

Groupe de travail sur le quartier piéton des Halles

Réunion n° 1

(30/03/04)

Parmi les « officiels » que nous avons invités, étaient présents, par ordre alphabétique : Catherine Barbé (Directrice de l'Urbanisme), Denis Baupin (adjoint au Maire de Paris, chargé des transports), Martine Billard (députée de Paris Centre), Dominique Bonnet (directeur du Forum), Anne Calves (direction de l'urbanisme), Michel Cantal-Dupart (architecte-urbaniste), Yves Contassot (adjoint au Maire de Paris, chargé de l'environnement), Didier Drummond (architecte-urbaniste, créateur du quartier Montorgueil), le lieutenant Olivier Guibert (brigade de police de quartier du 1^{er}), Alain Le Garrec (conseiller de Paris, Président de la SEM-Paris-Centre), Benoît Lebeau (SEM-Paris-Centre), Jean-François Legaret (Maire du 1^{er}), Daniel Laguet (Directeur de la Voirie et des déplacements), Jean-Paul Maurel (adjoint au Maire du 2^{ème}, chargé des transports), Patrick Rouby (Commissaire principal du 1^{er}). Monsieur Jean-Pierre Caffet, adjoint au Maire de Paris chargé de l'urbanisme et de l'architecture, s'était excusé de ne pouvoir être là, en raison d'une réunion de présentation du PLU en arrondissement ; Monsieur Jean-Marc Novaro, Commissaire Central du 1^{er} arrondissement, s'était également excusé, étant en déplacement en province.

D'autres personnes, élus, fonctionnaires de la Ville de Paris ou chargés de mission, étaient également dans la salle : Florence Berthout (1^{ère} adjointe du Maire du 1^{er}), Benoît Bouanchaud (Cabinet du Maire du 1^{er}), Emmanuel Caldaguès (Troisième adjoint au Maire du 1^{er}), Mme Dahm (bureau d'études Altermodal), Thomas Giry (assistant de Martine Billard), Cécile Gruber (Cabinet de M. Baupin), Aurore Guenon (Bureau d'études H.E.N., chargé de mission auprès de la SEM-Paris-Centre), Aline Guillermain (Directrice de la communication, Unibail), Michèle Haegy (Deuxième adjoint du Maire du 1^{er}), M. Moncourtois (Police Municipale - Mission prévention et communication), Josy Posine (adjointe au Maire du 1^{er}), Isabelle Rivière (Forum des Halles - Publicis), M. Verrier (Espace Expansion).

Côté associations, étaient présents Dominique Baudry (Association des commerçants de la zone piétonne), Christophe Louis (Aux Captifs la libération), Jean Poyet (Qualité et sécurité autour de Saint-Eustache), Françoise Thomas (Vivre dans le quartier des Halles), qui représentait aussi Jacques Chavonnet (Défense des riverains Châtelet les Halles) ; Sophie Bitar, Lorenzo Miracola, André Sfez, Catherine Sfez, Yvon Zerbini (Collectif Du Bellay : commerçants de la place des Innocents) ; Barbara Blot (Amicale des locataires du 118, rue Rambuteau), Jean-Jacques Gouret (Union des Champeaux) ; et, pour ACCOMPLIR : Bernard Blot, Barbara Blot (double casquette), Elisabeth Bourguinat, Régis Clergue-Duval, Hélène Gonin, Jean-Jacques Gouret (double casquette), Jacqueline Gourio, Anne Hémar, Dominique Hémar, Annie Laudet, Toun Lebrec, Claire Mathis, Catherine Maufroy, Julien Pauchet, Gilles Pourbaix, Flore Stuby, Jean-Baptiste Tricaud, François Weill.

La réunion était pilotée par François Weill, président de l'association ACCOMPLIR, et Julien Pauchet, membre du bureau. Le présent compte rendu est une synthèse thématique des différents points qui ont été abordés, et non un procès-verbal de la réunion. Au début ont été projetés quelques extraits du diaporama que nous avons réalisé sur les dysfonctionnements du quartier des Halles, et notamment ceux du quartier piéton ; on peut le retrouver dans sa version intégrale sur notre site, www.accomplir.asso.fr, rubrique « Promenade aux Halles », puis « Etat des lieux avant travaux ».

Introduction

François Weill : L'association ACCOMPLIR participe activement à la concertation sur le projet de rénovation des Halles depuis son origine, et a le sentiment que l'attention des équipes d'architectes actuellement au travail se focalise sur le Forum et le Jardin, bien que le périmètre d'étude englobe l'ensemble du quartier piétonnier. Celui-ci souffre d'un certain nombre d'inconvénients et de dysfonctionnements bien connus, dont nous avons fait l'inventaire.

Nous pensons que ce projet offre l'opportunité de mobiliser l'ensemble des acteurs concernés pour une opération ambitieuse de réaménagement du quartier piétonnier. Cette mobilisation collective est indispensable, car les problèmes sont tellement imbriqués qu'on ne pourra notamment rien résoudre sur le plan de l'urbanisme si le travail sur la réglementation ne va de pair. En contrepartie, si nous réussissons à imaginer un fonctionnement durable pour ce quartier, qui est la plus vaste zone piétonne de la capitale, il pourra avoir une valeur d'exemple à l'échelle de Paris et même au-delà.

C'est pourquoi nous avons invité à cette réunion les différents élus de la Mairie de Paris et de la Mairie du 1^{er} concernés, les représentants des administrations, et les présidents des associations du quartier, qu'il s'agisse d'habitants ou de commerçants.

Voici les quatre thèmes à l'ordre du jour de cette réunion :

- quelle réglementation pour les enseignes et les terrasses ?
- comment contrôler l'accès et le stationnement des voitures et des deux roues ?
- quelles solutions pour les livraisons ?
- quels aménagements de voirie et de mobilier urbain ?

Auparavant, dans la mesure où il est question de s'inspirer aux Halles du dispositif du quartier Montorgueil-Saint-Denis, nous avons demandé à Jean-Paul Maurel, adjoint au Maire du 2^{ème}, chargé des transports, de nous résumer également les conclusions du comité de concertation qui s'est réuni ces derniers mois et a mis en évidence une série d'inconvénients propres à ce quartier.

1) Les conclusions du comité Montorgueil

Jean-Paul Maurel : À la suite des dernières élections municipales, les élus du 2^{ème} ont très vite été interpellés par la population du quartier Montorgueil-Saint-Denis sur le dévoiement de la réglementation en vigueur dans ce quartier. Au fil des années, les gens ont compris qu'il était facile d'appuyer sur le bouton rouge et de demander à entrer pour se garer dans les parkings de la zone, et en réalité de stationner gratuitement en surface bien au delà des 45 min d'arrêt qui sont autorisées. Autre dysfonctionnement, les deux roues motorisés, qui sont de plus en plus nombreux au centre de Paris, entrent bien sûr très facilement. Pour essayer de trouver des solutions à ces difficultés, nous avons créé un comité de concertation, dans lequel sont représentés les habitants (au travers du conseil de quartier), les commerçants, les services de la voirie, de la Préfecture, de la réglementation, en d'autres termes toutes les personnes représentatives et compétentes pour avoir une vue précise de ce qu'il était possible de faire.

Notre premier travail a été de rappeler la réglementation actuelle, bien que notre souhait soit de la modifier ; pour cela, nous avons fait éditer par les services de communication de la Voirie un document qui a été distribué en septembre dernier dans toutes les boîtes. Ce document rappelle le périmètre de la zone, les règles applicables, les créneaux pour les livraisons, etc.

Ensuite, quatre réunions thématiques nous ont permis d'aboutir à une dizaine de propositions que nous allons maintenant étudier avec les services techniques et de la réglementation pour savoir si elles sont réalisables, puis avec le budget. Je vais vous les énumérer.

1. Changer le statut de la zone, qui est une zone à circulation réglementée et qui deviendrait une aire piétonne, qui se définit de la façon suivante : « emprise affectée de manière temporaire ou permanente à la circulation des piétons, à l'intérieur du périmètre de laquelle la circulation des véhicules est soumise à des prescriptions particulières ».

2. Les conducteurs de cycles peuvent circuler dans les aires piétonnes, à condition de conserver l'allure du pas et de ne pas gêner les piétons : il s'agit donc bien d'affirmer la priorité du piéton, y compris par rapport aux vélos. Par exemple, un cycliste qui descendra la rue des Petits-Carreaux un peu trop rapidement pourra être verbalisé. Par ailleurs, nous nous proposons de créer dans l'aire piétonne des emplacements de stationnement pour vélos, avec un mobilier spécifique, qui ne pourra pas être utilisé par les deux-roues motorisés.

3. Nous souhaitons autoriser les vélos à rouler à contresens dans certaines rues, ce qui sera matérialisé par le fait que sous le panneau « sens interdit » figurera un petit panneau rectangulaire « sauf vélos ».

4. Le temps d'arrêt était à l'origine de 30 mn ; cette mesure a été attaquée et le conseil d'Etat a prolongé ce temps jusqu'à 45 mn. Des études ont été faites dans Paris et semblent démontrer que le temps moyen est plutôt de 30 mn, c'est pourquoi nous envisageons, en concertation avec les commerçants, de revenir à la durée initiale.

5. Beaucoup de riverains ne possèdent pas de véhicule (c'est le cas de 72% des familles de l'arrondissement) mais souhaitent cependant pouvoir entrer dans la zone ponctuellement avec un véhicule de location, or le système actuel ne le permet pas ; nous allons donc étudier une solution pour ce cas de figure.

6. Nous envisageons de fermer la zone à la circulation motorisée le samedi et le dimanche entre 11h et 13h30, non pas totalement, mais pour les trajets de transit ; pour cela, nous fermerions totalement l'entrée Léopold Bellan ainsi que l'entrée Réaumur, qui donne uniquement sur la rue des Petits-Carreaux et Montorgueil, et qui constitue souvent un itinéraire malin lorsque la rue de Réaumur est embouteillée, pour traverser le quartier dans le sens nord-sud.

7. Actuellement, les plages horaires de livraison vont de 5h à 10h le matin et de 13h30 à 16h30 l'après-midi ; nous souhaiterions limiter le créneau de 5h à 6h30 aux véhicules dits « de basse émission », c'est-à-dire non bruyants et non polluants (c'est-à-dire fonctionnant au GPL ou électriques) ; l'après-midi, le créneau pourrait également être prolongé d'une heure pour ce type de véhicules.

8. Le règlement en vigueur interdit l'accès aux camions d'une surface de plus de 20 m², alors que la réglementation générale du code de la route distingue les camions de 16 et 24 m². Cette mesure est jugée trop contraignante par les commerçants, car elle oblige les fournisseurs à acheter des camions spécifiques pour venir dans le quartier. Elle serait donc adaptée, pour ne pas pénaliser les commerçants du quartier.

9. L'entrée de la rue Greneta serait transformée en sortie, à l'image du quartier des Halles où il y a beaucoup plus de sorties que d'entrées.

10. Quelques sens de circulation seraient modifiés, par exemple, le sens de la rue Tiquetonne entre les rue Française et Montorgueil de façon à empêcher le transit est-ouest (itinéraire "malin" quand la rue Etienne-Marcel est encombrée).

2) Quelle réglementation pour les enseignes et les terrasses ?

Julien Pauchet : Il existe des terrasses ouvertes et des terrasses fermées ; ces dernières sont théoriquement interdites dans les quartiers piétons. Il en existe malgré tout une quinzaine dans le quartier des Halles, dans une situation paradoxale puisque, étant interdites, elles ne peuvent être réglementées ; dans un souci d'équité avec les terrasses autorisées, elles paient cependant des droits de terrasses correspondant à l'occupation du sol, ce qui est un deuxième paradoxe.

Les terrasses ouvertes sont, en revanche autorisées, et depuis janvier dernier, elles peuvent être fermées par le dispositif appelé « rideau de douche », jusqu'au 31 mars de chaque année. En principe, ces terrasses ouvertes ne doivent pas aller plus loin que le caniveau, lorsqu'il existe un caniveau de chaque côté de la rue ; mais dans certaines rue le caniveau est central, et certains restaurateurs n'hésitent pas à faire installer la terrasse jusqu'au milieu de la rue !

La réglementation des étalages est proche de celle des terrasses ouvertes : leur dimension est limitée, et ils doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation qui est personnelle, annuelle et reconductible.

Les enseignes, en revanche, sont régies par une loi et sont un droit pour tout commerçant. Il est difficile d'agir sur les enseignes en place, dont certaines ont bénéficié d'un certain laxisme ; en revanche, tout renouvellement ou toute modification peut offrir l'occasion d'obliger le commerçant à la mettre en conformité avec la réglementation en vigueur.

Voici les trois principales propositions d'ACCOMPLIR sur ce thème :

- autoriser les terrasses fermées dans le quartier des Halles, ce qui permettra de faire appliquer la réglementation ;
- faire appliquer plus strictement, et à tous les commerces, la législation en vigueur sur les enseignes ;
- veiller au respect des normes de décences pour les vitrines des sex-shops.

Catherine Barbé : La Ville dresse systématiquement des procès-verbaux contre les commerçants qui sont en infraction pour les terrasses ou les étalages ; malheureusement, les amendes sont souvent peu dissuasives au regard des chiffres d'affaires procurés par ces derniers. On est donc dans une situation de non-droit qui dure depuis très longtemps. Que ce soit en ce qui concerne les terrasses ou les étalages, il est tout à fait possible de faire évoluer la réglementation et d'adopter une réglementation particulière au quartier des Halles. Le plan de publicité et des enseignes qui régit la taille, le nombre, le positionnement des enseignes à

Paris est en cours de révision, et devrait être achevé à la fin de 2005 ; nous avons donc également l'opportunité de prendre des dispositions particulières pour le quartier des Halles. Dans ce cas, les commerçants disposeraient de deux à trois ans pour se mettre en conformité.

Enfin, le POS, qui est devenu le PLU, est également en cours de révision, ce qui devrait permettre de préciser les choses en matière de devanture.

La SEM-Paris-Centre vient de lancer une étude pour le compte de la Direction de l'Urbanisme pour établir un diagnostic détaillé de la situation actuelle sur toutes ces questions (terrasses, étalages, devantures, enseignes, mobilier et accessoires de commerce), qui ont un impact énorme sur la voie publique, et pour faire des propositions. Le présent débat est évidemment de nature à alimenter cette étude. Pour cela, je pense cependant qu'il ne faut pas se focaliser sur le respect de la réglementation ; il faut avant tout réfléchir à ce que nous voulons pour ce quartier, car la réglementation pourra évoluer en fonction de cet objectif « idéal » : même si la Ville n'a guère de pouvoir sur l'affectation des commerces, il est clair qu'une réglementation libérale ou très libérale va générer un commerce qui va se signaler et s'étaler massivement ; a contrario, si toute publicité est interdite et si les enseignes sont très cadrées, on risque de se retrouver dans la situation du Marais, où l'on voit disparaître certains commerces, ce qui diminue l'animation des rues et crée même une certaine tristesse. Il faut être conscient que les règlements peuvent être très différents en fonction des objectifs visés.

Commissaire Patrick Rouby : Le rôle de la police est de faire appliquer la réglementation qui aura été définie. Il est vrai que nous avons quelques difficultés dans la mesure où le montant des contraventions est bien souvent considéré comme une charge parmi d'autres et n'est pas très dissuasif. D'une manière générale, nous préférons faire de la prévention plutôt que de la répression, car nous considérons que nous avons affaire à des personnes adultes ; pour cela, il faudrait établir les limites de façon claire et bien communiquer sur la réglementation.

Jean-François Legaret : La réglementation actuelle interdit les terrasses fermées, mais il est clair qu'une zone piétonne sans terrasses de bistrot serait d'une grande tristesse. Par ailleurs, les terrasses fermées « en dur » sont plus esthétiques que les terrasses ouvertes protégées par des « rideaux de douche », et elles ont l'avantage d'avoir un périmètre bien défini, qui ne bouge pas et ne déborde pas. C'est pourquoi je suis favorable à la révision de la réglementation sur les terrasses fermées. On pourrait par exemple en profiter pour demander que celles-ci, qui sont en principe démontables, le soient pendant l'été. Il faudrait également établir des normes contraignantes sur les étalages, car ceux-ci créent actuellement une situation totalement anarchique, en particulier dans le secteur de la rue Saint-Denis.

Yves Contassot : Je n'ai personnellement pas d'objection à ce qu'on modifie la réglementation sur les terrasses fermées, à une condition cependant, c'est que le prix du droit d'occupation de l'espace public soit un peu plus cohérent avec le prix de la location du mètre carré dans l'immobilier ; sans cela, les commerçants qui ont un linéaire extrêmement long mais peu profond seraient fortement avantagés par rapport à ceux qui ont un linéaire en profondeur mais très étroit ; c'est aussi une question d'équité par rapport à ceux qui paient l'entretien de l'espace public.

Autre remarque, nous avons constaté que de plus en plus de terrasses ouvertes sont chauffées, souvent au gaz ; nous avons lancé une étude pour vérifier quel type d'émanations s'en dégagent. De façon plus générale, sur un plan environnemental, le principe qui consiste à

gagner de l'espace commercial en chauffant un espace extérieur nous paraît fortement contestable.

Je voudrais souligner aussi que la taille des équipements sanitaires des cafés et restaurants dépend de la capacité d'accueil du public, mais que les terrasses ne sont jamais prises en compte dans le calcul : nous souhaiterions que la réglementation évolue à cet égard, pour éviter que des personnes, faute d'avoir accès aux toilettes, se soulagent dans la rue.

Dernière remarque, l'occupation de l'espace public fait toujours l'objet d'arbitrages entre les différents usagers, piétons, consommateurs, véhicules, etc. ; nous souhaiterions que la réglementation introduise une hiérarchisation des usages. En particulier, les personnes à mobilité réduite ou les personnes accompagnées de poussettes ne devraient pas être gênées dans leurs déplacements. Si on n'instaure pas ce type de priorité, chacun des usages peut revendiquer sa légitimité, et notamment les terrasses et les étalages peuvent justifier indéfiniment leur extension par l'animation des rues ou le développement économique. Fixer des priorités permet de déterminer un mode d'organisation de l'espace public.

Enfin, il est parfaitement envisageable de moduler les règles en fonction des saisons, des jours et même des heures. Dans le 3^{ème} arrondissement, j'ai par exemple refusé l'ouverture d'une terrasse de café aux heures d'entrée et de sortie de l'école, car elle gênait un cheminement piétonnier pour les enfants, alors que le reste du temps, ou encore le week-end, elle ne posait aucun problème.

Dominique Baudry : Je suis étonnée qu'on ne parle pas davantage d'une vision d'ensemble sur ce qu'on veut faire de ce quartier : veut-on des cafés sympas, des commerces, des sandwicheries ? Beaucoup de petits commerces du quartier Saint-Denis ont du mal à assurer leur viabilité économique, et chaque fois que l'un d'entre eux ferme, c'est un sex-shop ou une sandwicherie qui ouvre. Est-ce vraiment ce genre de commerce que nous voulons voir se développer ? Beaucoup de commerces ont besoin d'un étalage pour survivre ; en revanche, que ces étalages soient réglementés et qu'ils répondent à un souci esthétique, nous sommes tous d'accord là-dessus.

Michel Cantal-Dupart : Il est certain que les cafés tels que nous les connaissons sont « typiquement français », et que la plus grande concentration de café à Paris se trouve ici, dans ce quartier, et aussi dans le 9^{ème}. Il y a peu de temps, j'ai rencontré avec une équipe d'urbanistes de New York qui se demandaient comment faire des terrasses à New York comme à Paris, parce que c'est tellement sympathique !

Martine Billard : Nous sommes toujours pris dans des contradictions : en tant que consommateurs, nous trouvons les terrasses fort sympathiques ; mais en tant qu'habitant vivant au-dessus d'une terrasse, on n'a qu'une envie : qu'elle ferme le plus tôt possible. Il faut donc trouver des compromis : ne pas autoriser l'extension indéfinie des terrasses, ne pas autoriser leur ouverture jusqu'à trois heures du matin, etc.

3) Comment contrôler l'accès et le stationnement des voitures et des deux roues ?

Julien Pauchet : La question de l'accès et du stationnement des voitures et des deux roues est très difficile à envisager de façon globale dans le quartier des Halles car la zone comprend à la fois des rues piétonnes et un jardin ; la limite entre les deux n'est pas vraiment évidente,

même pour les habitués du quartier (par exemple place René Cassin), or la réglementation n'est pas la même.

Dans le jardin, aucune circulation, ni de voiture, ni de deux-roues motorisés, ni même de vélo, n'est autorisée ; les cyclistes sont censés marcher à pied et pousser leur vélo.

En ce qui concerne les rues piétonnes proprement dites, l'accès et le stationnement sont interdits à tout véhicule motorisé, sauf pour les véhicules d'urgence et de secours, les services qui doivent y travailler, les livraisons, et comme le dit le règlement « les véhicules des riverains munis d'un macaron » ; à notre connaissance, ce macaron n'est plus délivré actuellement et il est donc clair que ce règlement, qui date de 1983, devrait être toiletté.

Voici quelques-unes des propositions d'ACCOMPLIR à ce sujet :

- mettre en place un système de contrôle des entrées et sorties inspiré du système en place à Montorgueil-Saint-Denis ;
- clarifier le sens de circulation des rues et mettre un certain nombre de rues en sens unique ;
- application stricte de l'interdiction de stationner pour les véhicules (tout en autorisant les arrêts) ;
- reprise de certaines places de parkings souterrains pour offrir des places de stationnement résidentiel pour riverains et commerçants et réduire le problème du stationnement en surface ;
- appliquer plus strictement l'interdiction de stationner et de circuler pour les deux-roues ;
- créer des places de stationnement souterrain pour les deux-roues ;
- matérialiser des pistes cyclables et clarifier le statut des vélos dans la zone piétonne.

Yves Contassot : La réglementation des Parcs et Jardins va être modifiée pour autoriser la circulation des vélos sur certaines voies, comme l'allée Saint-John Perse dans le Jardin des Halles ; cela nous paraît raisonnable et ne devrait pas poser de problèmes.

Jean-François Legaret : A condition d'inciter les cyclistes à ne pas utiliser cette allée comme une piste de vitesse, ce qui ne serait pas conforme à la vocation d'un jardin.

Florence Berthout : Il ne faut pas oublier les enfants et créer un problème en en résolvant un autre.

Denis Baupin : En ce qui concerne l'aire piétonne, nous souhaitons, comme l'a rappelé Jean-Paul Maurel, que les cyclistes puissent y avoir accès à condition de rouler à la vitesse du piéton. En revanche, le contrôle de l'accès des deux-roues motorisés est très difficile, car s'il est possible de mettre des barrières pour bloquer les voitures, ce n'est pas possible d'empêcher le passage des deux roues motorisées sans empêcher aussi celui des piétons. Ce contrôle passe donc forcément par la surveillance effectuée par la police. En revanche, nous pouvons adopter des mesures incitatives, comme l'installation de points d'accroche pour les motos tout autour de la zone. Nous avons élaboré en coordination avec les associations de motards des mobiliers spécifiques plus adaptés et donc plus attractifs que le mobilier classique.

Jean-François Legaret : Lorsque la zone piétonne des Halles a été créée, à la fin des années soixante-dix, des guérites avaient été installées à côté des barrières, et des agents ouvraient et

fermaient ces barrières ; un jour, on a supprimé ces postes, et la situation est devenue complètement anarchique : les barrières sont restées ouvertes en permanence. La zone Montorgueil a été réalisée plus tard, en tirant des leçons de l'expérience du quartier des Halles ; le système qui a été adopté est plus performant, grâce aux bornes rétractables, mais a eu aussi un coût beaucoup plus élevé, que personnellement j'estime ne pas être raisonnable. C'est pourquoi dans le 1^{er}, nous avons opté pour une solution plus simple, qui consiste à rétablir des barrières et à la connecter au système de vidéo-surveillance de la rue Bellan. Les travaux ont été réalisés en deux tranches et devraient arriver prochainement à leur terme.

Denis Baupin : La fermeture du quartier Montorgueil a effectivement coûté cher en investissement, mais coûte également cher en entretien : les bornes pneumatiques sont souvent cassées, volontairement, par les automobilistes, et par ailleurs elles ne sont pas d'une efficacité parfaite, puisqu'il y a souvent plusieurs véhicules qui s'engouffrent à la suite de celui qui a obtenu l'accès dans la zone. Ce système coûte également cher en fonctionnement, car il mobilise des personnels de police, qui vont devoir être renforcés lorsque le quartier des Halles sera raccordé au central Bellan.

Jean-Paul Maurel : Je voudrais signaler que le central Bellan a déjà beaucoup de mal à contrôler la situation dans le quartier Montorgueil-Saint-Denis ; s'il doit prendre également en charge le quartier des Halles, il faudra prévoir non seulement des effectifs supplémentaires, mais aussi des locaux plus importants.

Denis Baupin : Dans l'ensemble des parkings de la ville, nous demandons dorénavant aux concessionnaires de mettre en place des tarifs préférentiels pour les résidents, mais cela ne peut se faire qu'au fur et à mesure de la révision des contrats de concession. Nous sommes cependant en train d'étudier la possibilité de modifier en ce sens l'ensemble des concessions sans attendre le délai légal, qui serait de vingt ans pour certains parkings.

4) Quelles solutions pour les livraisons ?

Julien Pauchet : Actuellement, les livraisons sont autorisées tous les jours de 7h à 13h et de 15h à 16h ; à notre connaissance, il n'y a aucune autre restriction, que ce soit en termes de surface des camions ou de tonnage. Quelques cas de figure sont particulièrement aberrants, par exemple lorsqu'on voit des camions pénétrer dans la zone piétonne pour stationner plus commodément et livrer des commerces situés en dehors de celle-ci, rue Berger. Là encore, la réglementation n'a pas évolué depuis vingt ans ; on peut aujourd'hui se demander si elle répond encore aux besoins des différents utilisateurs de la zone, et comment la faire évoluer et surtout la faire respecter ensuite.

ACCOMPLIR a proposé d'étudier la possibilité d'optimiser la livraison par le sous-sol qui est effectuée dans le Forum pour l'étendre aux grandes enseignes du quartier, pour éviter l'accès des plus gros camions, et à long terme de recourir à la voie ferrée pour apporter ces marchandises.

Alain Le Garrec : L'idée n'est pas nouvelle, puisque j'ai trouvé un document datant de 1864, qui évoque la possibilité de construire une ligne souterraine de chemin de fer qui permettrait d'alimenter les Halles, et cet article très savant indique que comme les trains de marchandises ne fonctionneraient pas toute la journée, on pourrait peut-être les utiliser le soir pour transporter des voyageurs...

Une étude est actuellement en cours à la RATP pour étudier la possibilité d'utiliser les voies RER pour faire du transport de fret ; cela dit il ne peut s'agir que d'une solution de long terme, et même si une telle solution pouvait être adoptée, cela n'empêcherait pas le pharmacien du quartier de se faire livrer les quelques médicaments qui lui ont été commandés deux fois par jour, ou un magasin de vêtements de se faire livrer un pull ou une robe.

Une autre étude est en cours, en ce qui concerne l'aire de stationnement souterrain de Saint-Germain l'Auxerrois : il s'agirait de créer un quai de déchargement souterrain pour la Samaritaine et LVMH, en profitant de la liaison qui existe déjà entre ce parking et la Samaritaine.

Denis Baupin : L'organisation des livraisons dans la ville est un sujet pour lequel nous partons pratiquement de zéro : il n'y a pas eu de travail de réflexion par le passé ; on s'est contenté de créer des aires de livraison et d'élaborer une réglementation, mais cela n'allait pas au-delà. Aujourd'hui, un certain nombre de villes à travers le monde sont en train de prendre cette question à bras-le-corps et d'imaginer des solutions innovantes. Nous avons également commencé à travailler avec la Chambre de Commerce sur les possibilités d'amener de logistique urbaine au cœur de Paris en utilisant les lignes de métro, de RER, de tramway. Cela dit, il ne suffit pas de traiter l'arrivée des marchandises ; il faut également prévoir la façon dont elle seront acheminées jusqu'aux voies ferrées ; il s'agit donc d'une réorganisation majeure des flux.

Il faut souligner à ce sujet qu'aujourd'hui, au sein des villes, les déplacements à vocation économique n'ont pas la place qu'ils méritent : les aires de livraison sont occupées par d'autres véhicules, les sites à proximité des gares, de la Seine ou des canaux sont utilisés pour de la logistique route/route, et pas pour de la logistique fer/route ou voie d'eau/route. Il faudrait donc réallouer ce type d'espaces. Il faut également trouver des solutions pour faire en sorte que les aires de livraison soient réellement consacrées à leur objet.

En ce qui concerne le quartier des Halles, il doit être possible d'utiliser le sous-sol du centre commercial sans forcément attendre que le transit par la voie ferrée soit assuré. Le 22 septembre dernier, à l'occasion de la journée sans voiture, nous avons fait une démonstration avec Chronopost, qui commence à utiliser ces modes de livraisons alternatifs : en l'occurrence, il s'agissait de chariots de la taille d'un grand congélateur, qui fonctionnent à l'électricité, et qui permettent de faire 20 à 25 livraisons à la fois. Le diagnostic qui est en train d'être réalisé sur les Halles permettra d'évaluer quels sont les besoins en livraison du secteur et de voir comment ce type de solutions pourrait se mettre en place dans ce quartier, qui est très spécifique et qui justifie qu'on y expérimente des systèmes nouveaux. Il ne s'agit pas de visions utopiques : à Strasbourg, un dispositif de ce type a été mis en œuvre dans les quartiers centraux et fonctionne depuis plusieurs mois déjà.

Jean-François Legaret : En ce qui concerne la taille des camions, je pense qu'il faudra tôt ou tard envisager d'interdire l'accès du centre Paris, dont les rues sont étroites, aux camions de trop grande taille : rue des Bourdonnais, par exemple, et rue Bertin Poirée, il existe des emplacements de livraison, mais de dimensions insuffisantes pour les plus gros camions, et tous les matins le quartier est paralysé par les 38 tonnes qui effectuent leur livraison garés en pleine voie.

Par ailleurs, je suis tout à fait d'accord avec l'objectif de réduire la circulation automobile au centre de Paris, et pour cela je souhaite qu'on étudie sérieusement la possibilité de supprimer

« l'autoroute urbaine » qui passe dans le sous-sol du quartier, même s'il faut en revanche garantir l'accès aux parkings et aux aires de livraison souterraines.

Dominique Bonnet : Quelques mots sur les livraisons au Forum des Halles, qui se font à 90% par le sous-sol avec des monte-charges permettant de distribuer les marchandises ; seuls certains magasins du rez-de-chaussée sont livrés, comme les autres commerces du quartier, par les voies de surface. Il y a trois aires de livraison, au nord, au sud et à l'ouest, qui accueillent également les livraisons pour les équipements publics du Forum. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, nous recevons moins de camions que, par exemple, le BHV, la Samaritaine, ou les magasins de la rue de Rivoli. Cela dit, la plupart des enseignes du Forum, comme la plupart des commerces à l'heure actuelle, n'ont que peu de réserve et travaillent en flux tendu, ce qui signifie des réassortiments quotidiens, parfois plusieurs fois par jour : deux fois par jour pour la FNAC et trois fois par jour pour H&M, par exemple.

Michel Cantal-Dupart : L'idée de faire des livraisons souterraines est formidable pour les personnes qui résident ou travaillent dans ce quartier ; mais où se situeront les accès à ces voies souterraines ? Pour les personnes qui vivent près de ces accès et qui verront les 38 tonnes arriver de partout, la situation sera aggravée. Dans une ville, il faut faire preuve d'une certaine solidarité.

Martine Billard : En tant que députée non seulement du 1^{er}, mais des 4 arrondissements du centre de Paris, je suis moi aussi sensible à ce problème : comment faire en sorte que les habitants qui se trouvent aux marges du quartier piétonnier ne voient pas les nuisances augmenter pendant qu'on les réduit dans la zone concernée ?

Dominique Baudry : Sur les photos de véhicules en stationnement que vous avez montrées, on voit beaucoup des camionnettes d'artisan : ce ne sont pas forcément les commerçants qui les font travailler, mais bien souvent aussi les riverains. Comment gèrera-t-on ce problème à l'avenir ? Je comprends qu'un magasin comme La Samaritaine puisse avoir intérêt à créer un quai de livraison souterrain, mais pour les petits commerces, comment un tel système pourrait-il fonctionner ? Lorsqu'on nous livrera un colis de cinq kilos dans le Forum, qui le prendra en charge et l'acheminera de manière sécurisée dans nos magasins ? Nous, les petits commerçants, nous subissons les livraisons : nous n'avons aucun moyen de choisir l'heure à laquelle nous sommes livrés, et bien souvent nous aimerions être livrés le matin pour pouvoir vendre aussitôt la marchandise, mais ce n'est pas toujours le cas.

Alain Le Garrec : Quand nous envisageons le fret par voie ferrée, il est évident que ce n'est pas à la SERNAM que nous pensons, mais à des sociétés comme DHL ou UPS, qui sont capables de livrer aussi bien des gros colis que des petits colis. On peut trouver des réponses aux différents besoins. On peut aussi créer des zones de stockage si cela facilite les choses, puisque dans les magasins, le prix du mètre carré fait qu'on entrepose de moins en moins de marchandise et qu'on préfère réserver tout l'espace à la vente. Quand je vois des appartements du 1^{er} étage, dans la rue Saint-Denis, transformés en espace de stockage de chaussures, je me dis que je préférerais que ces chaussures soient stockées au fond du Forum et qu'on puisse récupérer l'appartement pour y loger des gens. Aujourd'hui, nous devons saisir l'opportunité de ce projet pour nous poser toutes ces questions et mener ces réflexions ; tout ne sera pas réalisable, mais si nous ne le faisons pas, nous serions en tort.

Denis Baupin : Il est évident que si nous mettons en place un système de livraison centralisé, la sécurité sera assurée d'un bout à l'autre de la chaîne de la livraison. Les expérimentations

qui ont été menées à Strasbourg fonctionnent ; il n'y a pas de raison que ce soit plus difficile à Paris que là-bas. Ce qu'il faut, c'est trouver un système gagnant-gagnant, qui permette de désengorger les rues du quartier, mais qui facilite aussi la vie des commerçants.

5) Quels aménagements de voirie et de mobilier urbain ?

Julien Pauchet : Au moment de la création du quartier piéton des Halles, la décision a été prise de supprimer complètement les trottoirs, ce qui pose un certain nombre de problèmes aux piétons, dans la mesure où la circulation automobile continue à exister ; le rétablissement des trottoirs, au moins de certains d'entre eux, permettrait aussi d'éviter que des voitures stationnent tout contre les portes des maisons, au point d'empêcher parfois les habitants de rentrer chez eux. Les revêtements de sol qui ont été choisis ne sont pas adaptés au poids des véhicules et notamment des camions qui empruntent les rues, et doivent constamment être réparés. La signalisation est insuffisante, et bien souvent nous devons indiquer la sortie aux véhicules entrés de façon licite ou illicite et qui errent dans le quartier sans trouver leur chemin. Une autre proposition concernait le revêtement des passages pour piétons entre le quartier des Halles et le quartier Beaubourg : il faudrait donner l'impression aux automobilistes que ce sont eux qui traversent une zone piéton, et non que ce sont les piétons qui traversent la voie qui leur est réservée.

Jean-François Legaret : Il est certain que la suppression des trottoirs et le retour au caniveau central, comme au Moyen Age, qui se faisait beaucoup dans les aménagements de quartiers piétons il y a trente ans, est aujourd'hui un peu passée de mode. Si l'on a inventé les trottoirs au 19^{ème} siècle, c'est que cela apporte indubitablement un confort plus grand aux piétons que de marcher au milieu de la rue.

Denis Baupin : Soit on considère qu'il faut rétablir des trottoirs sur l'ensemble du quartier, et dans ce cas on va être confronté à un énorme chantier, dont le coût a été chiffré à environ 10 millions d'euros, car il faudra également reprendre l'assainissement ; soit on imagine qu'il pourrait y avoir des rues avec trottoirs et d'autres sans trottoirs ; mais cela risque d'être encore plus compliqué à gérer, en termes de réglementation et de lisibilité de la réglementation pour les gens qui entreront dans cette zone. Personnellement, j'estime que rétablir des trottoirs serait plutôt une régression par rapport à la situation actuelle.

En revanche, nous sommes très attentifs à la continuité des circulations piétonnes d'un quartier à l'autre au centre de Paris ; l'aménagement dont vous parlez pour le boulevard de Sébastopol s'impose de manière évidente, d'autant que la chaussée est très large et qu'il n'existe pas pour le moment de protection centrale pour les piétons, contrairement à d'autres voies aussi larges et où les flux piétonniers sont bien moins considérables.

Michel Cantal-Dupart : A l'origine, les trottoirs ont été conçus comme des « chasse-roues » : ils permettaient de mettre les piétons à l'abri des chars, qui étaient autrement plus dangereux que les automobiles. De plus, à l'époque, les rues étaient extrêmement sales ; aujourd'hui, avec le tout à l'égout, et le nettoyage quotidien, les rues sont très propres. Au total, les trottoirs se justifient donc peu dans une zone piétonne, et il me paraît utile que dans ces voies où les piétons ont la priorité, la configuration de la chaussée soit différente : cela rappelle aux automobilistes qu'ils doivent faire attention et se comporter différemment.

Yves Contassot : Il y a des villes de province où, sans toucher à la structure de la chaussée, simplement par le choix des revêtements et des couleurs, on parvient à modifier le

comportement des automobilistes grâce à un certain nombre de repères visuels. Cela demande un gros travail rue par rue, mais il faut identifier les usages et les priorités qu'on veut donner dans chaque voie, pour les piétons, les cyclistes, les livraisons, etc., ce qui va permettre de définir un code de comportement collectif. Aujourd'hui tout est trop uniforme, ou les repères qui existent sont trop peu lisibles pour la plupart des gens.

Jean-François Legaret : Je voudrais corriger ce que j'ai dit, ou plutôt l'explicitier : s'il faut dépenser dix millions d'euros pour rétablir les trottoirs, je pense que le jeu n'en vaut pas la chandelle ; en revanche, il faudra sans doute revoir le système d'écoulement, qui dans plusieurs voies laisse à désirer.

Jean-Paul Maurel : Dans le quartier Montorgueil-Saint-Denis, le seul avantage que je vois aux trottoirs, c'est qu'ils permettent de limiter l'extension des terrasses, puisqu'il est obligatoire de laisser un passage suffisant pour les piétons sur le trottoir. Mais il me semble clair que rétablir des trottoirs dans le quartier des Halles serait un chantier beaucoup trop lourd et trop coûteux ; en revanche, il existe maintenant des systèmes de marquage au sol pour les terrasses qui suffiraient certainement à résoudre ces problèmes.

Didier Drummond : Paris a un avantage extraordinaire par rapport à d'autres villes, c'est que l'espace public y est continu, et que cette continuité assure son identité et sa cohésion : que vous soyez dans le 20^{ème} arrondissement ou dans le 3^{ème}, ce sont les mêmes trottoirs, la même bordure, la même asphalté, et cela me paraît fondamentalement républicain et démocratique. A partir du moment où le quartier piéton devient un espace limité et défini, et où il adopte une morphologie différente des espaces environnants, je crains que cela constitue un premier crime de « lèse-urbanité ». L'introduction d'un quartier piéton dans un dispositif urbain de type européen haussmannien me semble constituer une médiévalisation de l'espace, au double sens où l'on régresse en construisant des voies médiévales, et où l'on fabrique des duchés à côté d'autres duchés : peut-être un jour faudra-t-il un passeport pour aller des Halles à Montorgueil ?

Par ailleurs, il me semble que l'espace public, au lieu d'être encore plus réglementé, devrait au contraire être déréglementé : il faut le libérer de ce qu'il encombre et le laisser être un espace de rencontre et de conflit. Plus on saucissonnera l'espace public, en réservant tel endroit pour les vélos, tel endroit pour les patins à roulette, tel endroit pour les handicapés, pour les vieux, pour les camions, plus cela deviendra invivable.

Yves Contassot : Pourquoi a-t-on fait des trottoirs ? Parce que la rue médiévale fonctionnait selon la loi de la jungle ! Ne pas réglementer, on sait ce que cela donne : cela aboutit forcément à la loi du plus fort. C'est ce qui s'est passé entre 1950 et 2000 : l'absence de réglementation a permis à la voiture et au camion de devenir les maîtres de Paris. Des règles existaient, mais toujours au profit du véhicule à moteur, de plus en plus gros, de plus en plus puissant ; on arrive ainsi au point que l'humain, qui a simplement envie de jouir de l'espace urbain, en est relégué soit à prendre le métro ou le bus, ou à marcher sur des trottoirs de plus en plus étroits.

C'est pourquoi on est bien obligé d'en passer par cette phase, qui à mon avis doit être transitoire, de « réglementation à l'envers », si on peut dire, pour pouvoir ultérieurement retrouver de la convivialité et de l'urbanité dans un espace vraiment partagé, où les rapports de force ne seront plus les mêmes : s'il y a une voiture qui passe de temps en temps dans un quartier piétonnier, qu'il y ait ou non des trottoirs ne pose pas de problème ; mais quand il y a

des milliers de voitures qui passent dans les rues, là effectivement il existe un rapport de force et il ne peut pas y avoir de convivialité.

Un intervenant : C'est pour cela qu'avec des trottoirs on marche mieux.

Yves Contassot : Pas lorsque les trottoirs font soixante centimètres de large...

Michel Cantal-Dupart : Une perspective qui me paraîtrait intéressante, serait de tendre à réduire fortement la circulation motorisée dans l'ensemble de l'enceinte de Philippe Auguste : du point de vue de la lisibilité, cela fonctionnerait bien, car la morphologie de cette enceinte est toujours visible, grâce aux portes qui sont restées en place.

Jean-Paul Maurel : Je me rends régulièrement dans des capitales européennes, et je trouve que l'exemple de Rome est encourageant pour aller dans ce sens : alors que le scooter fait vraiment partie de la culture italienne, son emploi est désormais interdit au centre de Rome, et il y a quelques jours, j'y ai vu un policier arrêter une lambretta avec deux passagers et leur demander de bien vouloir descendre et poursuivre leur chemin à pied : si cela marche à Rome, pourquoi pas à Paris ?

François Weill : On peut également citer l'exemple de Londres, où le système de péage a semble-t-il permis de diminuer de 20% la fréquentation du centre de Londres en moins de six mois.

Denis Baupin : Il ne faut pas idéaliser le système londonien. Tout d'abord, la situation du centre de Londres est très différente de celle du centre de Paris : la densité d'habitants du centre de Londres représente environ un tiers de la densité d'habitants au centre de Paris ; le système de péage londonien fait payer une taxe très élevée à ceux qui ne sont pas résidents ; compte tenu du nombre de résidents au centre de Paris, son efficacité ici serait bien moindre ; on pourrait même redouter des effets pervers, par exemple le fait que des personnes qui aujourd'hui n'utilisent pas leur voiture, se mettraient à s'en servir parce qu'elles bénéficieraient d'un accès plus facile du fait de la mise en place du péage pour les non-résidents. Cela ne veut pas dire qu'un système soit bon et un autre mauvais ; chacun a des avantages et des inconvénients. La ville de Rome, par exemple, a réussi à faire diminuer la circulation de 25% dans le centre ville grâce à un système de contrôle des plaques d'immatriculation ; cela dit, il y a beaucoup de fraude, mais cela rapporte beaucoup d'argent grâce aux amendes, parce que certaines personnes considèrent ces amendes comme une forme de péage urbain.

A Paris, nous avons choisi une autre stratégie, qui est de limiter la place de la voiture par une répartition différente de l'espace : on prend de la place aux voitures pour en donner davantage aux transports en commun. Grâce à ce système, nous avons réussi à réduire la circulation de 10% en trois ans, ce qui est loin d'être négligeable. Par ailleurs, nous évitons l'effet pervers principal du péage urbain, qui est la ségrégation par l'argent : en surface ceux qui ont les moyens de payer le péage, et en sous-sol ceux qui ne les ont pas ; les solutions permettant de diminuer la circulation automobile sans recourir à ce type de dispositif me paraissent préférables.

Christophe Louis : Si l'on veut bien se préoccuper un peu des centaines de milliers de piétons qui traversent ce quartier chaque jour, il faudrait songer à rétablir des bancs publics pour qu'ils puissent se reposer, et aussi des fontaines publiques pour qu'ils puissent boire

quand il fait chaud. L'été dernier, pendant la canicule, nous avons dû aller ravitailler en eau de nombreux SDF, car il n'y a pas de points d'eau dans le quartier ; il n'y a que deux petites fontaines dans le jardin et elles ne sont pas faciles à trouver. C'est parce qu'on donnera plus de place aux piétons et qu'on « dynamisera » la circulation piétonne qu'on fera reculer la voiture...

Alain Le Garrec : A propos du défaut de signalétique : c'est un problème réel qui devra être résolu à l'occasion du projet de rénovation, mais sans attendre la fin du projet : il faudrait que d'ici dix-huit mois cette question soit à peu près traitée.

6) Constitution du groupe de travail

Julien Pauchet : Nous vous remercions tous, aussi bien les intervenants autour de la table, que les participants dans la salle, pour votre présence et votre contribution au débat. Nous souhaiterions que cette réunion ne soit pas un événement unique, sans lendemain, mais, en nous inspirant un peu de ce qui a été fait dans le 2^{ème} arrondissement par Jean-Paul Maurel, nous voudrions, si vous en êtes d'accord, organiser des rencontres régulières au cours des deux ou trois ans à venir, pour faire le point sur ces différents dossiers, que nous n'avons fait qu'effleurer, en approfondissant à la fois les questions fondamentales sur ce que nous souhaitons pour l'avenir de ce quartier, les questions d'ordre technique ou d'urbanisme, et les aspects d'évolution de la réglementation. Bien évidemment, ce travail sur le quartier piétonnier se fera en lien étroit et de façon synchronisée avec l'avancement du projet de rénovation des Halles.

Ce qui nous importe, en effet, c'est de profiter de la dynamique fournie par ce projet, qui doit être un projet phare en matière d'urbanisme, pour faire en sorte que non seulement nous, les riverains, mais les centaines de milliers d'usagers du site, qu'ils soient parisiens, franciliens, ou touristes, trouvent dans ce quartier un partage novateur et équitable de l'espace public.