

Association ACCOMPLIR

49, rue Saint-Denis 75001 Paris – www.accomplir.asso.fr – 01 40 28 06 21

Compte rendu de la 3^{ème} réunion de concertation sur le projet de rénovation des Halles organisée par l'association ACCOMPLIR au Forum Saint-Eustache (06/05/03)

Les déplacements dans le quartier des Halles

Quatre-vingt quinze personnes, dont vingt-deux membres de l'association ACCOMPLIR, ont assisté à cette réunion.

Quatre orateurs avaient été invités : Lise Mesliand, Directrice de la gestion et de l'aménagement urbains à la SEM Centre ; Marie Jorio, assistante de maîtrise d'ouvrage à la RATP ; Dominique Bonnet, directeur du centre commercial du Forum et Dominique Hautbois, responsable d'opérations à Espace Expansion. Etaient également présents : Martine Billard, députée des quatre premiers arrondissements ; Anne Calves, représentant la direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris ; Raphaël René-Bazin, Responsable de développement territorial à la RATP ; Alain Le Garrec, président de la SEM-Centre ; le capitaine Joël Terry, responsable des îlotiers du secteur des Halles.

*

François Weill, président de l'association ACCOMPLIR, a introduit la séance en rappelant les thèmes de deux réunions précédentes et en soulignant l'importance, pour le projet de rénovation des Halles, du thème de cette soirée : les déplacements dans le quartier des Halles : transports en commun, piétons, voitures, livraisons...

Exposé de Lise Mesliand

Lise Mesliand rappelle le mandat qui a été confié à la SEM-Centre pour piloter la mission d'étude du projet, qui porte sur le carré compris entre la rue du Louvre, la rue de Rivoli, le boulevard Sébastopol et la rue Etienne Marcel.

Calendrier de la mission d'étude

A l'heure actuelle, un appel d'offre a été réalisé pour recruter des équipes pluridisciplinaires composées d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes, de programmistes et de bureaux d'études techniques ; 32 équipes y ont répondu. Les dossiers de candidature vont être étudiés pour sélectionner 4 équipes, qui travailleront pendant 8 mois, de juillet 2003 à février 2004.

Dans une première phase, ces 4 équipes vont travailler ensemble de début juillet à fin septembre 2003 sur quatre thèmes (en ateliers) :

- le site et ses contraintes (les espaces publics, le quartier piéton et le jardin),
- la mobilité (déplacements, circulation, stationnement, livraisons, transports en commun et modes doux, piéton et vélo),
- la programmation urbaine (la fonction résidentielle, les activités économiques et commerciales, les équipements publics)

- sécurité civile et sûreté.

En parallèle, la SEM Centre et la Ville de Paris poursuivent un certain nombre d'études sur la gestion urbaine, le diagnostic patrimonial, ou encore le trafic dans la voirie souterraine, par exemple.

La synthèse de ces travaux, qui devront permettre de définir le programme concret du projet, sera réalisée en octobre 2003 et donnera lieu à une présentation aux riverains et aux associations, en complément de l'exposition qui va être ouverte à partir de fin juin dans la maison des Associations (dans le Forum).

Avant le 15 novembre, la SEM devra valider ce programme et définir les missions confiées aux équipes. Dans une seconde phase, les 4 équipes vont travailler individuellement en concertation avec le SEM jusqu'au 15 février 2004. Elles présenteront alors leurs propositions au comité de pilotage, qui devra choisir l'une des solutions ou encore une combinaison de solutions. A partir de là commencera la mise en oeuvre de tout ou partie des propositions, et fin 2005 ou début 2006, les travaux pourront commencer.

Le thème des déplacements dans le quartier

La gare de RER connaît des dysfonctionnements liés au vieillissement des espaces : le trafic augmente de façon régulière (actuellement 500.000 correspondants par jour) ; ce projet est vu comme une opportunité d'améliorer son accessibilité et le confort des cheminements intérieurs. Il est envisagé de créer un accès supplémentaire reliant la salle d'échange à l'extérieur.

Concernant la voirie souterraine, des études de diagnostic sont en cours pour évaluer le nombre d'entrants et de sortants à chaque trémie, la nature des usages de cette voirie ; l'objectif de la municipalité étant de limiter la pression automobile à Paris et notamment au centre de Paris, il pourrait être envisagé de supprimer une partie de cette voirie et de faire en sorte qu'elle serve à la desserte locale plutôt qu'à la circulation de transit.

Pour les déplacements de surface, beaucoup de choses peuvent être améliorées au niveau de la gestion quotidienne, sans attendre le projet de rénovation lui-même. La mise en place des barrières d'entrée avance, même si c'est avec beaucoup de retard, et devrait permettre de limiter le nombre de véhicules entrant de façon injustifiée dans le quartier piétonnier.

Il a été évoqué d'utiliser le réseau ferré pour effectuer des livraisons pendant les périodes de non accès au public ; cette hypothèse n'est pas écartée pour l'instant, mais reste de l'ordre de la prospective et présentera de nombreuses difficultés à surmonter car pendant la période de fermeture, qui est brève (une heure – cinq heures du matin) le réseau sert par exemple à faire circuler des trains de travaux.

Exposé de Marie Jorio

Marie Jorio montre sur un plan la localisation des trois stations qui constituent le complexe « Châtelet – Les Halles » : la gare du Châtelet, sous la place du même nom, la plus ancienne, réunissant les lignes 1, 7 et 11 et la ligne 14 (ouverte en 1998) ; la gare RER de Châtelet-les-Halles et la station Les Halles de la ligne 4 (sous le Forum) créée en 1977. Ces trois pôles se sont ajoutés les uns aux autres et complexifiés au fil du temps : il n'y a pas eu de « plan

d'ensemble » à l'origine. A l'heure actuelle, certains couloirs (notamment du côté de la place du Châtelet) sont labyrinthiques et doivent être rendus plus fonctionnels ; la salle d'échange du RER, surnommée *le flipper*, pose beaucoup de problèmes d'orientation aux usagers. La signalétique doit être entièrement revue, ce qui représente un millier de panneaux à changer et prendra plusieurs années.

Plus largement, la RATP envisage une rénovation générale de ces trois pôles, sur le standard de qualité de ce qui a été fait pour la ligne Météor [applaudissements de la salle !].

A l'heure actuelle, les lignes de bus contournent le quartier ; il est envisagé d'utiliser les portions de la voirie souterraine qui disposent d'un gabarit suffisant pour faire traverser ce quartier à certaines lignes de bus et trouver des itinéraires plus inventifs.

Exposé de Dominique Hautbois et de Dominique Bonnet

Dominique Hautbois souligne que le Forum des Halles est alimenté en partie par les flux de voyageurs de la RATP, mais que l'enjeu du projet est cependant moindre pour le centre commercial que pour la RATP. Pour le Forum, ce sera en particulier l'occasion d'améliorer la lisibilité des cheminements et des circulations verticales, et d'accroître ainsi la convivialité et la sécurité.

A la question posée par la *Lettre d'ACCOMPLIR*, « Comment le Forum envisage-t-il de compenser la perte en clientèle que représenterait la sortie des voyageurs du RER directement dans la rue ? », Dominique Bonnet répond qu'il ne prévoit aucune perte de clientèle. Le Forum est implanté dans un quartier d'une richesse incroyable, avec le Louvre, Beaubourg, la rue de Rivoli, la rue Montorgueil, la place des Victoires, et avec une offre de restauration abondante aux alentours. Il se félicite du projet de la Ville de mettre en valeur cette richesse et n'a aucune inquiétude quant à l'avenir : le Forum continuera de tirer parti de cette richesse, qui attire non seulement les parisiens, mais aussi les franciliens et les touristes français et étrangers. Pour cela, il faudra que le centre commercial continue à attirer des clients par la qualité de son offre et sa convivialité, ce qui suppose d'aller vers une meilleure intégration du centre commercial à son quartier. Par exemple, D. Bonnet a entendu parler du projet de créer un marché alimentaire dans le secteur et s'en réjouit, car cela développe la convivialité et donc l'attractivité du quartier.

En ce qui concerne la voirie souterraine : le réseau ferré amène au Forum 83% de sa clientèle ; très peu viennent donc en voiture ; en revanche, la voirie souterraine est indispensable pour les livraisons.

DEBAT

Du luxe vers le « mass-market »

Régis : Quelle est l'évolution prévisible des commerces du Forum ? Au début, il y avait des enseignes de luxe, aujourd'hui ce sont surtout de grandes enseignes comme la FNAC ou La Redoute.

D. Bonnet : La tentative d'installer des commerces de luxe au Forum a été un échec : l'énorme flux de clients généré par la gare RER est contradictoire avec la sélection de la clientèle que suppose que le commerce du luxe. La diminution du nombre de magasins (262 à

l'origine, 175 aujourd'hui) et la nature des enseignes ont été peu à peu imposées par la nature même de la clientèle et correspond à l'émergence du « mass market ». Pour continuer à attirer la clientèle, le Forum doit malgré tout proposer des commerces « différenciants » ; c'est le cas par exemple des magasins « Graine d'Intérieur » ou « Bodum » qui se sont installés rue Rambuteau.

Encore plus de monde dans notre quartier ?

Aline : Le problème de M. Bonnet, en tant que commerçant, c'est d'attirer encore plus de monde dans ce quartier, qui est tout petit et qui est déjà surpeuplé, notamment en fin de semaine ; pour nous, les habitants, ce serait mieux qu'il y ait moins de monde. Pourquoi tout concentrer ici ? Pourquoi ne pas installer ces grandes enseignes en banlieue ?

Dominique Hautbois : Pour nous l'enjeu est surtout d'améliorer les flux de la foule pour éviter les phénomènes de congestion et les problèmes d'agoraphobie.

Marie Jorio : L'évolution du nombre de voyageurs transitant par les Halles suit l'évolution du nombre de voyageurs sur l'ensemble de l'Île de France. Si nous souhaitons rénover la gare des Halles, ce n'est pas dans l'idée d'accueillir davantage de voyageurs, mais pour améliorer la qualité et le confort.

Alain Le Garrec : La décision d'établir une connexion RER au centre de Paris a été prise il y a trente ans, et on ne peut revenir là-dessus. A l'heure actuelle, la gare des Halles représente l'entrée principale dans Paris, que ce soit depuis la banlieue ou depuis l'Europe toute entière, puisque les liaisons depuis Roissy et Orly passent également par les Halles. L'enjeu est maintenant de rénover le quartier pour qu'il puisse accueillir correctement toutes ces personnes tout en conservant ses habitants. Mais on ne peut pas s'opposer à la venue des visiteurs, dont il ne faut pas oublier qu'ils font aussi vivre Paris ! En revanche, on peut travailler ensemble, RATP, Forum et SEM-Centre, pour relever au mieux ce défi, et c'est ce que nous avons commencé à faire.

Plus de commerce, ou plus de vie ?

Sophie : Les problèmes de foule excessive sont limités à quelques pics certains jours et dans certains endroits du quartier ; je garde par exemple des mauvais souvenirs de la rue Lescot à la veille de Noël. Mais il faut bien avouer que si on fait le choix d'habiter au centre de Paris, c'est généralement parce qu'on aime bien cette animation.

Dominique Bonnet : Il y a quelques années, le Forum ne marchait plus très bien, de nombreux commerces étaient fermés et un climat d'insécurité s'était développé sur l'ensemble du quartier. Aujourd'hui, on ne déplore que 11 accidents pour 100.000 visiteurs ; c'est dû à l'action de la police de proximité, mais aussi au fait que le commerce marche bien et que le Forum est un lieu de tolérance et d'acceptation des différences. S'il n'y a pas de commerce, il n'y a pas de vie ! En revanche, quand le commerce va bien, on peut faire des projets. A l'heure actuelle, le Forum est en excellente situation financière : la FNAC du Forum est la première de France, et il en est de même pour les magasins H&M, La Redoute, ou encore pour les cinémas UGC ; et c'est pourquoi nous pouvons maintenant envisager de créer davantage de convivialité et de confort dans le Forum.

René : Le commerce n'est pas toute la vie, c'est une partie de la vie. Or à l'heure actuelle, la vie de notre quartier repose à 99% sur le commerce. Ce que nous souhaiterions, ce n'est pas faire diminuer le commerce, mais augmenter et améliorer la vie qui ne relève pas du commerce. Par exemple, dans le quartier, les ados manquent d'équipements collectifs.

Lise Mesliand : Le mélange entre commerces et équipements collectifs dans le Forum est une des originalités de ce projet et constitue, d'ores et déjà, l'une des réussites du site ; les équipements accueillent un public varié (de proximité mais également de tout Paris ou de l'agglomération) dont ils tirent une vraie richesse ; vous en parlerez lors de votre prochaine réunion !

Un intervenant : La taille des surfaces commerciales va-t-elle encore augmenter avec ce projet ?

Dominique Bonnet : Le centre commercial occupe 57.000 m², et il n'est pas prévu que cette surface augmente, car il faudrait pour cela une autorisation préfectorale.

Les commerces de la salle d'échange du RER

Françoise : la salle d'échange du RER est encombrée par de nombreuses petites boutiques qui entravent la circulation des voyageurs.

Marie Jorio : Parmi les usagers de cette salle, beaucoup viennent de banlieue et apprécient de trouver dans cette salle un certain nombre de services : ils peuvent acheter des croissants, téléphoner, utiliser Internet... Cela dit, l'espace doit être réorganisé et l'implantation de ces services améliorée. Ces travaux vont commencer très bientôt.

Des problèmes de sécurité dans la salle du RER ?

Sylvie : Nous avons entendu dire que le projet de rénovation avait été provoqué par des problèmes de sécurité dans la salle du RER, et qu'en particulier des sorties directes vers la rue allaient être créées. Qu'en est-il ?

Lise Mesliand : Le lancement du projet ne vient pas d'un problème de sécurité mais d'un diagnostic très complet portant sur la fluidité, le confort, l'accessibilité, ou encore des aspects de sécurité technique comme le désenfumage. Un accès direct vers l'extérieur permettrait d'améliorer l'évacuation, mais aussi d'apporter de la lumière au sous-sol, ce qui améliorerait aussi la qualité. Cela dit, un bureau d'étude a été mandaté par la SEM Centre, la RATP et Espace Expansion pour faire un diagnostic complet sur le fonctionnement des PC de sécurité sur l'ensemble du site, et faire des propositions si nécessaire pour améliorer encore les procédures et actions à mettre en oeuvre en matière de sécurité.

Dominique Bonnet : L'ensemble du site fait l'objet d'une visite de la commission de sécurité une fois par an. Le dernier exercice d'évacuation par les tours de sécurité a été réalisé le 6 avril dernier ; il n'y a eu aucun problème, ni du côté du Forum, ni du côté de la salle du RER. Ces tours ne sont pas forcément connues du public : il y en a du côté Lescot, du côté Rambuteau, et dans le jardin. L'ensemble du site peut être évacué en moins de trois minutes. Cela dit, s'il est possible d'améliorer encore les possibilités existantes d'évacuation et même les surdimensionner, on aurait tort de s'en priver. C'est vrai que la porte Lescot, par exemple,

n'est pas satisfaisante : il vaudrait mieux une descente en pente douce et graduelle jusqu'à la salle d'échange.

Int. : Le plan d'évacuation est mal connu des usagers et des riverains, il faudrait communiquer davantage sur ces questions.

Démocratiser les raccourcis ?

Françoise : Pourquoi ne pas indiquer les raccourcis dans les couloirs du métro et du RER ? On nous promène pendant des kilomètres pour rien.

Marie Jorio : Il est vrai que la circulation dans les couloirs du métro n'est pas optimale ; cela s'explique par le fait que les différentes lignes se sont ajoutées successivement les unes aux autres : il n'y a pas eu au départ de plan d'ensemble. La rénovation de la signalétique est déjà engagée, mais elle prendra des années car pendant ce temps le trafic continue et il ne doit pas être perturbé.

Et les personnes handicapées ?

Int. : Il est très difficile pour les personnes handicapées d'accéder au Forum.

Dominique Bonnet : C'est vrai : il n'y a que deux ascenseurs en tout, et les personnes à mobilité réduite doivent emprunter le monte-charge situé près du Flunch pour se rendre dans la salle du RER. La création d'accès corrects pour ces personnes sera l'un des enjeux de la rénovation.

La voirie souterraine

Gilles : Nous avons entendu parler d'un projet de gare de bus souterraine ; un tel projet ne contribuerait-il pas à renforcer encore le trafic de transit dans ce quartier, en particulier s'il s'agissait de déplacer la gare Noctambus du Châtelet vers les Halles ?

Raphaël René-Bazin : Pour l'instant il n'a jamais été question de créer une gare de bus souterraine ; nous avons simplement envisagé de faire traverser le quartier piéton par des bus en utilisant les parties de la voirie souterraine qui disposent du gabarit nécessaire. Le réseau Noctambus est en cours de refonte : pour diminuer le phénomène de centralité de la gare du Châtelet, il va sans doute être remplacé par un système de rocade reliant l'ensemble des gares parisiennes entre elles, avec seulement quelques lignes passant par le centre.

Faire respecter le règlement sur les terrasses de cafés-restaurants

Un intervenant : Si on veut faciliter la circulation des piétons, il faudrait faire respecter le règlement sur les terrasses. La rue Montorgueil est impraticable, et rue Rambuteau, le restaurant « Léon de Bruxelles » a planté son drapeau exactement au milieu de la rue !

Capitaine Terry : L'un des établissements de la rue Saint-Denis en est à sa sixième procédure judiciaire. A chaque fois, l'établissement change de statut, de gérant, ou encore fait appel, de sorte qu'il est très difficile d'obtenir des résultats.

Anne Calves : En principe, dans les quartiers piétonniers, les étalages et les terrasses ouvertes sont autorisés, les terrasses fermées interdites. Dans le quartier des Halles, on a constaté depuis des années la transformation progressive des terrasses ouvertes en terrasses fermées, et quand il fait beau les restaurants ajoutent une terrasse ouverte par devant. De très nombreux procès-verbaux ont été infligés, mais la tentation est très forte : du fait de l'absence de voiture, le quartier est calme et agréable, cela donne envie de s'installer tranquillement à une terrasse. C'est pourquoi un projet de délibération a été préparé pour autoriser les terrasses fermées, ce qui permettra de les contrôler : tant qu'elles sont interdites, paradoxalement, on ne peut pas exercer ce contrôle, et les procès-verbaux ne suffisent pas à les empêcher.

Toute la difficulté sera de déterminer à quels endroits des terrasses couvertes sont envisageables compte tenu du bâti et du patrimoine architectural. Il faudra également que les terrasses cessent d'empiéter sur les porches et sur les sorties d'immeubles, veiller à ce que les premiers étages ne soient pas obstrués par les stores publicitaires, etc. Des études vont être lancées sur cette question.

Alain Le Garrec : La délibération concernant les terrasses a été proposée à la Ville de Paris en décembre 2000 ; nous avons retardé jusqu'ici la prise de décision pour nous assurer que cette nouvelle réglementation permettrait réellement d'exercer un contrôle sur les terrasses et d'améliorer la situation. En tout état de cause, aucune décision ne sera prise sans consulter les riverains.

Rétablir des trottoirs dans le quartier piétonnier

Elisabeth : L'un des problèmes posés par la légalisation des terrasses fermées est que dans ce cas nous perdrons tout espoir de voir rétablir des trottoirs dans le quartier piéton. Or compte tenu que des véhicules continueront forcément de circuler dans le quartier (livraisons, taxis, véhicules de sécurité, véhicules de nettoyage...) il serait précieux pour les piétons de pouvoir se sentir à l'abri sur des trottoirs. Créer des trottoirs protégés par des potelets, comme dans le quartier Saint Séverin, permettrait d'éviter le stationnement sauvage : les voitures se garent parfois directement devant les portes des immeubles, de sorte que les habitants peuvent à peine entrer et sortir de chez eux.

Int. : Si on rétablit les trottoirs, cela risque de légaliser la circulation !

Int. : Dans la rue Montorgueil, les trottoirs existent, mais ils sont occupés par les terrasses, justement, et il faut continuellement descendre sur la chaussée pour pouvoir passer !

Lise Mesliand : La question des trottoirs fait partie de la réflexion sur le partage de l'espace public et la répartition des flux. Nous allons également travailler sur le choix des matériaux et le traitement des surfaces.

Les bancs publics

Elisabeth : Nous sommes un peu inquiet d'avoir entendu le Maire du 1^{er}, lors du dernier conseil du quartier des Halles, annoncer son intention d'enlever certains bancs dans le jardin des Halles sous prétexte que « leur usage est parfois détourné ». Dans toutes les rues du quartier, on a ôté les bancs publics parce qu'ils étaient utilisés par les SDF. Les SDF ne sont pas partis pour autant : ils sont et seront toujours dans ce quartier, qui est aussi le leur, mais ils

sont contraints de s'asseoir ou de se coucher par terre, ce qui est indigne pour des êtres humains.

Par ailleurs, Hervé Thomas, le sociologue qui a réalisé une étude sur les fréquentations et les usages du jardin, nous a expliqué que la très grande fluidité qu'on observe dans le quartier en général, et par exemple dans l'allée Saint-John Perse, au lieu d'accroître la sécurité, est favorable aux trafics en tous genres. Au lieu de continuer à enlever des bancs, il faudrait donc en remettre, ce qui nous permettrait, par ailleurs, dans ce quartier où par définition on marche beaucoup, de pouvoir nous reposer un moment sans avoir l'obligation de consommer à une terrasse.

Les films que nous avons pu voir sur la création du Forum montrent qu'à l'origine il y avait également de très nombreux bancs dans le centre commercial ; ils ont tous disparu.

Dominique Bonnet : Pendant longtemps, c'est vrai, la stratégie du Forum a été d'enlever tout ce qui était convivial, comme les fleurs, les bancs, les toilettes. Mais on s'est rendu compte que ce n'était pas en retirant les éléments de convivialité qu'on augmentait la sécurité, bien au contraire. Aujourd'hui, nous recommençons à installer ce type d'équipement, et nous constatons qu'ils ne sont pas dégradés. Nous avons par exemple installé des fontaines à eau dans les parkings souterrains, et elles sont respectées. Nous allons poursuivre en ce sens.

La circulation motorisée dans les rues piétonnes

Int. : Pourquoi n'empêche-t-on pas la circulation dans les rues piétonnes, notamment des motos, qui sont particulièrement dangereuses ?

Capitaine Terry : Les horaires de livraison ne sont pas respectés, ni l'interdiction pour les véhicules de circuler et de stationner. Nous dressons actuellement 3.500 PV par mois, soit deux fois plus qu'il y a deux ans, mais il est impossible de consacrer tous nos effectifs à cette seule tâche. Les relations avec les riverains et les commerçants ne sont pas non plus toujours faciles : certains qui bénéficiaient d'autorisations depuis dix ans se plaignent de ne plus les obtenir aujourd'hui. Les barrières qui ont été posées à l'entrée du quartier piétonnier ne fonctionnent pas ; il faudrait, pour les rendre opérationnelles, qu'elles soient accompagnées d'un contrôle humain, mais la Ville de Paris et la Préfecture ne disposent pas des effectifs pour cela. Le système mis en place dans le quartier Montorgueil (les bornes mobiles) est beaucoup plus efficace. Quoiqu'il en soit, la police poursuivra son action dans le cadre des nouvelles dispositions qui seront adoptées.

Des pistes cyclables dans le quartier piétonnier ?

Claire : Beaucoup de vélos circulent dans le quartier piétonnier, et c'est dangereux pour les piétons ; ne pourrait-on pas matérialiser des pistes cyclables ?

Lise Mesliand : C'est effectivement une question qui sera abordée au cours du projet.

Un chantier encombrant près de la place des Deux Ecus

Claire : Quel est le chantier en cours près de la place des Deux Ecus ? Quand sera-t-il terminé ?

Raphaël René-Bazin : Il s'agit des travaux pour les bouches d'aération de la ligne 14 ; ce chantier est resté en friche depuis 1998. Le planning de la RATP prévoit la fin du chantier fin juillet 2003.

Le calendrier du projet

Alain Le Garrec : L'exposition que j'avais annoncée ouvrira ses portes fin juin dans l'ancienne Maison des Associations. A cette occasion, une grande réunion d'information sera également organisée à l'Auditorium des Halles. J'espère que nous avons réussi à vous convaincre que le projet n'était pas fait, et qu'il était au contraire encore complètement ouvert. La concertation va se poursuivre et à partir de juillet, les professionnels vont commencer à travailler sur le projet. Quand les différents projets seront présentés, au mois de février 2004, il appartiendra à vos élus d'arbitrer en tenant compte de tous les avis recueillis.

Prochaine réunion de concertation organisée par l'association ACCOMPLIR

L'association ACCOMPLIR organise une 4^{ème} et dernière réunion de concertation ouverte à tous les habitants le 10 juin prochain, à 20h30, dans le même lieu (salle du Forum Saint-Eustache) sur le thème : **les équipements sportifs et culturels pour les jeunes et les familles dans le quartier des Halles.**