

**GROUPE DE TRAVAIL THEMATIQUE « VOIRIE » — Séance du 23 avril 2007**

Présidence

Monsieur Denis BAUPIN

Adjoint au Maire de Paris chargé des transports**Participants**

Monsieur Thierry LE ROY

Garant de la concertation

Monsieur Alain LE GARREC

Conseiller de Paris**Agence SEURA**

Monsieur Jean-Marc FRITZ

Monsieur Guillaume LANDIER

Madame Cathleen ARNAUD

Madame Virginie TEULIERES

ESPACE EXPANSION

Monsieur Stéphane ROMBAUTS

Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris

Madame Caroline MARTY

Conseil de quartier des Halles

Madame Dominique GOY-BLANQUET

Associations « Curiositas » et « Societas »

Monsieur Baptiste BOUSSAUD

**Association « Vivre dans le quartier des Halles –
Montorgueil – Montmartre – St Eustache »**

Madame Françoise THOMAS

Association « TAM TAM »

Monsieur Fabrice PIAULT

Association « La Clairière »

Monsieur Bruno RENE BAZIN

**Association de défense des riverains « Châtelet les
Halles »**

Monsieur Jacques CHAVONNET

Association « Glob'Halles »

Madame Dominique MAGNIETTE

Cabinet de Denis BAUPIN

Madame Cécile GRUBER

Cabinet de Jean-Pierre CAFFET

Monsieur Renaud PAQUE

COTEBA

Monsieur Stéphane CZERWINSKI

SEM PARIS CENTRE

Monsieur Thierry WAHL

Madame Ariane BOULEAU

CNRS

Madame Michèle COLLIN

Conseil de quartier St Germain l'Auxerrois

Madame Paule CHAMPETIER DE RIBES

Collectif « Beaubourg les Halles »

Monsieur Alexandre MAHFOUZ

Association « Paris des Halles »

Monsieur Olivier PERAY

Conseil Syndical 5/7 rue des Innocents

Monsieur Jean-Pierre MARTIN

Association « Accomplir »

Monsieur Julien PAUCHET

GIE du Forum des Halles

Monsieur André LABORDE

Association « Mieux se déplacer à bicyclette »

Madame Christine LAMBERT

Cabinet du Maire

Monsieur Didier BAILLY

Cabinet de Dominique BERTINOTTI

Monsieur Didier BERTHELOT

Ville de Paris/ Direction de l'urbanisme
Madame Catherine BARBE
Madame Véronique FRADON

Ville de Paris/ Direction de la Voirie et des Déplacements
Monsieur Alain CHAPUT
Monsieur Arnaud CAQUELARD
Monsieur Nicolas ROY

Qualité sécurité autour de St Eustache
Monsieur Jean POYET

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS, DE LA CIRCULATION, DU STATIONNEMENT ET DE LA VOIRIE :

Je m'excuse par avance. Une autre actualité m'oblige à d'autres rendez-vous, d'autres réunions, etc.

Cette réunion était prévue à 18 h 00 et il y a eu, visiblement, un problème de coordination. Je devrai vous quitter vers 19 h 30, mais Cécile GRUBER continuera à animer la réunion, dont l'objet est de parler de voiries de surface du quartier des Halles.

Nous n'évoquerons pas les questions de la voirie souterraine, puisqu'elles sont à l'ordre du jour d'une réunion le 19 juin.

Le 19 juin, une réunion vous est proposée pour poursuivre le travail sur la voirie souterraine, et évoquer aussi les questions de fret, qui ont fait l'objet de discussions lors de précédentes réunions, avec une attente assez forte pour des informations complémentaires.

Je vous propose de commencer. Je donne la parole à M. FRITZ pour l'introduction. Puis, nous passerons à la discussion.

M. J. M. FRITZ, AGENCE SEURA :

Bonsoir à tous. Nous vous avons préparé une présentation des aménagements en cours d'étude concernant les surfaces. Nous pensions vous présenter la totalité ce soir, mais la présentation devenait très longue, donc ce sera limité aux aménagements de surface.

Nous allons regarder :

- ✓ les objectifs généraux et les moyens à mettre en œuvre,
- ✓ la question des restitutions des continuités piétonnes (c'est un peu la base de la réflexion pour l'aménagement de ce quartier),
- ✓ la zone piétonne des Halles et son extension,
- ✓ la question du secteur restant ouvert à la circulation et ses transformations,
- ✓ le stationnement (automobiles, deux-roues motorisés et vélos),
- ✓ la circulation des vélos (point assez important),
- ✓ les livraisons dans les zones piétonnes,
- ✓ les espaces végétaux et leur fonctionnalité.

Ensuite, trois cas qui sont des secteurs d'intervention. Nous avons quelques dessins qui méritent d'être présentés et discutés avec vous.

1. Les objectifs généraux et les moyens à mettre en œuvre :

Ces objectifs généraux sont, pour nous :

- ✓ Restituer des continuités piétonnes et des circulations douces sur le site.
- ✓ Ensuite, replacer le site dans l'enchaînement des grands espaces publics au centre de Paris.
- ✓ Pour finir, c'est la rénovation des surfaces, des maçonneries, des végétaux, des mobiliers urbains.

Les moyens à mettre en œuvre sont la suppression d'obstacles sur les cheminements piétons, et en particulier les trémies d'accès aux voiries souterraines. Pour nous, l'extension mesurée du secteur piétonnier est un moyen de permettre le changement de statut de certains parcours.

Ce n'est pas mis comme un objectif, mais comme un moyen de modifier les pratiques des piétons et de les améliorer, ainsi que pour les circulations douces sur le site.

2. Les restitutions des continuités piétonnes :

La restitution des continuités piétonnes, les obstacles de type routier... (Un plan du site). Nous travaillons, ce soir, surtout sur le périmètre Etienne Marcel, Sébastopol, Rivoli et Louvre, ce qui ne nous empêche pas de voir ce qui se passe à côté, mais c'est la zone d'étude centrale.

On ne parlera pas de la trémie du Renard ou de celle qui se trouve sur le quai du Pont Neuf, mais plutôt des 5 grandes trémies centrales, sur le plan projet ; l'objectif étant pour Turbigo, par exemple, de retrouver des continuités entre le secteur Montorgueil et le secteur Saint-Denis, rue du Cygne.

Pour la trémie Coquillière, c'est d'amener le jardin jusqu'à la rue du Louvre.

Pour la trémie Berger, c'est restituer cette grande continuité piétonne qui va jusqu'à Beaubourg.

Pour la trémie du Pont Neuf, c'est restituer cet axe nord-sud qui va des grands boulevards jusqu'à la Seine.

Pour la trémie des Halles, également cette promenade nord-sud qui descend ensuite sur la rue des Halles, vers Rivoli ; mais également la continuité, coupée actuellement, entre la rue Saint-Honoré et la rue des Innocents, qui mène ensuite sur la place Joachim du Bellay.

On a élargi un peu le champ et regardé les continuités piétonnes inter quartiers, au niveau du centre de Paris. On parle bien sûr de parcours dédiés : le piéton peut marcher sur n'importe quel trottoir. La question est de voir quels parcours sont effectivement dédiés aux piétons et aux circulations douces.

Sur le site, il y a deux parcours nord-sud principaux : la rue Montorgueil qui vient d'une rue piétonne au-dessus de la rue Etienne Marcel, et la rue Saint-Denis qui est complétée au nord et au sud par le réseau vert.

Horizontalement, la rue Rambuteau, qui retrouve un tronçon piéton au niveau de Beaubourg ; et la rue Berger qui, elle, est immédiatement piétonne, des deux côtés du boulevard de Sébastopol.

Les interventions que l'on propose dans cette étude sont :

- A l'intérieur du site, en étendant de manière mesurée le secteur piétonnier, retrouver des continuités piétonnes au moins jusqu'au bord du quadrilatère, c'est-à-dire la rue du Louvre pour Rambuteau, par la rue Coquillière et par la rue Berger, et retrouver cette continuité sur la rue du Pont Neuf ;
- Au-delà du site, reconstituer ce parcours interrompu sur le tronçon de la rue Rambuteau, au-delà du bd de Sébastopol, et faire un gros effort sur la traversée du secteur de part et d'autre du bd de Sébastopol, puisqu'il y a là deux points de passage avec des flux très importants, qui se font sur un simple passage piétons.

Il y aura des études détaillées sur ce point qui est, pour nous, très important. Nous pouvons rappeler que nous avons pensé qu'il serait possible de faire, d'entrée de jeu, un plateau piétons, sur la totalité du tronçon entre le passage de la rue Berger et de la rue Rambuteau.

Nous en avons discuté avec les services de la Ville : il y a quelques écueils à éviter, notamment un plateau piétons trop long qui permet aux voitures d'accélérer à nouveau, et crée des situations dangereuses pour les piétons.

La question est donc un peu suspendue pour la manière de traiter l'espace entre la rue Berger et la rue Rambuteau. Les deux passages, rue Berger et rue Rambuteau, seront à traiter de manière spéciale.

M. DENIS BAUPIN :

Excusez-moi ; par « un plateau surélevé », vous ne voulez pas forcément dire : un plateau piétons, sur l'ensemble du trajet ? J'ai vu des personnes s'émouvoir de l'idée.

M. J.M. FRITZ :

Absolument. C'est un plateau surélevé.

M. DENIS BAUPIN :

Pas forcément réservé aux piétons.

M. J.M. FRITZ :

Nous allons en parler plus loin, puisque nous parlerons de terminologie. En effet, « plateau piétons » n'était pas approprié. Cela dit, dans l'étude de définition, c'était un peu notre idée. Elle a été remise en cause, mais nous pensions à un secteur piétonnier, y compris sur Sébastopol. Beaucoup de choses ont démenti cette option et l'on est revenu en arrière.

La continuité au-delà de la rue de Rivoli par la rue du Pont Neuf : en élargissant le trottoir côté Est, et en profitant du fait que la rue du Pont Neuf intègre le secteur piétonnier, on n'a plus besoin de venir sur trois files sur la rue du Pont Neuf, au sud de Rivoli. Donc, on peut très largement améliorer le parcours du piéton jusqu'à la Seine.

3. La zone piétonne des Halles et son extension :

Tout d'abord, un point de terminologie. Avant, c'était simple, il y avait des chaussées et des trottoirs, cela a été fait par les Romains il y a plus de 2.000 ans. Ensuite, on a inventé les zones piétonnes. Mais, entre la chaussée traditionnelle avec ses trottoirs et la zone piétonne, il n'existait rien.

Depuis quelques années, notamment à Paris, il y a une succession d'espaces aménagés, pour les piétons et les circulations douces, avec trois types principaux : les plateaux, les voies à priorité piétonne, et le réseau vert.

Les plateaux sont le rehaussement de la partie chaussée au niveau du trottoir, avec un ralentisseur à l'entrée. En général, c'est mis en place à un carrefour et le revêtement de sol est plutôt de type piéton ; l'automobiliste se sent moins chez lui. Il n'y a pas de réglementation particulière.

La voie à priorité piétonne (on voit le bel aménagement fait devant le parvis de la Gare du Nord) : le principe est à peu près le même. La chaussée est rehaussée jusqu'au niveau du trottoir ; mais s'ajoute une réglementation qui impose que le piéton soit prioritaire (d'où son nom) et que la circulation automobile soit limitée à 15 km/h et, en général, que le stationnement soit interdit.

Un autre exemple : la rue Sainte Apolline, où il n'y a pas de stationnement, pas de potelets, et où la circulation n'est autorisée qu'aux riverains et aux livraisons ; en revanche, les vélos circulent dans les deux sens.

Le réseau vert : vous le connaissez, il y a un tronçon rue Saint-Denis, en bas de l'opération. Le fonctionnement ressemble à celui du plateau piéton : une voie est matérialisée mais n'est pas ouverte à la circulation, elle permet le passage des riverains, des livraisons, des véhicules de secours et de nettoyage, etc.

L'état existant de la zone piétonne des Halles : on la voit ici, en orange. Curieusement, la réglementation mise en place en 1981 ne donnait pas la priorité aux piétons, à l'époque, et interdisait la circulation des cycles. Cela a été changé en 2006. Les rares véhicules autorisés à circuler (cités tout à l'heure) ne sont pas prioritaires sur les piétons. Les cycles non motorisés peuvent circuler, y compris à contresens (il y a des sens de circulation dans le secteur piétonnier).

On voit également l'apparition du réseau vert en bas de l'opération.

Les propositions de modification sur lesquelles nous travaillons et dont nous pourrions discuter :

C'est l'extension de la zone piétonne, de part et d'autre du projet de jardin, rue Coquillière, rue Berger, avec les trois rues qui partent vers la rue Saint-Honoré ; une poursuite de cette zone piétonne sur la rue Pont Neuf, jusqu'à la rue de Rivoli ; le fait de transformer la place Marguerite de Navarre et d'étendre la zone piétonne au bas de la rue des Halles et, de fait, d'intégrer le réseau vert dans le secteur piéton.

On le verra tout à l'heure, la circulation automobile ne tournera plus à droite, au carrefour de la rue de Rivoli, mais prendra la rue des Lavandières pour rejoindre la rue des Halles.

Ces mesures d'extension de la zone piétonne sont accompagnées de propositions d'extension des plateaux piétons. Vous avez actuellement deux plateaux piétons sur le site : un à l'intersection de la rue de Turbigo, Montorgueil, Montmartre, que l'on propose d'étendre jusqu'au démarrage de cet accès depuis la rue de Turbigo ; et aux traversées entre les secteurs piétons, on propose également, rue du Pont Neuf, de faire un petit plateau piétons, et rue des Halles.

On pourrait discuter du fait qu'il s'agisse d'un plateau piéton ou d'une voie prioritaire. Les deux sont intéressants.

Nous avons également réfléchi sur la possibilité (une variante) d'étendre soit un plateau piétons, soit une voie « piétons prioritaires », sur l'ensemble de la rue Saint-Honoré, ce qui n'empêcherait pas les livraisons sur ce tronçon, mais rendrait plus homogènes les circulations douces et la circulation des piétons, sur l'ensemble du tronçon.

Cela peut donner ce plan de zone piétonne. Si l'on est en plateau piétons sur la rue Saint-Honoré, cela donne ceci... Avec un plateau allant jusqu'à la rue du Louvre.

4. Le secteur restant ouvert à la circulation et ses transformations :

Vous pouvez voir, en bleu, les voies de circulation, avec les deux plateaux piétons actuels, à l'intersection de la rue de l'Arbre Sec et de la rue Saint-Honoré et de la rue de Turbigo.

Parmi les sens de circulation actuels, deux ou trois devront être changés.

L'extension de la zone piétonne et les nouveaux sens de circulation concernent la rue des Lavandières, pour que de la rue de Rivoli on puisse prendre ce tronçon de voie, puis pénétrer dans la voirie souterraine juste avant la place Marguerite de Navarre. Ceux qui ne descendent pas dans la voirie souterraine continuent sur la rue des Halles et reviennent sur la rue de Rivoli par la rue des Bourdonnais. On ne change pas le sens de circulation sur les autres rues du secteur sud (rue Saint-Honoré, rue de l'Arbre Sec, etc.).

Une autre modification, dans la mesure où nous sommes amenés, avec l'extension du secteur piétonnier, à avoir une entrée dans le secteur, ne serait-ce que pour les véhicules de secours, de pompiers et de livraison ; au droit de la rue Coquillière. Pour que la rue Jean-Jacques Rousseau ne devienne pas un raccourci, l'idée est de remettre à double sens ce tronçon de la rue Etienne Marcel entre la rue du Louvre et la rue Montmartre, comme il est, un peu plus loin, sur la rue Etienne Marcel. La manière dont cette rue fonctionne sur la partie centrale serait étendue jusqu'à la rue du Louvre.

5. Le stationnement :

Nous avons fait un relevé détaillé du stationnement automobile, que vous avez dans les documents. Nous avons distingué le stationnement courant (rotatif et mixte), les emplacements de livraison, les places pour les personnes handicapées et les emplacements réservés (la poste, les convoyeurs).

L'extension de la zone piétonne annule des places de stationnement, de manière mécanique, notamment sur la rue Berger, la rue du Pont Neuf, le bas de la rue des Halles.

Nous proposons d'intervenir sur un autre secteur, suite à la dernière réunion de concertation sur le sujet, l'année dernière. On nous avait demandé de réfléchir sur le fait de rendre au piéton sa place sur la rue Saint-Honoré, dans le tronçon entre la rue de l'Arbre Sec et la rue du Pont Neuf.

Nous avons trouvé l'idée assez bonne. Les trottoirs sont très serrés, et le piéton ne passe pas. On propose de recalibrer la rue Saint-Honoré pour que le piéton y retrouve une place. Donc, un certain nombre de places de stationnement sont supprimées, également sur la rue Saint-Honoré.

On ne s'attardera pas trop sur ce tableau un peu indigeste. L'ensemble des places supprimées est de l'ordre de 80 à 85 places. Nous avons conservé et repositionné les places des personnes handicapées (il y a une erreur sur le tableau, ce n'est pas 4 mais 21). Beaucoup de places de livraison ne sont pas supprimées, puisque les livraisons pourront toujours rentrer dans la zone piétonne.

Il y a une comparaison pertinente à faire entre le stationnement de surface et le stationnement souterrain. Dans le secteur, il y a au moins 5 parkings publics, sans compter le parking du Novotel ouvert au public ; ils totalisent 2.815 places souterraines. Loin de nous l'idée qu'une place de surface vaille une place souterraine, mais le taux de remplissage de ces parkings est de 30 % à 70 % (pour le plus rempli, Saint-Eustache) et des maximums qui sont en général entre la moitié et les 4/5. Certains jours de l'année, le parking Saint-Eustache est complet ; et l'on se dit que pour les gens venant de temps en temps dans le secteur, il y a une large possibilité de se garer. On garde un potentiel de stationnement important, en tout cas en souterrain.

Le stationnement des deux-roues motorisés avait fait débat la dernière fois. On a relevé le nombre de places de stationnement des deux-roues motorisés sur le site : 220. C'est le même principe que pour le stationnement automobile. L'extension de la zone fait qu'au moins 3 emplacements sont supprimés.

On a regardé où l'on pouvait mettre en place du stationnement, et l'on a repéré des positions pour ce stationnement supplémentaire. On a retenu le principe suivant : le deux-roues motorisé ne monte pas sur le trottoir. Ils se stationnent, depuis le bd Sébastopol par exemple, dans un des sites qui pourraient être utilisés pour le stationnement de ces deux-roues. Ils viennent de la chaussée, rentrent sur une place en site propre, repartent sur la chaussée ; mais ils n'embêtent pas les piétons. Ils stationnent dans une bande dans laquelle se trouvent les mobiliers, bande non utilisée par les piétons qui, eux, utilisent la grande largeur du trottoir.

Ces propositions que nous faisons sont, évidemment, à discuter et à débattre. Si l'on se fie à ces propositions, on pourrait augmenter le nombre des deux-roues motorisés de 220 à 320 (une augmentation d'une centaine de places de stationnement).

On a compté les barres pour le stationnement des vélos, mais c'est particulier, une barre peut valoir 1 ou 2 vélos, mais parfois jusqu'à 6 vélos (les copains viennent et les attachent entre eux). On s'est mis dans la situation du projet et, de façon mécanique, comme pour les autres véhicules, au moins un stationnement est supprimé puisqu'il se retrouve en plein dans le jardin. On a regardé où l'on pouvait rajouter des stationnements de vélos, puisque depuis 2006 ils ont le droit de parcourir complètement et librement la zone piétonne. Donc, on a des emplacements projetés.

On a aussi intégré les stations Vélib' qui seront installées très prochainement, et la Maison Roue Libre, intégrée dans le concours du Carreau. Son fonctionnement est différent, c'est une centaine de places de stationnement superposées. Ce n'est pas de la location. Il y a quelques vélos en location mais l'idée est de stationner, pour les gens ayant leur propre vélo. Il y a aussi un petit service d'entretien et dépannage.

On arriverait à rajouter environ 120 barres et l'on aurait au final 214 barres de stationnement pouvant accueillir au moins 2 vélos. A terme, le total passe à environ 400 places auxquelles il faut rajouter la Maison Roue Libre.

L'idée est d'intégrer également le stationnement des vélos en location. Vous avez un plan un peu global que l'on pourra détailler, et dont on pourra discuter si vous le souhaitez.

6. La circulation des vélos :

La circulation est maintenant autorisée en zone piétonne, pour les cycles non motorisés, dans tous les sens (c'est la zone en vert). Sur chaussée (la zone en bleu) c'est aussi autorisé, en suivant le sens de circulation des véhicules, sauf pour le tronçon entre la rue de l'Arbre Sec et la rue du Louvre, où le vélo a le droit de rouler à contresens.

Nous proposons, éventuellement, une extension mesurée de ce principe, pour avoir une continuité dans les deux sens, sur cet axe, pour les vélos, qui pourront rejoindre, entre la rue du Louvre, le secteur piétonnier, la rue des Innocents, la rue de la Ferronnerie et la place Joachim du Bellay, et dans l'autre sens également.

C'est une possibilité de modification réglementaire du parcours, pour améliorer la circulation des vélos.

Un autre point à débattre, qui fait l'objet de discussions au sein de la ville, est la traversée nord-sud du jardin, dans des conditions et modalités à définir, avec une vraie discussion entre les élus, entre les services, et les personnes qui suivent cette concertation.

Il faudrait commencer à autoriser la traversée du jardin par des vélos (ce qui n'est pas le cas, mais est possible) et après, voir dans quelles conditions on pourrait faire en sorte que les différentes circulations douces se respectent entre elles.

Lorsqu'il y a des enfants et une foule importante à cet endroit du jardin, que se passe-t-il si l'on envoie des vélos ? Tout cela est à débattre, à discuter. Nous sommes ouverts à la discussion sur ces sujets.

7. Les livraisons dans la zone piétonne :

L'état existant et projeté. Dans la zone piétonne, avec les différentes entrées. Sur le secteur piétonnier, on a des entrées de véhicules rue de la Reynie et rue du Cygne, et une sortie rue de la Grande Truanderie et rue de Turbigo. C'est l'état de l'existant ; 2 entrées et 2 sorties pour les livraisons, qui étaient normalement fermées par des barrières. Actuellement, plusieurs de ces barrières sont hors service.

Nous proposons, dans l'extension de cette zone piétonne, de remplacer les barrières par des bornes escamotables, plus agréables pour les piétons. Le secteur piéton s'étendant, on va bien sûr rajouter des entrées et des sorties.

En haut, par la rue Coquillière, il y a une entrée pour desservir la rue Coquillière et ressortir sur la rue du Jour.

Dans la partie basse, on pourrait venir du secteur Est de la zone piétonne (en continuant par la rue Berger) mais aussi pénétrer dans cette partie par la rue du Pont Neuf. La voie d'entrée permettrait de pénétrer à gauche, sur la rue Berger ; ou à droite, en descendant la rue du Pont Neuf, pour sortir dans la rue de Rivoli.

Nous avons mis aussi des sorties sur la rue Saint-Honoré, non pas parce que nous pensons qu'il y a un flux important en sortie, mais parce que ce sont des espaces qui seraient un peu en cul-de-sac et un peu difficiles à pratiquer.

Nous avons proposé également une sortie dans la rue des Halles, depuis le secteur du bas de la zone piétonne, pour permettre aux véhicules de livraison de prendre tout de suite la voirie souterraine avant la place Marguerite de Navarre, et de ressortir à l'une des trois sorties conservées de la voirie souterraine.

Je reviens sur un point : vous savez qu'il y a un espace logistique, rue de Saint-Germain l'Auxerrois. La possibilité de faire venir le fret ferroviaire dans les volumes souterrains du Forum permettra d'avoir un espace de livraison, un espace logistique, qui pourra sortir (s'il s'agit de triporteurs) par de gros monte-charges aménagés à cet emplacement (en haut du futur bâtiment) et par les sorties de la voirie souterraine.

Cela complète le dispositif. C'est déjà prévu, pour permettre l'arrivée du fret ferroviaire sur le site.

8. Les espaces végétaux et leur fonctionnalité :

Nous avons détaillé un certain nombre d'aménagements paysagers sur le site. Nous avons fait une sorte de typologie, pour réfléchir et faire évoluer les choses.

Les alignements d'arbres, une chose très simple... Ce n'est que de l'existant, pour l'instant ; des bouquets d'arbres (il y a plusieurs endroits où les arbres sont plantés en bouquets) ; des doubles alignements d'arbres avec une terrasse centrale (ils sont utilisés pour mettre en place des terrasses) ; des doubles alignements avec des terrasses latérales. C'est l'utilisation actuelle de ces aménagements, plus la place montée Joachim du Bellay.

Après avoir réfléchi sur l'aménagement actuel, nous proposons de poursuivre certains alignements d'arbres, notamment rue des Halles, qui devient à terme piétonne (en tout cas l'espace réservé à la voiture sera fortement diminué) et de faire un bel alignement d'arbres qui mènera les piétons jusqu'au jardin. On peut continuer cet alignement rue Berger. Dans certaines autres files, on pourra planter un peu plus (je ne le détaille pas) ; compléter certains bouquets d'arbres, ou les créer ; compléter, à l'articulation de Rambuteau et de Turbigo ; créer sur l'espace Marguerite de Navarre des bouquets d'arbres.

Pour les doubles alignements d'arbres avec terrasse centrale, rue de la Cossonnerie, on peut prolonger et améliorer cet espace qui est un peu à l'abandon, lorsqu'on s'approche du bd de Sébastopol. Surtout, accompagner la grande promenade nord-sud sur la rue du Pont Neuf qui deviendrait, à cet endroit, piétonne ; par un double alignement d'arbres avec terrasses latérales, pour que la promenade se fasse plutôt au centre. Il y a déjà des terrasses sur les côtés, donc il est logique de garder la promenade au centre.

En mettant cela en perspective avec le jardin, l'idée était de trouver une continuité entre l'espace du jardin et les espaces verts du secteur.

Dans l'étude, nous avons terminé le stade de l'esquisse, donc nous avons déjà des propositions à faire sur des espaces.

Ce soir, nous ne vous les montrerons pas tous car ce serait fastidieux, mais trois d'entre eux peuvent être exposés :

■ La place Marguerite de Navarre :

Elle a été remarquée par cette très belle rotonde d'accès et la sortie des voiries souterraines. Donc, lorsqu'on la voit en plan, il faut s'imaginer les voiries souterraines (qui passent ici), la limite du forum souterrain qui prend une bonne partie de l'emprise, le collecteur de Clichy qui fait 4 mètres de large et presque autant de haut, des galeries techniques, des petits égouts, les lignes de métro (4 et 14) et tous les couloirs de raccordement. Le sous-sol est plein comme un œuf, et il a fallu jouer avec tout cela pour proposer un aménagement.

On a limité le contour de l'espace strictement privé, sur lequel on ne pense pas intervenir. En revanche, tous ces aménagements au-delà de ce contour sont sur le domaine public, et l'on peut intervenir.

Il y a actuellement les deux files de sortie de la voirie souterraine, et le transit direct nord-sud ; la voie d'entrée plus ces voies d'accès et de sortie à la rotonde du parking du Novotel.

Donc, la première chose a été de supprimer cela et de le remplacer par une proposition d'accès supplémentaire aux espaces de transport sur la place Marguerite de Navarre.

La deuxième chose a été de réfléchir à la suppression partielle de la trémie de sortie, puisque le transit direct serait supprimé dans le projet, et de repositionner la trémie d'accès un peu plus loin, pour pouvoir restituer la continuité piétonne qui vient du jardin, du nord, et se poursuit sur la rue des Halles ; et celle, est-ouest, qui vient de Saint-Honoré et se poursuit sur la rue des Innocents.

Ces principes de réflexion ont amené cet aménagement.

Vous avez ici l'aménagement. On retrouve la trémie, donc l'entrée aux voiries souterraines ; une des versions de l'accès supplémentaire aux espaces de transport ; un bouquet d'arbres qui est dans un emplacement où, ayant un peu de tréfonds, on peut planter ; l'entrée du Novotel qui continue à avoir un espace assez dégagé ; l'accès aux espaces de transport ; l'accès aux voiries souterraines ; une dépose taxis/bus qui permet d'alimenter l'entrée du Novotel, et une station Vélib' à cet endroit.

La variante en W donnerait une emprise un peu supplémentaire pour cet accès, mais qui tient encore dans l'ensemble.

■ La trémie Turbigo :

C'est également un gros morceau, à des endroits les plus catastrophiques du site. Elle a plusieurs voies d'accès et de sortie, ses aménagements d'infrastructures sont très volumineux, un positionnement entre la rue Etienne Marcel et la poursuite de la rue de Turbigo.

L'état existant : la voirie souterraine, les galeries techniques, la ligne de métro n°4, les accès aux quais, toutes les contraintes souterraines.

On a deux voies en entrée depuis le carrefour Etienne Marcel, qui se séparent pratiquement en quatre voies : deux vont dans le transit direct nord-sud, une prend la grande boucle et une se dirige vers le parking Rambuteau. Cela explique la largeur très importante, infranchissable pour le piéton. En sortie, il y a deux voies : celle qui sort du parking Rambuteau et celle qui vient de la rue Mondétour ; elles se rejoignent ici.

La suppression du transit direct permet de ramener la circulation entre le carrefour Etienne Marcel et les voiries souterraines à une voie unique, car la grande boucle est sur une seule voie à cet endroit. Certains ont dit que garder deux voies permettrait d'avoir un peu de stockage. La réglementation ne le permet pas, car dans les 10 secondes qui précèdent l'entrée dans un tunnel, le nombre de voies ne doit pas changer par rapport au nombre de voies du tunnel. A 30 km/h, 10 secondes, c'est 83 mètres ; donc on a juste la distance obligeant à avoir une seule voie. Mais du coup, cet espace très large et très passant est réduit à une voie de 3,50 m et cela permet, en rabotant quelques structures, de retrouver un axe de passage pour les piétons en continuité entre la rue du Cygne et la rue de Turbigo, vers la rue Française et la rue de Montorgueil.

Regardons le projet : cette voie fait 3,50 mètres. Il y a un large aménagement piéton, un redoublement des feux pour arrêter la circulation partout en même temps pour que les piétons puissent très largement traverser, et un espace re-calibré pour les piétons, en continuité.

Vous avez toujours cet accès-là, mais qui est devenu uniquement un accès aux aires de livraison, puisque le tunnel lui-même, après, ne se poursuit pas. Il y a l'accès à la grande boucle et l'accès au parking Rambuteau. Tout cela se ventile après le passage piéton, donc le piéton est en sécurité sur les traversées courtes.

La sortie du parking Rambuteau est également arrêtée par un feu rouge.

■ La rue du Pont Neuf (entre la rue Berger et la rue de Rivoli) :

Quelques images de la rue du Pont Neuf avec sa grande trémie d'accès à la voirie souterraine, les espaces en surface.

Vous voyez (rapidement) les emprises du forum souterrain, le collecteur de Clichy et les gros réseaux (notamment les égouts), les galeries techniques, la ligne de métro n°14, les voiries souterraines existantes (notamment celle-ci, assez profonde, qui ira jusqu'au quai du Pont Neuf) et la trémie d'entrée. C'est dense également.

Le projet consiste, en supprimant cet accès à la voirie souterraine, à dégager un peu d'espace en surface ; et, en incluant dans le secteur piétonnier la rue du Pont Neuf et cet accès avec la rue Berger, à rendre tout cet espace aux piétons et aux circulations douces et donc, à retrouver cette grande continuité nord-sud menant jusqu'à la Seine.

L'aménagement que l'on propose est de type « espace piéton », avec des dallages qui peuvent être en granit (des revêtements de surface de qualité) et, surtout, ce double alignement d'arbres qui borde la promenade sur tout le parcours.

Ainsi s'achève la présentation de l'état de nos études sur les voiries de surface.

M. DENIS BAUPIN :

Merci, M. FRITZ, pour tous ces éléments. La parole est à la salle pour des questions, des réactions.

M. OLIVIER PÉRAY, PARIS DES HALLES :

Merci beaucoup pour cette présentation très intéressante. Notre Association est assez sensible au sens général de ce projet, qui évolue vers une piétonisation du quartier et une suppression de la circulation motorisée ; ce qui nous fait plutôt plaisir.

Je voudrais revenir tout de même sur plusieurs points.

Concernant la rue Saint-Honoré et vos propositions, toute une réflexion a été menée par un long travail du Conseil de Quartier du 1^{er} arrondissement, qui s'est déplacé et a examiné, place par place, toutes les places de stationnement, et a fait un petit rapport, dans le cadre du PDP.

Je pense qu'il y aurait intérêt à ce que vous vous rapprochiez de la mairie du 1^{er} arrondissement et du Conseil de Quartier, pour essayer d'harmoniser les propositions que vous faites avec des travaux qui ont déjà été faits et sur lesquels les gens ont déjà beaucoup réfléchi, notamment au niveau du quartier.

Je sais que ce sont des stades différents, mais cela vaut le coup d'y penser.

Concernant les stationnements des vélos et motos, j'ai été un peu gêné, car vous avez mélangé, sur le bd Sébastopol (mais sûrement aussi à d'autres endroits), les stationnements réservés aux vélos et les stationnements réservés aux motos. Donc, vous considérez les mêmes barres comme des stationnements pour les deux. Je ne sais pas comment vous les avez séparées, mais il est évident que sur le bd Sébastopol (je le sais, j'ai un vélo et une moto), les barres sont très espacées et sont occupées autant par des vélos que par des motos.

Je redis ici encore qu'il faut prévoir des stationnements spécifiques pour les vélos et des stationnements spécifiques pour les motos ; les vélos, dans des petits potelets très rapprochés, et les motos dans des barres plus éloignées. C'est important.

Une autre chose me gêne un peu. Je suis très content qu'il y ait davantage d'emplacements pour les deux-roues motorisés mais je constate que l'on supprime énormément de places pour les stationnements de voitures. Il y a peut-être une injustice. On sait que les motos polluent au moins autant que les voitures, donc il faudrait se pencher sur la possibilité de faire stationner aussi les motos dans les parkings souterrains. Ce n'est pas vraiment prévu dans le quartier, il y en a quelques uns, parking Vinci, etc. Il faudrait trouver des prix attractifs, pour que les motos se garent en sous-sol. Elles le font volontiers, étant moins exposées aux déjections et au vandalisme.

Concernant la circulation des vélos en zone piétonne, un vrai problème a été soulevé depuis longtemps (on l'a soulevé aussi au sein du Conseil de Quartier) : la cohabitation entre les vélos dans la circulation (maintenant autorisée) et les piétons dans la zone piétonne. Cela pose un problème. Les vélos peuvent aller à la vitesse qu'ils veulent, et peuvent aller où ils veulent. Ce n'est peut-être pas un problème de sécurité, mais en tout cas de confort des uns et des autres. Le Conseil de Quartier avait suggéré que des sortes de couloirs soient réservés aux vélos, pour séparer la circulation des vélos et celle des piétons. Cela pose des problèmes car dans ces couloirs, les vélos vont rouler à 40 km/h.

Donc, il y a quelque chose à imaginer concernant la coexistence pacifique entre vélos et piétons. Sinon, on court à la catastrophe.

Je suis contre la traversée du jardin. On n'a pas à circuler en vélo dans un jardin. Pousser son vélo à la main pendant les 140 mètres de la largeur ne paraît pas hors de portée des cyclistes. On pourrait les y obliger, sur ce parcours nord-sud. Cela paraît être la moindre des choses.

Concernant les terrasses, vous avez fait des doubles alignements d'arbres avec des terrasses centrales. Je ne comprends pas pourquoi l'espace entre ces doubles alignements serait réservé aux terrasses, qui sont déjà très envahissantes dans le quartier, à tel point que place de la Grande Truanderie notamment, un restaurant a fait une terrasse centrale entre les rangées d'arbres, et l'a fermée de tous les côtés. Donc, cet espace central s'est transformé en espace privé.

J'en ai parlé à la police qui passait, qui m'a dit de m'adresser à la Ville, etc. Personne n'est au courant, mais il y a un vrai danger que ces espaces soient totalement privatisés, à l'avenir.

Vous avez parlé de la rue Rambuteau à l'Est du bd Sébastopol, c'est-à-dire entre le bd Sébastopol et la rue Saint-Martin. Cet espace est une discontinuité totale pour les piétons, c'est invraisemblable. Cela rentre-t-il dans votre périmètre d'action ? On sort de l'axe Sébastopol, mais je trouve qu'il est formidable d'avoir soulevé le problème, parce que rétablir la continuité serait très intéressant.

Merci beaucoup, excusez-moi d'avoir été un peu long.

M. DENIS BAUPIN :

Merci pour vos remarques. Différentes interventions vont suivre.

Puisque vous êtes usager de deux-roues motorisé, si vous le pouvez, dites aux associations que vous trouvez que mettre en place du stationnement dans les parkings est une bonne idée. On se fait insulter, comme ne donnant pas de bonnes réponses à leurs besoins. Vous estimez que c'est une solution adaptée ; voyez alors la Fédération des Motards en Colère et faites-leur savoir que vous trouvez que c'est une bonne idée.

M. OLIVIER PÉRAY :

Je manifeste avec eux, mais il y a un problème de prix, essentiellement.

M. DENIS BAUPIN :

Mais quand on fait des tarifs réduits, ils trouvent que ce n'est pas une bonne idée.

M. OLIVIER PÉRAY :

Les tarifs réduits ne sont pas appliqués. Le parking de Sébastopol (Vinci) n'a pas de réduction pour les motards. Pour les voitures, oui, mais pas pour les motos. J'ai fait une intervention auprès du maire du 1^{er} arrondissement.

M. DENIS BAUPIN :

En général, quand la Fédération des Motards en Colère manifeste, ce n'est pas sur le parking Sébastopol Vinci, c'est globalement sur cette politique et je vous dis que quand nous mettons en place des tarifs réduits pour les motards dans les parkings, ils estiment que ce n'est pas une bonne réponse.

Donc, je vous invite à en convaincre vos congénères.

MME. DOMINIQUE GOY-BLANQUET, CONSEIL DE QUARTIER DES HALLES :

Je trouve qu'il y a énormément d'améliorations pour la circulation, notamment des piétons et des riverains. Je suis admirative devant la complexité du projet.

Comme Olivier, j'ai été saisie par des gens du Conseil de Quartier, sur la cohabitation des piétons et des vélos. Je connais quelques espaces, où l'on interdit de rouler et, de façon très disciplinée, les cyclistes traversent à pied. Je ne sais pas comment dans cet espace-là on imposera aux cyclistes de descendre de vélo, si l'on ne peut même pas faire observer la réglementation aux cafés, terrasses, etc.

Ce serait bien d'avoir des espaces distincts pour les piétons et pour les cyclistes.

J'ai une question concernant les places de stationnement. Comment le taux d'occupation des parkings souterrains est-il calculé ? Cela doit dépendre des heures de la journée. Le parking Berger semble être l'un des moins fréquentés, et me semble souvent plein dans la journée.

D'autre part, j'ai vu, dans un des projets d'aménagement de l'accès Marguerite de Navarre, que le parking sera réduit aussi. Donc, il y aurait une double réduction des places de stationnement, pour les voitures, en surface et en sous-sol.

M. J.M. FRITZ :

Je peux vous répondre sur ce point, si vous le souhaitez. Les exploitants nous ont communiqué leurs fiches de remplissage par heure, sur une semaine entière. On a additionné tous ces chiffres, et divisé l'ensemble par le nombre de segments, pour trouver une moyenne. Cela prend en compte la totalité, pendant les heures d'ouverture de l'exploitation. C'était une semaine test du mois d'octobre, assez chargée. Son taux moyen est relativement faible.

MME. DOMINIQUE GOY-BLANQUET :

Puisque vous avez un seul chiffre, cela implique une moyenne jour/ nuit.

M. J.M. FRITZ :

Il y a deux chiffres, le moyen et le maximum. Le moyen est vraiment une moyenne, tout confondu, sur la semaine test, en prenant les différents horaires.

MME. DOMINIQUE GOY-BLANQUET :

Le chiffre de 33 %représente le moment le moins occupé, la nuit, lorsque les gens ne viennent pas faire leurs courses...

M. J.-M. FRITZ :

C'est la moyenne.

MME. DOMINIQUE GOY-BLANQUET :

Dans votre calcul de moyenne, entrent en compte les horaires nocturnes.

M. J.-M. FRITZ :

Je ne sais pas...Jusqu'à 22 heures, me dit-on. La personne qui a fait ces calculs est à côté de moi.

MME. DOMINIQUE GOY-BLANQUET :

A partir de la fermeture du Forum, le parking est beaucoup moins occupé. Mais, dans la journée, ce n'est pas le cas du tout. Donc, cela n'offre pas vraiment de possibilités supplémentaires pour les gens qui viennent, qui n'auraient pas de place en surface.

M. DENIS BAUPIN :

L'objectif n'est pas d'augmenter le nombre de voitures venant dans le centre de Paris, pour faire des courses. La priorité de la municipalité est le stationnement résidentiel.

MME. DOMINIQUE GOY-BLANQUET :

Dans la journée, le stationnement résidentiel commence à avoir des difficultés. Il en aura d'autant plus si les voitures qui étaient en surface...

M. DENIS BAUPIN :

C'est pourquoi il faut réserver de la place dans les parkings souterrains, pour le stationnement résidentiel.

MME. DOMINIQUE GOY-BLANQUET :

Pour l'instant, il y a une réduction sensible, si l'on ajoute la réduction du parking Berger, également prévue.

M. J.M. FRITZ :

On a pris le chiffre moyen et le chiffre maximum justement pour montrer qu'aux heures de pointe, on avait encore une possibilité de stationnement assez importante.

Pour Rambuteau, cela ne dépasse pas 83 % Sur Berger, qui a 770 places, il y a 50 % en taux maximum, donc à tout moment encore 335 places.

MME. DOMINIQUE GOY-BLANQUET :

J'ai bien compris, mais vous incluez dans les heures ouvrables : de 19 h à 22 h, et cela modifie beaucoup la moyenne.

M. DENIS BAUPIN : Si vous écoutiez, vous verriez qu'il y a une moyenne et un maximum, et qu'entre les deux, il y a deux choses différentes. On parle bien du maximum.

MME. DOMINIQUE GOY-BLANQUET :

Je crains qu'on n'ait pas compris ce que je viens de dire, mais cela ne fait rien.

M. ALEXANDRE MAHFOUZ, COLLECTIF BEAUBOURG LES HALLES :

Cela concerne les commerces de surface dans Les Halles et vers Beaubourg.

Nous sommes ravis de la présentation sur le quartier piétonnier, bien que beaucoup de choses soient à faire. Nous sommes ravis que la rue du Pont du Neuf devienne piétonnière, ainsi qu'une partie de la rue Rambuteau, de l'autre côté, dans le 4^{ème} arrondissement.

En revanche, je n'ai pas compris trois points (avec les ronds verts). Pour l'amélioration de la rue Berger et de la rue Rambuteau, des revêtements spéciaux signalant la traversée d'un passage piétonnier, sur plusieurs niveaux du bd Sébastopol... Nous proposons (c'est la zone verte), sur la rue des Lombards, une continuité vers le 4^{ème} arrondissement vers la rue de la Reynie, de la rue Berger une traversée piétonnière, tout cela, à plat ; en signalant que les voitures ne circulent pas trop vite. Sur la rue Rambuteau, cela devient une grande zone piétonnière, à plat.

Nous sommes déçus que vous ayez changé d'avis sur le plateau entre la rue Berger et la rue Rambuteau. C'était une très bonne idée, qui reliait les deux quartiers, le 1^{er} arrondissement et le 4^{ème} arrondissement. C'est le contraire, quand vous faites un plateau piétonnier, quand les voitures vont s'y retrouver, elles vont circuler moins vite.

En général, nous sommes satisfaits.

M. JEAN-PIERRE MARTIN, PRESIDENT DU CONSEIL SYNDICAL 5/7 RUE DES INNOCENTS :

Pourquoi n'étudie-t-on pas une possibilité de passage en souterrain des véhicules bd de Sébastopol, avant la rue des Lombards, et allant juste après la rue Rambuteau ? On aurait un vrai quartier piéton, ce serait formidable.

On supprime un étage du parking Vinci Sébastopol, mais ayons un peu d'ambition. De plus, tout le bd Sébastopol sera développé au niveau des commerces, etc. Ce serait génial. Est-ce possible ?

Concernant la circulation des vélos, le quartier est actuellement envahi de terrasses abusives. J'aimerais que l'on déplace le Vélib' prévu en bas de la rue de Saint-Denis, car cela incitera les gens à rentrer directement en vélo dans la zone piétonne des Halles. De plus, il y a une partie vraiment très étroite rue Saint-Denis, entre la rue des Lombards et la rue de la Ferronnerie. Il y a des ventes à emporter, qui empiètent beaucoup sur la rue. Samedi, j'ai eu du mal à passer. Ils ont des autorisations de terrasses mais, en plus, ils rajoutent des tables devant.

Lorsque le kiosque de vente à emporter empiète de 1,50 mètres et 3 personnes devant empiètent encore de 1,50 mètres ; la rue ne fait pas 5 mètres. Donc, vous devez comprendre. Samedi, il y avait beaucoup de monde, des jeunes de banlieue (très corrects), c'était très sympa, mais on ne pouvait pas marcher place des Innocents, avec ce monde ; on ne pouvait pas circuler dans ces parties de la rue Saint-Denis.

La rue Saint-Denis est un « axe vélo ». Le problème des vélos est qu'il faut leur mettre des sens interdits. Ils vont dans tous les sens, il va y avoir des heurts, des accidents. Je suis pour les vélos, et même pour le fait qu'ils traversent le jardin, mais pas dans tous les axes.

Il me semble que l'on n'a pas parlé de la trémie de la rue du Louvres. Je crois que M. CONTASSOT veut faire des locaux pour ses jardiniers. Mais il faudra bien qu'ils en sortent ; donc la trémie sera conservée. Je ne comprends pas ; supprime-t-on, ou non, les trémies ?

La rue Sainte Opportune est un axe piéton très important. C'est le prolongement de la rue Pierre Lescot, jusqu'à la rue de Rivoli. Il y a le bureau de poste, la sortie du métro... Ne serait-il pas judicieux de déplacer la circulation, non pas rue Sainte Opportune, mais qu'elle reprenne, au début de la rue des Halles, ou la rue d'à côté ?

On ne voit pas bien la sortie de la trémie rue des Halles, devant le Novotel. Pour bien dégager cette place devant le Novotel, ne serait-il pas judicieux de la prolonger en souterrain, plus près de la rue Rivoli ? Cela ferait un espace énorme pour les piétons. Ce serait une vraie place, un vrai quartier piétonnier.

La trémie Coquillière est la seule qu'il faudrait fermer, parce que ce serait vraiment, aussi, un espace. Je pense que c'est impossible pour des raisons de sécurité.

J'ai vu qu'il y avait un changement de l'arrêté municipal n° 2006-160 du 17 octobre 2006 : « Les véhicules sont admis de tout temps : riverains, engins de service, interventions d'urgence, livraisons, convoyeurs, et taxis ». De tout temps, alors qu'avant la réglementation pour les livraisons était très précise. S'il y a des livraisons de nuit, il y a beaucoup de gens qui habitent dans le quartier. J'aimerais avoir des renseignements, cela me paraît incroyable. Apparemment, on donne l'autorisation aux livraisons tout le temps ; or les gens veulent dormir.

MME MICHELE COLLIN, CNRS/ ATELIER DES HALLES :

Je me félicite de l'étude que vous avez faite, qui nous donne des parcours piétonniers inter quartiers. C'est ce que l'on demande depuis très longtemps, et que l'étude IPSOS ne faisait pas : étudier les parcours, les appropriations des gens qui sortent du jardin et du Forum. Cela va jusqu'à Beaubourg, jusqu'au BHV, etc., beaucoup plus loin. On retrouve sur des diapositives cette concrétisation des parcours des gens. C'est important.

J'ai compris que vous étendiez la zone piétonnière à partir de Marguerite de Navarre, rue des Halles, jusqu'à la rue de Rivoli. Dans votre parcours piétonnier, il manque un barreau horizontal : la rue de Rivoli, entre la rue du Pont Neuf et l'aboutissement de la rue des Halles. Le samedi, il y a beaucoup de gens vers Etam, et toutes ces boutiques. Comment intégrez-vous cette circulation des gens ?

Je voulais dire à M. BAUPIN que mettre le parking résident en sous-sol, d'accord, mais j'ai un parking à Vinci, et il semble que la mairie ait négocié avec Vinci sur une réduction pour les résidents en parking souterrain ; mais Vinci demande de payer une fois dans l'année, et non plus par trimestre. Pour des gens, cela fait trop. C'est un détail qui a son importance dans le fait que les gens aillent dans le parking souterrain.

M. DENIS BAUPIN :

Je n'ai pas d'information sur ce point. M. CHAPUT ou M. ROY, si vous pouvez le transmettre à l'équipe concernée...

M. JACQUES CHAVONNET, ASSOCIATION DEFENSE DES RIVERAINS « CHATELET LES HALLES » :

Une question concernant la rue des Lingères. Lorsque nous aurons cette sortie place de Navarre, cette station sera majeure et un nombre considérable de personnes en sortira. Le chemin le plus court pour aller au Forum est la rue des Lingères, qui est un vrai étranglement, aujourd'hui.

Vous ne pouvez apparemment pas élargir le passage, puisqu'il y a d'un côté le Novotel, et de l'autre c'est privatif. Je crois que cela pose un problème.

Ensuite, je crois que les 340 places pour les motos, c'est déjà dépassé. J'ai compté 78 motos rue de la Ferronnerie et place Marguerite de Navarre, samedi (je n'ai pas compté celles qui étaient dans la rue des Halles). Donc aujourd'hui, il y a déjà au moins 340 motos sur le site.

Un autre point, déjà abordé : je pense qu'en effet, l'axe qui va de la station de métro Châtelet, rue des Halles et qui remonte par la rue Sainte Opportune, passe sous les arcades, traverse le Jardin des Innocents et va rue Lescot, est un axe majeur, à considérer comme tel. De plus, lorsqu'il y aura la sortie place Marguerite de Navarre, des tas de gens, s'ils ne peuvent pas passer par la rue des Lingères, passeront par la rue des Innocents ou la rue de la Ferronnerie et reviendront sur la place des Innocents.

Merci.

M. JULIEN PAUCHET, ACCOMPLIR :

Bonjour. On a vu beaucoup de choses, vous avez approfondi les études, concernant l'aménagement, qui se manifestera notamment par une extension soit de la zone piétonne en tant que telle, soit de plateaux piétons, de voies à priorité piétonne.

Une zone piétonne qui fonctionne est une rencontre entre des aménagements de qualité, bien pensés, et un mode de fonctionnement.

Il faudra réfléchir le plus tôt possible au mode de fonctionnement. On a parlé des bornes escamotables. Qui peut accéder ? Comment ? Avec des cartes ? Les riverains ? Les livraisons ? Ces choses ont un impact sur les aménagements.

Vous dites le plus grand bien des bornes escamotables, mais à Montorgueil par exemple, il y a beaucoup de controverses à ce sujet. Le quartier Montorgueil fonctionne sur ce mode de quartier piéton, avec des horaires pour les livraisons, des accès contrôlés depuis 15 ans. Au bout de 10 années de fonctionnement, il a fallu mettre en place un comité de suivi, pour faire le bilan de ce qui marchait et ne marchait pas. Ce serait intéressant que vous vous rapprochiez d'un des conseils de quartier du 2^{ème} arrondissement, et de la mairie du 2^{ème} arrondissement. Ils ont fait le bilan : comment faire pour qu'un quartier piéton marche, pour faire cohabiter des riverains, des commerçants, des livraisons, des terrasses, des vélos ? Ce n'est pas facile.

On ne peut réfléchir aux aménagements concernant les accès, entrées et sorties, et les sens de circulation, que si l'on réfléchit en même temps au fonctionnement.

Il y a la notion de raccourci pour les voitures ou les deux-roues motorisés, qui implique que s'il n'y a pas d'obstacles physiques, réels, il y aura des continuités.

Par exemple, la grande continuité de la rue Berger en est-ouest sera utilisée par des deux-roues motorisés, voire des voitures, comme un raccourci ou un itinéraire bis par rapport à la rue de Rivoli ; en arrivant à frauder les contrôles, les bornes escamotables.

Comment tous ces aménagements fonctionnent-ils au quotidien ? La question est primordiale, et à intégrer le plus tôt possible, avant de décider de l'aménagement définitif.

M. DENIS BAUPIN :

Merci pour cette intervention très juste.

Une des difficultés sur ces secteurs piétonniers est : comment trier les véhicules autorisés à certaines heures, ceux qui ne le sont pas ? C'est complexe.

Peut-être faudrait-il, lors d'une réunion ultérieure, intégrer une présentation des divers dispositifs et hypothèses pouvant exister, pour que l'on puisse discuter, voir comment cela peut fonctionner. On n'a pas encore trouvé le système parfait. Plus c'est élaboré et complexe, plus il faut des contrôles, et moins le fonctionnement est souple. Ce n'est pas facile. En général, des solutions intelligentes sont abandonnées et le flux quotidien maximum passe. C'est un vrai enjeu, et bien au-delà de ce quartier.

MME CHAMPETIER DE RIBES, CONSEIL DE QUARTIER SAINT-GERMAIN L'AUXERROIS :

Concernant les zones piétonnes, les systèmes ne fonctionnent pas bien, font l'objet de polémiques. Soit ils coûtent très cher en fonctionnaires, soit techniquement cela ne marche pas. Donc, nous sommes un peu inquiets.

Dans votre projet, vous vous arrêtez à une piétonisation de la rue Berger et de la rue Saint-Honoré. Vous laissez libres les petites rues : la rue de l'Arbre Sec, la rue Bailleul ; elles vont devenir les seules rues de stationnement de voitures, avec la rue du Roule. Pourquoi ne décidez-vous pas de piétonniser toute cette partie-là ? Pourquoi vous arrêtez-vous à cet endroit ? La rue Bailleul devient très dangereuse, car elle est prise par les voitures qui ne peuvent plus prendre la rue Saint-Honoré. La rue de l'Arbre Sec ne va devenir qu'une rue de stationnement. Allez jusqu'au bout du raisonnement, et piétonnisez l'ensemble !

Je suis d'accord avec Olivier, le Conseil de Quartier des Halles et le Conseil Saint Germain l'Auxerrois ont travaillé... Ce serait bien de grouper, et prendre connaissance de ce que l'on a décidé.

Je reviens toujours sur la trémie Pont Neuf (sur les quais), mais je suis responsable du Conseil de Quartier Saint-Germain l'Auxerrois et nous ne comprenons pas que cette trémie soit celle que l'on garde, systématiquement.

J'en ai discuté avec Olivier, il est d'avis de la garder car elle peut servir pour les livraisons, etc. Je le comprends, mais pour nous, c'est une verrue. Nous aimerions qu'elle soit supprimée, ou suffisamment aménagée pour qu'elle ne soit plus cette espèce de bouche qui arrive, sur les quais. Le Pont Neuf vient d'être restauré, il est magnifique. En tant qu'architecte, cela doit vous choquer aussi.

J'ai une question à poser à Unibail concernant les motos. Une part importante des employés du Forum vient-elle en moto ? Si c'est le cas, peuvent-ils garer leurs motos dans les parkings ?

M. STEPHANE ROMBAUTS, UNIBAIL :

Tout à fait. Nous mettons en place un système de stationnement particulier pour l'ensemble des deux-roues sur nos parkings. Nous agrandissons les barrières, calculées de façon très courte pour laisser de façon gracieuse les deux-roues se positionner dans les parkings.

Nous sommes envahis de deux-roues, qui sont verbalisés en surface ; donc nous mettons en œuvre l'accueil spécifique des deux-roues en général, et pas seulement des salariés.

Nous avons fait des statistiques avec la plupart des commerçants, concernant les salariés : il n'y en a pas beaucoup, c'est la même proportion que parmi les clients. Plus de 80 % des salariés viennent en transport en commun. Sur les 500 salariés de la FNAC, seulement 20 viennent en deux-roues. Nous avons trouvé une solution pour eux, et la même chose se met en place avec H & M et les autres exploitants. Sur 2.500 salariés, environ 60 personnes viennent éventuellement travailler en deux-roues. Ils ne viennent pas forcément en même temps, puisqu'il y a les équipes du matin, du soir ; et les gens ne travaillent pas systématiquement tous les jours.

MME CHAMPETIER DE RIBES :

Je reviens sur ce que disait Michèle COLLIN sur le prix des parkings. Un parking avec un tarif préférentiel pour les riverains, sur le secteur, c'est environ 130 euros par mois, donc très cher.

Si l'on supprime toutes ces places, il y en aura beaucoup moins. Je sais qu'un Parisien sur deux a une voiture, que l'on fait tout pour qu'ils n'en aient plus, mais il y a encore plein de gens dans ce quartier du 1^{er} arrondissement qui n'ont pas d'autre possibilité pour circuler, pour des raisons professionnelles, d'âge, etc.

Le prix de 130 euros par mois est exorbitant. Supprimez des places, mais trouvez des solutions pour les gens. Il n'y a pas de raison d'avoir cette attitude drastique : vous avez le droit d'avoir une voiture parce que vous habitez à tel endroit, et vous n'en avez pas le droit parce que vous n'habitez pas à tel endroit !

Piétonisation, oui ; qualité de vie, oui ; mais respectez aussi les gens qui ont besoin d'une voiture pour travailler, circuler, etc.

M. ALAIN LE GARREC, CONSEILLER DU 1^{ER} ARRONDISSEMENT :

Je ne sais pas ce que dira M. FRITZ, mais je te réponds sur la trémie Pont Neuf.

Nous avons des problèmes de livraison. Je sais que cette trémie n'est pas belle, et les Bâtiments de France demandent sa fermeture depuis des années. On le sait. Je souhaite que l'on ne travaille sur les problèmes de la trémie Pont Neuf que lorsqu'on saura exactement comment régler les problèmes de livraison de marchandises dans ce quartier.

Il serait stupide de supprimer ces 400 mètres souterrains qui permettent d'aller du Pont Neuf à la rue du Renard, pratiquement. Il faut savoir ce que l'on fait concernant les livraisons de la Samaritaine, etc. (et d'autres grands magasins nous arrivent).

Si l'on n'agit pas dans cet ordre-là, dans 10 ans on se reposera la question, et je me demande jusqu'à quel point on sera amenés à défaire ce que l'on a fait. C'est pourquoi, j'aimerais bien que ce soit très clair. Une fois que l'on aura pris la décision, on fera mais j'aimerais qu'on puisse d'abord déterminer à quoi il pourrait servir.

MME CHAMPETIER DE RIBES :

Alors, pourquoi fermer la trémie rue du Pont Neuf, dans sa partie vers le jardin, et pas l'autre ? On peut faire des stocks de livraisons à un endroit, et pas à l'autre. Je suis désolée.

MME CECILE GRUBER, CABINET DE DENIS BAUPIN :

Il faut distinguer certaines trémies dont le gabarit est adapté aux véhicules de livraison. Certaines sont utiles pour des véhicules de livraison. M. FRITZ complètera peut-être.

M. J.M. FRITZ :

Je prends la parole un instant. Le sujet qui vient d'être évoqué a un lien avec les circulations de surface, mais aussi les circulations souterraines (que l'on abordera lors de la prochaine réunion « voirie »).

Je rappelle qu'en présence de Denis BAUPIN, la dernière fois qu'il a présidé une de ces réunions, on a prévu (à la demande de Michèle COLLIN, je crois) de fournir des éléments sur la desserte fret du site. Nous manquons tous d'éléments à ce sujet, et ceux qui n'en manquent pas doivent les fournir. J'interviens donc pour rappeler qu'à la réunion sur les circulations souterraines, il faudra que nous ayons des éléments sur ce point.

MME CECILE GRUBER :

C'était bien prévu, en effet. Denis Baupin l'a annoncé en introduction. On abordera plus précisément le sujet au prochain groupe de travail.

MME MICHELE COLLIN :

Cela montre qu'effectivement, les déplacements en surface et en sous-sol ont quand même un lien, et sont traités séparément à chaque fois.

MME CECILE GRUBER :

D'autres personnes souhaitent-elles s'exprimer ?

MME CHRISTINE LAMBERT, MIEUX SE DEPLACER A BICYCLETTE :

Il est compliqué de se déplacer à vélo quand il y a des piétons, des deux-roues motorisés et des voitures. Nous avons le problème de gérer la pénurie de place. Dans les rues envahies de piétons, les vélos ne passent plus ; et inversement.

Ce n'est pas en disant : « il ne faut pas qu'ils passent là ! » que l'on résoudra les problèmes.

Les déplacements à vélo et de piétons sont un peu les mêmes, sauf que certains ont des roues, c'est tout. On ne pollue pas, on ne fait pas de bruit. Des désagréments sont vécus par certains comme tels, mais il y a très peu d'accidents ; contrairement aux mêmes avec moteur.

En tant qu'association de cyclistes (je rejoins Madame), nous pensons qu'il est dommage de ne pas traiter les déplacements en surface et en sous-sol en même temps. Les voiries souterraines nous intéressent beaucoup, pour la traversée nord-sud (surtout) et est-ouest. Si l'on ferme ces voies à la circulation, ou si elles ne sont plus utilisées que pour les livraisons, cela peut être une très jolie solution. Le nord-sud : on n'en a pas ; personne ne nous l'a proposé. Il y a ce jardin, en effet ; mais concernant la solution de pousser son vélo, je voudrais que vous fassiez de même avec votre moto (c'est comme dire à un piéton : « sur 150 mètres, vous enlevez vos chaussures »). C'est une jolie image, mais ce n'est pas une solution rationnelle à proposer à des gens.

M. OLIVIER PÉRAY :

Dans un jardin, on ne circule pas en vélo !

MME CHRISTINE LAMBERT :

Soit on y circule, soit on n'y circule pas, mais on ne va pas dire qu'on pousse les vélos... Ce n'est pas une solution raisonnable... C'est comme marcher sur les mains.

On prévoit une voie passant rue Berger. Le samedi après-midi, rue Berger, même à pied c'est difficile ; il y a beaucoup de piétons. Nous avons un vrai problème de pénurie sur cet endroit. Il faut absolument créer des espaces surdimensionnés pour les circulations douces...

M. OLIVIER PÉRAY :

Pardonnez-moi, mais votre attitude est un bel exemple des difficultés de cohabitation entre le vélo et le piéton !

MME CECILE GRUBER :

Je vous prie de respecter les interventions et les prises de parole.

MME THOMAS, PRESIDENTE DE L' ASSOCIATION VIVRE AUX HALLES—MONTORGUEIL :

Je suis la présidente d'une association à vocation surtout commerçante, principalement sur la rue Montorgueil. Pour étayer ce que Madame vient de dire sur les vélos, nous sommes dans l'aberration. Quand on est en haut des marches du Forum et que l'on regarde la rue Montorgueil, elle est noire de monde !

Par le 2^{ème}, on a déjà fait de cette zone expérimentale le va-tout du vélo et de la moto dans tous les sens, jusqu'à la voiture d'ailleurs, le samedi. On ne comprend pas comment se comportent les vélos, qu'ils soient jeunes ou vieux, avec des VTT ou des vélos normaux. Aucun vélo ne sait poser le pied devant un piéton. Il faut savoir : ou l'on parle de zone piétonne, ou l'on parle de zone à circulation. Je suis désolée de dire que les vélos en quantité, comme dans la rue Montorgueil, sont les nouveaux prédateurs. On les installe dans cette situation, parce qu'il n'y a pas de règles et parce qu'il n'y aurait jamais un policier derrière chaque vélo qui passe.

En ce qui me concerne, sur la zone Montorgueil qui va ensuite sur le Pont Neuf, il ne peut pas y avoir de cohabitation. Il n'y a pas d'accidents, peut-être, et encore ! Il faudra voir ce qui s'est passé vendredi ; j'étais là quand le vélo a sauté en l'air.

Ce serait un non-sens d'autoriser que les vélos pénètrent dans les jardins. Un jardin est un jardin. Les gens qui sont à vélo sont plutôt jeunes ; ils peuvent faire un petit détour, mais non ! C'est du 40 km/h, du slalom, de la sonnette !

Tous les dimanches, nous avons les loueurs de vélo (de la RATP ou du Palais Royal) qui nous amènent le troupeau de 50, avec un drapeau. Tout le monde va derrière, klaxonne... Les vélos sont les nouveaux prédateurs. Je ne parle pas des motos, qui ne sont pas des deux-roues dans le sens que vous acceptez.

Je suis formelle, pas de vélos dans le jardin, point barre. Cela leur fera les muscles, aux jeunes gens !

M. OLIVIER PÉRAY :

Voilà à quoi on arrive !

MME THOMAS :

On est déjà dedans !

MME CHRISTINE LAMBERT :

Excusez-moi, quand j'ai dit que votre solution de pousser le vélo n'était pas raisonnable, je n'ai jamais demandé à ce que l'on passe dans le jardin. J'ai simplement dit que l'on ne faisait pas avancer les choses ainsi.

En tant qu'association de cyclistes, nous demandons une vraie solution pour les cyclistes, et pas simplement pour les cyclistes qui se promènent.

MME CECILE GRUBER :

On pourra reparler du sujet de la circulation des vélos, puisque cela n'impacte pas l'aménagement en tant que tel. C'est une décision sur l'exploitation, après. Cela pourra être rediscuté et faire l'objet d'un arbitrage si l'on n'arrive pas à se décider.

Avant de passer la parole à M. FRITZ, pour des réponses ; une dernière personne va s'exprimer.

UN INTERVENANT :

Je poursuis ce qu'a dit Mme THOMAS. Quand on voit des groupes...

MME CECILE GRUBER :

Excusez-moi de vous interrompre. Il faudrait aborder différents sujets, pour avancer je vous demanderai que l'on ne revienne pas sur des sujets déjà abordés.

L'INTERVENANT PRECEDANT :

Ce ne sont pas les mêmes. Je veux poser une question : est-il autorisé que des groupes avec des drapeaux orange circulent dans la zone piétonne pour faire visiter Paris à des touristes étrangers ? C'est anormal ! Un jour, des minibus entreront aussi dans les zones piétonnes pour faire visiter Paris.

La descente de la rue Montorgueil par 40 ou 50 personnes en vélo, le samedi ou le dimanche... De là, ils partent à Beaubourg, aux Tuileries. C'est insensé, et très dommage. Y a-t-il un règlement ?

M. GUY DEPROIT, ASSOCIATION LES JARDINIERS DU 4EME ARRONDISSEMENT :

J'apporte de l'eau au moulin de la circulation des vélos dans les jardins. Les vélos sont, en général, autorisés dans la majorité des rues piétonnes. On peut mettre des limitations de vitesse, etc., mais ils sont autorisés.

Je voudrais savoir si une relation est envisagée entre le jardin des Halles et le projet de réseau vert.

Le réseau vert est autorisé aux vélos, mais aussi à un certain nombre de circulations douces. Y a-t-il une réflexion dans le cadre du réseau vert, qui a pignon sur rue ? La réflexion se fait-elle en relation avec ce réseau ?

M. BAPTISTE BOUSSAUD, ASSOCIATION « CURIOSITAS » ET « SOCIETAS » :

Je vis rue du Pont Neuf. Les vélos, c'est très sympa, mais ils adorent la sonnette. On pourrait la leur interdire. Ils rouleraient moins vite, ne pouvant pas prévenir les piétons qu'ils arrivent... Interdire qu'ils en posent sur le vélo.

Concernant surtout les aménagements, les zones piétonnes qui seront créées, les espaces avec ces terrasses centrales ; je vis dans l'immeuble en demi-cercle, on entend beaucoup de bruit, notamment avec les terrasses (les piétons nous font plus de bruit que les voitures). Avez-vous délimité les terrasses des restaurants, des cafés ?

MME CECILE GRUBER :

Ces échanges posent la question de la gestion et de la mixité des usages. Je passe la parole à M. FRITZ pour apporter un certain nombre de réponses.

M. J.-M. FRITZ :

Je ne pourrai pas répondre à toutes vos questions, mais donner un certain nombre de précisions. Il y a eu des remarques assez pertinentes.

Le fait qu'il y ait une réflexion déjà menée sur la question de l'aménagement de la rue Saint-Honoré est une bonne nouvelle. Cela permettra de voir ce qui a été fait, d'en discuter, de prendre attache avec les gens qui ont travaillé dessus.

Le compte des stationnements de vélos et motos n'a pas été fait ensemble. On a compté les barres séparées. La Direction de la Voirie sépare assez bien les choses et met en place des arceaux pour les vélos tellement rapprochés qu'un scooter n'y rentre pas. Les emplacements pour les motos sont, eux, très larges. Même lorsqu'un vélo est attaché sur l'arceau, la moto peut se mettre en place (je suis également motard, je connais le problème). Je suis pour le stationnement des motos dans les parkings souterrains, ce serait un vrai avantage. Donc, on a compté séparément les choses. On propose de faire en sorte qu'il n'y ait aucun doute sur le type de stationnement.

Concernant le nombre d'emplacements pour les motos en élévation et la réduction des emplacements pour les voitures, c'est un débat qui dépasse largement l'aménagement de ce secteur. C'est la question de la place de la voiture en ville.

La circulation des vélos dans les zones piétonnes ; confort et sécurité, coexistence pacifique : la solution serait-elle les couloirs ? A notre avis, non. Nous sommes assez opposés intellectuellement à cette solution, pour plusieurs raisons : la segmentation de l'espace public ne fonctionne pas très bien, notamment entre les différentes circulations douces ; et nous sommes dans des systèmes non pas linéaires, mais en réseau.

Dans un secteur piéton tel que celui-ci, vous auriez la question de l'intersection à chaque carrefour. Donc, si l'on met un deuxième maillage (une sorte de trame écossaise) il faudra des arrondis, des raccords, pour tourner à droite ou à gauche, avec des intersections de vélo. De plus, si vous spécialisez les espaces des circulations douces, des gens iront « à fond de malle ». Le vélo sera chez lui. On a cela, parfois, sur des trottoirs parisiens où l'expérience a été menée, et nous, pauvres piétons, nous retrouvons sur cet axe de circulation de vélos ; on n'est alors vraiment plus chez nous.

Il me semble que la mixité entre les circulations douces soit plutôt un point de sécurité ; cela évite que des gens se considèrent chez eux et tracent « à fond la caisse ».

Nous ne décidons pas, mais émettons un avis : il faut éviter une sectorisation au sein d'un espace de circulation mixte ; cela n'irait pas dans le sens de la sécurité.

Nous ne sommes pas trop, non plus, pour les terrasses centrales. On a cité les deux emplacements où des terrasses sont installées. En effet, ce n'est peut-être pas légal, dans cet espace entre la Petite Truanderie et la Grande Truanderie. On ne l'a pas vérifié.

Cela existe, et peut être remis en cause ou pas. A cet emplacement, en dehors de la question légale, cela ne me semble pas dramatique.

La question où nous nous positionnions est : dans la rue de la Cossonnerie, pourquoi ne pas rétablir une circulation centrale des piétons, à cet emplacement-là ? Il semble que cela fonctionne pas mal tel que c'est. Vu les emplacements, les espacements des arbres et la nature des arbres, remettre des terrasses latérales signifierait changer la totalité des végétaux, et réorganiser totalement la rue de la Cossonnerie. Nous préférons circuler dans l'axe ; la promenade est plutôt centrale, on voit de chaque côté, les gens s'arrêtent plutôt près des façades, font du lèche-vitrine et se posent où il y a des terrasses. Le débat est ouvert là-dessus. On a fait continuer un système qui nous paraissait fonctionner, mais on peut en discuter.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Il y a un Vélip' rue de la Cossonnerie, alors qu'il y a une terrasse.

M. J.-M. FRITZ :

Si vous le dites... On regardera, on pourra toujours en débattre.

Le bas de la rue Saint-Denis est effectivement un problème, puisqu'il y a un rétrécissement. On a identifié ce problème.

Concernant la rue Rambuteau, merci d'avoir remarqué que l'on avait développé la réflexion au-delà de notre secteur. Ce n'est pas pour faire plus de travaux sur le compte de SEURA, mais simplement parce qu'on a une pensée un peu plus large, l'idée de voir un peu au-delà, car travailler ainsi dans un quadrilatère est très théorique. La vie ne s'arrête pas aux limites des rues Etienne Marcel, Sébastopol, Rivoli, et du Louvre. La pensée de l'aménagement va en continuité, sur l'espace au centre de Paris ; c'est ce que l'on a toujours proposé et développé. Après, c'est la Direction de la Voirie, ou d'autres maîtrises d'œuvres, qui le font ; cela n'a aucune importance pour nous.

Je ne me souviens plus bien du sens de la question sur les plateaux piétons...

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Entre la rue Berger et la rue Rambuteau.

M. J.-M. FRITZ :

C'est notre proposition. On ne va pas en débattre ce soir, car il y a des arguments techniques et de fonctionnement venant de différentes Directions de la Ville.

Il nous a semblé pertinent de garder vraiment la question de la traversée au droit Berger et Rambuteau. Après, on peut se poser la question : y a-t-il aussi des traversées importantes au droit de la rue des Lombards ? On peut regarder, parce qu'en effet, si l'on rétablit une continuité un peu générale est-ouest entre la rue Saint-Honoré et la rue de la Ferronnerie, et même en descendant, par les petites rues : rue de la Lavandière, rue des Lombards ou rue de la Reynie ; n'y a-t-il pas d'autres parcours qui risquent de se créer, ne serait-ce que du fait de l'aménagement que l'on propose ? On peut réfléchir à cette vraie question.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Un passage souterrain pour les voitures ?

M. J.-M. FRITZ :

Cela pose d'autres problèmes, très difficiles... Il faut savoir que vous avez des choses sur ce boulevard, notamment la voirie souterraine (le parking sous le bd Sébastopol et la voirie souterraine qui va jusqu'à la trémie du Renard et avant, alimente les parkings de Beaubourg). Concrètement, on ne sait pas passer à cet endroit.

Notre idée n'est pas de rajouter de nouvelles trémies ; on cherche à les supprimer... Quand une trémie a une circulation souterraine, vous devez quand même laisser une circulation en surface, pour les véhicules de secours, d'incendie, de livraison... Mais à l'endroit de la trémie, avec un certain nombre de voies, il faudra sur élargir, donc mettre en place un système très volumineux, très consommateur d'espace, et très contraignant pour les piétons.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Le passage Berger et le passage Rambuteau sont énormes.

M. J.-M. FRITZ :

Cela nécessite un traitement très particulier à cet endroit.

Concernant les terrasses abusives, moi, pauvre architecte sur cette opération, je ne peux rien vous dire ; je ne sais pas si elles le sont ou non, et quelles mesures de police seraient à prendre.

La trémie Berger, avec les locaux de la DPJEV ; y aura-t-il une sortie ou non ? Non. Le fait de mettre en place des locaux pour la DPJEV dans le volume de cette trémie n'implique pas de conserver la sortie. Il y a deux moyens de sortir de ces locaux souterrains. Ils seront toujours alimentés par les voiries souterraines (un véhicule qui livre peut repartir par ces voiries et prendre les sorties conservées) et pour atteindre la surface, il y aura des monte-charges (il faut monter le matériel) et un escalier.

Donc, on n'a pas besoin de conserver la trémie de sortie de la rue Berger sous prétexte que l'on met en place les locaux de la DPJEV. Dans le cadre du projet, on ne le fait pas.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

On a parlé de la rénovation du quartier des Halles, et la première chose dite concernait les normes de sécurité. Actuellement, on supprime toutes les trémies, on retire toutes les sécurités, on augmente les surfaces et ce sont des quartiers à saturation.

M. J.-M. FRITZ :

Je propose qu'on en parle à la prochaine réunion.

MME CECILE GRUBER :

Oui, c'est un sujet sur les circulations, dont on parlera le 19 juin.

M. J.-M. FRITZ :

..On sait actuellement que les barrières, en tout cas pour l'accès, ne fonctionnent pas bien. Ce sont plutôt les services de la Ville qui peuvent se prononcer là-dessus, sur le fonctionnement et la manière de gérer ce secteur du point de vue horaire. Ce sont de vraies questions à débattre.

Pour la gestion des horaires, nous sommes actuellement dans un entre-deux.

Je prends en compte votre remarque, on aime aussi peu que vous les trémies d'entrée ou de sortie. Il faudra garder au moins trois trémies de sortie, quelles que soient les solutions. Des critères feront que... On ne sait pas encore lesquelles, mais elle fait plutôt partie de celles qui seront conservées. Cela n'empêchera pas une intervention pour l'améliorer, la re-calibrer. Mais je suis d'accord avec vous, ce n'est pas un cadeau.

L'accès du Forum depuis la sortie Marguerite de Navarre : la rue des Lingères est en effet très étroite, mais le réaménagement de la place Marguerite de Navarre permet de dégager complètement cet espace.

On peut revenir à la diapo qui en parle, c'est l'état existant. Vous voyez que cet espace est extrêmement contraint par tous ces murs et tous les garde-corps, et toutes ces chaussées. Le passage rue des Lingères est un parcours du combattant. Avec l'aménagement que nous proposons, en dégagant tout cet espace on retrouve a minima la largeur du passage des Lingères tel qu'il est un peu plus loin, mais pas ce couloir exigü tel qu'il est ici.

La liaison entre Marguerite de Navarre et le Forum : dans l'accès lui-même, au niveau -3, est prévue une connexion. Donc, les gens qui arrivent par les transports dans le coin de Marguerite de Navarre ne devront pas forcément monter en surface pour parcourir cet espace pour rentrer à nouveau dans le Forum. A partir du niveau -3, ou même en poursuivant dans la salle d'échanges, ils auront des accès directs jusqu'au Forum lui-même et n'alimenteront pas le flux supplémentaire des gens qui pourraient emprunter le passage des Lingères.

Le nombre de places de motos proposées, qui semble dépassé : c'est vrai. Nous avons fait nous-mêmes un compte sur la totalité du rectangle. Je n'ose pas vous dire à quel chiffre nous sommes arrivés pour le nombre de deux-roues motorisés qui stationnaient sur le site, mais ce chiffre est très important.

L'idée est que les motos ne gênent pas les piétons, donc qu'elles stationnent plutôt hors limite des chaussées. Nous ne faisons que proposer, ce sont les élus qui décideront du nombre de places que l'on peut ajouter. Nous savons que l'on peut en rajouter facilement une centaine. Au-delà, cela devient un conflit entre les piétons et les deux-roues motorisés. Nous nous sommes limités à ce qui nous semble possible dans le respect des différentes circulations douces. Il est vrai qu'il y a beaucoup plus de deux-roues motorisés sur le site actuellement. L'ouverture des parkings souterrains aux motos pourrait améliorer cette situation.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Si on peut faire sortir la trémie sur la rue des Halles après les bâtiments, cela ferait un ensemble aux piétons énorme, sans déranger.

M. J.-M. FRITZ :

Reculer la trémie des Halles est impossible, parce que la ligne 4 passe ici et monte assez près de la surface à cet endroit. Donc, on ne peut pas se rapprocher plus près de la rue de Rivoli que cette position. Elle est calculée au millimètre. On essaie d'échapper le plus vite possible pour laisser de la place aux piétons. On est un peu coincé par ce passage-là et, de toute façon, il y a la ligne 4 près de la surface, le collecteur, etc.

L'axe qui passe par les rues des Halles, de la Ferronnerie et Lescot est un très bel axe piéton qu'il est intéressant de restituer. Le fait d'avoir dévié la circulation des véhicules rue de Rivoli pour la faire rentrer par la rue des Lavandières peut rendre cette promenade très belle. Remonter par la rue des Halles et aller soit tout droit vers le jardin, soit par la rue des Lavandières et passer sous le portique de l'immeuble de la Ferronnerie et déboucher sur la place Joachim du Bellay, est un très beau parcours fait de séquences successives : large, étroite, large, étroite ; couverte et découverte.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Il faudrait faire remonter les voitures vers la rue des Déchargeurs, ce qui prolongerait cette partie piétonne.

M. J.-M. FRITZ :

Cela rejoint une autre question : jusqu' où étend-on le secteur piétonnier ? On peut y réfléchir. Je ne suis pas opposé au débat sur ce point, mais notre position, à nous architectes, est que l'extension d'un secteur piéton n'est pas neutre du point de vue des pratiques et des usages, et des commerces qui s'implantent.

Actuellement, dans le secteur sud du périmètre de réflexion, la vie est assez différente de celle que l'on trouve dans les rues piétonnes et commerçantes, où il y a beaucoup de fripes, etc. Donc, à notre avis, garder dans ce secteur plutôt une vie de quartier, est lié (ce sont deux choses liées, en fait). A notre sens, étendre la zone piétonne complètement jusqu'à la rue de Rivoli donnerait lieu à un changement des pratiques et un changement sociologique et commercial.

Nous proposons, en tant qu'architectes (encore une fois, les élus trancheront suite au débat) de limiter l'extension du secteur piéton aux zones proches du jardin et aux zones sur les grands axes de circulation des piétons nord-sud et est-ouest.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Une rue qui n'a pas de vie, donc cela ne dérangera personne.

M. J.-M. FRITZ :

On peut y réfléchir, avec les Services de la Direction de la Voirie et avec les élus concernés.

On a commencé une réflexion sur le mode de fonctionnement de la zone piétonne, en accord et en partenariat avec la Direction de la Voirie et les exploitants actuels.

Cela regroupe les questions des systèmes de contrôle : barrières, bornes escamotables, autres systèmes. Nous avons dit ce que nous en pensons : le moins pénalisant pour les piétons est la borne escamotable, en sachant que ce n'est pas la panacée et qu'elle peut être cassée. Les automobilistes qui savent qu'il y a un système de déconnexion viennent et poussent doucement, et même si la borne est en position ouverte elle descendra et sera HS. Il faut peut-être travailler avec les fournisseurs et fabricants pour trouver des systèmes plus performants. Pour nous, les barrières et les chaînes ne sont pas de bonnes solutions, dans un secteur piéton.

Concernant les modes de fonctionnement et de contrôle, actuellement, des fonctionnaires de la Préfecture sont basés sur un autre secteur et contrôlent une partie de ce secteur... C'est un peu compliqué, nous reviendrons sur ce sujet (nous n'en parlerons pas ce soir) mais la manière dont cela pourrait vivre et se développer est fondamentale.

Concernant le lien entre le jardin, le projet des Halles d'aménagement de surface, et le réseau vert ; puisque la zone piétonne existait avant son implantation, par définition, le réseau vert passe en pointillé dans la rue Saint-Denis. Les conditions amenant l'implantation d'un réseau vert préexistant sur l'aménagement, sur toute la rue Saint-Denis, sur tout le parcours entre la rue de Rivoli et la rue Etienne Marcel, si ce n'est la partie basse de la rue Saint-Denis où il a été implanté.

Pour nous, dès lors que le secteur se développe un peu en termes de zone piétonne, par définition, la partie basse est intégrée de fait au réseau vert, puisque c'est la même réglementation, les mêmes pratiques. Nous ne sommes pas partisans de faire des travaux, il ne faut pas les multiplier et dépenser de l'argent pour rien.

On peut considérer que le réseau vert traverse le site. Si un jour, quelqu'un trouve une solution pour aller plus bas jusqu'à la Seine (ce que l'on espère) cela fera une promenade superbe qui partira de la Seine et remontera.

Concernant la limite des terrasses, nous avons eu une réflexion sur la limitation de leur emprise. C'est difficile pour celles qui sont déjà en place et ont pris beaucoup d'aises. Je suis d'accord avec vous, il y a une réflexion à mener là-dessus.

En général, les terrasses sont placées latéralement (sauf exception, par exemple rue de la Cossonnerie) le long des vitrines et des surfaces commerciales devant les immeubles. La circulation doit être suffisamment large et aisée au centre. Si l'on arrive à re-calibrer les emprises de certaines terrasses un peu débordantes, ce sera très bien. Cela dépasse un peu les pouvoirs de l'architecte.

(DANS LA SALLE : Il faut quelque chose qui les empêche physiquement...)

Oui, il y a un marquage au sol.

(DANS LA SALLE : Mais si vous faites un trait, ils s'en fichent !).

Il y a cela aussi, des aménagements physiques qui limitent, comme sur la rue du Pont Neuf.

MME CHAMPETIER DE RIBES :

L'aménagement physique est beaucoup plus intéressant que le marquage au sol ; il est esthétique, et vraiment dissuasif.

M. J. M. FRITZ :

Absolument. C'est ce que nous proposons sur la rue du Pont Neuf. Les arbres sont la limite maximum d'une implantation plus ou moins libre de terrasses. Entre les arbres, c'est le passage des piétons. En revanche, rue du Pont Neuf, il y a 20 mètres de large ; et sur la plupart des rues à l'intérieur du site il y a entre 4 et 12 mètres de large, donc on ne peut pas faire partout ce que l'on fait rue du Pont Neuf.

(DANS LA SALLE : C'est une caisse de résonance ; pour le riverain, une terrasse en plein été, c'est très dur. Je ne sais pas s'il y a ici des restaurateurs, mais en général...).

MME CECILE GRUBER :

Une dernière question de Mme THOMAS, puis nous concluons. Il est 20 h 30.

MME THOMAS :

C'est tout nouveau et cela déborde un peu le cadre qui est certainement dans le mandat de M. MANGIN, mais je vais beaucoup m'accrocher pour que ce soit pris en compte, en référence à la scène que j'ai aperçue l'autre soir et qui m'a touchée...

Pourriez-vous, avec votre sourire, remonter la rue Montorgueil, aller jusqu'à la rue Etienne Marcel, et vous arrêter à ce carrefour-là ?

J'ai déjà écrit par mail, il y a un an et demi, à M. BOUTEAU, Maire du 2^{ème} arrondissement et à M. LEGARET, Maire du 1^{er} arrondissement, qu'il y avait un dysfonctionnement total de cette grande zone piétonne du 2^{ème} arrondissement, entrecoupée à un moment précis par la rue Etienne Marcel où circulent des bus. Par les pratiques acceptées sur le 2^{ème} arrondissement et mises en œuvre par M. BOUTEAU à titre expérimental, voitures et vélos peuvent aller dans le sens de circulation et à contresens.

Aujourd'hui, les piétons qui descendent avec leurs enfants de la zone commerciale Montorgueil, très fréquentée, ont perdu la notion de sécurité. Ils ne tiennent plus la main de leurs enfants et de même, les vélos qui vont dans un sens et dans l'autre, s'avancent.

Vendredi, j'ai assisté à un beau télescopage (le troisième). Une moto a envoyé en l'air un vélo (je crois) et il y avait quand même deux personnes au sol.

On est en train de couper la zone Montorgueil incluse dans le projet de rénovation, ou tout au moins de réflexion, et l'on ignore que de l'autre côté de la rue Etienne Marcel il y a la plus grande zone piétonne.

Vous n'êtes pas censé le savoir, mais au moment où on a creusé la rue pendant 7 à 8 mois pour faire le chauffage urbain et le raccordement, j'avais demandé à M. CASABIANCA ce que l'on pouvait faire pour dire aux gens : « vous allez couper une rue de circulation où les gens vont très vite », sans parler des gens qui enlèvent les voitures et sont des fous du volant.

Cette rupture de la rue Etienne Marcel est une catastrophe. Il y a eu trois morts, je crois, en quelques années. Puisqu'il y a un commissariat du 1^{er} arrondissement et un commissariat du 2^{ème} arrondissement, il n'y a pas de chiffres et c'est passé sous silence.

J'ai appelé le cabinet de M. BOUTEAU au moment de l'accident, et j'ai eu M. BRANCHO en même temps. Je fais très attention, mais ce carrefour est catastrophique. Tous les parents et enfants y passent, on traverse constamment ; rien n'est fait.

MME CECILE GRUBER :

Je vous remercie pour votre intervention. Le carrefour pourra être regardé.

MME THOMAS :

On perdra deux ou trois personnes, le temps qu'ils regardent.

MME CECILE GRUBER :

Il y a une expérimentation ; il faut peut-être attendre qu'un bilan en soit tiré. Cela n'empêche pas de regarder de plus près ce carrefour-là ; pour une prochaine fois, compte tenu du nombre de secteurs d'intervention proposés. On le verra à un prochain groupe de travail.

MME CHAMPETIER DE RIBES :

Je voudrais poser une question à propos de la Maison Roue Libre. Je l'ai déjà dit dans d'autres réunions, je continue à ne pas comprendre l'intérêt qu'elle reste là, d'autant qu'a priori, ce sera une station libre service pour les vélos des riverains, alors qu'il y aura des centaines de vélos installés par Vélib'.

Je rappelle que le vélo n'est pas assimilé à un piéton. C'est un véhicule. On est dans une des plus grandes zones piétonnes de Paris, et ce sera l'endroit de Paris où il y aura le plus de vélos ! Plus une station service de vélos. Cela me paraît incohérent.

Pourquoi la Maison Roue Libre, avec des centaines de vélos, plus un garage à vélos ? Une superstructure architecturale qui, je l'espère, sera superbe.

Je continue à m'interroger là-dessus.

MME CECILE GRUBER :

Ce sont des services complètement différents et complémentaires. La Maison Roue Libre n'est pas une station Vélib'. L'intérêt de l'avoir à cet endroit est de travailler sur l'intermodalité, à terme, entre les transports en commun et la possibilité de prendre ensuite un vélo.

Ce service est complètement différent : de location, d'entretien, de réparation. Il ne fonctionne pas comme les stations Vélib' qui seront implantées dans tous les quartiers de Paris.

M. JEAN-PIERRE MARTIN :

Le problème est que c'est situé à la limite du jardin, ce qui incite les gens à pratiquer dans le jardin.

Pour les vélos, il faut vraiment des sens interdits. C'est catastrophique.

MME CECILE GRUBER :

Nous allons conclure cette réunion. Je remercie M. FRITZ pour cette présentation et ses réponses précises, détaillées.

Je vous remercie pour votre participation. Un prochain groupe de travail se tiendra le 19 juin. Vous en aurez une confirmation écrite.