



# Etude de Gestion urbaine

## *Les quartiers des Halles*



*février 2004*

**INTRODUCTION. ....4**

Démarche de la mission et méthodologie. ....4  
Identification des problématiques de gestion urbaine de proximité et interactions. ....5  
Modalités de sélection des problématiques de gestion urbaine de proximité.....5

**I- PRESENTATION GENERALE : LES QUARTIERS DES HALLES.....6**

- 1-1- Un territoire fragmenté. 6
- 1-1-1- Un territoire fragmenté en surface : l'identification de quartiers. ....6
- 1-1-2- Un territoire fragmenté en sous-sol..... 10
- 1-2- Une multiplicité d'usagers. 12
- 1-2-1- Les populations « stables ». .... 12
- 1-2-2- Les visiteurs et les populations en transit. .... 16
- 1-2-3- Conclusion : un site aux fonctions et aux usages multiples. .... 19

**II- LES PROBLEMATIQUES DE GESTION DES FLUX ET DES CONTRAINTES**

**TECHNIQUES URBAINES.....20**

- 2-1- Les flux. 20
- 2-1-1- Les flux dans et autour du pôle « Transports ». ....20
- 2-1-2- Les flux automobiles. ....23
- 2-1-3- Les flux piétonniers en surface. ....23
- 2-1-4- Les liaisons Ville-Forum.....26
- 2-1-5- Les flux dans le Forum. ....30
- 2-1-6- Les points de fixation et lieux d'immobilité des piétons.....32
- 2-1-7- Les zones de vide .....33
- 2-2- L'approvisionnement. 35
- 2-2-1- Le problème spécifique des livraisons en surface.....35
- 2-2-2- Contraintes à un schéma logistique de mutualisation des livraisons. ....37
- 2-3- Le stationnement. 39
- 2-3-1- Le stationnement de surface.....39
- 2-3-2- Le stationnement souterrain.....40

**III- LES PROBLEMATIQUES DE GESTION SOCIALE DU SITE.....42**

- 3-1- La sécurité. 42
- 3-1-1- La sécurité civile : les éléments partagés du diagnostic. ....42
- 3-1-2- Un sentiment d'insécurité qui prédomine.....43
- 3-1-3- Le cas particulier des risques majeurs. ....46

- 3-2- Les problématiques de gestion liées aux fonctions du quartier. 47
- 3-2-1- L'habitat : les résidents.....47
- 3-2-2- L'emploi : les salariés.....52
- 3-2-3- Le commerce : des acteurs qui s'ignorent ; des perspectives d'amélioration....54
- 3-2-5- Les équipements et services. ....58
- 3-2-6- Le jardin, un potentiel mal utilisé .....68

**IV- LES PROBLEMATIQUES DE GESTION INSTITUTIONNELLE.....70**

- 4-1- Les relations entre commerces. 70
- 4-1-1- Une absence de relations entre commerçants. ....70
- 4-1-2- Le manque de coordination des actions commerciales en surface.....71
- 4-2- Le déficit avéré de coordination des services métro et rer. 72

**CONCLUSIONS.....73**

## INTRODUCTION.

---

### *Démarche de la mission et méthodologie.*

Dans la cadre du projet de rénovation des Halles, la **SEM-Paris Centre** nous a confié une étude de gestion urbaine sur le quartier.

Constituée des bureaux HER et AUDI et du cabinet d'architecte APIA, l'équipe a travaillé en étroite collaboration tant dans l'analyse que dans la synthèse. Chaque bureau a pris en charge un aspect de l'étude afin de valoriser au mieux les savoir-faire spécifiques.

HER s'est concentré sur les problématiques sociales: usages et usagers du quartier, occupation spatio-temporelle, équipements et structures existantes. AUDI a analysé les aspects techniques et commerciaux, ainsi que les problématiques de transports urbains. Les éléments cartographiques et iconographiques ont été confiés à APIA.

L'équipe s'est appuyée sur les travaux et études portant sur le quartier des Halles, menés par les différents acteurs du site. Ces documents ont permis de dégager les principales problématiques du quartier, mais aussi de préciser la démarche. L'objectif du travail de terrain était de compléter et d'approfondir les études existantes tout en adoptant une approche personnalisée.

- 30 entretiens avec les acteurs du site
  - ✓ Police de proximité
  - ✓ Gestionnaires du Centre Commercial
  - ✓ Gestionnaires du Pôle de Transports
  - ✓ Associations de commerçants
  - ✓ Associations de riverains et Conseil Local pour la Jeunesse.
  - ✓ Associations caritatives, structures d'accueil, de prévention et d'aide.
  - ✓ Gestionnaires d'équipements
- 20 entretiens avec les habitants
  - ✓ 10 personnes interrogées sur rendez-vous
  - ✓ 10 personnes en micro-trottoirs
- 25 entretiens avec des jeunes non résidents
- 18 jours d'observations sur le terrain par une équipe (2 personnes)
- Comptage de flux piétons aux portes du Forum et sur certains axes (3 minutes par tranche horaire).
- Retours d'expériences

### ***Identification des problématiques de gestion urbaine de proximité et interactions.***

Seront étudiés au titre de la gestion urbaine de proximité, les dysfonctionnements constatés ou prévisibles (dans le cadre d'un projet de mutation d'un espace urbain) notamment pour ce qui concerne :

- La gestion technique des flux, des ouvrages et des infrastructures ;
- La gestion spatiale de la ville (aménagement urbains) ;
- La gestion sociale (interactions entre groupes d'usagers, gestion de la mixité) ;
- La gestion institutionnelle (capacité d'engagement et d'échanges dans le cadre du projet).

La définition de typologies de dysfonctionnements constitue une facilité dans la lecture et permet d'organiser l'analyse. Elle ne doit toutefois pas occulter les nombreuses interactions qui existent entre les problématiques de gestion : les thématiques techniques, spatiales, sociales et institutionnelles sont toujours intimement liées.

La classification retenue dans ce rapport relève donc plus d'un souci de clarté que d'une hiérarchisation des dysfonctionnements.

### ***Modalités de sélection des problématiques de gestion urbaine de proximité.***

Les problématiques de gestion urbaine de proximité sont nombreuses sur le site des Halles. En accompagnement de l'étude de définition en cours concernant le réaménagement global du quartier, le choix méthodologique a été fait de cibler les dysfonctionnements majeurs afin d'aboutir à des orientations et propositions opérationnelles pour le quartier et le projet.

Plus qu'une approche linéaire et forcément incomplète par type d'usagers et d'acteurs, le présent diagnostic s'attachera donc à pointer des problématiques transversales par thématique de gestion.

# I- PRESENTATION GENERALE : LES QUARTIERS DES HALLES.

---

## 1-1- UN TERRITOIRE FRAGMENTE.

---

### 1-1-1- Un territoire fragmenté en surface : l'identification de quartiers.

L'étude porte sur "**le** Quartier des Halles, terminologie qui suggère une cohérence interne à l'intérieur du périmètre d'étude, un fonctionnement centrifuge, c'est-à-dire organisé autour de son centre. Or l'analyse fait apparaître un territoire hétérogène, composite et discontinu, tourné vers l'extérieur.

#### 1-1-1-1- Un territoire disparate

- Les observations de terrains mettent en évidence **des disparités fortes de fréquentation** dans le périmètre d'étude. A des zones d'intense circulation piétonne s'opposent des espaces désertés. La composition des flux diffère d'un endroit à l'autre: âge des populations, motif de leur présence, origine géographique...
- **La typologie commerciale et la répartition habitat/activité** présentent également de fortes différences au sein du périmètre.



Rue Montorgueil



Rue Saint-Denis

- **Le tissu urbain est composite et fragmenté.** La zone piétonne s'interrompt brutalement à certains endroits, traversée par de grandes artères ou des voies de circulation rapide émergeant du sous-sol. L'ancien "trou des Halles" demeure une cassure dans le tissu urbain, le jardin et le Forum érigeant des frontières qui cloisonnent le quartier en sous-

zones. Les dénivelés constituent également des ruptures: bosse Coquillères, intersection Rambuteau/Turbigo, îlot Berger.



La sortie du tunnel rue de Turbigo



Le Jardin sépare les différents quartiers

- Enfin, des **éléments de perception subjective** corroborent ces données de fait. Il n'existe pas de sentiment d'appartenance "au" quartier des Halles, mais au contraire une identification à des sous-zones de ce périmètre.

#### 1-1-1-2- L'identification de sous-quartiers

L'examen approfondi de ce périmètre composite permet de dégager trois zones homogènes.

- **Zone Est**

Périmètre compris entre le Bd Sébastopol, la rue Etienne Marcel, rue Mondétour, rue Pierre Lescot, rue des Innocents, rue des Halles et rue de Rivoli.

✓ **Cette zone est essentiellement piétonne**, délimitée par des artères d'intense circulation automobile: bd Sébastopol, rue Etienne Marcel, rue des Halles. Elle se caractérise par la diversité des populations qui la fréquentent: jeunes, salariés, touristes, riverains, populations marginales. Les flux dans cette zone sont alimentés en permanence par la Porte Lescot, qui dessert trois pôles majeurs: le pôle d'échanges et la Fnac en sous-sol, le Centre George Pompidou à l'Est.

✓ L'activité commerciale y est soutenue, dominée par trois catégories:

- **Les Sex-shops** le long de la rue Saint-Denis
- **Les magasins de vêtements et de chaussures**, souvent d'articles de sport ou "vintage" (occasion), destinés à un public jeune.
- **La restauration**, avec une juxtaposition de petites échoppes de restauration rapide (rue Saint-Denis), et de vastes cafés et bars (rue des Lombards notamment).

Par la typologie commerciale et la population qui la fréquente, **cette zone présente des caractéristiques très proches de celle du plateau de Beaubourg**. Le Bd Sébastopol qui l'en sépare ne constitue pas une frontière entre les deux quartiers mais une discontinuité dans une zone homogène.



- **Zone Nord**

Le périmètre est délimité par les rues de Mondétour, Rambuteau, Coquillière, du Louvre et Etienne Marcel.

✓ Contrairement à la zone Est, **la zone Nord est restée un peu à l'écart des transformations physiques subies par le quartier** après la construction du carrefour RER.

Un certain nombre d'anciens commerces y trouvent encore leur place (Cafés-restaurants, grossistes, libraires, etc.).

✓ Moins soutenue qu'à l'Est, **la fréquentation y est également moins hétéroclite**. La population est plus parisienne, plus âgée et selon toute vraisemblance plus aisée. On y retrouve d'ailleurs une concentration de magasins d'alimentation d'un standing assez élevé (grands vins, foie gras, caviar, etc.) et des boutiques de mode réputées (Zadig et Voltaire, Agnès B...) de la rue Montmartre à la rue Etienne Marcel.

✓ **Cette zone suscite un fort sentiment d'appartenance**. D'une part, de la part des amateurs de la rue Montorgueil et de ses commerces d'alimentation. D'autre part, par une population de jeunes adultes aisés et férus de mode.

✓ Ce quartier entretient peu de liens avec le reste du périmètre d'étude. **Il tourne le dos au Forum et fait corps avec le 2d arrondissement**. La rue Montorgueil, qui s'étend de part et d'autre de la rue Etienne Marcel, entretient ces interactions. Par ailleurs, cette zone s'inscrit dans un quartier "branché" qui s'étend vers le Sentier.

Seules la rue Rambuteau et l'église Saint-Eustache avec son parvis ouvert sur le jardin interagissent avec le Forum et le reste du périmètre d'étude.





Rue Montorgueil

- **Zone Sud**

La zone s'étend de la rue Berger à la rue de Rivoli et de la rue des Halles, à la rue du Louvre.

- ✓ La sortie du tunnel souterrain de la rue des Halles marque une séparation nette avec le quartier Est. Dans cette zone cohabitent riverains, touristes et salariés.
- ✓ Elle présente une **organisation "stratifiée" du Nord au Sud**. En bordure de jardin, la rue Berger est segmentée en deux parties. A l'Est, une série de commerces à vocation touristique (cartes postales, souvenirs de Paris, restauration rapide, etc.) puis en allant vers la rue du Louvre, une succession de bars et restaurants. Plus à l'intérieur, le long de la rue Saint Honoré, les commerces sont plutôt tournés vers la population riveraine et les salariés du quartier, avec la persistance de commerces anciens (boucheries ou librairies) et de petits restaurants. **Le Sud du quartier est marqué par l'influence de la rue de Rivoli** et des grandes chaînes de vêtements - *Etam, Gap, C&A*.



Le trémie de la rue des Halles, séparant les zones Est et Sud.

**LE PERIMETRE DU "QUARTIER DES HALLES" REGROUPE TROIS ZONES DISTINCTES, FONCTIONNANT D'AVANTAGE AVEC LEUR PERIPHERIE QU'AVEC LE CENTRE DU QUARTIER. CE MANQUE D'UNITE ET DE COHERENCE CONTRIBUE A RENDRE DIFFICILE L'APPREHENSION MENTALE DE CET ESPACE.**

### **1-1-2- Un territoire fragmenté en sous-sol.**

A la fragmentation du territoire en surface répond celle du sous-sol à travers l'existence et la cohabitation de fonctions très différentes.

#### *1-1-2-1- L'éclatement des parcs de stationnement.*

Au nombre de quatre dans le périmètre d'études (Parc Berger ou Forum Sud, Parc Rambuteau ou Forum Nord, Parc Novotel et Parc Saint-Eustache), ils sont tous en lien fonctionnel direct avec le Forum - exception faite du Parc Novotel - même si la relation spatiale est en fait confidentielle :

- Visibilité très faible pour Saint-Eustache depuis son entrée sur la Place Carrée<sup>1</sup> ;
- Des entrées en impasse « confidentielles » pour les parcs nord et sud du Forum malgré des aménagements de décoration très poussés (réalisés sur chaque entrée Forum niveau -3 ? parking) : une signalétique d'orientation vers le parking encore insuffisante et des entrées tellement soignées qu'elles « trompent » l'utilisateur (« on entre pas dans un parking »).
- Des niveaux internes de parking qui complexifient l'orientation et la sortie vers le Forum et la surface.

⇒ **En conclusion, des espaces difficiles d'accès à partir de l'extérieur et du Forum et dont les différents niveaux compliquent l'orientation dans un espace souterrain déjà complexe : des espaces fonctionnellement et spatialement dissociés du centre commercial et du pôle « Transports ».**

#### *1-1-2-2- La fragmentation RER/métro et RER/Forum.*

Elle existe à deux niveaux :

- La salle d'échanges RER offre un contraste fort avec les espaces métro attenants : l'utilisateur passe d'un espace largement dimensionné encourageant les flux courbes à des espaces linéaires et étroits, dont l'aménagement marque une obsolescence avancée. Ici encore la perception des niveaux entre RER et métro (puis entre RER, métros, et Forum) est complexe et ne permet pas une lecture facile de l'espace souterrain ;

---

<sup>1</sup> À ce problème de visibilité s'ajoute un problème de lisibilité fonctionnelle : l'accès au parc par la place Carrée est également un passage public vers la surface, seule issue PMR depuis la Place Carrée : les deux fonctions se superposent et ne facilitent pas l'identification du parc de stationnement.

- La salle d'échanges RER présente enfin un contraste fort avec le niveau -3 du Forum de par le traitement très qualitatif du niveau -3 (hauteurs sous plafond, éclairage naturel et éclairage artificiel soigné, propreté maintenue toute la journée) par rapport à celui du niveau -4 (faible hauteur sous-plafond renforçant le sentiment de confinement, éclairage artificiel par néon, propreté approximative et non régulière).
- ⇒ **En conclusion, une perception difficile des niveaux dans le pôle « transports » et des différences marquées dans la qualité de traitement des espaces.**

*1-1-2-3- Une segmentation des usages sur les différents niveaux du Forum : typologies commerciales et clientèles.*

On distinguera :

- **Le niveau -3 :**
  - ✓ arrivée des usagers « transports » et parkings ;
  - ✓ grandes enseignes nationales et internationales en équipement de la personne et loisirs/culture ;
  - ✓ 52 % des surfaces commerciales du centre ;
  - ✓ clientèle jeune, branchée, impulsive ;
  - ✓ fonctionnement sur des clientèles de flux<sup>2</sup>.
- **Les niveaux -1 et -2 :**
  - ✓ Arrivée préférentielle par la surface ;
  - ✓ Enseignes nationales et internationales, indépendants, en équipement de la personne et de la maison ;
  - ✓ Respectivement 15 et 23 % des surfaces commerciales du Forum ;
  - ✓ clientèle familiale, de promenade, aisée ;
  - ✓ fonctionnement commercial de destination<sup>3</sup>.

Cette segmentation spatiale des usages est renforcée par :

- la configuration des rampes et escalators entre niveaux : faible lisibilité liée à une signalétique défailante ;
- la multiplication des accès :
  - ✓ par trois batteries de rampes et d'escalators (Lescot, Rambuteau et Berger) ;

---

<sup>2</sup> Cette analyse succincte participe d'un constat effectué par les gestionnaires du site et confirmé en première approche par une étude clientèle en cours de réalisation (lancée en novembre 2003), dont l'achèvement est prévu fin février 2004.

- ✓ par les enseignes elles-mêmes, depuis l'extension de H&M et de la Fnac (possibilité de passer des niveaux -3 à -2 à -1 sans quitter le magasin et sans signalisation interne).

- ⇒ Des marquages forts de clientèles liés à l'accessibilité des niveaux et à l'offre commerciale caractérisée par niveau.
- ⇒ Une clientèle familiale en développement sur les niveaux -1 et -2 et qui semble avoir des usages propres en termes horaires (semaine et samedi matin) ;
- ⇒ Une clientèle locale (arrondissements centraux) en développement du fait de l'offre qualitative des niveaux -1 et -2 et du positionnement commercial de la Fnac depuis sa réhabilitation et son extension.

**LA FRAGMENTATION SPATIALE ET LA SEGMENTATION DES USAGES DANS DES NIVEAUX DE SOUS-SOL IMBRIQUES INDUIT UNE LISIBILITE DIFFICILE DE L'ESPACE GENERANT DES DYSFONCTIONNEMENTS DANS LES ECHANGES SOUTERRAINS ET LA PERCEPTION PRATIQUE DES LIEUX.**

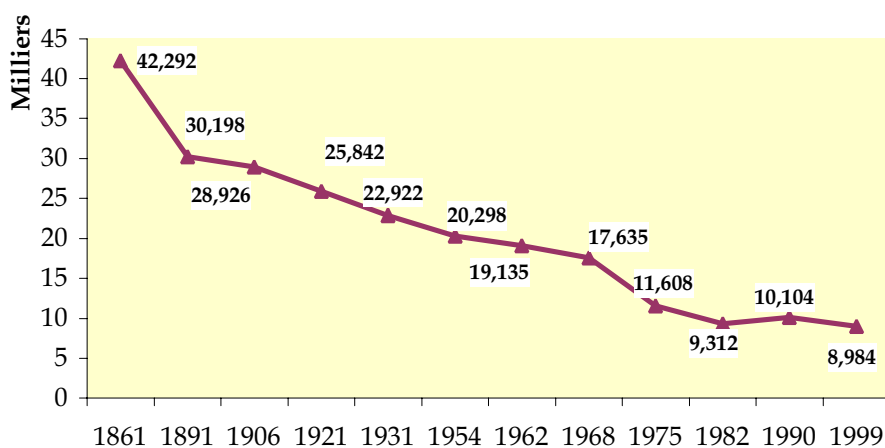
## **1-2- UNE MULTIPLICITE D'USAGERS.**

### **1-2-1- Les populations « stables ».**

Les populations "stables" désignent celles dont l'effectif subit peu de variations et qui fréquentent le site quotidiennement.

#### **1-2-1-1- Les résidents.**

Le quartier a connu une forte baisse de population au cours du vingtième siècle. Ses caractéristiques socio-démographiques ont évolué au fil des transformations.



- La population du périmètre d'étude atteint **7 000 habitants** au dernier recensement de 1999, soit 41% du total du 1<sup>er</sup> arrondissement.

Malgré une baisse continue, la densité de population demeure proche de la moyenne parisienne : 210 habitants/ha, contre 244/ha en moyenne à Paris (hors bois de Vincennes et Boulogne).

- Par rapport à l'ensemble de la capitale, cette population présente des spécificités: **moins de familles et de personnes âgées, davantage de jeunes adultes actifs.**

✓ 35% de 20 à 34 ans, contre 28% à Paris (32% dans le 1<sup>er</sup>).

✓ 60% d'actifs, contre 53% à Paris

✓ 17% de plus de 60 ans contre 20% à Paris (idem dans le 1<sup>er</sup>).

✓ 14% d'enfants de moins de 20 ans, contre 18% à Paris (14% dans le 1<sup>er</sup>). *Source INSEE 1999*

- **La taille des ménages est plus faible que la moyenne parisienne:** 1.66 personne par ménage contre 1.87 à Paris, 60% de personnes seules, 52.5% à Paris.

Ces caractéristiques s'expliquent notamment par la taille réduite des logements: **63% des logements n'ont qu'une ou deux pièces** (contre 56% à Paris). 47.5% des logements font moins de 40 m<sup>2</sup>.

- 24% des habitants sont propriétaires de logements, 8% sont logés à titre gratuit, 68% sont locataires.

- La part d'habitants issus des **catégories socioprofessionnelles supérieures** est plus élevée qu'ailleurs. 41.5% des actifs appartiennent à la catégorie des cadres et professions intellectuelles supérieures, contre 35% à Paris.

**Cependant, une certaine mixité sociale persiste.** En effet, une partie du patrimoine héberge des habitants présents depuis très longtemps dans le quartier. Ainsi, en 1999, près de 40% des ménages étaient installés depuis plus de 10 ans. Locataires ou propriétaires, ils sont restés à l'abri de l'inflation foncière. Ces données confirment les dires de certains riverains, et des responsables de l'école maternelle et de la crèche.

- **Le cas particulier de la zone Nord, de la rue P. Lescot à la rue J-J Rousseau.**

On y compte **davantage de familles**, les enfants de moins de 20 ans représentant 20% des habitants, et moins de ménages d'une personne (52% seulement). De fait, les logements y sont plus grands. Les appartements de 3 pièces ou plus représentent près de 50%, contre 35% en moyenne dans le quartier. Les loyers y sont plus modérés, avec **22% d'appartements HLM**, proportion qui ne dépasse pas 9% dans le reste du périmètre d'étude, seulement 2% à l'extrémité Sud.



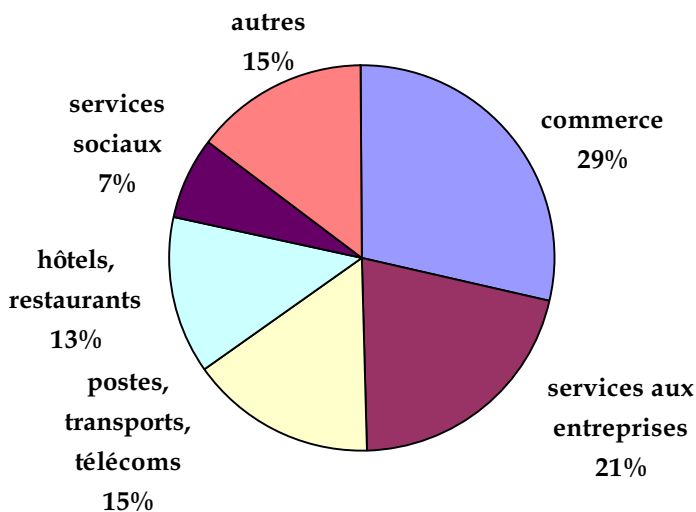
### 1-2-1-2- Les salariés.

Le périmètre d'étude est une zone d'activités dynamique qui emploie **16 400 personnes**, soit 4 emplois par résidents actifs, contre 1.4 en moyenne à Paris.

Les emplois sont majoritairement dans le secteur privé (à 83%), mais le premier employeur demeure la Poste du Louvre, avec plus de 2000 emplois.

Le commerce regroupe près d'un tiers des emplois (4700), répartis dans 1 000 boutiques, dont les 200 magasins du Forum. La FNAC est le premier employeur privé du quartier.

Les quelques 250 hôtels, restaurants et cafés génèrent plus de 2 200 emplois.



- Le site est également fréquenté par des salariés travaillant à proximité du périmètre d'étude. Le pôle d'échanges Châtelet les Halles irrigue en effet une zone allant jusqu'aux quais de Seine au Sud, au Sentier au Nord, à la Bourse à l'Ouest et au plateau de

Beaubourg à l'Est. Parmi les principaux employeurs figurent la Banque de France, les grands magasins de la rue de Rivoli, le Centre Georges Pompidou.

### *1-2-1-3- Les populations marginales sédentarisées*

Non loin de l'ancienne Cour des Miracles, le quartier des Halles attire depuis toujours des populations marginales, mendiants, prostituées, vagabonds. Bien que le profil de ces populations évolue, le site continue de sédentariser des populations dites "indésirables". On distinguera les populations qui y vivent et ceux qui y "travaillent".

- **Les personnes sans-domicile fixe** sont au nombre de 250 à 300 d'après les associations caritatives agissant dans le quartier. Leur degré de désocialisation est variable ainsi que leur origine et la cause de leur présence. Certains sont français d'origine, et ont été victimes d'un choc affectif ou d'un échec professionnel. D'autres sont en situation irrégulière ou demandeurs d'asile. On trouve également des toxicomanes, bien que leur nombre ait baissé ces dernières années, comme le constatent les associations locales.

Certains sont installés depuis plusieurs années, parfois dix ans, et y sont enracinés. D'autres, récemment arrivés en France, n'y sont que pour une période transitoire.

Ils trouvent refuge dans le tunnel, dans le Forum, sur la Terrasse Lautréamont, dans le Jardin, aux abords de l'église Saint Eustache, dans les salles d'échanges et sur les quais de la RATP.

- On trouve également des personnes qui se livrent à diverses activités parallèles ou illicites. Parmi eux figurent les **dealers de drogues** (cannabis, cachets de Subutex...) Leur nombre est estimé à plusieurs centaines. Ainsi, les jeunes dealers pris en charge par l'association la Clairière représentent à eux-seuls 200 personnes.

Plus qu'un réseau organisé, il s'agit d'un "deal de survie" auxquels se livrent des jeunes en situation d'errance.

- Emblématiques du quartier, **les prostituées** constituent le dernier groupe de populations marginales. Elles sont surtout regroupées autour de la rue Saint Denis, à proximité des Sex-Shops qui jalonnent cette zone. En vingt ans, leur nombre a beaucoup baissé. Estimées à 1500 dans les années 1980, elles sont aujourd'hui environ 450 dans le quartier, d'après l'association Aux Captifs La Libération implantées là depuis plus de 20 ans. On distingue les "traditionnelles" du bas de la rue Saint-Denis, d'origine française ou maghrébine, plus âgées et souvent indépendantes, qui possèdent des pieds-à-terre sur place; et les plus jeunes, d'origine africaine et chinoise, appartenant à des réseaux proxénètes ou mafieux, localisées dans le haut de la rue.



**HABITANTS, SALARIES ET MARGINAUX CONSTITUENT LE GROUPE DES POPULATIONS "STABLES", ANCREES DANS LE QUARTIER OU LE FREQUENTANT QUOTIDIENNEMENT. LEUR NOMBRE NE DEPASSE PAS 30 000 PERSONNES.**

**POURTANT, LEUR INFLUENCE EST DETERMINANTE, LES UNS SUR LES DECISIONS POLITIQUES, LES AUTRES SUR LA VIE ECONOMIQUE, LES DERNIERS SUR L'IMAGE DU SITE.**

### **1-2-2- Les visiteurs et les populations en transit.**

A ces populations fixées dans le quartier s'ajoutent les centaines de milliers personnes de passage dans le quartier. Badauds et promeneurs, clients des commerces, des bars et des restaurants affluent vers les Halles tout au long de l'année.

- Au carrefour de 3 lignes de RER et de 5 lignes de métro, la station Châtelet-les Halles et les éléments de surface voient transiter quotidiennement **près de 900 000 voyageurs par jour**. Parmi eux, environ **115 000 personnes ressortent à la surface**. (source RATP 2001)
- On distingue ainsi ceux pour qui le quartier des Halles se résume à une **zone de transit**, ceux pour qui le site est surtout un **point de départ** pour rejoindre d'autres quartier, et enfin ceux qui viennent aux Halles et pour qui le quartier est une **destination en soi**.
- On s'attardera davantage sur deux catégories de population qui ont chacune un usage spécifique du site: les touristes et les jeunes.

#### **1-2-2-1 Les touristes**

✓ Centre de Paris, aux carrefours de grands pôles touristiques, le quartier est fréquenté quotidiennement par des milliers de touristes français et étrangers.



✓ Selon une étude JPF Consultants/RATP, les étrangers représentent environ 18% des usagers du quartier. Pour eux, Les Halles constituent avant tout un **point de départ et un lieu de passage**. En effet Le Forum et ses abords immédiats présentent peu d'intérêt pour les touristes étrangers. Mis à part quelques organismes qui font le détour par la Terrasse Lautréamont pour admirer les perspectives et la vue, les spécialistes du tourisme ne présentent d'ailleurs pas le site comme un lieu où s'attarder.

A partir de la station Châtelet-Les Halles, les touristes se dispersent vers les grands sites touristiques à proximité:

- **Le Louvre: 5 millions de visiteurs** en 2003
- **Le Centre George Pompidou: 5.3 millions de visiteurs** en 2003 (bibliothèque comprise), dont environ 2 millions de touristes.
- **Notre Dame, 12 millions de visiteurs** en 2003.
- **La Sainte Chapelle, près d'un million de visiteurs**

(source: Office du Tourisme de Paris)

Saint-Eustache, l'atmosphère de la rue Montorgueil et les créateurs de Mode de la rue Etienne Marcel attirent également une partie des touristes.

✓ Pour les touristes français, le Forum des Halles demeure une curiosité. La polémique qu'ont soulevé la destruction des Pavillons Baltard et le choix du projet architectural reste encore présents dans les mémoires.

#### 1-2-2-2 Les jeunes

• Pour beaucoup de jeunes parisiens et franciliens, le site des Halles est un lieu d'attraction en lui-même. **Ils affluent des différents arrondissements de Paris, mais aussi de toute l'Ile-de-France.**

• La population de banlieue représente 45% du public qui fréquentent le Forum. (source *Espace Expansion 2000*). Châtelet-les Halles dessert une grande partie de l'Ile-de-France, notamment les villes et les quartiers les plus défavorisés. Ainsi, près de trois quart des sites des Grands Projets de Ville (GPV) et des Opérations de Renouvellement urbain (ORU) de la région parisienne sont directement reliés aux Halles (source *CSA du 1<sup>er</sup> arrondissement*).

• Il s'agit d'une **population mixte âgée de 15 à 30 ans**. L'affluence est à son **apogée le samedi**, et dans une moindre mesure le mercredi.

• **Beaucoup d'entre eux fréquentent le site très régulièrement**, plusieurs fois par semaine pour certains. Ils se retrouvent en petits groupes pour flâner, y passer la journée. Cependant, ce sont également des consommateurs, qui fréquentent assidûment les boutiques et les fast-food du Forum et de la surface.

• Le quartier est avant tout un **point de ralliement** pour des jeunes issus de différents arrondissements ou départements, qui **choisissent les Halles par commodité**: "C'est

pratique pour tout le monde". On y donne rendez-vous à des amis, on n'y vient pas forcément en groupe déjà constitué.

- Tout en restant informels, **certains rassemblements sont presque institutionnalisés** et se perpétuent depuis une dizaine d'années. Il s'agit de groupes qui se sont appropriés des lieux à l'usage.

✓ Pratique d'une activité commune:

- **Les jongleurs**, de tout tranche d'âge, qui se retrouvent près du manège de la porte Lescot. "L'endroit est
- **Les Breakers**, danseurs de Hip-Hop dans le Forum place de la Rotonde. Ils organisent fréquemment des défis, parfois de dimension interrégionale, rassemblant jusqu'à 200 personnes.
- **Les Skateurs** sur les rebords de la Fontaine des Innocents.

✓ Caractéristique commune

- **Les Sourds-muets**, le long de la Grande Galerie. Il s'agit de jeunes venus surtout de banlieues qui se retrouvent pour échanger. Ils sont là tous les jours, surtout le samedi.
- **Les Gothiques**, place de la Grande Truanderie.



### 1-2-2-3- Les usagers des équipements publics et privés

Le site dispose d'une large gamme d'équipement culturels et sportifs.

- Le premier d'entre eux, et de loin, est le **cinéma UGC** (*Cine-Cité* et, dans une moindre mesure, *Orient Express*), qui attire chaque année **2.5 millions de spectateurs**. L'offre cinématographique est complétée par le **Forum des Images** qui compte plus de **300 000 entrées par an**.
- **Le Pavillon des Arts**, salle d'exposition appartenant aux musées de la Ville de Paris, enregistre entre **6 et 60 000 visiteurs** à chacune de ses expositions.

- Les autres équipements culturels, bibliothèques ou établissements d'enseignements, attirent environ **25 000 inscrits** au total.
- Enfin les équipements sportifs cumulent environ 400 000 entrées par an: **Piscine** (300 000 entrées/an), **Gymnase** ( entre 120 et 200 utilisateurs par jour) et **Billard**.

### **1-2-3- Conclusion : un site aux fonctions et aux usages multiples.**

- Moins de 30 000 personnes "stables" près de 900 000 usagers en transit chaque jour : le site est d'abord un **lieu de passage**.

A la fois **Centre Commercial et Hall de gare**, le quartier est également un lieu de vie, un lieu de travail, un **Forum** au sens de **lieu de rencontres et d'échanges**. Centre historique de Paris, il en est aussi la *Porte d'entrée* pour de nombreux usagers

Ainsi, comme ce fut le cas tout au long de son histoire, le site concilie des fonctions multiples:

- fonction résidentielle,
  - fonction commerciale et économique
  - fonction de communication
  - fonction symbolique.
- Cette multiplicité de fonctions explique la présence de populations dont les usages, les rythmes et les attentes sont très différentes, et parfois s'opposent.

**L'ENJEU CONSISTE A DETERMINER SI LE QUARTIER DES HALLES ASSUME PLEINEMENT CHACUNE DE SES FONCTIONS, TOUT EN MAINTENANT UNE COHABITATION HARMONIEUSE ENTRE LES DIFFERENTS USAGERS**

**POUR CELA, IL EST NECESSAIRE DE COMPRENDRE LES ATTENTES ET LES BESOINS SPECIFIQUES DE CHAQUE GROUPE ET DE LES METTRE EN PERSPECTIVE AVEC LES EQUIPEMENTS ET LES INFRASTRUCTURES ACTUELS.**

## II- LES PROBLEMATIQUES DE GESTION DES FLUX ET DES CONTRAINTES TECHNIQUES URBAINES.

---

### 2-1- LES FLUX.

---

#### 2-1-1- Les flux dans et autour du pôle « Transports ».

##### 2-1-1-1- Les flux dans les espaces de liaison.

L'essentiel des problèmes de gestion de flux se concentre dans les espaces de liaison et d'échanges du pôle « Transports ». Les saturations sont constatées :

- **dans les liaisons salle d'échanges (SE) ? métro** : elles sont :
  - ✓ concentrées dans le temps :
    - journalières : heures de pointe du soir (sortie des bureaux et fermeture des commerces du Forum) ;
    - annuelles (soldes, évènements, périodes de fêtes) ;
  - ✓ liées à la **limitation de la capacité des lignes de contrôle**<sup>4</sup> sur deux secteurs précis :
    - Lignes de contrôle entre la SE et la ligne 4 (station les Halles) ;
    - Lignes de contrôle entre la SE et le tapis roulant acheminant les voyageurs vers le pôle « métro » Châtelet.
- **Dans les liaisons métro ? métro** : les saturations y sont très importantes et récurrentes sur l'ensemble de la journée (de 8h00 à 20h00) et de l'année du fait :
  - ✓ D'une **configuration linéaire des espaces de circulation** (couloirs et tapis roulants) fonctionnant comme des goulots d'étranglement ;
  - ✓ De la **capacité insuffisante des espaces d'arrivée** des couloirs et tapis roulants ;
  - ✓ De **croisements de flux de voyageurs en entrées et sorties des accès aux quais des lignes de métro** notamment dans :
    - Le secteur Rivoli/Saint-Denis en intersection des lignes 1, 4 et 14 ;
    - Le secteur Sainte-Opportune en intersection des sorties lignes 4, 14 et SE RER ;

---

<sup>4</sup> les lignes de contrôle sont les « tourniquets » ou portillons automatiques de contrôle des billets.

- Les trémies Ligne 1 ? ligne 14 et ligne 4 ? ligne 14 (circulations linéaires et sous dimensionnées) ;
  - Le secteur Châtelet en intersection des flux lignes 7 et 11 ;
- ✓ D'un **sous-dimensionnement des trémies entrées/sorties du métro** sur les rues Saint-Denis et Rivoli.
- **La liaison salle d'échanges (SE) ? Forum** : elle connaît une saturation récurrente au niveau des escalators -3 et -4 (montée et descente), notamment aux heures de pointe du soir et continuellement le samedi et en périodes de soldes et de fêtes, du fait d'un flux constant d'entrants et de sortants abondé par le tube Lescot à partir de la surface. Cette saturation se répercute sur les lignes de contrôle du niveau -4 vers la salle d'échanges.

Enfin, l'ensemble des dysfonctionnements et saturations constatées trouve également leur origine dans la **signalétique globale** du pôle « transports » et en arrivée sur le niveau -3 du Forum côté Lescot. Globalement, cette dernière est :

- **Défaillante** : discontinuité des parcours signalétiques, voire absence de signalétique ;
- **Incohérente** : orientations changeantes, absence d'unité dans les gammes chromatiques et graphiques de la signalétique ;
- **Non percutante** : les appellations « rues Lescot, Rambuteau Turbigo, Saint-Denis ou Berger, Place Carrée et Forum des Halles (en tant qu'équipement commercial) » ne constituent pas des identifiants urbains assez forts pour orienter les usagers.

Cette faiblesse de la signalétique génère des hésitations et une pratique des axes les plus chargés qui renforcent les saturations.



*2-1-1-2- Des idées fausses concernant la salle d'échanges : le sentiment d'un "espace multipliant les courbes et de fait complexe, saturé, peu fluide, et à aménager prioritairement..." qui ne correspond pas à la réalité.*

La **salle d'échanges RER** constitue un **espace de circulation fluide et fonctionnel** de par :

- Sa **surface** (plus de 20 000 m<sup>2</sup>) ;
- Des **structures bâties circulaires qui ponctuent les parcours**, induisent des circuits courbes et évitent les entrecroisements de flux.

Après cinq observations dont trois en période de pointe du soir et de lancement des soldes, il apparaît que **les commerces implantés dans la salle d'échanges ne sont pas générateurs de saturations ponctuelles des flux en particulier grâce à :**

- Une meilleure **gestion des débordements d'étals** (à la suite d'un travail de Promométo, gestionnaire commercial de la salle d'échanges, en collaboration avec les commerçants) ;
- La **configuration linéaire des vitrines** autorisant une répartition des files d'attente le long des linéaires commerciaux.

La salle d'échanges rencontre cependant un **dysfonctionnement confirmé en termes d'orientation des voyageurs** : la multiplicité des accès et des circuits possibles, la juxtaposition des signalétiques (d'orientation et commerciale) et leur faible pertinence rend la lisibilité de l'espace complexe, **sans toutefois que la fonctionnalité générale de l'espace ne soit remise en cause.**

- ⇒ La salle d'échanges RER constitue un **espace fluide et fonctionnel** sur lequel des **actions** pourront être envisagées **à la marge** sur les espaces de liaison avec le Forum et le pôle d'échanges.
- ⇒ Elle devra toutefois recevoir dans son ensemble des **aménagement qualitatifs et de confort**, notamment en termes de signalétique et en cohérence avec l'ensemble du pôle RATP.

***A CE STADE DU DIAGNOSTIC, LES DYSFONCTIONNEMENTS DU POLE TRANSPORTS POURRONT ETRE EN PARTIE SOLUTIONNES A TRAVERS :***

- ***UNE ACTION SUR LES FLUX DANS LES ESPACES DE LIAISON SUR L'ENSEMBLE DU POLE NOTAMMENT PAR LEUR REDIMENSIONNEMENT ET LEUR MEILLEURE ARTICULATION AVEC LA SURFACE ;***
- ***UNE SIGNALETIQUE DIDACTIQUE ET HIERARCHISEE ;***
- ***UNE MEILLEURE REPARTITION DES FLUX DANS LES SORTIES/ENTREES FORUM ? SALLE D'ECHANGES PAR CREATION D'ACCES SOUS RESERVE DU MAINTIEN DU LIEN FONCTIONNEL ENTRE POLE TRANSPORTS ET POLE COMMERCIAL.***

## 2-1-2- Les flux automobiles.

Pour ce qui concerne les flux automobiles, le périmètre d'étude rencontre des problèmes ponctuels qui relèvent notamment de :

- la **sécurité routière** (aménagement de l'autoroute urbaine souterraine et non sécurisation des trémies d'entrée et de sortie<sup>5</sup>) ;
- **orientation des visiteurs sur la voirie souterraine et accessibilité aux parkings souterrains** (cf chapitre 2-4) ;
- **saturation ponctuelles** liées notamment aux **problématiques de livraisons et de stationnement** (cf chapitres 2-3- et 2-4).

On relèvera cependant que le quartier des Halles, de par sa configuration enclavée et la piétonisation de la quasi-totalité de ses espaces viaires, ne pose **pas de problème majeur en termes de régulation des flux automobiles**.

En ce sens, c'est plus en termes de **liaison avec les autres quartiers**<sup>6</sup> et dans le cadre d'une réflexion globale à l'échelle du Centre de Paris et du **désengorgement des artères « encerclant » les Halles** (Rivoli et Sébastopol notamment) que des propositions pourront être faites, notamment en vue d'une éventuelle réduction du réseau viaire souterrain.

Toutefois, il est rappelé que le **réseau souterrain actuel**, malgré ses dysfonctionnements, constitue un **ouvrage de traversée du quartier efficace et fluide**. Cette fluidité, si elle est en partie due à la faible utilisation de la voirie souterraine du fait de son caractère urbain très confidentiel, constitue un **atout évident pour le quartier** dont l'ensemble des sous-secteurs sont mis en relation directes dans des délais très brefs. Par ailleurs, la multiplication des accès et sorties constituent un **apport positif pour les taxis**, leurs déplacements et le service apporté aux usagers du site.

## 2-1-3- Les flux piétonniers en surface.

### 2-1-3-1 Une vaste zone piétonne

La zone piétonne des Halles est longtemps restée longtemps la plus vaste d'Europe. Elle est surtout située à l'Est du périmètre d'étude. S'y ajoutent la rue Montorgueil et le jardin.

---

<sup>5</sup> Ce point précis sera analysé dans l'étude concernant la voirie de surface du Quartier des Halles (rendu prévisionnel fin février 2004).

<sup>6</sup> Idem.



*Rue Montorgueil*



*Rue Saint-Denis*

### 2-1-3-2 Une circulation piétonne disparate

- **Les flux Est-Ouest**

La circulation Est-Ouest est dominée par trois axes: Rambuteau, Berger et Rivoli. Les rues Berger et Rambuteau ont un fonctionnement similaire. A l'Ouest des portes du Pont Neuf et Saint-Eustache, les flux sont marqués par une forte pendularité. Constitués essentiellement de salariés qui se dirigent vers leur lieu de travail (vers la rue du Louvre),

Dans le jardin, la circulation Est-ouest est quasiment inexistante. Le mail planté, conçu pour accueillir des promeneurs, est délaissé au profit de la rue Berger. Succession d'obstacles à contourner, le mail est en réalité un parcours sinueux et peu hospitalier. Il surplombe la sortie du tunnel à l'Est avant de fondre progressivement dans la rue Berger.

- **Les flux Nord Sud**

La circulation piétonne Nord-Sud s'articule autour de trois axes principaux

- Rue Montorgueil/ allée Saint John Perse/Rue du Pont Neuf

Il s'agit de flux pendulaires constatés surtout le matin, le soir et à midi, constitués en grande partie de salariés rejoignant ou quittant leur lieu de travail ou de restauration, les uns descendant vers la rue de Rivoli, les autres remontant vers le 2d arrondissement. L'allée Saint John Perse, qui relie l'Eglise Saint Eustache et la rue Berger, est l'axe le plus emprunté du jardin.

- Rue Pierre Lescot
- Rue Saint Denis

Les flux sont denses et bidirectionnels toute la journée, alimentés constamment par la porte Lescot. Ces axes piétons sont arpentés par tout type de population, salariés, riverains, touristes...

Les autres axes, non piétons, sont moins empruntés. Certaines rues du Sud de la zone (rue Sauval, Vauvilliers, des Prouvaires) sont souvent désertes.



### 2-1-3-3- Dysfonctionnements constatés

- En zone piétonne, la circulation est dense mais fluide. Néanmoins, le cheminement est entravé par endroits par des **obstacles sur la chaussée**.
  - Les terrasses et panneaux des restaurants qui rétrécissent la rue
  - Le stationnement sauvage des véhicules de livraisons et, dans une moindre mesure, des deux roues
  - Le mobilier urbain comme la Fontaine de la rue de la Cossonnerie.



Rue Saint Denis

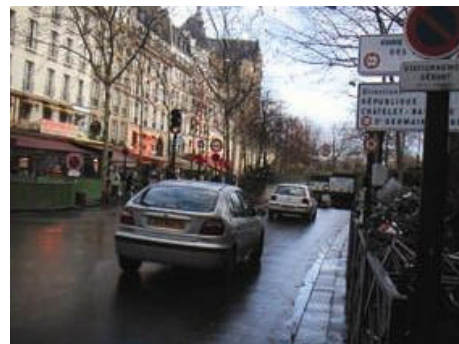
- La zone piétonne s'interrompt brutalement à la croisée des axes de circulation rapide, voies émergeant du tunnel ou axes majeurs. Le trafic issu du tunnel est inégal dans sa densité, mais présente des dangers pour le piéton : grande vitesse, sens de circulation automobile peu lisible. Le cheminement est parfois complexe, comme par exemple rue Coquillière et rue Berger.

Les trémies constituent également des dénivelés important, interdisant de fait la circulation piétonne. C'est le cas de la rue des Halles, qui ne se prolonge vers la rue Berger que par des méandres peu engageants.

La traversée du boulevard Sébastopol, axe Nord Sud majeur pour la circulation automobile, axe Est-Ouest reliant les zones piétonnes des Halles et de Beaubourg est problématique. Les passages piétons constituent des points d'engorgement pour les piétons et pour les voitures.



rue des Halles



Rue Coquillière

## 2-1-4- Les liaisons Ville-Forum.

### 2-1-4-1- Les 7 portes d'accès

Le Forum est relié à la surface par sept accès de taille, de fréquentation et d'usage différents.



Porte du Pont Neuf



Porte du Jour



Porte Rambuteau

Tandis que certaines sont intégrées, voire dissimulées dans le bâti (Porte Rambuteau ou Porte du Jour), d'autres sont très visibles, monumentales même (porte du Pont Neuf).

**Toutes les portes souffrent d'une signalétique trop discrète, voire inexistante.** D'une porte à l'autre, **la charte graphique change**, ce qui ne facilite pas le repérage des accès au Forum.



Porte Berger



Porte Lescot

- De part et d'autre de la Bourse de Commerce, **les portes du Jour et du Louvre** relient l'extrémité du nouveau Forum, place de la Rotonde, aux rues Coquillière et Viarmes. La porte du Jour débouche sur les files d'attente du cinéma UGC, puis vers la Piscine et la grande Galerie. La porte du Louvre dessert en sous-sol une zone de faible activité commerciale. Elle assure l'évacuation des spectateurs du cinéma UGC.

- **Les portes Saint Eustache et Pont-Neuf** permettent l'accès direct à la place Carrée et de là au pôle d'échanges. En surface, la porte Saint-Eustache est située aux carrefours des rues de Turbigo, Montorgueil et Montmartre ("pointe Saint-Eustache"), devant l'Eglise. La

porte du Pont-Neuf se prolonge dans la rue du même nom, vers la rue de Rivoli, qu'on aperçoit depuis la sortie.

- A l'Est, **les portes Rambuteau et Berger** donnent accès au premier niveau de l'ancien Forum, en surplomb de la place Basse. En surface, la porte Berger ouvre sur le passage des Lingères. Au-delà, le regard se heurte aux immeubles de l'îlot Berger. L'accès à la rue des Halles et plus loin, à la rue de Rivoli ne semble pas possible lorsqu'on se trouve sur la place Maurice Quentin.

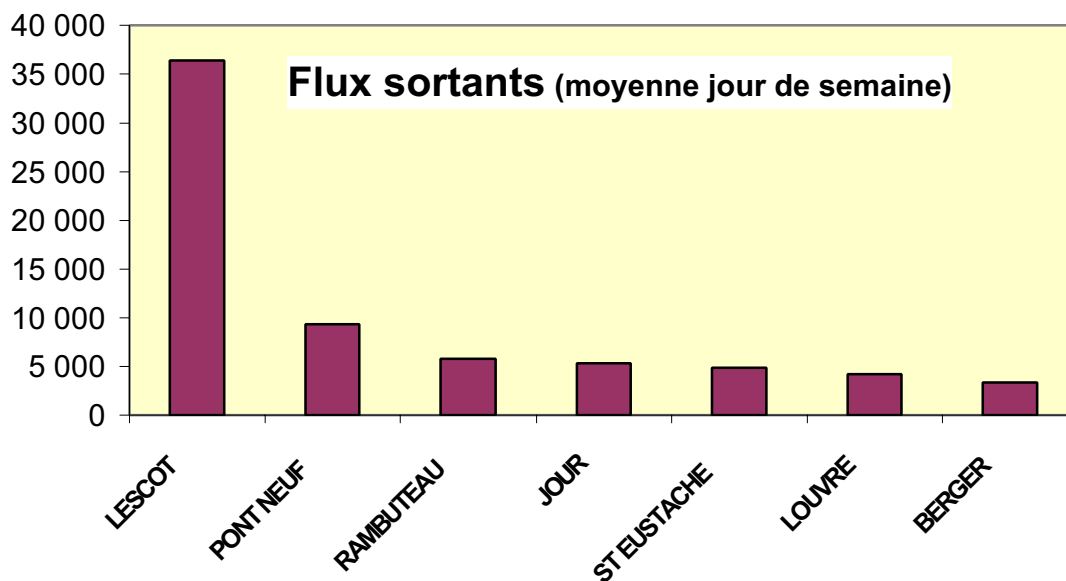
En retrait de la chaussée, enserrée dans les Pavillons Willerval, la porte Rambuteau donne accès à une série d'escalators qui desservent de grandes enseignes commerciales aux différents niveaux de l'ancien forum.

- Enfin, émergeant du pôle d'échange, desservant les 3 niveaux de la FNAC et d'H&M, la **porte Lescot** relie la surface à l'ancien Forum par deux paires d'escalators, dont le « tube » qui conduit directement au niveau -3.

#### 2-1-4-2- Un déséquilibre flagrant

Concentrant plus de 50% des flux, la porte Lescot est de loin la plus fréquentée. Plus de 70 000 l'empruntent chaque jour dans un sens ou dans l'autre.

En seconde position, loin derrière, figure la porte du Pont Neuf, la plus fréquentée le matin (flux sortants).



Semaine du 5 au 9 janvier 2004

Pour affiner les mesures réalisées par la RATP sur une base quotidienne, nous avons réalisé des comptages par tranche horaire sur un échantillon de 3 minutes. En croisant ces mesures extrapolées avec les moyennes journalières de la RATP, nous avons pu valider leur fiabilité.

L'analyse de ces flux entrants et sortants aux portes aux différentes heures de la journée permet de segmenter les portes en trois groupes.

### *2-1-4-3- Typologie des portes*

#### **1. Une porte aux usages multiples : la porte Lescot**

La porte Lescot draine en permanence une foule dense et cosmopolite. Elle relie directement la surface à la salle d'échange et dessert les principales enseignes du Forum : FNAC et H&M en tête. En surface, elle donne accès à des lieux densément fréquentés, la place Joachim de Bellay, les restaurants et bars de la rue des Lombards, et, surtout, le plateau de Beaubourg. Sa fréquentation est soutenue toute la journée, jours ouvrés ou chômés, mais présente des disparités pendulaires : en semaine, pic de flux sortants le matin, de flux rentrant le soir, dans les deux sens à midi. Le samedi, les flux atteignent des records à partir de 14h00 dans les deux sens, provoquant un engorgement aux abords des escalators, en surface et aux différents niveaux du Forum.

Aux heures de pointe, les escalators sont alors dans des entonnoirs incapables de digérer les flux. En surface et aux niveaux -3, les flux entrants et sortants se croisent et se bousculent, en heurtant le cas échéant les personnes qui stationnent.

#### **2. Les portes "salariés"**

Fréquentées surtout le matin (flux sortants) et le soir (flux rentrant), les portes du Pont Neuf, Saint Eustache, du Louvre et du Jour sont marquées par de fortes variations pendulaires. De toute évidence, ces portes sont surtout utilisées par les salariés. Ouvrant sur les quartiers d'affaires du 1<sup>er</sup> arrondissement, les portes du Louvre et du Jour sont presque exclusivement utilisées par la population salariée. En témoigne la faiblesse des flux le week-end et en dehors des heures de pointe. Porte du Jour, l'accès au cinéma UGC donne lieu à des flux légèrement plus constants.

Sorties naturelles de la station Les Halles, les portes du Pont-Neuf et Saint-Eustache sont elles-aussi empruntées par les salariés qui quittent ou rejoignent leur lieu de travail, (Sentier et rue de Rivoli). Néanmoins, cet usage n'exclut pas une fréquentation plus diverse, comme le prouve l'abondance des flux le week-end.

#### **3. Les portes du centre commercial**

Les portes Rambuteau et Berger, dont les flux sont presque inexistants le matin en semaine, servent d'accès au Centre commercial. La porte Berger est la moins utilisée, reliant l' Espace Créateur, très peu fréquenté, à une zone urbaine peu hospitalière (îlot Berger).

Désertée le matin, peu empruntée en semaine, la porte Rambuteau est davantage fréquentée le samedi. Elle est en effet située sur un axe piéton très empruntée le week-end (rue Rambuteau), et dessert des enseignes importantes du Forum (Grand Optical, Habitat, Etam, Go Sport...)

#### *2-1-4-4- Conclusions*

On constate ainsi des disparités de fréquentation frappantes d'une porte à l'autre, dont les infrastructures, dans leur état actuel, ne tiennent pas compte.

L'enjeu est de déterminer s'il convient de modifier les usages afin d'harmoniser les flux entre les différentes portes ; ou bien d'adapter les infrastructures aux usages constatés.

- Dans le premier cas, cela reviendrait tout d'abord à mieux répartir les pôles d'attractivité ou à en créer de nouveaux pour mieux ventiler les flux. En effet, la fréquentation des portes dépend des lieux qu'elles desservent en surface et en sous-sol.

- Proximité de pôles d'attraction en surface
- Accès direct ou non au pôle d'échanges
- Attractivité des enseignes commerciales
- Desserte de zones d'activités

S'y ajoute la visibilité et l'accessibilité des portes. Une porte située dans une zone enclavée et sans perspectives visuelles est inévitablement sous-utilisée.

- Dans la seconde hypothèse, il s'agit au contraire d'aménager les infrastructures en fonction des usages et des rythmes urbains. La capacité et la taille des portes doivent être adaptées à la densité des flux.

On constate par ailleurs qu'une segmentation des portes s'est imposée à l'usage, certaines portes ne servant que de sas entre le pôle d'échanges et la surface (portes salariés). Cet état de fait pourrait donner lieu à l'aménagement de sorties directes vers la surface.

***EN CONCLUSION, IL CONVIENDRAIT A LA FOIS DE MIEUX VENTILER LES FLUX PAR UNE REPARTITION PLUS EQUILIBREE DES POLES D'ATTRACTION ET D'ADAPTER LA CAPACITE ET L'EMPLACEMENT DES ACCES AUX USAGES ACTUELS ET PREVISIBLES.***

## **2-1-5- Les flux dans le Forum.**

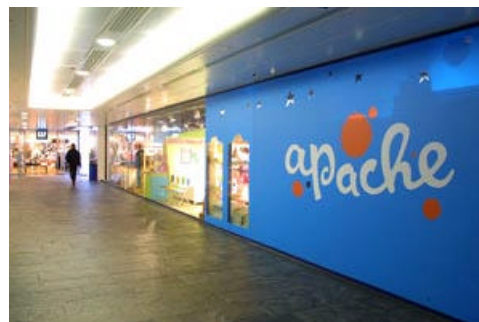
### *2-1-5-1- Une circulation globalement fluide...*

La circulation horizontale au niveau 3 du Forum s'articule autour d'un axe Porte Lescot, place basse, place Carrée. De part et d'autres, la foule s'égrène dans les méandres de l'ancien forum.

Les flux sont très denses de la porte Lescot à la place Basse, phénomène accentué par l'étroitesse des volumes. Néanmoins la circulation est fluide, notamment grâce aux aménagements de la Place Basse. Les regroupements de population observés ponctuellement aux abords de la FNAC sont dispersés par les agents de sécurité.

Le nouveau Forum est à la fois moins commerçant et plus vaste en terme de volume. Les flux y sont par conséquent plus disparates et mieux répartis.

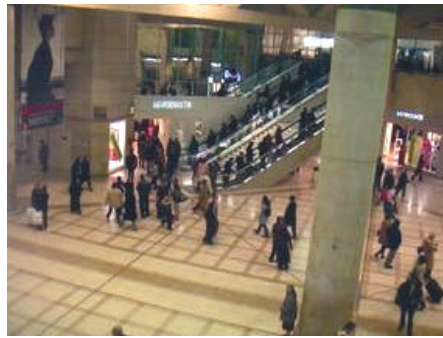
Aux niveaux 1 et 2 de l'ancien forum, les flux sont clairsemés et la circulation fluide. Seule exception: les abords des escalators Lescot, itinéraire bis lorsque le "tube" est engorgé. Des flux contraires s'y croisent - et parfois se heurtent.



### *2-1-5-2- ... Mais un cheminement chaotique*

La configuration du Forum est complexe et difficile à appréhender pour un visiteur novice et même averti. Les deux parties qui le composent, l'Ancien et le Nouveau Forum, sont conçues très différemment.

- Superposition de trois niveaux non-symétriques, l'Ancien Forum est un dédale de galeries dans lequel le visiteur est rapidement désorienté. La place Basse autour duquel il s'articule en est l'unique point de repère. Il est fréquemment comparé à un "labyrinthe" dans lequel on "lâcherait des rats de laboratoire"...



- Le Nouveau Forum, avec ses grands volumes sur un seul niveau est plus simple à concevoir mentalement. Néanmoins, à la sortie du pôle d'échange Place Carrée, le visiteur n'a aucun moyen de savoir où il se trouve lui-même, encore moins de s'orienter vers le lieu qu'il cherche. Aucune flèche ni panneaux d'orientation pour le guider. La personne est contrainte de s'engager dans une direction et de tâtonner en quête d'un point de repère qui lui permettra ensuite de s'orienter.

- Des plans du Forum sont disposés un peu partout mais en l'absence de points de repère, la représentation spatiale est difficile.

Malgré l'installation de points d'accueil, Porte Lescot (niveau -3) puis récemment devant ETAM Porte Rambuteau (niveau -3), les visiteurs déroutés interrogent constamment les différents acteurs du forum: agents de police, agents de sécurité, commerçants, personnel de l'accueil dans les équipements...



- Certains cheminements sont peu intuitifs. A l'arrivée au niveau -3 porte Lescot, les usagers cherchent le métro, interrogent toute personne susceptible de bien connaître le site, alors que l'accès est situé juste derrière eux. Mais cela les oblige à faire un demi-tour sur eux mêmes. De la même façon, le visiteur qui veut relier la porte Lescot à la place Carrée doit sortir sur la Place Basse, en extérieur, solution peu intuitive. A moins qu'il ne choisisse de passer par le Quick le long de la baie vitrée...

## **2-1-6- Les points de fixation et lieux d'immobilité des piétons.**

Zone de circulation piétonne où tout est fait pour éviter les regroupements, le quartier des Halles (surface et sous-sol) est néanmoins jalonné de lieux où les piétons stationnent.

### *2-1-6-1- Les lieux de rendez-vous et de rencontre*

- En l'absence de points de rendez-vous désignés, les visiteurs élisent des espaces facilement identifiables comme lieux de rencontre. Aux sorties du pôle de la salle d'échanges, la place Carrée et la FNAC sont des espaces de rencontre facilement identifiables. La Porte Lescot, empruntée par plus de la moitié des usagers du site, joue naturellement le même rôle, avec les problèmes que posent de tels points de fixation à la croisée des flux. Vaste espace public caractérisé par sa Fontaine, la place Joachim du Bellay sert également de lieu de rendez-vous.
- Ainsi, font office de lieux de rendez-vous les sites les plus reconnaissables, à proximité d'un point de repère connu de tous, situé sur une zone de flux. Le visiteur n'aura qu'à s'y laisser conduire par la foule, et n'aura pas de peine à demander son chemin.
- Divers groupes de population recherchent des espaces pour se retrouver entre eux. Certains s'approprient les espaces peu fréquentés et laissés vacants du fait de leur emplacement:
  - Les Jongleurs derrière le manège de la porte Lescot
  - Les Breakers dans le Nouveau Forum entre la Place Carrée et la porte du Louvre (délogés il y a peu de la porte Saint-Eustache).
  - Les SDF dans le tunnel et sur la Terrasse Lautréamont, porte du Louvre
  - Les Gothiques Place de la Grande TruanderieD'autres se regroupent par commodité dans des lieux très fréquentés
  - Les malentendants dans la Grande Galerie
  - Les skaters autour de la Fontaine des Innocents
  - Les Blacks/Beurs devant le Mc Donald





### 2-1-6-2- Les lieux "marchands"

Des groupes d'habités qui se livrent à des activités illicites stationnent dans certaines zones du quartier. Ceux-ci ont intérêt à se poster à proximité des axes les plus passants:

- Les prostituées tout le long de la rue Saint-Denis
- Les Dealers rue Berger, de l'angle de la rue Lescot à la Porte du Pont-Neuf, et Allée Saint-John Perse.
- Les Mendiants autour de la Fontaine des Innocents.

### 2-1-6-3- Les aires de repos

Dans un site favorisant la circulation et le passage, les zones de repos sont rares.

- **Dans le Forum**, Les bancs sont clairsemés: un seul dans le Nouveau Forum, sous les escalators des différents niveaux et dans certains renforcements dans l'ancien Forum. De ce fait, les visiteurs annexent systématiquement tout espace permettant de s'asseoir (marches, rebords) mais en sont aussi délogés par l'intervention des agents de surveillance. Ceux-ci pratiquent également la dissuasion en humidifiant constamment l'escalier de la place Basse (destiné à l'évacuation en cas d'urgence).
- **En surface**, la Fontaine des Innocents sert à la fois de lieu de rendez-vous et de repos. Pour le reste, les bancs publics sont très rares dans les espaces publics. L'essentiel des aires de repos est situé dans le jardin, le long du mail planté, Allée Saint John Perse, sur les pelouses (fermées une partie de l'hiver).

### 2-1-7- Les zones de vide

Certains espaces publics du site sont désertés ou très peu fréquentés.

- A l'Ouest, le pourtour de la Bourse de commerce, rue de Viarmes
- Dans le jardin:

- les abords des "pyramides" (au-dessus de la serre tropicale)
  - l'allée Baltard reliant la porte Rambuteau à la porte Berger
  - la terrasse en tek qui surplombe le Forum, au coin de l'allée Baltard et de la rue Berger
  - Le Passage Mondétour, reliant par l'intérieur la porte Lescot à l'allée Baltard
- Au Nord-Est, la rue Mondétour, enserrée entre le tunnel Turbigo et la Place de la Grande Truanderie, ainsi que la rue Française. Sur la Terrasse Lautréamont, la fréquentation se limite aux usagers des équipements.
  - Au Sud, les rues Sauval et Vauvilliers, sont peu fréquentées. Le Passage des Lingères, reliant la rue Berger et la rue des Halles est déserté.



### 2-2-1- Le problème spécifique des livraisons en surface.

Actuellement, les quartiers commerçants du site de surface rencontrent des dysfonctionnements forts en termes de livraison et d'approvisionnement des enseignes.

Ces dysfonctionnements se posent particulièrement dans les **quartiers commerçants piétonniers**. Les autres voies – à vocation automobile – affichent une fluidité meilleure et une sécurisation des espaces piétonniers satisfaisante du fait de la séparation fonctionnelle forte entre trottoirs et voirie. Seront donc analysés particulièrement les quartiers Montorgueil/Montmartre/Turbigo et Saint-Denis/Innocents/Lescot/Rambuteau.

L'analyse portera à la fois sur les sites piétonniers des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> arrondissements dans la mesure où ils affichent :

- une **continuité urbaine et fonctionnelle** ;
- un **tissu commercial cohérent** ;
- des **problématiques identiques concernant les livraisons et le stationnement**.

De fait, **les solutions qui seront proposées pour l'amélioration du fonctionnement de ces secteurs ne sauraient s'appliquer au seul périmètre d'études** (soit le 1<sup>er</sup> arrondissement) : les dispositifs à mettre en place ne pourront être efficaces que dans la mesure où ils concerneront des ensembles cohérents spatialement et socialement : l'application de mesures structurantes voire coercitives ne seront « acceptées » et opérationnelles que si elles sont appliquées à tous.

La **prise en compte** des propositions organisationnelles de l'approvisionnement pourra cependant être **étendue aux voies classiques**, notamment dans la perspective de leur **potentielle piétonisation** dans le cadre du projet (par exemple le secteur Berger/Saint-Honoré).

Ce chapitre particulier aurait pu être abordé dans le cadre de la **gestion sociale** dans la mesure où les **nuisances induites** par l'organisation actuelle des livraisons sont sources de **tensions** :

- **Entre riverains et commerçants** : nuisances sonores, blocage des porches d'entrée aux immeubles d'habitation, empêchement des flux piétonniers ;
- **Entre commerçants et usagers courants non résidents** : empêchement des flux piétonniers, sécurisation de la voirie ;

- **Entre commerçants** : stationnement devant les enseignes, non respect des horaires de livraisons réglementaires.

Toutefois, les problèmes de gestion de l'approvisionnement trouvent en partie leur origine dans des dysfonctionnements spatiaux et techniques :

- **Multiplication des accès et sorties aux quartiers piétonniers** (voir carte) conjuguée au caractère labyrinthe des sites et à l'absence de signalétique interne.
  - ⇒ génération de flux multiples ;
  - ⇒ entrecroisements de flux ;
  - ⇒ non lisibilité des sites.
- **Absence d'aménagements techniques et urbains** : aires de livraisons insuffisantes ou absentes, absence de mobilier urbain d'empêchement devant les entrées des immeubles.
  - ⇒ blocage des entrées d'immeubles ;
  - ⇒ blocage de l'emprise voirie (saturation en période de grosses livraisons) ;
- **Gestion et surveillance des accès** :
  - ⇒ **Absence de mise en service des barrières d'accès et d'empêchement dans le secteur Saint-Denis** :
    - Non gestion des livraisons ;
    - Stationnement illicite ;
    - Utilisation comme itinéraire de délestage (saturation du quartier Sébastopol/Beaubourg) ;
    - Orientation dans l'espace piétonnier par les systèmes de guidage automobile GPS ;
    - Non sécurisation pour les piétons.
  - ⇒ **Absence de surveillance effective et active aux bornes d'accès Montorgueil/Montmartre/Turbigo** :
    - Ouverture à la demande voire automatique (désactivation de la surveillance) ;
    - Sorties automatiques ;
    - Utilisation comme itinéraire de délestage (saturation de Sébastopol) ;
    - Implantation d'un parc de stationnement public souterrain dans le quartier piétonnier avec ouverture des bornes d'entrée à la demande (sans contrôle *a priori et a posteriori*) ;
    - Non sécurisation pour les piétons.

Les nuisances induites sont donc nombreuses et trouvent leur origine dans l'organisation générale des quartiers tant fonctionnelle que technique et réglementaire.

### **2-2-2- Contraintes à un schéma logistique de mutualisation des livraisons.**

**L'hypothèse** du programme cadre du projet de réaménagement du quartier des Halles propose, en accord avec les objectifs du Plan de Déplacements de Paris et des objectifs du PADD du PLU, la **mutualisation spatiale des aires de livraisons et d'approvisionnement**.

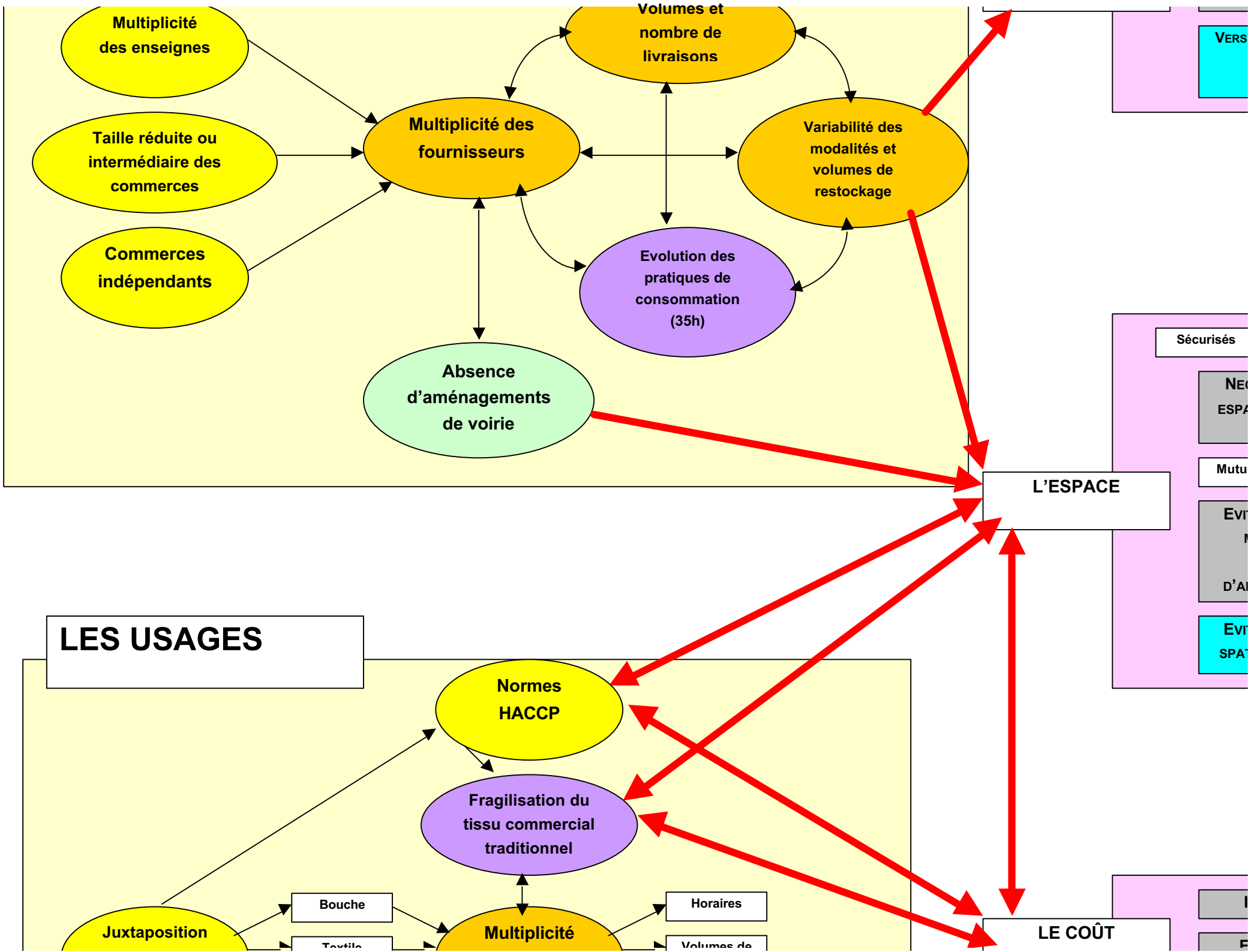
Une **expérimentation** avait été souhaitée par les associations de riverains pour le secteur Innocents à partir des **aires de livraisons souterraines du Forum** (deux aires dédiées actuellement).

Ces aires fonctionnent aujourd'hui dans des conditions globalement satisfaisantes malgré la lourdeur de la gestion induite de ces espaces mutualisés et de périodes « difficiles » (soldes, fêtes, renouvellement de collections). En tout état de cause, leur fonctionnement est adapté aux types d'enseignes du Forum à savoir des unités de taille intermédiaire ou grande fonctionnant en flux tendus avec des fournisseurs en nombre restreint (uniformisation de l'offre et économies d'échelle). **En aucun cas ces aires ne pourraient accueillir de trafic d'approvisionnement supplémentaire et segmenté.**

**La mise en place d'aires de livraisons/diffusion mutualisées devrait donc se réaliser dans des espaces nouveaux à définir.** Cette hypothèse se heurte pourtant à des **contraintes nombreuses** qui doivent être prises en compte dans un contexte de **fragilisation du tissu commercial traditionnel** :

- Sur les seules rues Montorgueil et Saint-Denis (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> arrondissements), 230 commerces ;
- Une forte représentation des commerces de bouche : des volumes de livraisons importants ; l'absolue nécessité d'une liaison « froide » continue dans le respect des normes HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Points) ;
- En première estimation, 400 à 500 livraisons hebdomadaires en rythmes de croisière : un doublement voire un triplement en période de fêtes ;
- Un nombre de fournisseurs estimé entre 1 800 et 2 100 : un volume très important, une multiplicité d'interlocuteurs ;
- Des modes de livraisons divers : coursiers, monocolistes, intégrateurs, messagers, lotiers, transporteurs spécialisés, les rétro-logisticiens (gestion du retrait des emballages et encombrants) ;
- Des commerçants qui ont déjà investi dans leur outil de travail (livraisons/stockage/gestion des déchets) ;
- Une gestion des livraisons et du stockage au jour le jour : un phénomène généralisé depuis la mise en place des réductions du temps de travail qui induisent une plus grande volatilité des comportements d'achat (difficulté de prévoir les volumes de vente).

Le graphique suivant synthétise les données afférentes aux problématiques de la logistique.



Au regard des contraintes techniques, spatiales, de coût et fonctionnelles (organisation des fournisseurs notamment) et des efforts déjà consentis par les commerçants afin d'améliorer leurs circuits de livraisons (matériel roulant, mutualisation des livraisons), la création de *spots* de livraisons dédiés à l'ensemble des circuits de livraisons ne paraît pas envisageable.

Les solutions pour l'amélioration des livraisons se feront *a priori in situ* dans le cadre d'aménagements urbains et techniques spécifiques et de la mise en place d'un encadrement réglementaire strict. En tout état de cause, la modification des modalités d'approvisionnement devra prendre en compte à la fois la réduction des nuisances et le maintien du commerce de proximité.

La globalisation des spots à des circuits de livraisons spécifiques pourra être analysée, par exemple pour l'approvisionnement commerces ? clients.

---

## 2-3- LE STATIONNEMENT.

### 2-3-1- Le stationnement de surface.

La **capacité** en stationnement de surface est **limitée** sur le quartier du fait :

- De la **piétonisation** du site consécutive au projet du Forum de 1979 ;
- De l'**héritage historique** des Halles, quartier central et commercial millénaire de Paris offrant une trame viaire étroite de type « **médiéval** ».

Le stationnement de surface est concentré en **périphérie du quartier** et peut être estimé autour de 200 emplacements dans le périmètre d'étude (en intégrant les deux trottoirs des voiries limitant le périmètre). L'ensemble des emplacements est payant et le taux d'occupation est proche de 100 % pour l'ensemble de la journée et tous les jours de la semaine.

Le **stationnement sauvage** est concentré sur les rues Jean-Jacques Rousseau, Montmartre et Etienne Marcel et dans les quartiers piétonniers. Il génère des gênes quotidiennes :

- Pour les flux automobiles rue Montmartre (stationnement en double file ;
- Pour les circulations piétonnières rue Etienne Marcel (chaussée sud interdite au stationnement mais largement utilisée avec chevauchement sur le trottoir) ;
- Pour l'accès aux immeubles et aux commerces rue Etienne Marcel et dans les quartiers piétonniers (du fait, pour ces derniers, de l'inefficacité du contrôle à l'entrée).

Un phénomène particulier concerne le **stationnement des motos et des motocyclettes**. Les **emplacements dédiés sont rares** sur le secteur (6 espaces dédiés dans le périmètre d'études) impliquant le développement de **stationnement sauvage** sur l'ensemble du quartier, notamment :

- Autour de l'Eglise Saint-Eustache (angle Turbigo/Montmartre, entrée Porte du Jour) ;
- Dans les quartiers piétonniers Montorgueil et Saint-Denis ;
- Au droit de la porte Pont Neuf.

Bien qu'elle soit autorisée, **l'utilisation des parcs souterrains par les motos est très faible** : à titre d'exemple elles constituent à peine 5 % de la clientèle non abonnée du parc Saint-Eustache.

Le stationnement sauvage des motos est particulièrement problématique en termes de :

- voisinage : nuisances sonores ;
- sécurité : obstruction des accès des services de secours aux espaces piétonniers et au Forum.

### **2-3-2- Le stationnement souterrain.**

Le périmètre d'études comprend **quatre parkings** souterrains :

- Parking Novotel : 61 emplacements publics et pour la clientèle de l'hôtel ;
- Saint Eustache, géré par la SAEMES :
  - ✓ 180 places publiques ;
  - ✓ 80 places dédiées au CNES ;
  - ✓ 80 places dédiées à la préfourrière.
- Forum Nord et Forum Sud : 1 750 places, gérées par Espace Expansion.

Soit près de **2 100 places** souterraines au total, dont près de 1 900 emplacements publics.

Globalement les parcs de stationnement affichent le fonctionnement suivant :

- TO de 90 à 100 % de 11h00 à 17 h00 ;
- Des TO faibles en matinée, en soirée et la nuit : de 20 à 30 % ;
- Un turn-over journalier faible : entre 2 et 3 ;
- Des abonnements limités conventionnellement par la Mairie de Paris, face à une demande très forte des riverains et au risque de suroccupation des parcs par les abonnés ;
- Des accords tarifaires spécifiques avec certains usagers, notamment les commerçants du Forum et de surface ;
- Une excellente sécurité des biens et des personnes ;
- Une accessibilité complexe :
  - ✓ A partir des voies souterraines : signalétique confuse, vitesses de circulation élevées ;



- ✓ A partir de la surface :
  - aucun accès direct pour les parkings du Forum Nord et Sud obligeant à un accès de nuit par le Forum (sentiment d'insécurité) ;
  - accès unique vers le parking Saint-Eustache à partir d'un ascenseur accessible du jardin, sur un espace identifié comme lieu de fixation de groupes de toxicomanes et de dealers (sentiment d'insécurité) ;
- ✓ A partir du Forum :
  - Accès requalifiés pour les parkings nord et sud du Forum mais caractère toujours « confidentiel » du fait d'un accès en impasse ;
  - Accès Place Carrée pour le parc Saint-Eustache, très peu visible et lisible. S'y pose également un problème de domanialité dans la mesure où cet accès est public (sortie PMR du site) : l'ouverture est obligatoire à tous, notamment aux groupes de dealers du jardin.

De ces constats il ressort :

- ⇒ Un **fonctionnement horaire** marqué ;
- ⇒ Une **surcapacité globale** considérée à la journée qui autorise d'envisager la reconversion de secteurs spécifiques du parking Forum Sud en espace commercial de liaison avec la salle d'échanges RER (orientation vers une nouvelle sortie salle d'échanges ? Forum (parking sud reconfiguré) ? rue Berger).
- ⇒ La volonté et la nécessité de **développer des services et des tarifications** qui autorisent un meilleur remplissage en période creuse :
  - ✓ Abonnements de nuit (impliquant la mise en place de systèmes de gestion d'accès spécifiques non disponibles actuellement notamment sur Saint-Eustache) ;
  - ✓ Services de liftiers en collaboration avec les commerçants du Forum et les restaurants de surface ;
  - ✓ Développement des accords tarifaires avec les commerçants.

**CONCLUSIONS SUR LE STATIONNEMENT :**

- **DES PROBLEMATIQUES DE STATIONNEMENT EN SURFACE ET SOUTERRAIN FORTEMENT LIEES NOTAMMENT EN PREVISION D'UNE EVENTUELLE EXTENSION DU SECTEUR PIETONNIER ;**
- **UN SERVICE CENTRAL ET INDISPENSABLE AUX HABITANTS ET AUX CLIENTS DU QUARTIER : VERS QUELLE OFFRE ET EVOLUTION QUALITATIVE ?**
- **UN SERVICE D'ANIMATION DU QUARTIER ;**