Réaménagement du quartier des Halles de Paris

Comité Permanent de Concertation

Groupe de Travail Thématique Transport

Séance du lundi 7 septembre 2009

Sous la présidence de
Madame Annick LEPETIT, ADJOINTE AU MAIRE DE PARIS, CHARGEE DES DEPLACEMENTS, DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE PUBLIC

En présence de

Monsieur Jean-François LEGARET, MAIRE DU 1ER ARRONDISSEMENT

Monsieur Jacques BOUTAULT, MAIRE DU 2EME ARRONDISSEMENT

Monsieur Thierry LE ROY, garant de la concertation

PARTICIPANTS

Élus

Mairie du 1er arrondissement
Madame Michèle HAEGY

Mairie du 4ème arrondissement
Monsieur Jean-Baptiste RICHARD

Partenaires et autres intervenants

STIF
Madame Rébecca LIBERMAN

RATP
Monsieur Denis MASURE
Monsieur Frédéric DUPOUY
Madame Isabelle BELLANGER
Madame Valérie GEBURTIG
Monsieur Paul COIRON

Société Hôtelière Paris les Halles
Monsieur Eric DOBLER

Forum des Halles- Espace Expansion
Madame Véronique MARGERIE

SEM PariSeine
Monsieur Dominique HUCHER
Monsieur Jean-Louis GRIETTE
Monsieur Fabrice HEIM

Agence Berger et Anziutti, architectes
Monsieur Patrick BERGER
Monsieur Mathieu ANDRIEU
Madame Flore MEURISSE

COTEBA
Monsieur Mathieu ESNARD

Conseillers de Quartier

Conseil de quartier St-Germain l'Auxerrois
Madame Paule CHAMPETIER DE RIBES

Associations

Association Accomplir
Monsieur Gilles POURBAIX
Madame Elisabeth BOURGUINAT

Association Glob'Halles
Monsieur Régis CLERGUE DUVAL
Madame Pascale EIMER

Association Familles Catholiques
Monsieur Claude CREPY

Association Mains Libres
Monsieur Bernard DUBOIS

Collectif Beaubourg les Halles
Monsieur Alexandre MAHFOUZ

Association Les Papillons Blancs de Paris
Madame Corinne BEBIN

Conseil syndical 5/7 rue des Innocents
Monsieur Jean-Pierre MARTIN

GIE du Forum des Halles
Monsieur André LABORDE

Monsieur Emile SEBBAG

Association ChanDanse des Sourds
Monsieur Simon ATTIA
Monsieur Thomas HILLYARD

Association Curiositas
Madame Dominique GOY-BLANQUET
Monsieur Marc LOGEZ

Association Paris des Halles
Monsieur Olivier PERAY

Association de défense des riverains « Châtelet Les Halles »
Monsieur Jacques CHAVONNET

UD 75 CFE-CGC
Monsieur Paul GROS
Monsieur Eric BRASSEUR

FNAUT Île-de-France
Monsieur Yves BOUTRY

Institut d'Urbanisme de Paris
Madame Camille GARDESSE

Ville De Paris

Cabinet du Maire de Paris
Monsieur François POUPARD

Cabinet du Maire du 1er
Monsieur Benoit BOUANCHAUD

Cabinet de Mme Anne HIDALGO
Monsieur Renaud PAQUE

Cabinet de M. Pierre MANSAT
Elodie LAMOUROUX

Cabinet de Seybah DAGOMA
Madame Dominique MAGNIETTE

Cabinet de Mme Annick LEPETIT
Madame Catherine DELAVAUD

SG/Mission Les Halles
Monsieur Bernard FRANJOU, Directeur
Monsieur Alexandre FREMIOT
Madame Elise PENCE
Madame Florence VELIN
Madame Mary SENKEOMANIVANE
Monsieur Stéphane LEBARROIS

Direction de la Voirie et des Déplacements
Monsieur Philippe CAUVIN
Monsieur Nicolas ROY
Monsieur Benoit SALLENSTEIN
Monsieur Arnaud CAQUELARD

Direction de l'Urbanisme
Monsieur Jean-Pierre MOULIN
Madame Anne LUKOMSKY
Monsieur Jean-Yves DELENTE

Local d'information et d'accueil du public
Madame Maïté VERDOL
Madame Marion VION-DURY

DASES (mission prévention des toxicomanies)
Madame Isabelle JEANNES

MME ANNICK LEPETIT, MAIRIE DE PARIS, ADJOINTE CHARGEE DES DEPLACEMENTS, DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE PUBLIC : Je vous remercie d'avoir répondu à cette invitation d'un groupe de travail thématique sur le Pôle Transport des Halles. Mon collègue Pierre MANSAT, Adjoint au Maire en charge de Paris Métropole, est retenu dans une réunion, mais il va nous rejoindre.

Il n'y a pas eu de réunion depuis longtemps pour présenter le projet de rénovation du Pôle Transport, il était temps que nous puissions en parler.

Nous sommes heureux de vous accueillir ici, à l'Hôtel de Ville. J'en profite pour saluer les élus présents :

- M. Jean-François LEGARET, Maire du 1er arrondissement, qui est très impliqué dans ce projet, comme vous le savez ;

- Jacques BOUTAULT, Maire du 2ème arrondissement ;

- Jean-Baptiste RICHARD, Adjoint au Maire du 4ème arrondissement ;

Je dois excuser Anne HIDALGO qui est retenue elle aussi dans une autre réunion ; Pierre AIDENBAUM, Maire du 3ème arrondissement ; ainsi que Serge MERY, Vice-président en charge des transports pour la région Île-de-France qui n'a pas pu venir.

Je salue la présence de M. Thierry LE ROY qui, comme vous le savez, a été nommé par la Ville Garant de la concertation et qui, depuis le début du projet en 2006, veille à ce que les échanges se fassent en toute transparence et en toute objectivité, pour produire l'avancée de ce grand projet.

Je salue aussi la présence de M. Patrick BERGER, architecte, que nous aurons le plaisir d'écouter ce soir.

Parmi les nombreuses associations présentes, M. Yves BOUTRY, Vice-président de la FNAUT Île-de-France.

Ce groupe de travail thématique s'inscrit dans le cadre d'un Comité permanent de concertation des Halles. Cette instance spécifique, mise en place par la Ville, réunit les élus, les associations, les riverains, les commerçants ; toutes les personnes intéressées par l'état d'avancement du projet et qui veulent s'y impliquer, y participer, donner leurs avis et formuler leurs propositions.

Concernant spécifiquement le Pôle Transport des Halles, je crois que la dernière réunion publique remonte au 9 juillet 2008 ; elle était organisée au Pavillon de l'Arsenal. Depuis, les échanges et les réflexions se sont heureusement poursuivis entre les différentes parties prenantes du projet : la Ville, la Région Île-de-France, le STIF et la RATP.

Les études ont été affinées et vous verrez que le projet a été enrichi, même encore dernièrement, par rapport aux questions que vous pouviez vous poser.

Avant de laisser la place à la présentation, je vous rappelle que nous sommes face à un projet qui concerne le premier pôle d'échanges de la région Île-de-France, avec près de 800.000 voyageurs par jour sur l'ensemble du pôle RER et métro. Il y a 11 millions de Franciliens, donc cela veut dire, en gros qu'un Francilien sur 13 traverse chaque jour cette salle d'échange et ce Pôle Transport.

Pour la salle d'échange proprement dite aussi, les calculs ont été faits : 430.000 personnes transitent chaque jour dans cette salle d'échange, ce qui est assez considérable.

Comme l'ensemble du site des Halles, ce pôle doit être profondément transformé, pour plusieurs raisons.

Il doit être modernisé ; la gare RER notamment a beaucoup vieilli et pour mémoire, la mise en service des premiers RER A et B remonte à 1977 ;

Il doit être aussi sécurisé, les règles de sécurité ont évolué et aujourd'hui elles doivent prendre en compte la fréquentation très importante de ce lieu ;

Ce pôle doit être accessible, particulièrement aux personnes à mobilité réduite, comme la loi le prévoit ; mais d'une manière générale de toute façon, il doit être plus accessible qu'il ne l'est aujourd'hui ;

Enfin, et ce n'est pas le moindre, je pense qu'il doit être plus agréable aux usagers, en ayant des volumes plus larges, des déplacements plus aisés, et des services renforcés. Cela fera sans doute aussi l'objet d'une discussion.

Nous écouterons dans un premier temps le STIF, Mme Rébecca LIBERMAN, qui va nous présenter le projet.

Ensuite, M. Denis MASURE prendra le relais pour la RATP.

Enfin, M. Patrick BERGER nous présentera le projet d'un point de vue architectural, bien évidemment.

Avant de passer la parole au STIF, je souhaitais que vous puissiez vous exprimer, M. LE ROY.

M. THIERRY LE ROY, GARANT DE LA CONCERTATION : Merci, Madame la Maire. Je dirai juste un mot car vous avez dit presque tout ce que j'aurais pu dire.

Concernant cette rentrée de la concertation qu'est cette réunion de GTT aujourd'hui : pour ceux d'entre vous qui veulent savoir où nous en sommes sur le reste de la concertation, nous avons tenu une réunion du bureau, comme chaque mois, à la fin de la semaine dernière, et le compte rendu est déjà disponible sur le site paris.fr. Consultez-le si vous voulez savoir à quoi ressembleront les réunions à venir ; et pour réagir le cas échéant.

Sur la réunion « Transport » d'aujourd'hui, l'idée d'une réunion, en plus des procédures que pilotent les Maîtrises d'Ouvrage (STIF, RATP) sur le Pôle Transport, concrétisées par la concertation de février 2007 (une réunion publique avait été organisée par le STIF), il y a eu aussi une délibération du Conseil d'Administration du STIF en mai dernier sur le schéma d'orientation de principe, et il y aura une enquête publique. Nous avons un cadre de procédure propre, où le Maître d'Ouvrage compétent pilote les opérations.

Nous aurions pu continuer à nous dire que la concertation des Halles vivait sa vie séparément, mais au contraire, au sein du bureau nous avons souhaité que notre concertation classique avec ses GTT puisse aborder les questions du Pôle Transport au point où elles en sont.

Quand nous avons vu que le schéma de principe (qui ne détermine pas tout) du STIF sur ce Pôle Transport était adopté, nous nous sommes dit qu'il serait bien de faire une réunion à la fois d'information et de concertation, sur ce sujet. Je voulais rappeler cette origine.

MME ANNICK LEPETIT : Merci ; nous sommes effectivement plutôt dans une réunion de présentation même si, bien sûr, le débat est ouvert.

Une enquête publique démarrera au mois de novembre et ce sera l'occasion que chacun s'exprime, même au-delà de ceux que nous sommes dans cette salle. L'intérêt d'une enquête publique est aussi de donner la parole à chacun et qu'il y ait ensuite un rapport sur les points, et revenir éventuellement sur certains. Donc, en termes de concertation, nous avons un calendrier devant nous.

Je passe tout de suite la parole au STIF, sur les objectifs de l'opération.

MME REBECCA LIBERMAN, STIF : La présentation reprendra un peu, en introduction, vos propos et ceux du garant.

Je vous rappelle les objectifs de l'opération et le contexte administratif et juridique dans lequel nous nous inscrivons.

Je donnerai ensuite la parole à Denis MASURE de la RATP, pour vous présenter rapidement le diagnostic de la gare RER aujourd'hui, puis la présentation du projet.

Le Conseil du STIF avait délibéré en avril 2006 sur les objectifs à poursuivre pour le projet et sur les modalités de la concertation préalable.

Les objectifs sont toujours les mêmes :

- rendre plus lisibles la gare, les cheminements et les accès aux espaces de transport en commun ;
- améliorer le dispositif de sécurité incendie et d'évacuation du public ;
- contribuer au désenclavement du pôle d'échange en inscrivant ce pôle dans la trame urbaine de surface et en le rendant donc plus visible depuis la voirie (aujourd'hui il est enclavé au centre des espaces souterrains du forum) ;
- améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- améliorer globalement la qualité de service des espaces et le confort des cheminements (en travaillant sur tout ce qui est signalétique, design, ambiance, traitement architectural des volumes de la gare).

La concertation préalable s'est tenue du 19 février au 24 mars 2007. Un large dispositif avait été mis en place, avec des annonces de la concertation par voie d'affichage, des expositions dans les mairies d'arrondissement, à la Maison de la RATP, et la tenue d'une réunion publique le 6 mars 2007.

Si vous le souhaitez, nous pourrons y revenir ultérieurement, mais globalement la majorité des avis exprimés était en faveur du projet que nous avons soumis à la concertation, avec des attentes assez fortes pour le réaménagement du pôle d'échange RER, qui convergeaient vers les objectifs que nous nous étions donnés :

- des cheminements plus simples et plus lisibles, mieux indiqués depuis la voirie, plus directs et qui n'obligeaient pas les usagers à transiter par les espaces commerciaux ;
- disposer d'une salle d'échange plus spacieuse, notamment en essayant de réorganiser les commerces actuels pour avoir un meilleur cheminement, plus lisible dans les espaces de transport ;
- avoir une salle d'échange mieux éclairée, plus agréable, moins anxiogène ;
- également, de fortes attentes, évidemment, sur la signalétique : plus claire, plus lisible.

Ces expressions du public lors de la concertation ont abondé en faveur de la création d'un nouvel accès place Marguerite de Navarre et de la rénovation de la salle d'échange.

Depuis cette concertation en 2007, les études ont été approfondies sur ces points-là.

Le périmètre est le même que celui présenté à la concertation en 2007 :

- la création d'un nouvel accès place Marguerite de Navarre ;

- le réaménagement de la salle d'échange RER ;

- le prolongement de deux accès existants : Berger et Rambuteau, qui aujourd'hui desservent depuis le niveau 0, les espaces souterrains - 1, - 2 et – 3 ; et le projet consiste à les prolonger du niveau – 3 du forum jusqu'au niveau – 4 pour les faire déboucher dans la salle d'échange.

C'était bien le périmètre du projet soumis à la concertation préalable. Depuis, les études ont été approfondies, pour obtenir un schéma de principe.

Les études se sont déroulées notamment durant l'année 2008, elles ont principalement porté sur le génie civil, les structures ; des études techniques sur tout ce qui est fluides, le volet architectural aussi. Cela a abouti au schéma de principe et à un dossier d'enquête publique.

Ces documents ont été approuvés par le Conseil du STIF le 27 mai dernier, donc c'est tout récent. Comme l'a dit Madame LEPETIT, les prochaines étapes seront la tenue d'une enquête publique réglementaire, d'ici la fin de l'année 2009. Nous n'en connaissons pas les dates exactes, cela s'inscrit dans tout un processus de saisie préfectorale, etc.

Ensuite, les prochaines étapes déboucheront sur l'avant-projet ; puis les phases projet et réalisation. Un calendrier un peu plus détaillé vous sera présenté à la fin.

Lors de ce Conseil du mois de mai 2009, en même temps que l'approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête, le Conseil du STIF a approuvé également le bilan de la concertation, de même que la Ville avait approuvé son bilan lors de la délibération du mois d'avril.

M. DENIS MASURE, RATP : Je rappelle les éléments de contexte.

La RATP a assuré l'organisation de l'ensemble des études du schéma de principe pour notre commande provenant du STIF, sachant que le montage de la maîtrise d'ouvrage évoluera par la suite ; la RATP assurera la maîtrise d'ouvrage, toujours sous la gouverne du STIF, mais prendra un peu plus de responsabilités dans ce projet.

Les trois précédentes séances de GTT ont déjà permis de faire un diagnostic sur la gare.

Dans un premier temps, voici quelques planches.

Les deux plans des réseaux existants : la gare RER est le croisement de 3 lignes de RER (A, B et D) mais également de 5 lignes de métro (1, 4, 7, 11 et 14) et constitue de ce fait le centre de réseaux de transports en commun de la région Île-de-France.

La gare RER, comme l'a dit Mme LEPETIT, est le premier pôle d'échange de la région Île-de-France en termes de flux. Il s'est constitué progressivement au cours du 20ème siècle, de 1900 à 1998, par l'adjonction successive des lignes de métro, puis du RER et enfin, de la ligne 14 en 1998.

Elle a maintenant un peu plus de 30 ans puisqu'elle a été inaugurée en 1977 pour la partie RER (qui est le cœur de notre exposé aujourd'hui), lors de la mise en service des tronçons centraux du RER A et du RER B.

L'ensemble du pôle d'échange donne :

- 750.000 personnes par jour, qui sont constituées des entrants, des sortants et des correspondants. Ne sont pas comptées les personnes qui sont dans les trains, mais si l'on comptait aussi celles qui passent par cet endroit, le chiffre serait bien supérieur ;

- 520.000 personnes dans la gare RER ;

- 440.000 personnes dans les espaces de la salle d'échange, qui cristallise un peu l'image de la gare RER.

Les deux derniers chiffres qui doivent interpeller :

- 2/3 de correspondants : on touche un public qui diffère du public habituel de la concertation, puisque 2/3 des personnes ne vont pas dans le forum des Halles, si ce n'est occasionnellement. 66 % se contentent de rester dans la gare ; il faut bien sûr s'adresser aussi à elles quand nous faisons de la concertation ;

- Plus de 1.500 trains marquent l'arrêt chaque jour dans cette gare.

Un rappel sur la structuration souterraine :

- le pôle RER avec la salle d'échange ;

- la ligne 4 Les Halles ;

- le pôle métro Châtelet, constitué du pôle Rivoli par lequel on accède via une première série de trottoirs roulants ;

- les lignes 1, 4 et 14 ;

- les lignes 7 et 11, par l'intermédiaire d'une deuxième série de trottoirs roulants, sous la place du Châtelet, donc à côté de la Seine.

Nous nous focalisons aujourd'hui sur le forum des Halles, qui est une pièce urbaine souterraine majeure de Paris ; son équipement public majeur qui est la gare est invisible ou quasiment invisible depuis la surface, c'est une de ses spécificités.

Nous rappelons les différents accès souterrains depuis la ville de Paris, dans l'ordre d'importance :

- Côté ancien forum : les portes Lescot, Rambuteau et Berger ;

- Côté nouveau forum : la porte Pont Neuf, la porte St-Eustache, la porte du Louvre et la porte du Jour.

Ce ne sont pas des accès directs à la gare puisqu'il faut passer par les espaces commerciaux de l'Ancien Forum, ou par les espaces à la fois commerciaux et d'espace public du Nouveau Forum, pour accéder à la gare, respectivement via l'accès Lescot (le fameux tube Lescot qui mène directement au – 3) ou via la Place Carrée qui est le second accès à la gare qui permet d'accéder à la ligne 4 Les Halles et à la salle d'échange.

Il existe aujourd'hui un accès pour les personnes à mobilité réduite, les personnes handicapées, depuis la rue de la Ferronnerie. C'est un élément important du diagnostic : une offre très limitée pour les personnes handicapées.

Quelques éléments de diagnostic urbain et architectural :

La mise en parallèle des voies du RER fait que les quais du RER sont en diagonale par rapport à l'organisation urbaine du centre de Paris, qui est très nord-sud et est-ouest, alors que les voies du RER sont orientées nord-ouest sud-est, ce qui nécessite au niveau de la gare un changement de repères, provoquant une très forte désorientation pour le public, et une grande confusion.

Le diagnostic architectural est que cette gare est épuisée par des flux importants. Elle a été plutôt bien conçue en termes de capacité de mélangeur de flux, mais sa qualité architecturale a prématurément vieilli à cause de son utilisation.

Donc, cette salle d'échange cristallise une perception assez négative du site, dont la RATP est tout à fait consciente.

Les caractéristiques : les concepteurs ont fait un espace unique d'échange, donc ce n'est pas un système de couloirs, mais un espace où il y a 32 escaliers desservant les quais, donc des cheminements dans tous les sens.

Les flux sont harmonisés grâce à des formes courbes qui permettent d'éviter des conflits de flux, et l'orientation n'est pas naturelle, elle se réalise uniquement grâce à la signalétique. Cette conception est très efficace pour la gestion des flux ; par contre elle génère un sentiment d'inconfort, voire d'insécurité, pour certaines catégories d'usagers.

Je cède la parole à Patrick BERGER pour la présentation du projet.

Je vous rappelle au préalable que la RATP travaillant dans le pilotage de ces études pour le STIF, a souhaité s'adjoindre les compétences d'une société externe d'architecture. Nous avons donc procédé à une consultation et, de manière assez évidente, les arguments de la proposition de Patrick BERGER et Jacques ANZIUTTI ont convaincu la RATP. Nous avions quatre candidats mais ces derniers nous ont convaincus.

La RATP souhaitait marquer ce projet d'une grande ampleur, du point de vue de la qualité architecturale ; c'est pourquoi nous travaillons avec une ingénierie RATP mais aussi une architecture confiée à Patrick BERGER, à qui je cède la parole.

M. PATRICK BERGER, CABINET BERGER ANZIUTTI : Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vais vous présenter les idées principales du projet.

Nous commençons par ce dessin, qui n'est pas nouveau. J'avais fait ce croquis lors du concours de la Canopée. Nous ne parlerons pas de la Canopée ce soir, c'est simplement pour dire qu'à ce moment-là la vision sur le site des Halles, par ce dessin, rappelait une réalité : aujourd'hui le site, au-dessus et en dessous, est un grand carrefour, si ce n'est le plus grand carrefour de la métropole. C'est une porte sur Paris puisqu'on y rentre par en dessous maintenant et beaucoup moins de façon périphérique ; mais c'est quand même le grand carrefour de métropole parisienne, qui est pratiqué et perçu ainsi par les Parisiens et par tous les métropolitains.

Au centre de ce dessin, on voit bien qu'il y a bien sûr le métro, mais avec toutes les quantités chiffrées qu'indiquait Denis MASURE : tout converge vers ce point, et les flux ont augmenté depuis la création du réseau de transport situé en dessous.

Il faut avoir en tête cette première échelle pour penser le projet, pour ne pas l'entraîner dans un caprice architectural de design simplement sur la plateforme d'échange.

La deuxième échelle à avoir en tête est celle-ci ; sur ce dessin vous reconnaissez la Canopée, la plateforme d'échange en dessous. Les dessins en jaune, c'est l'ensemble qui est en sous-sol que l'on perçoit quotidiennement selon la manière dont on le pratique. Certains prennent le RER, d'autres telle ligne, mais je ne sais pas si l'on a vraiment conscience qu'en dessous c'est un ensemble de 500 mètres de long. C'est unique en Europe, c'est la longueur du Louvre.

Nous sommes donc devant une réalité en sous-sol qui, depuis la canopée jusqu'à Châtelet, représente un nœud multimodal de 500 mètres de long, dans lequel on est un peu perdu.

Une des premières préoccupations de ce projet sera de permettre aux usagers, pour leur confort, d'y voir un peu plus clair : savoir s'orienter, se situer et être guidé dans cet ensemble. En dessous, on ne sait jamais où l'on se situe par rapport à ce qu'il y a au-dessus, on a un peu de mal même avec le nom des rues Lescot, Rambuteau, Berger.

Pour qu'un espace soit confortable, pour les transports, la première règle est qu'il n'y ait pas trop d'informations. Il faut donc simplifier le système d'ensemble en termes d'informations, d'où le petit dessin que vous voyez ici, qui permet dans le dispositif horizontal (on est face à une réalité : on ne peut pas démolir ce qui est en-dessous) de décomposer l'ensemble en 4 sous-ensembles.

En dessous de cet ensemble très complexe, il y a quand même 4 points d'espace public très notables et repérables, pour un Parisien comme pour un étranger qui visite Paris.

Il y a la Canopée (le Forum des Halles actuel) ; ici, la Place Marguerite de Navarre ; là, la rue de Rivoli et là, la Place du Châtelet. Le fait que sur cet ensemble nous ayons 4 nœuds importants (à chaque fois des connexions importantes distribuent différentes lignes de métro, mais aussi des sorties), permet déjà de structurer la représentation mentale de l'ensemble qui est en sous-sol.

Donc, 4 points importants existent, plus celui que l'on va créer sur Marguerite de Navarre ; où à chaque fois l'usager est :

- soit dans le premier ensemble où il sait qu'il a la sortie principale : la Canopée ;
- soit dans le deuxième ensemble où il sait qu'il y a Marguerite de Navarre ;
- soit dans le troisième ensemble où il sait qu'il est sur Rivoli ;
- soit dans le quatrième ensemble, sur la Place du Châtelet.

L'usager sait que quand il est dans cet ensemble, il a telle ligne de métro à portée de main, et s'il n'est pas dans cet ensemble-là, la signalétique le renvoie aux 3 autres ensembles.

La signalétique sera un élément très important du projet

Cette « gare » de 500 mètres se résume à 4 ensembles, avec 4 nœuds principaux, qui vont simplifier la lecture pour l'usager, pour se situer dans Paris : « je suis en dessous de cet espace public principal », pour pouvoir être guidé et facilement aller à un autre ensemble en étant guidé dans le parcours.

L'échelle à laquelle nous sommes confrontés est une échelle verticale de l'ordre de 35/37 mètres de hauteur, entre le dessus de la canopée qui est à 14,50 mètres et la plateforme d'échange. Pour vous donner une idée, 35/37 mètres c'est la hauteur du Centre Pompidou à demi enterré, c'est la hauteur sous la nef de Notre-Dame. C'est très important. De plus, ce n'est pas un édifice : il y a le RER, la plateforme d'échange, les 3 niveaux du centre commercial et les 3 niveaux de la canopée.

Donc, la deuxième idée est que dans les parcours verticaux, l'usager soit guidé dans une certaine continuité par rapport à l'extérieur, mais aussi bien verticalement qu'horizontalement. Il faudra certainement trouver un code au niveau du matériau, mais aussi au niveau de l'élément architectural, qui permette d'accompagner de façon unitaire l'usager dans la direction dans laquelle il souhaite se diriger.

Voilà la plateforme d'échange telle que nous la concevons aujourd'hui. Munie des repères que l'on vient de vous indiquer, elle nous permet ensuite d'appréhender mieux la plateforme d'échange en tant que telle. Elle a une chose positive : ces grands éléments un peu circulaires (lunules) qui diffusent assez bien le public à l'intérieur, donc il n'y a pas tout d'un coup un flux arrivant de Rambuteau ou de Lescot, qui se télescope avec un autre flux. Un système permet la diffusion des différents flux.

Par contre, nous connaissons les problèmes que cela pose : dans la salle d'échange on est perdu, on ne sait pas qui est à droite, qui est à gauche, comment s'orienter sur Paris (non seulement parce que l'orientation n'est pas la même mais aussi parce qu'on n'arrive pas à lire les sorties, on a du mal à trouver le RER) ; on se sent un peu « captif » dans la salle d'échange.

Plusieurs mesures sont proposées :

L'élargissement de la salle d'échange, elle fait environ 45 mètres de largeur, nous la passerons à 63 mètres. Nous avons regardé mais nous ne pouvons pas l'allonger. Donc, déjà, une première respiration en largeur.

Lorsqu'on parle de mobilité, les seuils sont très importants. Par exemple, quand vous allez prendre un avion à Roissy, vous avez en tête les seuils. Quand je vais aux Halles, je descends l'escalator (premier seuil), je prends la gare du RER (deuxième seuil), je prends le RER (troisième seuil), je ressors à Roissy ; j'ai un quatrième seuil qui est la grande salle de Roissy, ensuite le cinquième seuil est le contrôle des billets, le sixième seuil est celui de la police ou des douanes pour rentrer dans l'aéroport. Ensuite, j'ai un dernier seuil, celui de la rentrée dans l'avion.

Les seuils, donc là où l'on change de mobilité, là où l'on est contrôlé, nous permettent de nous repérer mentalement dans la mobilité ; ce ne sont pas forcément les flux en tant que tels.

Le système que nous proposons limite expressément l'ensemble du projet à trois éléments architecturaux, et à trois seulement. Moins il y a d'informations, moins il y a d'éléments et moins c'est fatigant pour l'usager.

Tous les seuils seront amplifiés, c'est-à-dire les seuils qui correspondent aux sorties sur Paris, ou ceux qui donnent sur les accès aux autres lignes (vous reconnaissez là Lescot, Rambuteau, Berger, la Place Carrée et vers Marguerite de Navarre). Donc, une amplification des seuils et un contraste par rapport à la plateforme d'échange.

Deuxièmement, tous les corridors (les couloirs que l'on emprunte) seront sur un thème simple : la voûte. Nous avons choisi la voûte parce qu'elle est omniprésente dans le système métropolitain parisien, elle est dans l'imaginaire cinématographique ; c'est ce qui fait la particularité des sous-sols de Paris. Cette voûte ne sera pas traitée en carrelage blanc, puisqu'il y a déjà toute une histoire de traitement des voûtes, mais nous nous appuierons sur cet élément architectural pour donner une certaine continuité formelle et visuelle pour l'usager.

Enfin, la plateforme d'échange proprement dite sera en contraste avec tout le reste, également dans ses matériaux.

Enfin, concernant la plateforme d'échange, nous allons indiquer quelques repères.

Le premier est que cet élargissement de 45 mètres à 63 mètres permettra aussi une latérisation : nous aurons le sentiment que la galerie, à gauche, qui l'étend, puisqu'elle n'est pas dans le même traitement que la plateforme d'échange, même si de l'espace est totalement dégagé. Est-elle à gauche ou à droite ? Sur la plateforme d'échange, très souvent, on ne sait plus où est la gauche et où est la droite.

La deuxième est de changer légèrement la configuration entre les lunules, c'est-à-dire celles qui sont au centre et donnent accès au RER D et les autres, latérales, qui donnent accès aux RER A et B ; déjà dans la forme architecturale. Ceci sera bien sûr renforcé par la signalétique.

Dans la plateforme d'échange, concrètement, les modifications constructives vont être relativement importantes sur deux aspects. Là, c'est l'état existant et là, l'état projeté. Il y a la plateforme d'échange que vous reconnaissez, avec les différents accès. Ici, la galerie latérale qui agrandit la plateforme d'échange. C'est la première intervention importante.

La deuxième est un désenclavement sur une hauteur de 8 mètres, pour l'accès sur Marguerite de Navarre. Il nous semble que cet accès a beau être important, il est très exigu quand on est en dessous ; et quand quelqu'un veut sortir, il a envie de voir la sortie et la lumière naturelle.

Nous avons beaucoup regardé comment introduire la lumière naturelle dans la plateforme d'échange, c'est très difficile pour des raisons de sécurité et pour la structure mais en tout cas nous allons essayer de désenclaver (nous avons vu que c'était possible structurellement) un espace ici, que vous verrez tout à l'heure en coupe, sur 8 mètres de hauteur. Je vous rappelle que nous sommes ici sur 3,10 mètres de hauteur sous la plateforme d'échange. Cela permettra de faire respirer, de faire un appel, vers Marguerite de Navarre.

La salle d'échange répond, en tant que système d'espace, de façon abstraite si je peux dire, à ce dessin là. Vous voyez ici la "diffusion" des lunules centrales, c'est à dire une latéralisation des allées au droit des RER A et B et un élargissement de la galerie latérale. La salle d'échange atteindra 60 mètres de large environ. Donc, un système beaucoup moins chaotique, qui maintient bien sûr la structure parce que nous ne pouvons pas faire autrement, mais qui rendra le parcours dans la salle d'échange plus lisible, donc plus intelligible.

Ensuite, au niveau des éléments, il y aura trois types d'interventions.

La première : il y a des parcours horizontaux, les corridors. Nous avons retenu des conversations avec la RATP et le STIF que nous avions des voûtes, mais des formes très arrondies dans les couloirs. Donc, nous allons reprendre un peu ce thème, arrondi sous les plafonds, sous les voûtes, mais aussi sur les bas-côtés. Donc, ce sera le traitement, en s'appuyant fortement sur la création d'une voûte, sur les parcours horizontaux.

La deuxième est, pour les seuils, traverser un volume. Les grandes taches jaunes sur l'illustration que vous avez vue tout à l'heure, ce n'est pas seulement un traitement des sols et du plafond, c'est aussi un traitement des parois latérales : passer à travers une grande dimension qui indique que l'on passe à travers un seuil et que l'on passe d'un ensemble à un autre. C'est là où se situera essentiellement l'information pour les voyageurs.

Enfin, toujours dans le même registre, les accès au RER en partie basse seront traités toujours à travers le même critère : passer à travers un objet. Nous serons très attentifs aux matériaux, pour les questions de chantier, d'entretien…, toutes les questions auxquelles est sensible notre Maître d'Ouvrage.

Dans la plateforme d'échange, le seuil est une très grande dimension, cela se voit parce que c'est grand et contrasté, donc là je sais que dans ce seuil-là je me dirige vers une autre ligne ou un autre ensemble, ou vers une sortie de Paris.

Il faudra régler la signalétique. Aujourd'hui, il y a énormément d'informations dans la plateforme d'échange et de surcroît, il y a de la publicité.

Une autre décision est que la signalétique sera rangée à une certaine hauteur (la ligne bleue) car dans la plateforme d'échange il y a généralement beaucoup de monde ; on regarde toujours au-dessus de la tête du voisin, et selon un certain rayon. Donc, toute la signalétique sera située sous cette hauteur, à déterminer.

La ligne jaune que vous voyez au-dessus, c'est le plafond lumineux proprement dit. En-dessous, sous cette zone, ce sont des surfaces qui seront traitées probablement par un matériau verrier (nous nous dirigeons fortement vers ce matériau). Je crois que vous avez diffusé des documents, M. MASURE, mais on est en train de mettre au point les matériaux verriers, donc ils seront présentés le moment venu. Donc, ceci pour rendre la plateforme d'échange beaucoup plus lumineuse.

Voilà un peu le dispositif entre lumière, signalétique, services et publicité.

Tout ce qui est services et publicité se retrouve en dessous d'une certaine hauteur et pas au-dessus.

Au-dessus de cette hauteur-là, il y a l'espace signalétique, et ensuite, très contrastés, les seuils ; et ensuite, le plafond de la salle d'échange qui aura un agencement et un dispositif lumineux.

Vous aurez remarqué que tout ce que l'on appelle le design, tout ce que l'on appelle l'architecture, suit cette règle : les flux dessinent l'espace, l'espace indique la géométrie, et ensuite on matérialise la géométrie ; dans cet ordre-là et pas l'inverse.

Vous voyez maintenant que nous essaierons de rendre peut-être un peu plus « ludique » la plateforme d'échange.

Ici, c'est un des accès à la plateforme d'échange où l'on voit ce système de voûtes qui n'éclairent pas la salle d'échange. La lumière sera directe, mais sur toutes les voûtes latérales des corridors, ce sera plutôt une lumière qui va irradier les voûtes proprement dites, qui sont ici relativement plates. Là, vous avez la coupe horizontale sur la plateforme d'échange.

Ensuite, je me dirige vers l'accès Marguerite de Navarre. Depuis Marguerite de Navarre, j'ai descendu l'escalator ; ici je me retrouve sous cette hauteur de 8 mètres, je vois la salle d'échange en profondeur, ainsi que la galerie latérale ; et réciproquement quand je suis dans la salle d'échange je vois ce grand volume qui respire, de 8 mètres, et ces escalators qui m'amènent directement vers cette sortie sur Paris.

Les sorties sur Paris, cela va aussi décliner cet élément de la voûte, ce sera une voûte du sous-sol qui va émerger sur Paris pour recueillir une certaine raison d'être, au-dessus du sol de Paris.

Voilà à peu près cette voûte qui est bien sûr un signe d'accès pour l'usager, mais aussi qui abrite de la pluie la descente des escalators. La raison d'être de ce signe architectural reposerait sur ce principe de voûte et de prolongement depuis le sous-sol, sur l'extérieur, et réciproquement : depuis l'extérieur, avoir une continuité jusqu'au sous-sol.

La dernière image : voilà l'accès sur Paris quand on est dans l'escalator sur Marguerite de Navarre.

Nous sommes en train de regarder comment rendre ces voûtes là les plus légères possibles, c'est pourquoi nous sommes très intéressés par de nouveaux matériaux pour les constituer ; nous travaillons là-dessus.

Je vous remercie.

M. DENIS MASURE : Merci, Patrick BERGER, pour cette présentation.

Pour faire un bilan du projet, outre les concepts architecturaux que nous avons retenus sur proposition des architectes ; le projet qui a été retenu et validé par le STIF au niveau du schéma de principe prévoit quatre grands éléments :

- 1 : La création de l'accès Marguerite de Navarre ;
- 2 et 3 : Les prolongements des accès Berger et Rambuteau ;
- 4 : La rénovation intégrale de la salle d'échange et surtout son extension du côté Place Carrée, Berger, Marguerite de Navarre ; avec la possibilité pour les voyageurs d'avoir des espaces supplémentaires et un fonctionnement des flux différent.

Une question avait été posée lors d'un précédent GTT, l'accès Marguerite de Navarre viendra se substituer et bien sûr, très largement compléter, l'actuel accès à la ligne 4 qui s'appelle « Passage des Lingères » et il s'inscrira en lieu et place de ce petit bosquet et de la trémie de l'hôtel Novotel.

Il y a aussi cette vue, pour les personnes qui ne connaissent pas bien le secteur.

Fonctionnellement, l'accès Marguerite de Navarre n'est pas seulement un accès aux transports. L'accès se fait en deux temps, directement du 0 au – 3 et au – 3 il y aura une possibilité d'accès au forum des Halles, avec un plan que je vais vous montrer juste après. Ensuite on prend un deuxième escalier mécanique qui permet d'accéder au – 4, mais l'ensemble du dispositif est très continu, très lisible, et a gagné en clarté par rapport aux études que nous avions pu vous présenter précédemment.

Sur cette planche, vous avez la vue au niveau – 3, qui est le niveau principal du Forum des Halles. Il y a ici la Place Basse, sous la Canopée ; ici, le palier intermédiaire de Marguerite de Navarre (vue zoomée sur la coupe) : on peut soit continuer et descendre vers le RER, soit grâce à une nouvelle allée (pour le moment appelée « Allée Marguerite de Navarre, mais nous verrons), rejoindre le secteur Berger, puis la Place Basse. L'accès Marguerite de Navarre permettra aussi de drainer le forum des Halles depuis la rue de Rivoli.

Je passe rapidement sur cette planche parce qu'il n'y a pas beaucoup de nouveautés, c'était pour rappeler où sont situés les accès Berger et Rambuteau.

Là, cette planche démontre l'intérêt de l'extension de la salle d'échange, notamment par rapport aux flux qui vont par exemple de la Place Carrée vers le métro, qui seront donc sur le côté et ne viendront plus se mélanger aux flux correspondants RER/RER. Donc, la salle d'échange est libérée en son centre d'une grande partie de locaux techniques et de quelques commerces, qui sont reportés sur le côté de la salle d'échange, pour animer la galerie latérale. Tout ceci permettra un grand désengorgement de cette salle d'échange, et de clarifier les espaces.

Enfin, cette dernière planche sur le projet, en ce qui concerne les accessibilités des personnes à mobilité réduite. Le dispositif comporte un seul ascenseur desservant la salle d'échange et un ascenseur par quai ; demain, l'accès Lescot sera rendu accessible avec une batterie de deux ascenseurs, depuis la Porte Lescot/Canopée.

Par ailleurs, deux ascenseurs de grande capacité se substitueront au petit ascenseur rue de la Ferronnerie. Vous connaissez certainement aujourd'hui la situation de sur-utilisation de l'ascenseur Ferronnerie.

La toute dernière planche est un peu plus administrative, elle rappelle les coûts tels qu'ils ont été validés par les Conseils d'Administration de la RATP, puis du STIF.

Le coût de l'opération, aux conditions économiques de décembre 2008, est de 117,8 millions d'euros HT, n'incluant pas les frais fonciers, mais incluant les frais de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage, et de prestations diverses.

Le financement du projet part d'un principe de cofinancement entre les partenaires que sont la Ville de Paris, la Région Île-de-France et la RATP. Comme pour tout projet de transport en Île-de-France, le financement sera acté lors de la validation de la Convention de financement (validée simultanément avec l'avant-projet).

C'est devant nous aujourd'hui ; nous devrons décider le financement avec la Ville, la Région, courant premier semestre 2010, d'après nos plannings actuels.

Concernant le calendrier des travaux, nous avons distingué l'accès Marguerite de Navarre et le réaménagement de la salle d'échange. Les travaux démarreront, dans l'état des plannings, mi 2011 sur l'accès Marguerite de Navarre.

Nous ne démarrerons pas plus tôt car de nombreuses études restent à piloter, il y a des appels d'offres d'entreprises. Mais aussi, puisque nous sommes très imbriqués avec le projet des voiries souterraines des Halles et avec l'ensemble du projet, des jalons nous sont imposés, et nous-mêmes imposons des jalons aux projets.

Comme vous l'imaginez, l'ensemble est très complexe. La salle d'échange devrait être en travaux quelques mois après l'accès Marguerite de Navarre. Cela prendra un peu plus de temps pour la salle d'échange, donc nous imaginons une fin des travaux début 2015. La salle d'échange ne fermera pas, la gare ne fermera pas et il est nécessaire de faire un phasage morceau par morceau, notamment pour assurer la sécurité des voyageurs et ne pas fermer les accès.

Je vous remercie.

MME ANNICK LEPETIT : Merci à vous tous pour cette présentation ; je pense que cela permet de rendre le projet plus concret, notamment d'avoir un calendrier.

M. ALEXANDRE FREMIOT, MAIRIE DE PARIS, MISSION HALLES : Je voudrais apporter une petite précision, après la présentation qui a été faite, notamment sur le calendrier : vous avez remarqué que le démarrage des travaux sur le projet de transport a évolué par rapport au dossier d'enquête publique du printemps.

Le démarrage des travaux, et donc de la livraison de Marguerite de Navarre et de la salle d'échange a pu être anticipé grâce à un travail technique rendu possible par l'avancement du schéma de principe. Donc, la RATP a travaillé sur son schéma de principe, et la Direction de la Voirie a avancé aussi sur le projet d'une voirie souterraine.

Cette livraison au plus tôt du projet de transport, comme du reste de l'ensemble du projet des Halles a été rendue possible par le fait que la Ville confie une partie des travaux, qui étaient initialement sous « maîtrise d'ouvrage Ville » pour la réalisation du projet des voiries, à la RATP (dans la zone Marguerite de Navarre).

Je voulais apporter une autre précision, qui concerne l'implication même qu'a la création de l'accès Marguerite de Navarre sur les parkings existants puisque, comme l'a dit Denis MASURE, l'accès Marguerite de Navarre est situé dans une trémie d'accès au parking Novotel, qui ensuite se prolonge par une trémie qui permet une communication entre les différents niveaux du parking Berger. Cela a des conséquences importantes sur le fonctionnement du parking Novotel, et du parking Berger.

Pour le parking Novotel, des études sont en cours sur la possibilité de créer un nouvel accès et de le restituer (le nombre de places qu'il a aujourd'hui).

Concernant le parking Berger, le projet de transport est l'opportunité de réfléchir à une évolution de ce parking, et là encore des études sont en cours sur sa reconversion partielle, comme mentionné dans le projet, en accès vers le centre commercial. Les études permettront de redéfinir le fonctionnement de ce parking Berger, avec un nombre de places un peu moins important qu'aujourd'hui.

Voilà les précisions que je voulais apporter.

MME ANNICK LEPETIT : Merci. Je vais en apporter une vous concernant puisque vous avez été nommé Directeur de la Mission Halles.

Avant d'entamer nos échanges, je vous propose que nous nous fixions un cadre horaire, donc jusqu'à 20 heures 30, maximum.

M. OLIVIER PERAY, ASSOCIATION PARIS DES HALLES : Suite à tous ces exposés, j'ai plusieurs questions à poser.

M. BERGER a dit que les commerces dans l'espace de la salle d'échange allaient servir à animer l'espace. On essaie visiblement d'agrandir la salle d'échange pour permettre à cette foule énorme de circuler à peu près librement. Est-ce une bonne idée de vouloir mettre des commerces dans une salle d'échange, déjà saturée ?

Ma deuxième question concerne la descente de la Place Marguerite de Navarre. Vous nous avez expliqué pendant très longtemps qu'il était impossible de faire une descente directe Pierre Lescot, qui aille du niveau 0 au niveau – 3, en raison du caractère anxiogène de ce type d'équipement, et parce que cela ne correspondait pas à des normes de sécurité. Comment peut-on expliquer aujourd'hui que l'on ne puisse pas faire à Lescot ce que l'on fait à Marguerite de Navarre ?

Ma troisième question concerne la climatisation et le chauffage. On fait partout des économies d'énergie, de climatisation et de chauffage ; on parle beaucoup d'une taxe carbone, et je

voulais savoir comment s'inscrit la réflexion de la réduction de l'énergie en matière de climatisation et de chauffage, dans les espaces publics de la salle d'échange et des accès. Sera-t-on obligé après coup, comme on l'a vu pour la Canopée, de fermer certains espaces par des vitres pour préserver le chauffage et les espaces climatisés ? Des systèmes de ventilation sont-ils prévus ? Comment s'inscrit-on dans une logique de développement durable à ce niveau-là ?

Ma quatrième et dernière question : le Conseil de Paris avait réaffirmé, lors de la dernière délibération concernant le projet de rénovation des Halles, son attachement et sa ferme résolution à développer le fret ferroviaire. Aujourd'hui, comment le fret ferroviaire s'inscrit-il dans ce système de Pôle Transport, puisque le transport concerne aussi bien les marchandises que les personnes ?

Merci beaucoup.

M. PATRICK BERGER : M. MASURE répondra aux questions que vous posez. Pour le bon déroulement de la réunion, je voudrais que l'on ne me fasse pas dire ce que je n'ai pas dit : je n'ai jamais dit que je pensais que les commerces allaient animer la salle d'échange.

J'ai dit qu'il y avait des commerces qui posaient des problèmes et que c'était une information en plus de l'information des publicités, en plus de l'information de la signalétique, et qu'il fallait trouver un système d'information qui puisse le régler.

Je n'ai jamais dit que les commerces allaient animer la salle d'échange.

M. OLIVIER PERAY : C'est peut-être M. MASURE qui l'a dit, pardonnez-moi. Je retire ce propos, mais la question reste valable, donc elle s'adresse à M. MASURE.

M. PATRICK BERGER : Le projet ne repose pas sur un système d'animation des commerces.

MME ANNICK LEPETIT : Puisque nous avons eu quatre questions, nous allons y répondre maintenant, car les questions tournent et après on les oublie. Pour éviter d'y revenir, M. MASURE peut répondre.

M. DENIS MASURE : Je ne répondrai pas à toutes les questions, parce qu'elles ne relèvent pas toutes de la compétence de la RATP.

Dans l'ordre des points soulevés par Olivier PERAY : est-ce une bonne idée de laisser des commerces dans la salle d'échange ? La surface dans le cœur de la salle d'échange va très largement diminuer, justement ; aujourd'hui, la question n'est pas de savoir si l'on fait du commerce ou pas, mais plutôt de savoir si l'on fait du commerce bien placé, qui permet aux flux de bien circuler, ou des commerces qui sont des excroissances et qui rendent la visibilité beaucoup plus difficile.

La RATP a constaté que les commerces dans le cœur de la salle d'échange ne sont pas cohérents et bloquent certains cônes de visibilité, obstruent la vision. Donc, les commerces dans le cœur de la salle d'échange diminueront ; par contre nous en laisserons, parce que les lunules qui entourent les escaliers sont des structures obligées, on ne peut pas les diminuer, parce qu'il faut que les flux tournent autour. Il y a à chaque fois un pilier, une trémie d'escalier. Donc, on complète avec un petit commerce de 15 à 25 mètres carrés. Ces commerces sont plébiscités par les usagers de la RATP. Il y a deux tiers de correspondants, ils recherchent sur leur temps de transport, de manière très rapide, des services du type : un sandwich, un journal ; ou des services que l'on n'a pas encore imaginés mais qui sont ceux qui se développent énormément aujourd'hui.

Concernant la deuxième question : « pourquoi ne peut-on pas faire à Lescot ce que l'on fait à Marguerite de Navarre ? », je répondrai juste sur l'aspect Marguerite de Navarre.

Il ne faut pas comparer la volée unique Marguerite de Navarre à l'état actuel du tube Lescot. L'accès Marguerite de Navarre (vous l'avez vu en coupe) aura des hauteurs sous plafond bien

plus importantes que le tube Lescot, c'est pourquoi on ne parle pas d'un tube Marguerite de Navarre mais bien d'un accès Marguerite de Navarre, et il ne sera pas du tout anxiogène comme l'est aujourd'hui l'accès Lescot.

Nous vous invitons à visiter d'autres espaces où il y a des trémies bien plus spacieuses (par exemple, les nouveaux accès à la ligne 14, à la Bibliothèque François Mitterrand : il y a de très grands dénivelés dans des espaces très confortables et lisibles.

J'inviterai la Ville de Paris à répondre sur le choix qui a été fait sur l'accès Lescot.

Concernant la réduction de l'énergie (chauffage et climatisation), la gare n'est pas chauffée. L'animation et les flux de voyageurs suffisent à chauffer cet espace. Par contre, aux pires heures de l'été, nous rafraîchissons l'air grâce à des centrales de climatisation, mais la gare n'est pas climatisée. Les deux centrales de climatisation consomment de l'énergie, mais elles sont toutes neuves et ont été améliorées récemment. Elles permettent de gagner ces quelques degrés de différentiel souhaité par les voyageurs.

Le dernier point, le fret ferroviaire : cet aspect a donné lieu à une étude de faisabilité pilotée par la Ville de Paris ; et la RATP et le STIF ont transmis à la Ville de Paris des avis sur la faisabilité ou l'opportunité, mais je laisse à la Ville de Paris le soin de répondre sur cette étude qu'elle pilote.

MME ANNICK LEPETIT : Je voudrais rajouter à propos des commerces que l'on a envisagé une idée de services ; quand on parle de l'aspect commercial, je pense qu'il faut l'élargir et que cela peut être intéressant, dans le cadre de la concertation, de l'évoquer et d'avoir quelques idées. Il peut y avoir des services tout à fait intéressants et qui pourraient l'être à la fois pour les usagers qui circulent et pour les habitants du quartier.

Concernant l'accès Lescot, je peux peut-être laisser la parole à la Mission Halles, puisqu'il y a eu une réponse partielle.

Pour le fret ferroviaire, une étude est en cours. Je ne vois pas M. CHAPUT mais je sais qu'il est là et qu'il pourrait apporter quelques éléments sur cette étude en cours. Cela me paraît très intéressant de regarder l'aspect fret dont on parle depuis longtemps. C'est vraiment l'occasion.

Alexandre FREMIOT va répondre sur l'accès Lescot.

M. ALEXANDRE FREMIOT : Je peux revenir sur l'accès Lescot. Nous avons prévu une image pour présenter la configuration de l'aspect Lescot telle qu'elle est envisagée dans le projet.

La configuration n'a rien à voir avec l'accès Marguerite de Navarre qui est beaucoup plus spacieux, large, et permet la mise en place d'une série d'escaliers fixes et d'escalators très confortables.

Le schéma de fonctionnement de l'accès Lescot qui est prévu et qui est étudié aujourd'hui, est une configuration en V. On descend du rez-de-chaussée au – 1, à l'emplacement pratiquement actuel. Dans le prolongement, on descend au – 2 ; ensuite on se retourne, il y a un seul retournement qui s'opère au – 2 et permet de gagner le – 3 ; puis on rejoint l'escalier et l'escalator existants qui mènent du – 3 au – 4.

Nous voyons sur la diapositive suivante la mise en perspective ; c'est ce type de fonctionnement et de configuration qui est seulement possible sur l'accès Lescot, en touchant le moins possible à la structure actuelle du forum.

M. PATRICK BERGER : Je vais revenir, Monsieur, sur Marguerite de Navarre, concernant la préoccupation qui transparaît dans votre question.

Dans le projet, nous avons trouvé beaucoup de solutions mais déjà, nous avons essayé d'en trouver une pour une descente directe, c'est-à-dire que depuis Paris, on descende directement sur la plate-forme d'échange.

Cela n'a pas été facile car il y a bien sûr des questions de sécurité, de normes, des questions structurelles au-dessous et enfin, avec le bureau d'études nous avons trouvé la solution pour descendre directement. Donc, lorsqu'on est en bas on monte directement, et quand on est en haut on descend directement. Le fait que ce soit moins labyrinthique est déjà un confort. Nous avons aussi essayé de trouver du volume, parce que la plateforme d'échange, c'est 3,10 mètres et on ne peut pas faire autrement, parce qu'au-dessus il y a des dalles, etc.

En réfléchissant au projet, il nous a semblé qu'il y avait un point stratégique : ce point précis qui est le nœud entre la plateforme d'échange et la sortie sur Marguerite de Navarre. Quand on est sur place, il y a le corridor qui s'engage, une petite sortie à droite, et c'est très étriqué. Il nous a semblé que ce point-là était (un peu comme aux échecs) celui qui dégageait tout, que si nous arrivions à faire quelque chose là, cela changerait totalement le problème de Marguerite de Navarre, cela décentrerait la fixation que l'on peut avoir sur la salle d'échange.

Nous avons donc beaucoup cherché sur ce point-là, qui est ce volume, ici. On passe d'un plafond de 3,10 mètres à 8 mètres ; soit plus de deux fois et demie la hauteur. C'est aussi 13,50 mètres de large. Donc, c'est un vestibule qui a déjà une certaine ampleur. Lorsqu'on est là, on voit les escalators qui montent, en continuité ; ensuite, quand on est là, on voit directement les escalators qui montent.

La troisième chose que nous avons essayé de faire, c'est amener la lumière naturelle. En sous-sol, pour le confort on veut voir la sortie, se dire « c'est dans cette direction », il faut que ce soit ample et voir le plus vite possible la lumière naturelle (dès que l'on voit la lumière naturelle on est moins dans une mobilité captive). C'est pourquoi dans le système que nous proposons, il y a une voûte au milieu, mais nous dégagerons une partie des escaliers latéraux (en plus c'est une tradition dans Paris, très souvent l'escalier descend) pour amener le plus tôt possible la lumière naturelle, en réglant bien sûr les problèmes d'écoulement d'eaux pluviales.

Cela nous amène à ce système : j'avouerai que dans l'évolution du projet, à propos des questions d'eaux pluviales, les parties latérales, ici, seront peut-être moins dégagées, ou on en dégagera une partie.

Donc, le plus tôt possible d'en bas, puisque c'est en continuité, on verra la lumière naturelle.

Nous avons regardé cela dans tous les sens et je crois que nous avons trouvé la solution optimale par rapport au site. Monsieur le Maire se prononcera, je pense, à ce sujet, mais je crois que la Place Marguerite de Navarre est à très grand enjeu pour Paris, parce qu'entre la rue de Rivoli et le Forum, c'est un point qui n'est pas encore à la hauteur de ce qu'il peut être. La Place du Châtelet a une certaine qualité ; la Canopée, oui ; la rue de Rivoli, bien évidemment. Mais, sur la sortie rue de Rivoli il y aurait beaucoup à dire, mais ce n'est pas dans notre contrat.

Sur Marguerite de Navarre : un signe simple, évident, qui a une raison d'être, qui ne soit pas un caprice (c'est pourquoi la question des voûtes nous intéresse beaucoup), qui soit visible depuis la rue St-Honoré et la rue de la Ferronnerie.

Un autre endroit nous intéressait beaucoup : la petite rue juste devant, qui est sur la rue de Rivoli, que l'on voit un peu sur le trottoir de gauche, sur la Place Marguerite de Navarre ;

La question sera sûrement posée, dans l'emprise nous l'avons disposé de façon à avoir une distance respectable par rapport à l'hôtel, comme par rapport aux restaurants et commerces situés ici à droite.

MADAME PAULE CHAMPETIER DE RIBES, ASSOCIATION CURIOSITAS : C'est la question que nous nous posions. Cela nous plaît et paraît être une très bonne idée, nous avons tous envie que la Place Marguerite de Navarre devienne beaucoup plus intéressante ; mais pourquoi n'a-t-on pas fait la même chose à Lescot ?

Le problème de Lescot était justement le tube, c'était ce qui était anxiogène, alors que là vous avez trouvé quelque chose qui pouvait faire cela, alors qu'on fait quelque chose de banal avec ces doubles escalators qui sortent à Lescot et n'ont aucun intérêt.

Nous ne comprenons vraiment pas cela !

MME ANNICK LEPETIT : On n'a pas répondu sur l'étude en cours « fret ».

M. NICOLAS ROY, DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS DE LA VILLE DE PARIS : Voilà la synthèse des études que nous avons menées et que nous allons continuer à mener :

La première étude concernait l'opportunité économique de le faire, puisqu'il y a beaucoup de contraintes pour amener les marchandises à la gare souterraine des Halles, qui n'a pas été conçue à l'origine pour faire passer du fret. Pour l'y amener, ce n'est pas simple. Déjà, pour des questions d'équipement, il est hors de question de faire passer un train de marchandises classique dans le tunnel des Halles ; le seul matériel roulant qui pourrait passer serait une rame de RER à laquelle on aurait retiré les sièges pour pouvoir faire passer des colis à la place.

Une étude a conclu que c'était intéressant pour un certain type de fret, en particulier pour faire une liaison marchandises entre la plateforme aéroportuaire de Roissy et Les Halles, sur la base d'un RER déséquipé transportant des colis, d'un poids limité, les RER n'ayant pas été conçus pour transporter du fret lourd.

Nous avons fait une pré-étude technique qui a conclu qu'on ne pouvait pas réutiliser en l'état les quais voyageurs, donc qu'il faudrait se placer légèrement en dehors des quais. Un espace existe, qui pourrait être mis à profit, donc qu'il faudrait équiper de tapis transbordeurs. Tout cela n'est pas impossible. Ce n'est pas simple, il y a aussi encore des questions de sécurité dans les tunnels ferroviaires puisque ce ne sont pas les mêmes normes de sécurité incendie quand on transporte uniquement des passagers ou quand on transporte des passagers et du fret.

La RATP et le STIF nous ont posé d'autres questions, sur le fait d'assurer la sécurité absolue des passagers, qu'il n'y ait pas de mixité des trafics fret et voyageurs ; et ne pas risquer de rentrer en compétition avec d'autres programmes. Notamment, on utiliserait à la gare des Halles les voies du RER D, et il y a également des programmes d'aménagements sur ces voies liés au schéma directeur du RER D. Certaines études que nous avons menées rentrent en collision avec les études que mène le STIF pour améliorer l'efficacité des voies du RER D aux Halles. Notamment le STIF a le projet de faire tourner un peu plus de trains (c'est déjà le cas).

Nous allons continuer avec d'autres études plus approfondies mais la synthèse de ce que je voudrais dire est : nous pensons que c'est économiquement viable, évidemment c'est très intéressant en termes de développement durable, d'économie de dioxyde de carbone ; mais cela reste très compliqué de faire venir du fret aux Halles.

MME ANNICK LEPETIT : C'est donc à approfondir. Si vous en êtres d'accord, 4 ou 5 personnes prendront la parole à la suite, pour que l'on puisse leur répondre après.

M. JACQUES CHAVONNET, ASSOCIATION DE DEFENSE DES RIVERAINS « CHATELET LES HALLES » : J'habite rue de la Ferronnerie, donc je connais bien le quartier, et j'ai deux questions.

La première est une question actuelle, elle concerne le problème de l'ascenseur. Si j'ai bien compris, cet ascenseur sera supprimé et remplacé par les deux ascenseurs qui partiront de Marguerite de Navarre, dont j'aimerais bien connaître la capacité. Je rappelle que l'ascenseur actuel, rue de la Ferronnerie, est souvent en panne. Il est limité en poids, et il n'est pas rare que le matin il faille attendre 10 minutes pour descendre sur les quais. C'est un vrai problème, que j'ai déjà signalé à la RATP.

Un effort a été fait, en effet avec cette limitation il y a moins de pannes, mais le personnel de service contacté ne m'a pas rassuré : on m'a dit qu'à chaque fois il fallait faire les pièces parce

que cet ascenseur est un prototype (nous le savions) et donc je vois mal comment cet ascenseur pourra durer 5 ans, avant que nous puissions utiliser les ascenseurs de Marguerite de Navarre.

Je rappelle que cet ascenseur est le seul vrai ascenseur PMR sur le site.

Deuxième point : j'aurais aimé avoir un dessin coté de la Place Marguerite de Navarre dans son nouvel état, car j'ai quelques petites restrictions.

Par exemple, on ne m'a jamais répondu sur le problème : comment les 300.000 personnes vont s'engouffrer dans la rue des Lingères, cette petite rue qui longe le Novotel ? Parce qu'effectivement, pour aller au Forum c'est plus facile : en passant par la rue des Lingères on arrive tout de suite à l'entrée Berger. Donc, je voudrais voir comment c'est situé, comment les sorties sont orientées ; et il serait aussi intéressant de connaître les distances entre la sortie et les principaux bâtiments, en particulier le Novotel et les deux commerçants du début de la rue de la Ferronnerie.

M. PATRICK BERGER : Concernant la capacité des deux ascenseurs, nous avons pris les plus gros que nous pouvions trouver, ce sont deux ascenseurs de 1.275 kilos de capacité. Le poids espéré pour chacun étant 75 kilos…

Le plan coté : à un moment donné, il pourra être vu. Nous sommes en train de le régler.

L'orientation n'a pas changé. Avons-nous un plan de masse où l'on voit bien ? Vous voyez l'orientation, Monsieur, sur la perspective… Vous reconnaissez au fond la rue St-Honoré, à droit l'hôtel Novotel, la rue de la Lingerie, la rue de la Ferronnerie qui est là…

M. JACQUES CHAVONNET : Cela donne assez mal les distances.

M. PATRICK BERGER : J'en conviens. Bien sûr, le moment venu, les cotes que nous réglons actuellement vous seront données.

L'orientation est quand même relativement induite par l'accès direct que l'on souhaitait. Nous n'avons pas beaucoup de latitude pour la manière d'orienter la descente directe, par rapport d'une part à la structure qui est en sous-sol, d'autre part au raccordement à la plateforme d'échange ; enfin, aux distances respectables des immeubles voisins.

M. DENIS MASURE : Madame la Maire, je souhaitais faire un complément très rapide.

Le chiffre de 300.000 personnes entrant et sortant a été évoqué par M. CHAVONNET ; c'est plutôt 30.000 personnes (entrants et sortants) par jour, qui sont prévues à l'accès Marguerite de Navarre.

Je rappelle que la fréquentation journalière du forum des Halles est de 150.000 personnes, évidemment il n'y aura pas 300.000 personnes passant à l'accès Marguerite de Navarre, donc plutôt 30.000 personnes, suite à l'étude de flux que nous avions conduite en 2006 et dont nous vous avions exposé les principales conclusions lors d'un GTT en novembre 2006.

M. JACQUES CHAVONNET : C'est un lapsus.

MME ANNICK LEPETIT : Nous poursuivons, puisque finalement vous avez répondu du tac au tac.

MME ELISABETH BOURGUINAT, ASSOCIATION ACCOMPLIR : Nous sommes très heureux de voir ce projet aboutir.

Nous sommes quand même dans le cœur du projet de rénovation des Halles et je pense que tout le monde est conscient que ce chantier, la salle d'échange et la Place Marguerite de Navarre, est absolument colossal et que l'on aurait peut-être pu s'en contenter dans un premier temps.

Quand on voit les autres chantiers qui vont s'y ajouter, on frémit un petit peu. Nous avons compris qu'un chantier indissociable était celui des voiries souterraines, sur lequel nous n'avons pas beaucoup de précisions.

Nous avons là l'impression d'être dans un vrai sujet, qu'une vraie difficulté va trouver une réponse à la hauteur, à l'échelle, que nous sommes dans ce qui est le vrai équipement métropolitain des Halles. On a cherché à en mettre d'autres, je pense que depuis le début il était évident qu'il fallait s'occuper de la gare.

C'est une très grande satisfaction de voir que l'on arrive à un projet qui fonctionnellement, architecturalement, esthétiquement, aura « de la gueule » ; nous pourrons en être fiers.

S'il faut retenir un point positif dans ce projet de rénovation des Halles, ce sera certainement le projet de la gare souterraine.

Je poserai une série de questions, dans le désordre.

M. MASURE, quand nous avions parlé de la répartition des flux, je me souviens que l'on disait que des gens voyant le tube Lescot qui a l'air très rapide, venaient de la rue Coquillière en courant et remontaient tout le jardin pour aller le prendre, pour aller dans la salle d'échange ; ce qui était un parcours assez paradoxal. On avait dit qu'il fallait rendre visibles les accès parce que pour la plupart des gens la géographie souterraine était très confuse, et ils ne se rendaient pas compte que l'on pouvait accéder aussi depuis St-Eustache à l'espace de transport, etc.

On voit très bien que Place Marguerite de Navarre où il y a une visibilité de l'accès avec cette voûte qui sort, il n'y a aucun renseignement sur la façon dont les autres entrées du Forum pourront rendre ce pôle visible. Sinon, on pourrait avoir l'impression que l'on a déplacé le tube Lescot, Place Marguerite de Navarre avec des dimensions beaucoup plus confortables ; mais ne risque-t-on pas de polariser à nouveau tous les gens qui se précipiteront Place Marguerite de Navarre ?

Avez-vous fait des simulations pour savoir, compte tenu de cet aménagement, comment se répartiront les flux de voyageurs de l'ensemble du quartier dans les différentes entrées pour se rendre au pôle de transport ?

M. BERGER, quand vous dites « 3,10 mètres », est-ce sous les plafonds ? Sous les faux-plafonds ? Par rapport à la hauteur actuelle des deux grilles servant de faux-plafond ? Quelle sera la hauteur réelle ?

Egalement, je n'ai pas bien compris, au début de votre exposé vous avez parlé des quatre pôles, Châtelet, etc. ; je voudrais connaître le périmètre de votre mission : est-ce bien la salle d'échange et l'accès Marguerite de Navarre ? Il n'y aura donc pas harmonisation par exemple des revêtements de l'architecture intérieure sur l'ensemble du pôle ? Comment se fait le seuil entre la partie salle d'échange et les couloirs allant jusqu'à Châtelet ? A quel endroit vous arrêtez-vous ? Allez-vous jusqu'au bout ?

M. MASURE, une question sur l'aspect financier. Je m'étonne du coût que vous annoncez : 117,8 millions. De mémoire, dans le budget voté en avril par le Conseil de Paris, c'était plutôt 189 millions. Il y a un écart ou bien vous avez fait de grosses économies…

Vous dites que vous cherchez des financements et parmi vos financeurs, il y aurait aussi la Ville de Paris. Dans la délibération du mois d'avril, on parlait de 460 millions d'euros pour la Ville. S'il y a des financements dans votre partie, sont-ils dans ces 460 millions ou s'y rajoutent-ils ? Comment est-ce ventilé ?

Dernière question : sur les travaux de voirie dont on a très peu parlé dans le Comité de concertation (on a parlé de la voirie pour la sortie de la rue du Renard, ou certaines suppressions de trémies) ; finalement nous n'avons aucun renseignement sur les travaux sur la grande boucle,

la suppression du barreau nord-sud et les parkings Novotel, etc. Que se passera-t-il exactement, à quel moment et par quel chantier cela se traduira-t-il en surface, en plus ?

MME ANNICK LEPETIT : Avant de répondre aux nombreuses questions, qui ont été posées rapidement, ce qui est très bien, d'autres personnes ont-elles des questions, courtes elles aussi ?

M. JEAN-PIERRE MARTIN, CONSEIL SYNDICAL 5/7 RUE DES INNOCENTS : Bonjour, je ne sais pas faire court. Je pense que ce que fait la RATP est très bien.

A propos de la concertation, nous avons attendu 1.000 fois certaines choses et je rappelle à tout le monde que nous n'avons aucune information concrète sur le permis de démolir et le projet précis du jardin. Le permis de démolir sera bientôt ; nous voudrions quand même des projets précis.

Je voulais vous faire part de mon incompréhension concernant l'aménagement de la RATP, parce que tout au début, on nous a dit : « vite, il faut casser tout le quartier, le RER…, les attentats, c'est le 11 septembre, les Etats-Unis, etc. ». Or actuellement, on fait tout à l'envers : on fait le jardin, la canopée, et maintenant on va attaquer le RER seulement en 2011, pour finir en 2015, alors pour quelles raisons faire cela en dernier ? Je ne comprends pas que l'on n'ait pas commencé par ce projet-là.

Je suis très heureux pour la Place Marguerite de Navarre, mais c'est autre chose.

Je trouve que la suppression du tube Lescot est une autre aberration. Puisque nous parlons de sécurité, j'avais suggéré de faire la même chose que Place Marguerite de Navarre, c'est-à-dire : le tube Lescot, direct, puis on reprend en face pour descendre à la salle d'échange. Ce tube Lescot n'est pas anxiogène, contrairement à ce que vous dites, puisque tout le monde le prend alors qu'il y a des escaliers en parallèle.

Dans le futur aménagement, non seulement vous allez mettre des escalators qui seront en plusieurs étapes, mais dans certains il y aura une reconversion. En cas de panique, c'est très dangereux et je ne comprends pas que la Préfecture vous donne l'accord.

M. THIERRY LE ROY : Ne parlez pas du tube Lescot, parlez du Pôle Transport.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : Oui, mais le Pôle Transport, c'est cela, je parle de la sécurité en cas d'évacuation et de panique générale dans le RER. Il faut s'y attendre un jour.

J'ai beaucoup aimé quand Monsieur a dit qu'il ne fallait pas trop de signalétique parce que sinon cela tue l'information et on ne sait plus où l'on en est. Actuellement, notre quartier est complètement envahi de panneaux indiquant n'importe quoi, et la seule chose non indiquée est le RER (tous les gens du quartier sont perdus, je vois des touristes, des provinciaux…). Il n'y a pas de panneau lisible sur la chaussée, marqué « RER ». Il en faut un Porte Lescot, un Porte Pont Neuf et un Porte St-Eustache. Il est temps que la RATP bouge un peu, depuis le temps que nous le demandons.

Je ne comprends pas très bien l'histoire de la voûte, mais c'est autre chose.

Je trouve cela intéressant que vous parliez de lumière naturelle, c'est très important, mais pourquoi supprime-t-on la lumière ailleurs ? On va la supprimer à la Porte du Commerce, à la Porte St-Eustache, puisque ces espaces seront couverts, et elle sera supprimée aussi par la Canopée puisqu'elle n'est plus transparente maintenant, il y a des panneaux photovoltaïques. Tout cela est important, puisque nous parlons de lumière.

Je trouve le budget de 117,8 millions peu cher, parce que je crois que M. MANGIN a dépensé beaucoup plus pour ses études.

M. YVES BOUTRY, FNAUT ÎLE-DE-FRANCE : Je représente entre autres les 66 % de voyageurs qui ne sont pas du quartier mais qui traversent la salle d'échange et qui sortent ou qui montent dans un RER, ou qui changent de RER, ou qui prennent le métro ; ou qui prennent le bus, parce que c'est

justement un mot que je n'ai pas beaucoup entendu. Il serait intéressant d'articuler, surtout, la nouvelle sortie Marguerite de Navarre pour laquelle je suis tout à fait satisfait de la manière dont cela se présente.

Il est dommage de ne pas entendre parler du bus ; de nombreuses lignes de bus passent à proximité, avenue Victoria, rue de Rivoli. Ce serait intéressant que la signalétique soit améliorée et que l'on rapproche les arrêts de bus de cette magnifique sortie Marguerite de Navarre puisque ce sera un pôle agréable d'entrée et de sortie. Pensons aux bus aussi, il n'y a pas que des correspondances métro/métro et métro/RER ; il y a aussi des correspondances avec de nombreuses lignes de bus, en particulier le Noctilien car un certain nombre de lignes du Noctilien passent à Châtelet le soir. C'est important.

Deux mots sur les accès Lescot et Marguerite de Navarre. Ce ne sont pas des questions, mais des impressions et des commentaires. J'ai dit tout le bien que je pensais de Marguerite de Navarre. Je pense que la manière dont Lescot est envisagé, en V, est une bonne chose parce que cela va amener de la lumière. Actuellement, ces deux longs escalators ne sont pas très agréables. Techniquement, il est inévitable de se retourner une fois, puisque pour aller au – 4, il faut se retourner ; alors, qu'on se retourne au – 2 ou au – 3, j'aime autant au – 2 car on aura la visibilité sur la place, ce n'est pas mal, c'est aéré, c'est ce qui limite les travaux, donc je trouve que l'aménagement Lescot est intéressant.

Après ces travaux, le contraste entre les pôles Rivoli, Châtelet et le nouveau pôle, sera encore accentué. Nous aurons une grande qualité architecturale dans le nouveau pôle, et quelle pauvreté technique à Rivoli ! C'est sinistre, ce sont des petits couloirs étroits. Je ne sais pas si un peu de peinture ou des carreaux pourraient améliorer les choses. C'est dommage, le contraste sera assez flagrant.

Le dernier point : la signalétique à l'extérieur, il y a un petit manque, on ne sait pas très bien où sont les entrées et sorties du RER. Je suis tout à fait d'accord avec l'intervenante précédente.

M. CLAUDE CREPY, ASSOCIATIONS FAMILIALES CATHOLIQUES : Concernant la lumière à l'intérieur de cette station, nous sommes à la veille d'une révolution technique par échange d'ions lumineux qui consomment très peu de courant et permettraient d'avoir une luminosité intéressante, pour éviter la claustrophobie pour certains.

Cette révolution technique va se dérouler dans un ou deux ans, ce sera très intéressant parce qu'on a un très bon résultat pour très peu de courant.

Sur le plan des familles : dans les couloirs de correspondance, on dit que l'on fait des couloirs assez larges parce qu'il y a double flux, mais il faut éviter les virages secs, faire des courbes assez allongées parce que les gens peuvent se télescoper, comme à La Motte Picquet Grenelle. Il faut limiter la formule de déplacement de masse à un demi de MV2. Une personne de 50 kilos, cela fait 625 kilos de choc.

MME PAULE CHAMPETIER DE RIBES : Y a-t-il eu une simulation des flux qui viendraient de Rivoli, des jardins des Halles, de Rambuteau… ? Il y a eu une simulation sur les reports de circulation concernant les voiries souterraines et à leurs fermetures…Je voudrais savoir s'il y a une simulation et qu'elle est-elle ?

M. GILLES POURBAIX, ASSOCIATION ACCOMPLIR : Je voudrais revenir sur les commerces dans la salle d'échange. Avec cette vue, complètement dénudée, il n'y a absolument aucun commerce, cela pourrait être la salle d'échange il y a 10 ans. Puis, vous avez mis des commerces partout pour des raisons assez évidentes de revenus financiers.

Donc, si j'ai bien compris, il y aura des commerces dans cette salle d'échange. Le dessin que nous avons est quelque peu mensonger, pour dire les choses poliment.

Par ailleurs, vous deviez agrandir la salle d'échange et faire un couloir. J'ai cru comprendre que dans ce couloir, il y a une galerie marchande entre Marguerite de Navarre et la Place Carrée. Si vous élargissez pour y mettre des commerces, je ne vois pas où est le gain de surface.

Le total des surfaces commerciales serait moindre dans l'état projeté que dans l'état actuel. Pourriez-vous nous donner des chiffres exacts : combien y a-t-il de mètres carrés commerciaux en ce moment dans la salle d'échange ? Combien prévoyez-vous de surfaces commerciales dans la nouvelle salle d'échange, Marguerite de Navarre inclus ?

Dernier point, pour l'accès Marguerite de Navarre à la ligne 4 et à la ligne 14, si je comprends bien le dessin, on prendra le couloir actuel, celui où il y a un courant d'air absolument ahurissant, on est complètement échevelé à l'arrivée, parfois on a du mal à remonter tellement il y a de vent.

M. PATRICK BERGER : Je dois partir à 20h30, si des questions me concernent.

MME ANNE LEPETIT : J'allais vous proposer de répondre ainsi que Denis MASURE, car les questions vous concernent plus particulièrement.

M. PATRICK BERGER : Trois questions me concernent, la première portant sur le faux-plafond. Actuellement, la hauteur sous dalle doit être de 3,5 m et les poutres faisant 40 cm d'épaisseur, ce qui veut dire que l'on est à 3,1 m sous poutres, et c'est le problème que l'on doit résoudre. Nous devons engager un plafond lumineux qui doit bien sûr passer en dessous des poutres.

Nous cherchons, et cela répond peut-être à la deuxième question sur la lumière, un plafond lumineux possédant deux types de caractéristiques. Nous cherchons un système ayant trois performances : ultraplat pour gagner de la hauteur, consommant le moins d'énergie, dégageant le moins de chaleur. Nous sommes dans la recherche de cette optimisation technique. Ces plafonds lumineux, indépendamment de leur forme ultraplate, doivent être espacés pour des questions d'entretien (câbles électriques).

Même si l'on sature totalement le plafond, le fait de voir dans l'ombre au moins les 40 cm donne un peu de respiration.

Quant à la perspective, Monsieur, avec tout mon respect, je crois que le mot « mensonger » est excessif, je vais vous dire cela poliment. La perspective n'est pas mensongère, celle que l'on vous donne, que l'on a proposée et dessinée à l'Agence a pour objet d'indiquer le traitement justement du plafond. Je vous l'ai montré, elle n'indique ni la signalétique, ni les commerces, et c'est exact.

Je vous ai indiqué sur un dessin l'atmosphère lumineuse que l'on cherche.

M. GILLES POURBAIX : Cela s'appelle la salle d'échange.

M. PATRICK BERGER : La précaution oratoire dirait : « est-elle complète ? ».

Les commerces font partie du programme que l'on nous donne, mais c'est le maître d'ouvrage qui répondra au nombre de commerces. Nous engageons le plafond lumineux comme disposition.

La question de la salle d'échange est la suivante. On se repère dans l'espace par rapport à un volume général. On a essayé de faire des rectangles, une forme intelligible de la périphérie, mais on ne la voit jamais, quand on est milieu des lunules, et encore moins lorsqu'il y a la foule. A notre avis, la question de la lisibilité ne se pose pas en ces termes. C'est pourquoi nous pensons qu'il faut un plafond ayant les caractéristiques énoncées et situer l'espace de la signalétique dans la zone bleue. Est-ce à 1,70 m ou 1,80 m dans ce système et qu'il soit extrêmement clarifié ? C'est en dessous que se situent tous les signes (publicité ou commerce), leur échelle et leur importance entreront dans une question à développer.

Sur les lunules, des parties auront cet aspect de pure matière lumineuse. On se dirige beaucoup sur des parements de verre. S'il y a des commerces, il y a du verre. S'il faut des lumières, il faut du verre. Comme parement lumineux, comme solidité, on se dirige beaucoup vers le verre pour faire respirer un peu plus cette salle d'échange.

Nous essaierons de rendre lisible l'accès par contraste des descentes des escalators qui vont au RER.

Une perspective donne un point de vue, et là c'était exclusivement l'atmosphère vue d'en haut. Vous reconnaissez au milieu du RER D, le caractère beaucoup plus géométrique latéralisé vers les RER A et B de part et d'autre.

Je crois avoir répondu.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Et votre périmètre d'intervention ?

M. PATRICK BERGER : M. MASURE va répondre contractuellement. Vous commencez à me connaître, quand je fais un projet, j'essaie de le resituer dans un contexte plus global.

M. DENIS MASURE : Je vais essayer de répondre aux questions où plusieurs thèmes ont été abordés, j'en ai listé trois : les flux, la repolarisation du pôle ; la signalétique, l'orientation, le rapport avec les bus ; les commerces, l'aménagement, les superficies ; d'autres questions s'adressant à la Ville de Paris.

Les flux, la repolarisation du pôle :

Je rappelle les résultats que l'on peut recommuniquer, mais ils figurent sur le site Internet de la Ville de Paris. On passerait d'une solution où deux tiers des entrants et des sortants passent par l'accès Lescot, et un tiers de ces entrants et sortants passent par l'accès Place Carrée.

L'étude de flux menée en 2006 tenait compte d'une très forte attractivité potentielle de l'accès Marguerite de Navarre par rapport à la rue de Rivoli, au Louvre, à la rue des Halles (axe qui sera en partie piétonnisé sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris). Nous en arrivions lors de cette étude de flux, de mémoire, à quelques pour-cent près, à ce que l'accès de Lescot reste l'accès majeur. De toute façon, l'usage et l'histoire du site drainent des flux depuis la rue Berger, la rue Rambuteau, vers la rue Lescot, et la Canopée exprimera encore la prédominance de cet accès dans les usages. Il drainera environ un tiers des entrants (35 %). L'accès Place Carrée restera le 2ème accès, puisqu'il dessert le nouveau forum, le cinéma UGC et tous les équipements liés au forum (piscine, etc.). Il aurait un ordre de grandeur de 20 % des entrants et sortants.

L'accès Marguerite de Navarre prendrait la 3ème place. Si l'on faisait un concours, il aurait entre 15 et 18 %. On avait imaginé plusieurs cas de figure, les autres accès à la gare Berger et Rambuteau prenaient environ la moitié du reste et étaient minoritaires.

MME REBECCA LIBERMAN : Pour compléter les propos de Denis MASURE, il faut arrêter de diaboliser les chiffres, nous en avions parlé lors de la concertation préalable. On parle de 750.000 voyageurs dans le pôle d'échange (tout compris RER et métro). Plus de 80 % de ces flux restent en souterrain, car ce sont des flux d'échange voire des flux d'échange entre RER. Donc, ce sont des gens qui ne mettent même pas un pied dans la salle d'échange, car il y a des quais communs entre le RER A et le RER B. 100.000 voyageurs sur les 800.000 font des échanges quai à quai, et ne montent même pas dans la salle d'échange. Pour une très grande majorité, qui font des échanges via la salle d'échange avec le métro ou avec d'autres lignes de RER, pour partie certains qui font des échanges avec le centre commercial et ensuite 100.000 voyageurs par jour globalement qui sortent du pôle.

M. DENIS MASURE : Un peu plus 120.000

MME REBECCA LIBERMAN : Qui sortent du pôle vers l'extérieur. Il faut juste avoir ces rapports en tête. Quand on parle de pourcentage d'entrants, il faut remettre cela dans cet ordre de grandeur.

M. DENIS MASURE : Pour finir sur la repolarisation, nous pouvons comprendre les craintes d'un déplacement de certains phénomènes sociaux, par exemple liés à l'accès Lescot. Il est certain que la Place Marguerite de Navarre aura des flux qu'elle ne connaît pas aujourd'hui. En même temps, il est souhaitable, même si ce n'est pas l'avis de la RATP, que cette Place redevienne un endroit de vie par rapport à son état actuel. Mais, l'accès Lescot restera par deux fois plus volumineux en termes de flux que l'accès Marguerite de Navarre.

Le deuxième point abordé concerne la signalétique. L'accès Marguerite de Navarre va apporter une plus-value importante au pôle dans sa signalisation. Qu'en est-il des autres accès ? La RATP a activement accompagné la Ville de Paris lors du concours international d'architecture en 2007. Elle avait donné un avis très favorable à la Canopée en tant qu'expression de l'émergence d'un équipement public majeur souterrain, qu'est la gare ; en particulier, je pense qu'il n'échappe pas à l'équipe projet de la canopée que les différents accès marqués sont largement mieux marqués qu'aujourd'hui avec les pavillons Willerval. Un travail partenarial s'engage actuellement avec la Ville de Paris par des moyens d'architecture, et c'est déjà réglé, mais aussi par des moyens d'information aux voyageurs, pour qu'on puisse remonter quelque part psychologiquement l'entrée de la gare le plus haut possible, donner de l'information et des indications y compris en signalétique.

Une question portait sur les bus. Evidemment, la RATP ne manquera pas de signaler le pôle bus, et en particulier le pôle Noctilien. Ce projet est une grande réussite sur la Place du Châtelet. On rappelle toutefois que ce n'est quand même pas le comportement prédominant que la correspondance mode lourd (métro, RER, bus), il n'y aura pas de bus Place Marguerite de Navarre, cela n'étant pas possible. Par contre, ils seront signalés pour la rue de Rivoli.

Le dernier point qui pourrait apparemment porter à polémiquer concerne l'aménagement, les commerces et les différentes superficies. On agrandit pour faire des commerces, c'est plutôt une contrevérité. Donc, les espaces publics de la salle d'échange actuellement sont de l'ordre de 7.000 m², ils passeront avec le projet d'aménagement à 11.000 m². Ainsi, il y a une augmentation très significative des espaces publics. Quant aux commerces dans la salle d'échange, leur surface représente environ 1.000 m².

Par commerces, et Mme LEPETIT l'a bien rappelé, il faut entendre commerces et services (agence SNCF, point d'information voyageurs). Les superficies, dont je vous donne les chiffres, s'entendent cumulées de services et de commerces. Aujourd'hui, il s'agit de 1.000 m² et le projet retient pour l'instant 500 m² dans la salle d'échange, et surtout en libérant les perspectives.

Sur le bord de la salle d'échange, donc dans l'extension, aujourd'hui nous n'avons pas encore retenu le chiffre. Ce ne sont pas des commerces très volumineux, mais il s'agit surtout de répondre à une question de qualité d'espace et d'accompagner l'extension de la salle d'échange par une offre commerciale, qui animera grandement ces lieux.

Cela permettra de substituer certains commerces, car il faut bien les relocaliser, et aussi de développer quelque peu certains services plébiscités par les voyageurs.

Dernier point, j'invite les personnes ici présentes à se rendre à la Gare de Lyon à la galerie Diderot (galerie souterraine), et d'imaginer s'il n'y avait pas de commerce comment cet endroit serait glauque. L'objet social de la RATP n'est pas de faire du commerce mais de faire circuler des trains et aussi de faire des espaces voyageurs agréables. Je rappelle juste que par des systèmes de péréquation les recettes commerciales de la RATP ne sont pas celles de la RATP mais du STIF, et donc celles du contribuable par des mécaniques contractuelles.

Il restait deux points, le coût du projet et la délibération, l'interface avec le projet des voiries souterraines sur lequel je cède la parole à la Ville.

MME ELISABETH BOURGUINAT : Et le périmètre d'intervention ?

M. DENIS MASURE : La RATP a une ambition complète sur l'ensemble du pôle. Malheureusement, aujourd'hui, nous n'avons pas les financements nécessaires pour refondre complètement l'accès Rivoli et l'accès Place du Châtelet. Il y a des projets dans les cartons. Aujourd'hui, il est très probable voire certain que la RATP accompagnera la mission confiée à Patrick BERGER sur la gare RER, par un complément pour rendre cohérent a minima les espaces Châtelet. Il s'agit d'une adaptation de l'opération « renouveau du métro » à République, il y a de très lourds travaux actuellement. Il n'y a pas beaucoup de marteaux-piqueurs, mais par contre sur tout le site, la signalétique est améliorée, l'éclairage, les carreaux aussi. Il y a beaucoup à faire sur le pôle Châtelet. Cela se fera concomitamment en 2012, 2013, 2014, ce n'est pas encore bien acté, ce sont des travaux qui se décident beaucoup plus rapidement que des travaux de génie civil. La RATP accompagnera dans le cadre du projet « renouveau du métro » le projet sur la gare RER.

Une mission de mise en cohérence sera probablement confiée à Patrick BERGER, nous sommes en train d'en définir le contour. Ce n'est pas acté, mais ce sera très probable.

M. JEAN-PIERRE MARTIN : J'ai posé deux questions qui n'ont pas reçu de réponse.

MME ANNICK LEPETIT : Il me semble que l'on vous a répondu.

M. JEAN-PIERRE MARTIN: Pas moi. J'ai posé la question : pourquoi abandonner Pierre Lescot pour une question de sécurité ?

MME ANNICK LEPETIT : On n'abandonne pas Pierre Lescot, de toute façon, cette entrée sera refaite.

M. JEAN-PIERRE MARTIN: Ce que l'on appelle « le tube » pour des raisons de sécurité. J'ai posé des questions sur la sécurité et j'aimerais que l'on réponde. J'aimerais que M. MASURE demande à la RATP, pour la troisième fois que je formule la demande, de mettre des panneaux « RER » aux portes nécessaires pour que les voyageurs puissent y accéder.

MME ANNICK LEPETIT : Il a répondu sur la signalétique d'une manière générale pour dire qu'il fallait améliorer la signalétique.

M. JEAN-PIERRE MARTIN: Pour 2015, mais on n'est pas en 2015. Le forum des Halles n'est pas entretenu depuis des années exprès. On ne veut pas attendre autant. Pierre Lescot pour des raisons de sécurité, s'il vous plaît !

MME ANNICK LEPETIT : Je voudrais juste dire un mot avant de passer la parole à M. LEGARET concernant le budget. La délibération va être proposée au Conseil de Paris de septembre. Le budget concernant la Ville s'élève à 60 millions d'euros, pour le reste, les chiffres ne sont pas encore arrêtés, puisqu'il y a des discussions concernant les partenaires, notamment au niveau du STIF, de la RATP. Toutefois, je peux vous donner la part de la Ville, qui sera à l'ordre du jour de notre prochain Conseil de Paris.

Concernant les voiries souterraines, car la question a été posée, et c'est concomitant, en termes de calendrier, le début des travaux des voiries souterraines pour la partie sud démarrera au printemps 2011. Il y a donc un lien de fait.

Je voulais vous donner ces deux points d'information.

M. JEAN-FRANÇOIS LEGARET, MAIRE DU 1ER ARRONDISSEMENT : Je voulais conforter le sentiment général, cette affaire du pôle transport est ressentie comme le point prioritaire au regard de

l'utilité publique. Quand on voit les flux concernés, le réaménagement des Halles porte effectivement sur trois opérations : le pôle transport, la Canopée et le jardin.

Si l'on prend en considération le nombre de personnes concernées, y compris Monsieur le représentant de la FNAUT, des gens qui ne sont pas du quartier, en termes d'utilité publique, c'est le point crucial. Je trouve que le travail présenté et les réflexions de Patrick BERGER, sont très intéressants et conformes aux objectifs que nous nous étions fixés. C'est extrêmement complexe. En réalité, il s'agit de trouver des espaces supplémentaires, car le premier constat est que ces espaces ont été sous-dimensionnés à l'origine.

Il s'agit de trouver des espaces complémentaires sans faire un grand chantier à ciel ouvert, car ce serait inconcevable. Donc, c'est extrêmement complexe et on est en train de gratter mètre par mètre ce qui permet de donner un peu de respiration, c'est extrêmement difficile en hauteur, mais on peut jouer sur des centimètres mais surtout sur des traitements et sur des ambiances pour apporter des améliorations.

Je trouve que la Place Marguerite de Navarre est un point important du projet, qui doit incontestablement permettre de faire respirer tout cet ensemble et donner d'autres espaces. Des vues d'artiste : je suis aussi impatient que Jacques CHAVONNET… mais ceci étant, l'aménagement actuel de la Place Marguerite de Navarre est complètement raté, donc on ne peut faire que mieux avec cette espèce d'immense trémie, qui « colimaçonne » en plein milieu.

Vous avez rappelé les contraintes budgétaires que nous connaissons, et la RATP vient d'indiquer que les autres accès du côté Rivoli seraient reportés. Je pense qu'il faut quand même intégrer aux études que vous venez de nous présenter sur les flux importants, c'est-à-dire la nouvelle répartition entre Lescot, Marguerite de Navarre et la Place Carrée, et les flux nouveaux générés par la sortie Marguerite de Navarre ne s'arrêteront pas sur cette place, mais ils iront plus loin, et vraisemblablement vers l'axe Rivoli et vers la Seine, voire vers la rive gauche. Cela passera par la rue des Déchargeurs, artère complètement inadaptée dans son aménagement actuel.

Je me tourne vers l'adjointe compétente, en disant que j'aimerais quand même qu'on se pose cette question maintenant, sans précipitation, mais nous devons avoir ces réflexions en liaison avec la Voirie. Concernant les études de flux, nous sommes maintenant calés sur les grandes répartitions. Après, des études de marché doivent aller plus loin.

Par quels axes doivent-ils passer ? Faut-il rendre piétons la rue des Déchargeurs ? Ce n'est pas très compliqué. Je pense qu'il faudra vraisemblablement le faire. Cela signifie qu'il faut un minimum de traitements, un minimum de réflexions sur l'ensemble des dessertes de cette place Marguerite de Navarre, qui sont un point extrêmement positif.

Les connexions de la place Marguerite de Navarre avec le reste de l'environnement entrent dans une question que l'on ne peut pas éluder aujourd'hui, en se disant que c'est déjà assez lourd, que le financement des Halles est énorme, on fait déjà tout cela et on ne pourra pas faire plus dans l'immédiat. Je pense qu'il y a à la marge des points qu'il faut intégrer dans la réflexion, sinon on risque de concentrer sur la place Marguerite de Navarre un certain nombre d'inconvénients, y compris des problèmes de sécurité. Après tout, quand Lescot a été fait, personne n'avait imaginé que cela générerait les effets pervers de certains problèmes que l'on a été obligé de traiter de manière curative dès l'ouverture du RER. J'aimerais que l'on se pose ces questions-là maintenant et que l'on aille un peu plus loin dans la réflexion, en liaison avec la RATP qui connaît bien et qui a la grande maîtrise de ces problèmes, en liaison avec la Direction de la Voirie, cela me paraît être un excellent exercice d'anticipation indispensable.

MME ANNICK LEPETIT : Très bien, vous avez raison, il nous faut anticiper. J'en profite d'ailleurs pour rebondir sur le calendrier, sur lequel beaucoup de choses ont été dites, notamment qu'on aurait peut-être dû commencer par le pôle de transport plutôt que de commencer par la Canopée et le jardin. Vous le savez sans doute encore mieux que moi, les uns et les autres, il y a encore quelques mois nous n'étions pas prêts concernant le pôle transport. Ce n'était pas un

manque de volonté, bien au contraire ; et là, il y a eu beaucoup de travail de fait. Finalement, cela va ensemble.

Vous venez de le dire, à chaque fois qu'on prépare et qu'on travaille sur un projet, on voit tout de suite celui qui va venir après, parce que cela va de soi. Ainsi, il ne faut pas les opposer les uns aux autres, mais au contraire les porter et pouvoir les intégrer dans un calendrier, avec bien sûr des obligations financières, que nous connaissons tous.

M. THIERRY LE ROY, GARANT DE LA CONCERTATION : J'attendais la fin de cette réunion pour rendre hommage à la RATP, et derrière elle au STIF, et aux collectivités qu'ils représentent. Ceux qui sont autour de cette table depuis trois ans comme moi se souviennent peut-être de la situation dans laquelle nous étions. En regardant la démarche des maîtres d'ouvrage associés dans cette opération, j'avais le sentiment que la RATP avait sa propre programmation : investissements, études etc. et qu'elle aurait son propre tempo, en espérant que cela coïncide.

Aujourd'hui, c'est presque l'inverse. Dans le paysage, la RATP apparaît presque le moteur dans l'activité de maîtrise d'ouvrage, elle est extrêmement présente dans tous nos travaux, y compris de concertation.

Ils ont été extrêmement allants lorsque nous avons souhaité qu'une réunion soit tenue aujourd'hui, alors qu'il y a des procédures par ailleurs, ils sont extrêmement assidus.

Je trouve que ce contraste mérite d'être souligné, j'y vois même un signe dans le fait que l'on est allé chercher pour les études de maîtrise d'œuvre Patrick BERGER qui est déjà impliqué dans le projet. Il faut aussi lui rendre hommage d'être impliqué dans ce deuxième aspect du projet.

Dans cette rentrée, je vois là deux indices assez réconfortants.

MME ANNICK LEPETIT : Merci à vous M. le maire, un mot ?

M. JACQUES BOUTAULT, MAIRE DU 2EME ARRONDISSEMENT : Très rapidement, puisque je suis assez d'accord avec la majorité des interventions qui ont été faites. Je voudrais également me réjouir de cette avancée importante que constitue le projet qui nous a été présenté, notamment en particulier sur la salle d'échange et son accroissement en largeur et en volume. Cela répond à l'un des objectifs principaux attendus par les usagers, même si j'entretiens également quelques craintes sur les surfaces de commerce qui vont s'y implanter et qui ne devront pas rogner sur les gains en volume et en largeur, qui ont été présentées ici.

Je voudrais insister sur deux points, l'un concerne (cela a été fait et je tiens à le rappeler) l'importance et l'attachement des élus de la ville de Paris à la création d'une plate-forme multimodale pour le fret ferroviaire. De façon unanime, le conseil de Paris du mois d'avril dernier a rappelé que cet élément faisait partie des priorités du réaménagement des Halles.

Aujourd'hui, je ne vous ferai pas un long discours sur la nécessité de réduire notre production de gaz à effet de serre. Or, le fret y contribue de façon importante au regard des transports par camions. Si aujourd'hui ces investissements peuvent paraître chers, au regard de ce qu'ils seront et de ce qu'ils apporteront dans le futur comme gains financiers, puisque le prix du gazole et autres modes de propulsion des énergies non renouvelables va augmenter, ils rendent beaucoup plus intéressant le fret ferroviaire. Il est important de réfléchir de façon très marquée à cet investissement à faire.

Par ailleurs, cela a été évoqué et je voudrais également insister sur la nécessité à partir du moment où en sous-sol on guide mieux l'usager sur les quatre points de sortie importants, à savoir la Canopée, la place Marguerite de Navarre, Rivoli et Châtelet, de travailler sur la sortie Rivoli qui est aujourd'hui très problématique avec les sorties sur les trottoirs rue de Rivoli devant les grands magasins, ce qui pose des questions de sécurité importantes. On ne circule plus sur ces trottoirs, les gens en masse sortent notamment les jours des soldes. Il avait été envisagé à

un moment donné, mais cela n'a jamais été travaillé, de créer une sortie beaucoup plus importante rue des lavandières Sainte opportune, à l'angle de la rue de Rivoli et de préempter un commerce pour en faire une sortie assez prestigieuse et marquée.

(*commentaires dans la salle)*

Aujourd'hui, j'estime que c'est une urgence. Vous ne dites pas que c'est prévu dans le calendrier. Je voudrais insister sur ce point.

Je voudrais terminer plutôt sur une question ouverte, puisque nous n'avons pas les réponses aujourd'hui. J'aimerais bien en savoir un peu plus sur cette voûte émergente, elle est très jolie sur le dessin d'artiste, mais on ne voit pas du tout sur quoi elle repose, ni en quels matériaux elle va être construite, si elle sera translucide ou pas. Sera-t-elle d'un seul tenant ? S'agirait-il d'une matière qui se tiendra depuis le rez-de-chaussée jusqu'à plusieurs mètres du sol ? A combien de mètres se situera-t-elle ?

MME ANNICK LEPETIT : Il est toujours difficile de conclure une réunion. Il est 20 h 45, il est évident que nous n'avons pas forcément répondu à toutes les questions, mais je rappelle que dans quelques mois à peine, en novembre, l'enquête publique démarre. Ce sera l'occasion d'y revenir. Je pense que nous avons fait un préambule pour préparer d'une certaine manière cette enquête publique.

M. THIERRY LE ROY : Peut-être que M. BERGER peut nous dire un mot sur la voûte.

MME ANNICK LEPETIT : M. BERGER souhaite partir depuis un moment, je suis sûre qu'il vous parlera de la voûte.

M. PATRICK BERGER : Je peux vous répondre sur deux points du moins. Le premier est que nous sommes est en train d'étudier une structure (sorte de coque) permettant d'éviter « tout poteau » portant sur la place. Si je prends ce stylo en admettant qu'il soit autoportant, que je le pince au milieu et que j'appuie ici en bas (en bas de la descente) le système est autoportant, c'est-à-dire qu'il émerge en porte-à-faux sans point d'appui. C'est une explication simple.

DANS LA SALLE : Elle peut être translucide ?

M. PATRICK BERGER : Je ne pense pas qu'elle soit translucide, je ne pense pas qu'on arrive à le faire.

On est à peu près sur une hauteur de 9 m et on cherche bien sûr de la légèreté dans les composites. Dans les composites translucides, pour la pérennité, c'est très délicat. On cherche un matériau qui soit le plus léger possible et surtout que le matériau de cette voûte soit le même que celui des voûtes qui sont dans les corridors ou dans les sous-sols. Je cherche le même afin d'obtenir une unité générale.

Est-ce que je peux me libérer, Madame, avec votre autorisation ?

MME ANNICK LEPETIT : D'ailleurs, tout le monde va être libéré et je vous donne rendez-vous au mois de novembre. Merci à tous et bonne soirée.