

MAIRIE DE PARIS



**Projet des Halles
Déclaration d'utilité publique**

Dossier de presse

17 mars 2009

Contact presse

Clarisse Guyonnet : 01 42 76 49 61

La Ville de Paris avance sur les Halles et entend tenir ses engagements de mandature.

Dans un contexte économique rendu plus difficile, il est de notre devoir de puissance publique de maintenir un haut niveau d'investissement sur les projets qui peuvent et qui doivent se poursuivre.

C'est bien le cas des Halles : entreprendre ce chantier de manière volontariste n'est pas un luxe, il s'agit de rénover en profondeur le lieu le plus fréquenté de toute la métropole.

La sécurité des Franciliens est en question : mal conçu, insuffisamment entretenu, pénalisé par un partage des responsabilités insuffisamment défini, il a trop vite vieilli, depuis la construction de l'ancien Forum en 1979.

La délibération qui interviendra au conseil de Paris des 6 et 7 avril prochains, portant notamment sur l'arrêt définitif du projet et l'autorisation à lancer la procédure préalable à la Déclaration d'utilité publique de l'opération, est l'occasion de faire un point sur l'opération d'ensemble: coût, calendrier, articulation des opérations entre elles.

1. Coûts

Les coûts liés au projet architectural et urbain proprement dit : 235M€, 31% du coût

Cette partie des coûts correspond au choix qui a été fait d'un projet ambitieux, non pas une simple réparation du site, le choix d'une volonté de marquer le cœur de Paris métropole d'une œuvre unique et ouverte à tous.

Il répond à trois questions essentielles :

. Le besoin de réorganisation urbaine en profondeur d'un site meurtri par une mauvaise conception initiale

Il s'agit de transformer ce site en phase avec ce que nous attendons de Paris métropole : à l'heure où les plus grands architectes planchent sur le « grand pari de l'agglomération parisienne », le premier lieu métropolitain de la région capitale doit se donner les moyens d'accueillir les franciliens dans les meilleures conditions possibles.

La Canopée, œuvre unique qui fait consensus, offrira à tous une architecture à la mesure de cette exigence, durable et emblématique du Paris du 21^e siècle.

L'équipe municipale assume sa volonté de beauté dans le cœur même de Paris : la première porte de Paris se doit d'être une œuvre significative.

. Une volonté de renouveler et d'étendre l'offre culturelle à l'échelle locale et métropolitaine

Ce projet est l'occasion d'offrir des équipements publics rénovés, agrandis, et plus largement ouverts aux parisiens, tels que le conservatoire du centre, la bibliothèque, ainsi qu'un nouveau lieu pour les pratiques artistiques amateurs.

Nous souhaitons étendre l'offre culturelle à un plus large public : la création d'un lieu inédit dédié aux cultures urbaines, à l'endroit où toute la jeunesse parisienne et francilienne a l'habitude de se retrouver, est un signal fort.

. Un besoin de rénover en profondeur l'espace public

L'espace public, trop étroit, n'est plus à l'échelle de la fréquentation du lieu.

Les choix d'aménagement, opérés à l'époque du tout-voiture, ont meurtri l'espace public, dont les trémies d'entrée aux voiries souterraines constituent une des expressions les plus significatives.

En réponse à ces dysfonctionnements, les aménagements visent :

- l'agrandissement, l'ouverture et fluidification des espaces publics
- la restitution des continuités piétonne en agrandissant la zone piétonne des Halles
- la poursuite de la politique de réduction de la place de la voiture au profit des circulations douces

Deux espaces publics majeurs seront fondamentalement transformés en particulier :

Le jardin : pièce maîtresse des espaces publics, il sera plus grand et plus accessible, il

retrouvera place dans l'enchaînement des grands espaces publics parisiens.

La place basse : le forum de Halles s'ouvrira enfin vers la surface de la ville: trop séparée de l'espace urbain aujourd'hui, la place basse est agrandie et ouverte sur le jardin, nouvel espace scénique, ouvert aux manifestations culturelles et festives de rue.

Les coûts liés à la mise en accessibilité et en sécurité du pôle transport : près de 200M€, 25% du coût.

Le pôle transport ne peut pas rester indéfiniment en l'état. Le projet s'attache à transformer la gare et ses accès autour de trois objectifs principaux:

L'amélioration des conditions de fonctionnement général du pôle d'échange

La gare actuelle a vieilli. Comparée à un flipper, elle n'est pas assez fonctionnelle, elle est encombrée et pas assez directement accessible : seul un accès est véritablement direct : l'actuel tube Lescot.

Les règles de sécurité ont évolué, et les diagnostics réalisés montrent qu'il convient d'agir: les incidents du RER D ont montré la difficulté d'évacuer un site d'une telle importance. L'évolution de la fréquentation des transports publics, portée à plus de 800.000 voyageurs journaliers, ne peut être absorbée indéfiniment. Il faut donc réaménager la gare des Halles et en optimiser le fonctionnement.

L'amélioration de l'accessibilité aux usagers

Aujourd'hui, un seul accès est véritablement direct : le « tube » Lescot. Il est efficace mais inconfortable. Cet accès sera doublé en capacité et sa transformation architecturale en améliorera considérablement le confort.

Les accès Rambuteau et Berger seront prolongés jusqu'à la gare pour devenir des accès direct au pôle transport.

Un nouvel accès confortable et largement dimensionné sera créé de toute pièce, place Marguerite de Navarre, à mi-chemin entre le forum et la rue de Rivoli.

En définitive, sur l'ensemble du site des Halles, les accès direct seront démultipliés, plus agréables et mieux répartis. Ceci doit permettre de faire face aux évolutions de trafic à longue échéance.

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite

Aujourd'hui, hormis l'ascenseur situé rue de la Ferronnerie, aucun accès PMR aisé n'existe dans le plus grand pôle d'échange d'Europe: c'est indigne du cœur de Paris.

Demain, chacun des nouveaux accès sera totalement accessible aux PMR, avec la volonté que les parcours handicapés soient les mêmes que pour les valides.

Ce volet du projet est coûteux et difficile à mener, en site occupé qui ne peut être fermé à aucun moment pour des raisons évidentes, mais il s'agit de travaux dont la nécessité est indiscutable. Ils changeront le visage de cette gare d'échange durablement et changeront le quotidien de 800.000 usagers journaliers.

Les coûts liés aux actions de remise aux normes du forum : 140M€, 18% du coût

L'ancien forum a été inauguré en 1979. C'est un équipement qui a vieilli et c'est normal. Parallèlement, les normes de sécurité ont évolué : nous sommes plus exigeants aujourd'hui qu'à l'époque de construction sur l'évacuation en cas de sinistre.

Ceci est d'autant plus vrai aux Halles que c'est un site stratégique, exposé en cas de menace extérieure.

Les voiries souterraines doivent notamment être adaptées : l'accident du tunnel du Mont-Blanc nous a montré à quel point ces infrastructures doivent être remises en sécurité. Les réseaux ont également vieilli : il faut les rénover en profondeur, pour optimiser l'entretien à terme, pour réduire les dépenses d'énergie, dans une démarche de développement durable.

Les coûts connexes : près de 200M€, 26% du coût

Ils s'organisent autour de trois points :

La coordination du chantier

Cette opération complexe, projet d'ensemble avec de nombreux sous projets, exige une gestion commune indispensable, notamment pour optimiser le chantier et garantir la sécurité de cette phase travaux. Une cité de chantier commune à l'ensemble des chantiers est notamment prévue à cet effet.

Les coûts fonciers

Ils concernent le rachat des espaces commerciaux impactés par le projet, à la fois pour la mise en œuvre du projet urbain et pour la création des accès aux espaces de transport public : accessibilité aux personnes à mobilité réduite de chacun des accès et création de l'accès Marguerite de Navarre en particulier.

Les aléas

A ce stade du projet, les grands équilibres financiers de l'opération sont consolidés et maîtrisés. Comme dans chaque projet d'importance, des aléas sont provisionnés, dans le souci d'une gestion prévoyante de l'opération.

2. Financement : 2/3 ville, 1/3 partenaires

La Ville de Paris, maître d'ouvrage, entend bien entendu assumer une partie de ces financements.

C'est un investissement massif pour les partenaires de l'opération, mais c'est une responsabilité dont la puissance publique ne peut se départir : cet investissement est à la mesure de **l'ambition forte et métropolitaine que Paris et la Région nourrissent pour ce lieu et du souci de la sécurité des usagers.**

Les partenaires publics de l'opération que sont la Région Ile-de-France, le STIF et la RATP contribueront également au financement du projet.

La RATP et le STIF participeront au titre de l'amélioration des transports publics (mise en accessibilité, notamment PMR, mise en sécurité du site, augmentation de la capacité du pôle transport). La Région Ile-de-France contribuera au même titre, ainsi qu'au titre de la dimension métropolitaine évidente du projet de rénovation des Halles.

La participation d'Unibail-Rodamco est prévue au titre de la revalorisation induite du centre commercial actuel et de la création de nouvelles surfaces commerciales. Les discussions sont en cours et évoquent également les perspectives d'évolution des liens avec la Ville, propriétaire des lieux, et doivent aboutir à un accord prochain dans les semaines à venir.

Par ailleurs, l'Etat est sollicité pour ce site stratégique de la métropole parisienne. Ce projet dépasse de beaucoup la seule rénovation d'un site parisien : les Halles est la plus grande gare de transports collectifs d'Europe, la porte d'entrée principale en nombre d'usagers à la capitale du pays. C'est enfin un projet en phase avec les prescriptions du Grenelle de l'environnement, privilégiant les transports collectifs et répondant à une relance fondée sur des technologies innovantes favorable au développement durable.

Au total la Ville escompte 300 M€ de concours des partenaires, dont entre la moitié et les deux tiers dans la mandature. Le tiers du coût total serait ainsi porté par les partenaires.

3. Tableau récapitulatif du coût de l'opération

	1ère phase (mandature actuelle)	2ème phase (mandature prochaine)	TOTAL
COUT ESTIMATIF DE L'OPERATION DES HALLES (en M€ HT – valeur janvier 2009)			
COUT GLOBAL ESTIME (porté partiellement par la Ville, voir paragraphe suivant)	608	152	760
1. PROJET URBAIN ET ARCHITECTURAL	208	27	235
Canopée: patio, bâtiment et équipements publics, dont nouveau conservatoire du centre, pôle de pratiques amateurs, bibliothèque, espace métropolitain dédié aux cultures urbaines	174	2	176
Relogement provisoire du conservatoire municipal des 1er/2e/3e/4e arrondissements	6	0	6
Jardin: rénovation du jardin incluant la création de nouveaux jeux pour enfants et adolescents	21	4	25
Voiries de surface: récalibrage et suppression des entrées des trémies de voirie, réaménagement du plateau piéton des Halles	7	21	28
2. AMENAGEMENT ET MISE EN SECURITE DU POLE TRANSPORTS	142	47	189
Restructurations des circulation intérieures : rénovation des accès au Forum des portes Berger, Rambuteau et Lescot (escalators, escaliers et ascenseurs), mise en accessibilité PMR du Forum des Halles	66	1	67
Marguerite de Navarre, accès au -4 sur Berger et Rambuteau, salle d'échange	76	46	122
3. REMISE AUX NORMES ET MISE EN SECURITE DU FORUM	118	22	140
Remise aux normes et adaptation des réseaux au projet d'ensemble	19	0	19
Travaux d'adaptation du nouveau Forum	44	15	59
Voiries souterraines: mise aux normes tunnel, fermeture partielle des voiries pour restituer in fine les continuités urbaines en surface	55	7	62
4. COUTS CONNEXES (COORDINATION, FONCIER, ALEAS)	140	56	196
Prestations intellectuelles transversales liées à la coordination du projet d'ensemble et mandat de maîtrise d'ouvrage	27	16	43
Cité de chantier	15	0	15
Rachat de la valeur résiduelle du bail des surfaces détruites (estimation des Domaines au 25-11-08 et du 23-02-09)	40	0	40
Evictions des espaces commerciaux impactés par la Canopée + mise en accessibilité du pôle transport (estimation des Domaines du 25-11-08 et du 23-02-09)	38	0	38
Provisions pour aléas	20	40	60

4. Calendrier de l'opération

Ces éléments de calendrier, indicatifs et provisoires, seront affinés en lien avec les partenaires transports au fur et à mesure de l'avancement de l'opération.

- **début 2010** : démarrage des travaux du jardin (tranche sud / jeux pour enfants)
- **printemps 2010** : délivrance du permis de construire de la Canopée et déclaration de l'utilité publique de l'opération
- **été 2010** : démolitions des pavillons Willerval, livraison des jeux pour enfants et mise à disposition du foncier
- **fin 2010** : début des travaux de construction de la Canopée
- **mi 2011** : début des travaux sur la voirie souterraine sud (y compris Marguerite de Navarre)
- **mi-2011** : livraison des circulations verticales Rambuteau
- **fin 2011** : livraison du jardin sud
- **début 2012** : livraison des circulations verticales Berger
- **mi 2013** : début des travaux sur les voiries de surface et des travaux de réaménagement du pôle transports
- **fin 2013** : livraison de la Canopée, du jardin et de l'accès Lescot
- **mi 2014** : livraison des voiries souterraines
- **fin 2015** : livraison de l'accès Marguerite de Navarre et des voiries de surfaces
- **fin 2016** : livraison de la salle d'échanges rénovée et fin de l'opération