



Paris, le 21 janvier 2010

RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE RER DU CHÂTELET-LES HALLES : contribution à l'enquête publique

Les préoccupations exposées sur le schéma de principe - qui traite essentiellement du pôle RER, mais aborde aussi les deux pôles métro Rivoli et Châtelet - vont dans le sens des nôtres. Leur traduction concrète conduit à :

- créer de nouvelles possibilités d'accès,
- améliorer le confort de la salle d'échange,
- renforcer la lisibilité du système de transport,
- améliorer aussi (dans un autre programme ou dans celui-ci) l'environnement : métro, bus, vélos, cheminements piétons.

1 - Créer de nouvelles possibilités d'accès

Points acquis

La création de nouvelles possibilités d'accès constitue l'innovation la plus spectaculaire, et la plus forte en termes de qualité ajoutée. Nous en approuvons le principe, et actons du sérieux des études réalisées dans ce sens. Résumons :

- nouvelle entrée place Marguerite de Navarre (2x2 escalators + 2 ascenseurs), en lien avec la requalification de cette place. L'accès vers les espaces RER et métro se fait avec une grande visibilité (pas de retournement),
- nouveaux accès depuis les portes Berger et Rambuteau, par prolongement du système d'escalators du niveau -3 (forum des Halles) au niveau -4 (salle d'échanges RER),
- accès Lescot beaucoup plus confortable, dégagé et lisible (à préciser dans le cadre du projet Canopée). Escalator doublé par ascenseur.
- possibilité partout d'accès séparés aux espaces métro et RER (suppression de la double validation imposée à l'entrée depuis la place Carrée).

Points à confirmer ou à renforcer

- Créer une signalétique visible de loin à chaque accès : mat, potelet,...
- Faire en sorte que l'utilisateur n'ait à hésiter à aucun endroit de son parcours. Un contre-exemple est fourni aujourd'hui par l'accès Lescot : arrivé en bas du grand escalator, il faut chercher pour trouver comment accéder au RER, le signallement étant quasiment inexistant.
- Mettre davantage de plans.
- Pourquoi n'est-il pas prévu d'ascenseur aux accès Berger et Rambuteau ? Échéance 2015 pour l'accessibilité oblige : des ascenseurs doublés, avec une grande capacité et une maintenance de qualité, doivent être prévus à chaque accès, avec une disponibilité garantie. La chaîne d'accessibilité ne doit jamais être rompue.

2 - Améliorer le confort de la salle d'échange

Points acquis

L'autre innovation spectaculaire concerne la salle d'échange. Le schéma de principe relève à juste titre le caractère oppressant et désorientant du "flipper" actuel avec ses multiples obstacles, son plafond bas, son atmosphère sombre et son volume inadapté au flux de voyageurs. Les aménagements proposés consistent essentiellement à :

- étendre la salle d'échanges par ajout côté Est d'une galerie latérale de circulation reliant, en zone "hors contrôle", les accès depuis Marguerite de Navarre, porte Berger et place Carrée,
- supprimer le faux plafond qui réduit la hauteur, présente un aspect dégradé et assombrit les espaces au lieu de les éclairer,
- supprimer du centre de la salle les espaces commerciaux et n'y maintenir, en les réaménageant, que les colonnes d'accès aux quais ("lunules"),
- attacher une grande importance à l'éclairage, au repérage et à l'information.

Points à confirmer ou à renforcer

- Comme pour les accès, il faut faire en sorte que l'utilisateur - même malvoyant - n'ait à hésiter à aucun endroit de son parcours.
- La meilleure solution pour assurer la visibilité et renforcer le sentiment de sécurité aurait été d'ouvrir le plafond de façon à créer un "puits de lumière" (cela figurait dans la proposition MVRDV-Winy Mass). À défaut, nous demandons que soit étudiée la possibilité de pratiquer au plafond un regard vitré sur la place Basse.
- Il est dommage aussi qu'on n'ait pas retenu l'idée contenue dans le projet initial de l'équipe SEURA-Mangin de rendre visibles (même partiellement) les rails en dessous de la salle d'échanges.
- Le même principe du "puits de lumière" devrait être appliqué à l'entrée Lescot. en lieu et place de la plongée en biais dans un espace sombre.

3 - Renforcer la lisibilité du système de transport

Points acquis

Le schéma de principe part du constat que les voyageurs ont beaucoup de mal à s'orienter et à se repérer dans le pôle RER, et que l'ensemble des trois pôles interconnectés RER (A, B, D, M4), Rivoli (M1, M4, M14), Châtelet (M7, M11) manque de cohésion et de lisibilité. Il prévoit en conséquence (dans la programmation actuelle ou dans une autre) :

- de redessiner ces pôles de manière à ce que chacun remplisse de façon la plus claire possible les fonctions de "seuil" où l'on s'oriente, de desserte par des lignes de métro, de circulation vers les autres pôles et de sortie vers la ville,
- de redessiner également les deux seuils d'entrée "place Carrée" et "Châtelet-Marguerite de Navarre" vers la salle d'échanges,
- de généraliser et clarifier les dispositifs d'information voyageurs sur les colonnes et trémies d'accès aux quais dans la salle d'échanges.

Points à confirmer ou à renforcer

- Mieux intégrer le système de transports Châtelet-les Halles dans la ville. Mettre en place à chaque entrée du système mais aussi à chaque endroit de forte fréquentation une signalétique efficace, sous forme de totems, de panneaux et de plans, qui constitue un élément architectural, et informe de la façon la plus claire possible sur la circulation et les accès.
- Inclure dans les plans affichés les stations d'autobus proches (avenue Victoria, rue de Rivoli, bd de Sébastopol), mais aussi les stations de taxis et Vélib'.
- Reporter sur les indications des sorties de métro les numéros marqués sur les plans (en général, ils ne sont pas reportés).
- Veiller à la qualité de la signalétique de la salle d'échanges, de ses seuils d'entrée et des pôles secondaires : taille, police, emplacements, écrans, ainsi qu'à l'harmonisation RATP-SNCF (ligne D).
- Créer des points d'informations SNCF et réseau Optile, en plus des guichets RATP et Grandes lignes SNCF.

4 - Améliorer l'environnement : métro, bus, vélo, cheminements piétons.

Points acquis

Dans un chapitre consacré aux "projets connexes sous maîtrise d'ouvrage de la RATP", le schéma de principe prévoit de :

- rénover le couloir de correspondance pôle RER - pôle Rivoli (voûte et parois),
- placer des écrans d'information à chaque extrémité de ce couloir,
- rénover les espaces des pôles métro Rivoli et Châtelet,
- rénover la station ligne 4 Les Halles.

Points à confirmer ou à renforcer

- La douzaine d'entrées métro que comporte le système de transport Châtelet - les Halles sont peu avenantes et devraient faire toutes l'objet d'une rénovation.
- Clarifier les correspondances avec le réseau de bus de jour (8 terminus et 6 lignes traversantes) et de nuit (point central du Noctilien). Revoir l'implantation des arrêts et terminus, qui sont dispersés et peu lisibles.
- Vélo : Rien n'est prévu pour lui. Il faudrait créer un pôle vélo, avec un grand parking gardé et les services associés : entretien, location. De tels pôles existent dans les gares de plusieurs grandes villes européennes.
- La place du Châtelet et ses deux théâtres constituent un espace culturel parisien de première importance. Le cheminement entre cet espace et le RER, avec ses deux longs couloirs de correspondance, ne doit pas être une "punition" : il conviendrait donc que la Ville de Paris et le ministère de la Culture fassent un effort pour participer à sa valorisation artistique
- Trouver une solution pour la circulation et le stationnement des motos, qui créent des perturbations importantes dans la zone piétonne des Halles.

Vu, Simone Bigorgne,
présidente