



Paris, le 24 janvier 2010

## **RÉAMÉNAGEMENT DES HALLES : Enquête publique sur la rénovation du pôle d'échange et de ses accès Propositions de l'AUT Paris 3°.**

Cet avis complète celui de l'AUT, auquel nous avons participé par ailleurs, en développant certains points traités dans le « Schéma de principe » du réaménagement du pôle RER Châtelet Les Halles (version 4.1 du 28 avril 2009).

### **1 – Une accessibilité généralisée et garantie.**

#### **Les leçons de la ligne 14.**

Une mise en accessibilité systématique a été opérée sur la ligne 14, en particulier par la mise en place d'ascenseurs. Trop petits et peu nombreux, ils ont saturé rapidement et furent victimes de pannes.

#### **La fiabilité garantie : une nécessité.**

Les pannes et la saturation rompent la chaîne de déplacement pour les personnes à mobilité réduite.

Nous préconisons une fiabilité à haut niveau. Au même titre que le fonctionnement d'une ligne de métro dont le blocage constitue un grave problème, le fonctionnement de la chaîne de déplacement doit être garanti pour les handicapés, qui doivent bénéficier d'un accès fiable au réseau.

Il est donc nécessaire de prévoir non pas un seul ascenseur par emplacement, mais au moins deux pour couvrir les périodes de maintenance.

#### **État du projet.**

Le projet prévoit l'ajout de 5 ascenseurs (Pages 179 et 180) :

- Accès Marguerite de Navarre : 2 ascenseurs.
- Accès Lescot : 2 ascenseurs.
- Accès Place Carré : 1 seul ascenseur.

D'autre part, il ne prévoit pas d'équiper d'autres accès, notamment Berger, Rambuteau (pour des raisons techniques) et les autres accès métro. Il maintient l'équipement à 1 ascenseur par quai de RER.

Le document n'en précise pas la taille et aucune étude de fréquentation n'est présente, alors que statistiquement près de 30% des voyageurs peuvent être qualifiés de « PMR » (Personne à mobilité réduite).

De même, il n'y a aucune étude sur leur évacuation.

### **Proposition : mettre plus d'ascenseurs.**

Compte tenu de l'énorme fréquentation, c'est trop peu et cela crée un réseau d'accessibilité très fragile.

L'ascenseur unique de l'accès Place Carré doit être doublé ; de même pour les ascenseurs d'accès aux quais : ce sont des points de fragilité.

Si on ne peut placer des ascenseurs à tous les accès. Il faut en augmenter le nombre et la taille : un modèle étant les batteries d'ascenseur d'Auber (RER A).

## **2 – Gérer la foule.**

### **Des portes palières sur les quais.**

La densité de foule sur les quais, la présence de pousseurs, l'insuffisance de largeur des quais (surtout le RER D) plaident pour l'installation de portes palières, comme sur les lignes 1, 13 et 14 où elles ont montré leur efficacité sous les critères sécurité des voyageurs et régularité des lignes.

### **Empêcher l'encombrement inutile de l'espace.**

Il a été autorisé l'installation d'équipements non nécessaires qui ont encombré les accès et créent des bousculades, comme dans la salle d'échange ligne 4 et sur les quais du RER D.

Il convient d'empêcher de nouvelles dérives après la fin de la rénovation.

## **3 – Bâtir un vrai pôle vélo.**

Si le développement du vélo est considéré comme une priorité, il est nécessaire de prévoir des aménagements de qualité. Or rien n'est prévu pour le projet.

Voici des propositions (basées sur l'expérience hollandaise) :

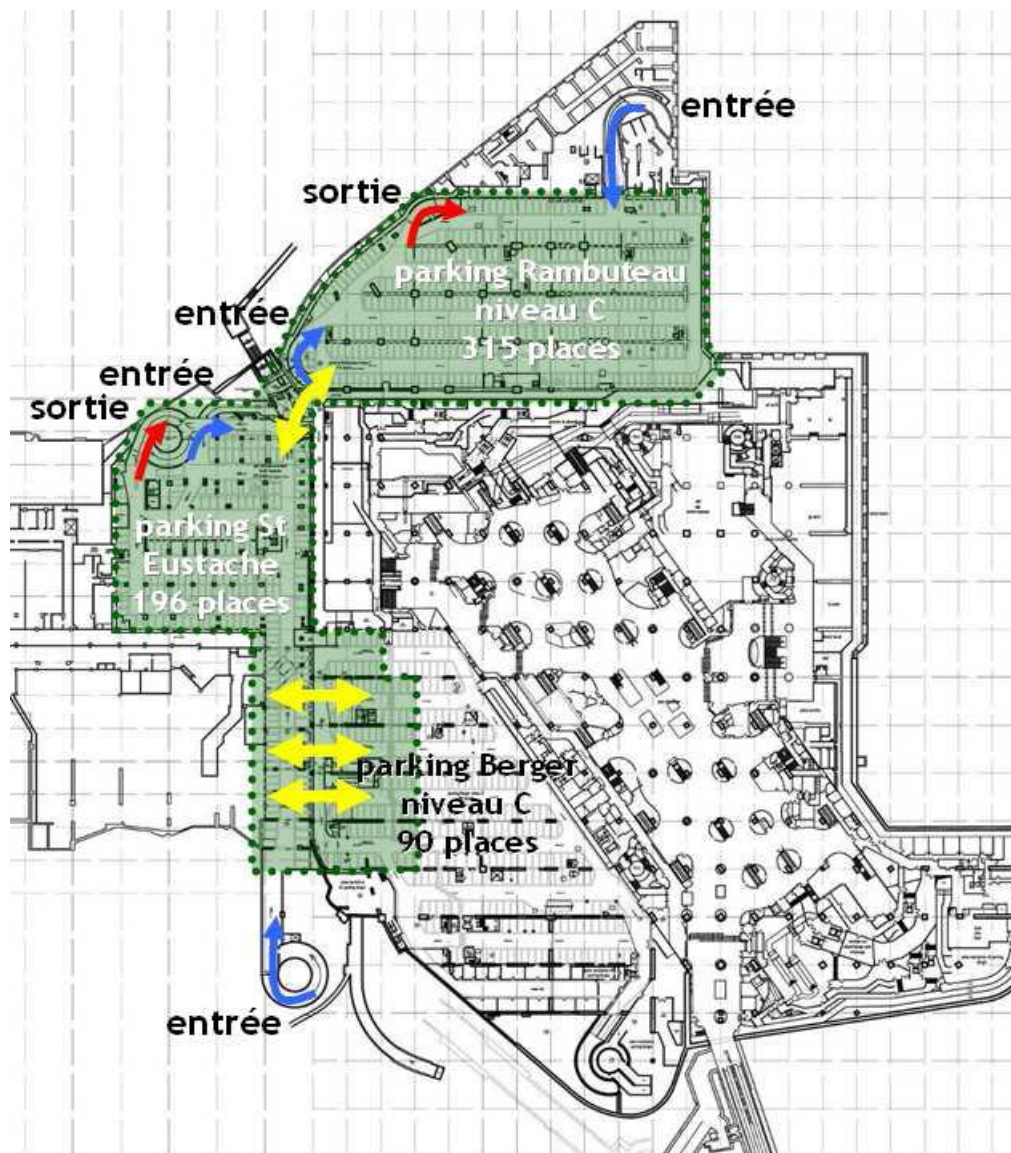
- Bâtir un parking vélos accessible 24h/24, de grande capacité (1000 vélos au moins – ce qui ne représente que 0,1 % du million de passagers en transit), avec des boxes fermés. On pourrait les placer en sous-sol avec des ascenseurs dédiés.
- Ouvrir un loueur 24 heures /24.
- Ouvrir des magasins dédiés et des ateliers d'entretien.

## **4 – Récupérer l'espace des parkings du niveau -3.**

### **État du projet.**

Le plan du niveau -3 page 160 montre la taille énorme des parkings, presque deux fois plus grands que la salle d'échange. Pour autant, le fonctionnement de la salle d'échange concerne des centaines de milliers de voyageurs par jour, alors que les parkings ne servent que 600 personnes (pour une capacité de 600 places environ).

Il est prévu de réduire le parking Berger à 90 places pour créer des commerces et élargir la galerie de circulation, puis de vendre le reste des parkings.



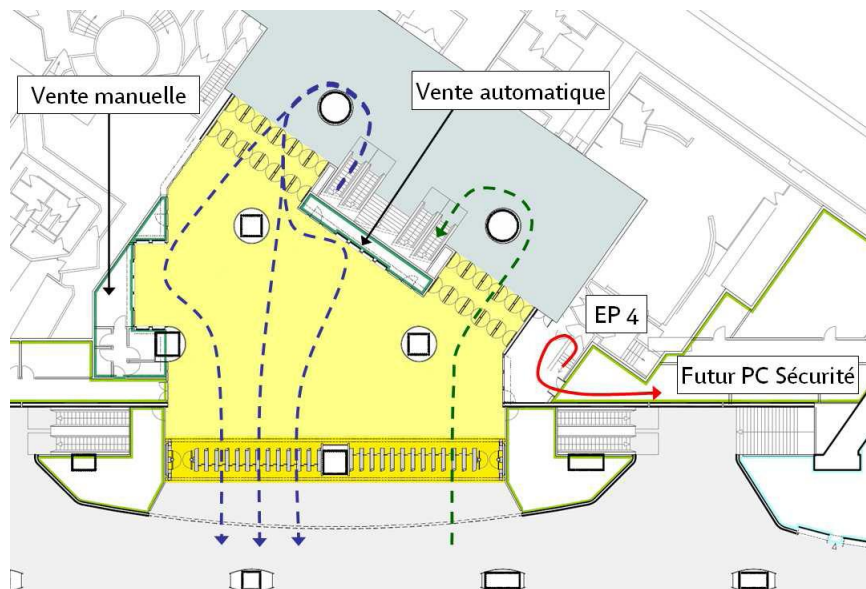
*Illustration 1: Plan des aménagements projetés, avec réduction des parkings. (Page 160).*

**Proposition :**

Au lieu de vendre les places restantes, nous proposons d'en utiliser l'espace pour les voyageurs d'une des plus grande gare du monde.

**Un poste de secours agrandi.**

Le poste de sécurité planifié à l'accès Lescot semble petit et mal dessiné (page 143). Pourquoi ne pas en prévoir un plus grand ?



### Des places de parking handicapés.

Il n'y a pas de places handicapés. En créer avec accès direct sur la salle d'échanges serait utile.

### Des services dignes d'une gare moderne.

Il convient d'aménager des services aux voyageurs, ce qui n'est pas prévu dans l'étude.

#### Mettre des services pratiques.

- Des toilettes publiques gardiennées et payantes accessibles aux handicapés.
- Une consigne à bagages (outre le trafic Francilien, Châtelet est une gare de transit nationale, située entre deux aéroports internationaux).
- Une station de taxi.

#### Ajouter des points d'information et de vente, en plus des guichets RATP :

- Agrandir le point de vente SNCF grandes lignes, complètement saturé.
- Créer un grand point de vente SNCF banlieue Transilien.
- Créer un point d'information pour les bus de banlieue (Optile).
- Créer un office de tourisme.

### Une salle d'attente de crise.

Le projet envisage le fonctionnement de Châtelet Les Halles comme une gare avec des flux traversants et prévoit l'évacuation pour force majeure.

Il n'envisage pas un autre cas : le blocage des voyageurs pour cause d'arrêt d'une ligne de RER. Dans ce cas, les gens se concentrent en masse dans la gare, en attente d'un train et sans solution de rechange pour aller à des destinations éloignées.

Cela arrive pourtant régulièrement : l'Ile De France subit une crise grave tous les 3 mois.

Pour gérer cette situation, une salle d'attente de crise de grande capacité est nécessaire.

Elle pourrait être réalisée dans le parking Rambuteau, niveau -3 qui est spacieux. (315 places de parking, qui correspondent à environ 1200 sièges). Elle ne serait ouverte qu'en cas de crise.

La non-gestion de ce type de crise entraîne des problèmes graves avec un foule laissée à elle-même :

- Des quais complètement bondés.
- Des problèmes sanitaires (une attente debout, sans toilettes, sans nourriture ni eau).
- Des voyageurs en errance (par exemple, crise en décembre 2009 du blocage du tunnel sous la manche).
- Des mouvements de foules dangereux (par exemple, le 20/9/2003, à Villeneuve Triage (94 - RER D), les passagers d'un train bloqué descendent sur les voies et manquent de se faire écraser).
- Des émeutes spontanées (à l'automne 1995, à la mise en service du RER D, il y a eu des grèves et des problèmes de mise en service ; les voies grandes lignes furent bloquées en gare de Brunoy (91 – RER D) par une émeute spontanée non violente ayant entraîné l'intervention de la police et des CRS.).

---

David Rinsveldt, Administrateur de l'AUT.

Oo--oOo--oO