire un espace piéton. Et moi, cet espace souterrain pour le tunnel, j'irais jusqu'à la rue de Rivoli pratiquement pour le faire sortir, et là, on aurait vraiment un quartier... Donc, ça, c'est possible, mais ce serait mieux, puisqu'on parle de zone piétonne, faisons une zone piétonne.

Je regrette énormément, mais ce n'est pas dans le cadre de la RATP, c'est l'étude généralisée du quartier qui n'est pas faite. C'est-à-dire, c'est un plan d'ensemble et qui inclut la communication avec Beaubourg qui est toujours oubliée.

Qu'est-ce que j'avais d'autre à dire... ? L'équipement... Améliorer le passage de la Lingerie, parce que c'est vrai, c'est étroit et tout le reste, bon ! Ça, c'est autre chose. Et moi, je serais quand même assez pour faire deux tubes, un au Louvre, un côté Saint-Eustache, parce que c'est les axes où les gens veulent sortir le plus. En regardant tous les escalators et tout, on retombe dans l'idée initiale de M. MANGIN qui a dit, qui a écrit qu'il était important de faire des escalators par paliers, de façon à ce que les gens se dispersent dans le Forum. C'est-à-dire, de façon à ce que les gens soient obligés de fréquenter les boutiques. Voilà ! C'est tout ce que je voulais dire à peu près.

J'ai trouvé aussi dommage de supprimer l'escalier en marbre, bon ! soi-disant qu'il glisse, alors on évite qu'il soit pris, mais c'est un escalier de secours. Mais ça a été fait en escalier de secours, bon ! Imaginez simplement demain, une alerte à la bombe, on évacue tous les RER, on évacue le métro, et vous verrez vos histoires de paliers ce que ça va donner ! Donc, soyons pour le tube. Parce qu'un tube arrêté ou en marche, les gens peuvent courir en continuité dedans. Voilà en gros ! J'avais d'autres choses à dire, mais...

M. Jean-Pierre CAFFET

Je ne suis pas sûr qu'on puisse répondre ce soir à toutes les questions que vous avez posées et à toutes les propositions. Moi, ce que je vous propose, c'est que vous les écriviez et que vous les envoyiez, comme ça, on essaie de les regarder d'ici au 19 décembre. Je crois que c'est la meilleure solution ! Écrivez-nous quelque chose, M. MARTIN...

M. Jean-Pierre MARTIN

La sortie Marguerite de Navarre, il faut un escalier supplémentaire...

M. Jean-Pierre CAFFET

Attendez ! Avant de partir, M. LE ROY, le garant de la concertation, voudrait nous dire quelque chose.

M. Thierry LE ROY (garant de la concertation)

Je ne vais pas conclure, mais je voulais dire deux choses. La première sur la base de travail qu'on a eue aujourd'hui, qui est arrivée tard, mais ça a été dit, je n'ai pas besoin de le répéter, on en a beaucoup parlé avant. Je juge qu'elle est de bonne qualité, puisqu'on a pu en débattre bien et qu'on va pouvoir continuer à en débattre jusqu'au 19 décembre, peut-être après sur certains aspects. Et je voulais au passage, parce que dans les réunions qu'on a eues depuis le mois de mai, enfin depuis que je suis avec vous, ils ont été pas mal chahutés dans les réunions, je voulais rendre hommage à ceux qui ont fait ce travail préparatoire, en particulier à l'équipe de SEURA. Ils en ont entendu beaucoup, des vertes et des pas mûres ici...

La seconde chose que je voulais dire, c'est pour ceux qui se soucient de l'organisation de nos travaux et de la suite de la concertation, je ne vais rien avoir à en dire aujourd'hui, parce que nous avons tenu avant-hier un bureau de la concertation dont j'ai fait le compte-rendu, qui doit être sur Internet dans les 24 heures ou quelque chose comme ça.

Donc, je vous renvoie à ça. On a arrêté beaucoup de choses, pas définitives, qui peuvent encore bouger, mais qui donnent un tout petit peu la perspective de ce qui se passe à partir de maintenant. Donc, regardez sur Internet si vous voulez en savoir plus.

M. Jean-Pierre CAFFET

La réunion est close. Je vous demande de me faire parvenir avant le 10 décembre vos suggestions.