



*Service d'Intervention Foncière*

*Bureau des Opérations Immobilières*

**DU 2009-0113**

**SG 2009-0072**

**Objet** : Site des Halles (1<sup>er</sup>) :

- approbation du bilan de la concertation,
- arrêt du dossier définitif du projet,
- autorisation de mettre en œuvre la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération,
- approbation du principe de déclassement de voies et d'équipements publics de la Ville nécessaires à la réalisation de l'opération,
- autorisation de déposer toutes demandes d'autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet et notamment les demandes de permis de construire et d'exploitation commerciale auprès de la commission départementale d'aménagement commercial.

## **PROJET DE DELIBERATION**

### **EXPOSE DES MOTIFS**

Mes Chers Collègues,

L'opération des Halles, réalisée entre 1971 et 1983, à l'emplacement des anciennes halles alimentaires de Paris, couvre un territoire de plus de huit hectares, au cœur du 1<sup>er</sup> arrondissement de Paris.

Sur plus de sept niveaux de planchers, dont cinq niveaux souterrains, il associe un pôle de transport en commun assurant l'interconnexion de trois lignes RER et quatre lignes de métro et formant l'une des plus importantes gares européennes par le nombre quotidien de trains et de voyageurs, un centre commercial de 60 000 m<sup>2</sup>, et un ensemble d'équipements publics à caractère sportif et culturel rayonnant sur tous les arrondissements centraux et même au-delà.

Il est desservi par un ensemble de voies souterraines assurant une fonction de transit entre différents points des 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements et permettant l'approvisionnement du pôle commercial, l'accès des moyens de secours et la desserte de 2 000 places de stationnement.

Il comporte, à l'est, le secteur dit de l'ancien Forum, à dominante commerciale et à l'ouest le secteur du nouveau Forum qui combine équipements publics et commerciaux. En surface du secteur ouest, le jardin des Halles s'étend jusqu'à la Bourse de Commerce.

L'exploitation des différents établissements regroupés au sein des Halles est assurée respectivement par la RATP, pour le pôle transport, la Ville de Paris ou ses prestataires et/ou concessionnaires pour les équipements publics et la Société Civile du Forum des Halles de Paris (SCFHP) représentée par Espace Expansion, filiale du groupe Unibail-Rodamco et d'Axa, pour le centre commercial.

Aux termes d'un ensemble de conventions, la gestion technique des équipements communs est assurée par la Ville de Paris, la SemPariSeine et Espace Expansion.

\* \*  
\*

L'intensité de la fréquentation du site et la complexité des différents usages ont provoqué un vieillissement précoce du cadre urbain, de l'espace public et des édifices, accompagné de réelles difficultés fonctionnelles, notamment en terme de gestion des espaces.

De plus, la surfréquentation du site, renforcée par l'augmentation du trafic ferroviaire et par le succès toujours croissant du centre commercial et des équipements publics existants ou récemment mis en service, pose des problèmes de sécurité d'autant plus importants que les espaces sont inadaptés aux normes actuelles et les installations obsolètes. Indépendamment du projet, et compte tenu des diagnostics techniques, il est devenu indispensable d'intervenir sur les systèmes de sécurité, qui feront l'objet d'actions spécifiques (mise à niveau du système de sécurité incendie, des réseaux et des équipements techniques).

Aussi, en décembre 2002, la Ville de Paris a-t-elle confié à la Sem Paris Centre un mandat d'études préalables pour la rénovation du quartier des Halles. Dans ce cadre, la Sem Paris Centre a organisé, entre mars 2003 et l'été 2004, une consultation d'urbanisme sous la forme de quatre marchés de définition simultanés mettant en compétition quatre équipes internationales. En décembre 2004, la Commission d'Appels d'Offres de la Ville de Paris a désigné l'équipe constituée autour de David Mangin et de la société SEURA comme lauréat de cette consultation.

Par ce choix, la Ville de Paris a retenu une stratégie d'intervention visant à remédier aux dysfonctionnements du site tout en préservant les fonctions urbaines centrales qui s'y exercent.

Le projet d'ensemble vise à améliorer le fonctionnement du quartier aux différentes échelles de son insertion métropolitaine. À ce titre il présentera un impact positif sur le cadre de vie de tous les usagers du complexe des Halles : riverains, usagers des équipements publics de proximité, clients du centre commercial et voyageurs du pôle transport.

Cet objectif sera poursuivi au travers de trois axes d'intervention :

- la recomposition des espaces publics du quartier des Halles autour d'un jardin rénové de 4,3 hectares, afin de reconstituer les continuités urbaines et de réinsérer le site dans l'enchaînement des espaces publics majeurs du centre de Paris,

- la restructuration des espaces souterrains qui permettra d'améliorer la sécurité, l'accessibilité du pôle transport, des équipements et du centre commercial, le confort des usagers, clients et salariés du site, ainsi que les services offerts,

- la construction d'une nouvelle émergence pour le Forum, la Canopée, bâtiment nouveau établi en superstructure de l'ancien Forum des Halles, qui redonnera aux espaces souterrains et aux équipements, qui y sont localisés, une visibilité urbaine à la mesure de leur rayonnement métropolitain et, par l'articulation de la Canopée avec le jardin, une respiration en tournant la sortie vers l'ouest et le jardin, et non plus sur la rue Lescot, faisant de l'ensemble du site un espace métropolitain majeur.

À l'issue de la procédure des marchés de définition simultanés, les études se sont développées suivant les différentes orientations proposées par l'équipe lauréate.

Ainsi, la Ville de Paris a attribué à l'équipe constituée autour de David Mangin une série de marchés de maîtrise d'œuvre correspondant respectivement à la rénovation du jardin, à la restructuration des espaces de voirie – en surface et en infrastructure – et à la recomposition des circulations piétonnes souterraines, verticales et horizontales.

En 2006 et 2007, les études se sont poursuivies, en lien avec les partenaires publics et privés concernés par le devenir du complexe des Halles : la société Unibail-Rodamco, titulaire des baux à construction du centre commercial et des parkings, qui assure la gestion du centre commercial au travers de sa filiale Espace Expansion et de la Société Civile du Forum des Halles de Paris (SCFHP), la RATP qui exploite le pôle de transport en commun, le Syndicat des Transports de l'Île-de-France, autorité organisatrice des transports, et la Région Île-de-France.

Parallèlement, pour ce qui concerne le traitement architectural de l'émergence urbaine du complexe souterrain, tout en s'inscrivant dans la continuité des orientations proposées par l'équipe SEURA, la Ville de Paris a souhaité recourir à l'organisation d'un concours international d'architecture.

Fin 2006, au terme d'études de programmation complémentaires, le cahier des charges de la consultation a été arrêté et dix équipes concurrentes ont été retenues. Le 29 juin 2007, le jury a retenu le projet « Canopée » proposé par les architectes Patrick Berger et Jacques Anziutti.

Fin 2007, en lien avec les études concernant la restructuration des circulations piétonnes verticales et des accès au pôle transport, la RATP a engagé une réflexion sur la restructuration de la gare RER, notamment sur la rénovation de la salle d'échanges.

Les mises au point techniques réalisées en 2008 pour la Canopée ont permis d'approuver définitivement l'esquisse en janvier, de valider l'avant projet sommaire en septembre et de déposer un dossier de demande de permis de construire en décembre.

Lors de votre délibération des 24 et 25 novembre 2008 vous m'avez autorisé à signer une convention avec la Région Île-de-France et le STIF pour le cofinancement des études de schéma de principe pour le réaménagement du pôle d'échanges Chatelet-les Halles.

Une concertation élargie, développée sous la vigilance d'un garant et encadrée par une charte de la concertation élaborée en lien avec tous les interlocuteurs associatifs intéressés par le projet (riverains, usagers des transports, syndicats, organisations professionnelles, etc.) et les conseils de quartier a été engagée pendant tout le déroulement des études.

\* \*  
\*

Lors de votre délibération des 9, 10 et 11 décembre 2002, vous aviez également défini les objectifs de réaménagement du quartier des Halles poursuivis par la Ville de Paris et arrêté les modalités dans lesquelles devait se dérouler la concertation préalable à la mise en oeuvre du programme.

Il était prévu, conformément à l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, que le bilan de la concertation vous serait présenté, sur la base duquel doit être arrêté le dossier définitif du projet devant permettre l'engagement des procédures nécessaires à sa mise en oeuvre.

La présente délibération a pour objet d'approuver le bilan de la concertation et le dossier définitif du projet d'aménagement du quartier des Halles, qui sera ensuite tenu à la disposition du public, d'autoriser la mise en oeuvre de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique, d'approuver le principe de déclassement de voies et d'équipements publics de la Ville nécessaires à la réalisation de l'opération et d'autoriser toutes demandes d'autorisations administratives qui sont également nécessaires à la réalisation du projet et notamment les demandes de permis de construire et d'exploitation commerciale des locaux commerciaux de la Canopée devant la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC).

\* \*  
\*

## **I – RAPPEL DES ENJEUX DE L'AMENAGEMENT DU QUARTIER DES HALLES**

Les objectifs définis lors de votre délibération de décembre 2002 en vue du réaménagement du quartier des Halles s'articulaient autour de quatre axes :

### **L'espace public**

Résoudre les problèmes de fonctionnement du secteur piéton : nuisance de la circulation et du stationnement automobile, implantation gênante de mobiliers urbains, de terrasses et étalages rendant le cheminement piéton difficile,

Faciliter les liaisons entre les quartiers des Halles et Beaubourg,

Améliorer la qualité du site par la mise en valeur de certaines placettes et espaces publics, par la réduction des bruits nocturnes et l'adaptation des services aux besoins (kiosques, sanisettes...),

Engager une ré-appropriation du jardin en faveur des activités de loisirs et une clarification des cheminements,

Faire évoluer les conditions de fonctionnement et améliorer la sécurité des voies souterraines et intégrer leurs trémies dans la ville.

### **Le pôle d'échanges ferroviaire**

Favoriser l'insertion du pôle souterrain dans le quartier,

Faciliter le repérage et améliorer l'accès aux transports publics depuis la surface, notamment en faveur des personnes à mobilité réduite.

### **Le bâti**

Déterminer l'intérêt patrimonial de chaque bâtiment afin de choisir ce qu'il faut préserver et valoriser,

Améliorer l'intégration des devantures et des enseignes aux façades sur lesquelles elles s'appliquent,

Valoriser et améliorer les équipements publics dans le Forum,

Tranquilliser le quartier en agissant en priorité sur les aménagements, le traitement des recoins et les équipements de la rue (luminaires, mobilier d'accrochage deux-roues...).

### **Les fonctions**

Soutenir la diversité des fonctions (résidentielle, culturelle, commerciale, loisirs, etc.) et favoriser leur compatibilité,

Favoriser les implantations de commerces de proximité ou de marché alimentaire,

Valoriser les locaux commerciaux, notamment ceux implantés le long du boulevard de Sébastopol,

Appuyer la politique du logement en faveur de la mixité sociale.

## **II - BILAN DE LA CONCERTATION**

### **1 – Rappel des modalités de la concertation**

#### **1.1 – Une concertation large et soutenue**

La délibération des 9, 10 et 11 décembre 2002 a prévu une concertation large et soutenue associant les riverains, les associations locales et parisiennes, les services de l'Etat, de la Région, de la Ratp et Espace Expansion, gérante du centre commercial.

Cette concertation devait se dérouler sous l'égide de l'adjoint chargé de l'Urbanisme et de l'Architecture, en relation étroite avec le Maire du 1<sup>er</sup> arrondissement ainsi que les élus des 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements.

#### **1.2 – La tenue de réunions de concertation et l'organisation d'expositions publiques**

La délibération envisageait la tenue de deux réunions publiques minimum durant le processus d'élaboration du projet ainsi que l'organisation d'expositions publiques durant lesquelles les avis du public pourront être recueillis au moyen d'un registre et d'une boîte à idées.

## **2 – Le déroulement de la concertation**

Conformément aux orientations définies par le Conseil de Paris, les études préalables concernant le projet des Halles ont été conduites dans le souci permanent d'une concertation aussi large et complète que possible. Cet objectif s'est traduit par l'organisation d'un nombre important d'actions et d'événements destinés à permettre une information complète du public et le recueil des avis et opinions de toutes personnes concernées. Le dispositif mis en place a dépassé en permanence le cadre défini par la délibération de décembre 2002.

Deux phases ont structuré l'organisation de la concertation dont le bilan est annexé à la délibération.

### **2.1 – La phase de définition de l'opération (2003 – 2004)**

Durant cette phase, ouverte par une réunion publique le 26 juin 2003 au grand auditorium du Forum des images, deux grandes expositions publiques se sont tenues sur le site des Halles entre juillet 2003 et février 2004 puis entre avril et septembre 2004.

La seconde exposition, précédée d'une réunion publique, le 4 janvier 2004, consacrée à la présentation du programme, a connu une très forte affluence puisque 125 000 visiteurs ont été comptabilisés, dont plus de 10% ont rempli un bulletin pour exprimer leur avis sur les projets qui leur étaient présentés.

Parallèlement, en application d'un vœu émis par le Conseil de Paris, les 7 et 8 juin 2004, un dispositif étendu de consultation a été mis en place dans les vingt mairies d'arrondissement, complété par des bornes interactives et des registres. Enfin une série d'ateliers-débats a été organisée à l'Hôtel de Ville le 9 octobre 2004.

### **2.2 – La phase de développement des études (2005 – 2008)**

Pendant l'année 2005, la concertation a porté principalement sur des questions d'organisation qui ont abouti en janvier 2006 à l'approbation d'une Charte de la concertation et la mise en place d'instances de concertation : un comité permanent de concertation, un garant de la concertation, un bureau de la concertation et des groupes de travail thématique.

Les groupes de travail thématique ont ainsi consacré 32 séances à différents thèmes tels que la programmation, la Canopée, le jardin, la voirie et les espaces publics, les espaces souterrains et les circulations verticales. Le comité permanent s'est, pour sa part, réuni à cinq reprises et le bureau, chaque mois, depuis juin 2006.

Parallèlement, deux réunions publiques ont été organisées les 14 décembre 2005 et 10 juillet 2008. Un important dossier, accessible depuis la rubrique « Urbanisme », a également été mis en ligne sur le site de la Ville de Paris et, en décembre 2007, un espace d'information ouvert au sein de la maison des associations au 101 rue Rambuteau.

Je vous informe que dans les prochains jours, mi-avril, un nouveau local d'information et de concertation entièrement consacré au projet des Halles ouvrira au 1 rue Pierre Lescot, à proximité immédiate de l'entrée principale du Forum et du pôle transport, bénéficiant d'une visibilité optimale. Les visiteurs y trouveront des informations sous des formes variées : une exposition présentant l'ensemble du projet, la maquette de la Canopée et du jardin, une documentation en consultation libre, des projections vidéo et une borne internet. Des agents formés en architecture et urbanisme assureront l'accueil et l'information des visiteurs. Ce local accueillera également les réunions du bureau de la concertation.

Ce local dédié, qui répond d'ailleurs à une proposition issue de la concertation, constitue un outil supplémentaire essentiel pour accompagner le projet jusqu'au début des travaux de démolition des pavillons Willerval mi-2010., et à court terme les enquêtes publiques, présentées ci-après, et diffuser une qualité d'information à la hauteur des enjeux.

### **2.3 – La concertation engagée par le STIF sur le projet de restructuration du pôle transport**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France a aussi engagé une concertation sur la restructuration du pôle transport. Elle a pris la forme d'une exposition en février et mars 2007 sur les contraintes et les objectifs du projet, présentée dans la salle d'échanges de la gare RER, et d'une réunion publique qui s'est tenue le 6 mars 2007.

## **III – ARRÊT DU DOSSIER DEFINITIF DU PROJET**

Résultat des études et de la concertation, le projet d'aménagement, qui figure en annexe de la délibération, présente les caractéristiques suivantes.

### **1– Présentation du projet**

L'objectif de la Ville est de redonner tout son sens au Forum des Halles comme principale porte d'entrée dans la capitale et espace de rencontre et de mixité sociale au cœur de la cité, nourri par une multiplicité de services et une offre commerciale diversifiée. Le projet urbain mis en œuvre propose une mutation du site qui veut articuler les échelles locale, urbaine et régionale. La question de la mise en sécurité du site est transversale à toutes les composantes du projet, de même, que la démarche de développement durable.

#### **1.1 - A l'échelle locale**

Le parti urbanistique et architectural adopté devrait notablement favoriser et valoriser la vie des habitants des quartiers centraux et des riverains directs du site, notamment par :

- le rétablissement de liaisons piétonnes,

- la suppression de certaines trémies d'accès aux voiries souterraines,
- l'élargissement de la zone piétonne des Halles,
- la reconstruction de certains équipements, vieillissants et à l'étroit, en rez-de-ville et aux différents niveaux du Forum rénové,
- la transformation du jardin pour une plus grande ouverture vers des publics divers, à des heures de la journée différentes,
- la création d'une promenade centrale mettant en relation la Bourse de Commerce et la Canopée.

### **1.2 - A l'échelle parisienne**

Le projet vise à mieux inscrire les Halles dans le parcours des espaces publics parisiens majeurs et les mailles viaries nord-sud (Grands Boulevards/Seine) et est-ouest (Palais Royal/Beaubourg). En effet, le projet urbain et architectural prend en compte un périmètre plus vaste qui va de la rue du Louvre à l'ouest à la rue Beaubourg à l'est : l'importance des flux et l'attractivité du Forum des Halles d'une part et du Centre Pompidou d'autre part constituent de fait un plateau entre la Bourse de Commerce et Beaubourg, distants de 700 m.

D'une largeur d'environ 145 mètres entre les rues Rambuteau et Berger, le site des Halles est comparable à de nombreux espaces majeurs de la capitale : la place des Vosges, la Cour Carrée du Louvre, l'Hôtel de Ville et sa place.

### **1.3 - A l'échelle régionale**

L'importance du réseau de transport souterrain (métros et RER), du centre commercial et des quartiers historiques génère des flux de population aussi nombreux que divers. Tout en réglant les problèmes de sécurité dûs à ces flux, croissants, et à l'obsolescence de la structure actuelle, l'objectif est :

- d'exprimer l'émergence de cette « ville souterraine », la gare étant considérée comme l'élément métropolitain majeur mais actuellement peu lisible du site,
- de créer de nouveaux accès spacieux et confortables à l'échelle des flux, confortant l'idée de gare régionale tout en gardant la mixité d'usages et la multiplicité des parcours d'accès existants,
- de développer au sein de la nouvelle émergence du Forum une synergie entre les équipements publics, les équipements commerciaux et les nouveaux services prévus,
- de réaménager des espaces publics et des parcours sur le site correspondant aux foules qui les utilisent.



#### **1.4 - A la recherche d'un espace public métropolitain**

Ce qui fait la dimension métropolitaine du lieu, c'est avant tout la permanence sur place d'une population francilienne, nationale et internationale, induite par la présence en souterrain du plus grand pôle d'échanges de l'agglomération.

Le choix fondamental du projet, c'est donc de considérer que l'équipement majeur métropolitain du site, c'est la gare en sous-sol, par les flux métropolitains qu'elle génère.

Partant de ce constat, il ne paraît pas souhaitable d'augmenter la complexité du site par la création d'un équipement majeur supplémentaire ; bien au contraire, au cœur de Paris, la ville a d'abord besoin d'une respiration, d'un espace public dégagé et appropriable où tout le monde peut circuler, se retrouver, être accueilli. Le choix a donc été de :

- chercher à stabiliser et à valoriser les fonctions existantes,
- renforcer les équipements municipaux,
- créer de nouveaux services métropolitains,
- améliorer la fluidité des dégagements extérieurs, voirie et jardin.

Valoriser les perspectives visuelles sur la ville, redonner à l'espace public une dimension adaptée, supprimer le morcellement des dégagements de surface ; cela suppose de ne pas multiplier les programmes pour alléger et réduire la part construite et permettre aux flux de circulation de se croiser.

Il s'agit donc avant tout d'un projet d'espace public et non la construction d'un bâtiment métropolitain. L'objectif est bien de restituer les continuités piétonnes autant en surface qu'en sous-sol et d'améliorer les liaisons entre le monde souterrain et la ville.

Cette relation nouvelle s'effectuera au sein d'un espace spectaculaire et lumineux, véritable nouveau cœur du Forum, qui privilégiera l'orientation vers le jardin, redonnant ainsi au site la grande dimension qui lui manquait.

C'est là tout l'esprit du parti d'urbanisme retenu en décembre 2004, de la conception du jardin et du concours d'architecture aboutissant à la proposition de la Canopée, qui s'inscrit parfaitement dans cette logique ; c'est une « forme à l'équilibre » qui fusionne avec le jardin ; le jardin coule dans la Canopée, l'espace public abrité s'ouvre sur la respiration que constitue le jardin. La nouvelle émergence amplifie la respiration, étendue désormais de la rue du Louvre à la rue Pierre Lescot. L'espace public sous le toit est ouvert, fluide et réorienté vers le jardin.

#### **1.5 - A la recherche d'un « monde souterrain » en surface**

Le Forum des Halles n'est pas réductible à son centre commercial, et pourtant, son image reste aujourd'hui principalement liée à celui-ci.

Le Forum est bien au contraire un morceau de ville souterraine, peuplé de voyageurs en transit, de chalands, d'usagers d'équipements publics, de cinéphiles. L'ensemble de la population

francilienne est appelé à s'y croiser ; le Forum est urbain et cette urbanité doit être mieux exprimée et reflétée, notamment par l'architecture du lieu.

La Canopée est la meilleure réponse à cette exigence. En effet, elle propose une architecture pour figurer l'émergence du pôle d'échanges Châtelet - Les Halles. Elle offre une meilleure visibilité au pôle de transport et propose un abri à la nouvelle distribution des flux de la gare souterraine entre les accès Berger, Rambuteau et Lescot. Elle va de pair avec une requalification de ces accès en leur offrant les conditions d'espace et de confort qui lui font défaut aujourd'hui.

La Canopée replace également au grand jour la dimension publique du Forum souterrain : les nouveaux équipements publics ont une visibilité directe depuis la rue, pour que s'offre à la vue des promeneurs une mixité de programmes publics et commerciaux qui doivent s'apporter mutuellement et faire la ville d'aujourd'hui.

## **2 - Le projet de réaménagement du quartier des Halles**

Celui-ci s'articule autour de 10 opérations.

### **2.1 - La restructuration des espaces publics de voirie de surface**

Plusieurs interventions sont prévues au niveau des aménagements de surfaces. Elles doivent permettre de :

- restituer les continuités piétonnes et de circulations douces sur le site aujourd'hui coupées par des trémies d'accès à la voirie souterraine,
- replacer le site dans l'enchaînement des grands espaces publics au centre de Paris,
- rénover les sols, maçonneries, végétaux et mobiliers urbains.

Le projet doit permettre également d'améliorer la qualité des espaces publics et de mieux organiser le stationnement, y compris celui des vélos et des deux-roues motorisés.

Pour atteindre ces objectifs, le projet comporte donc :

- **La restitution des circulations douces** : elles passent par la suppression et l'aménagement des principaux obstacles aux parcours, c'est-à-dire les trémies d'accès aux voiries souterraines. Les trémies réaménagées sont la trémie Turbigo et la trémie des Halles. Les trémies supprimées sont la trémie d'entrée Coquillière, la trémie de sortie Berger et la trémie d'entrée du Pont-Neuf.

- **L'extension de la zone piétonne des Halles** : une extension modérée du secteur piétonnier est prévue. De part et d'autre du jardin, le secteur piéton est étendu rue Coquillière, rue Berger, sur les trois rues nord-sud qui partent vers la rue Saint-Honoré. Une poursuite de la zone piétonne doit également se faire sur la rue du Pont-Neuf (jusqu'à la rue de Rivoli), la place Marguerite de Navarre et au bas de la rue des Halles. Le réseau vert est intégré dans le secteur piéton. La majeure partie de la rue de Turbigo incluse dans le périmètre opérationnel est aménagée en plateau piéton, ainsi que l'intersection des rues Saint-Honoré et du Pont-Neuf et la rue des Halles entre la rue des Bourdonnais et la rue des Déchargeurs.

- **Des aménagements d'espaces végétaux** : l'idée est de retrouver une continuité entre l'espace du jardin et les espaces verts du secteur. Certains alignements d'arbres sont donc prolongés, notamment rue des Halles où l'alignement d'arbres mènera les piétons jusqu'au jardin. Il pourrait en être de même rue Berger. Certaines voies pourraient faire l'objet de plantations un peu plus denses (alignements et bouquets), notamment à l'articulation des rues Rambuteau et de Turbigo. Place Marguerite de Navarre, des bouquets d'arbres sont à créer avec le réaménagement de cet espace. Des doubles alignements d'arbres, avec terrasse centrale, peuvent utilement prendre place rue de la Cossonnerie lorsque l'on s'approche du boulevard de Sébastopol, ou avec terrasses latérales, rue du Pont-Neuf.
- **Les secteurs d'intervention spécifiques** : Il s'agit principalement des secteurs placés autour des trémies modifiées ou supprimées. Il y a des changements de fonctionnalité, et une amélioration qualitative de ces espaces à réaliser. Les interventions prévues se font notamment sur les revêtements, l'éclairage public, les espaces verts et la répartition des emprises dévolues à chaque mode de circulation, en privilégiant les modes doux de déplacement.

- La place Marguerite de Navarre : le projet comprend une intervention sur la trémie des Halles : suppression partielle de la trémie de sortie (dans la mesure où le transit direct nord-sud est supprimé) et déplacement de la trémie d'accès vers la rue de Rivoli afin de restaurer la continuité de flux entre la rue Saint Honoré et la rue de la Ferronnerie. L'entrée du Novotel conserve un espace assez dégagé, et une dépose taxis/autocar permet d'alimenter cette entrée.

- La trémie Turbigo : la suppression du transit direct nord-sud de la voirie souterraine permet la suppression d'une voie d'entrée. La réduction de l'emprise de la voirie permet un large aménagement pour le passage des piétons en continuité de la rue du Cygne et la rue de Turbigo, vers la rue Française et la rue Montorgueil.
- La rue du Pont-Neuf : la suppression de la trémie d'accès à la voirie souterraine permet de dégager de l'espace en surface, accessible aux piétons. Avec la rue Berger, c'est un vaste espace qui est rendu aux piétons et aux circulations douces.
- La trémie du Renard : les scénarios d'aménagement prévoient la réduction de la trémie de sortie à une voie de circulation pour élargir le passage des piétons.
- Le carrefour Montorgueil : l'aménagement a pour but de simplifier l'ensemble de l'espace. Le podium d'escaliers existant est réaménagé afin de réduire son impact de moitié et de retrouver les continuités visuelles sur la rue Montmartre et la rue Montorgueil.
- La rue des Halles : l'accès à la voirie souterraine depuis la rue de Rivoli est assuré par la rue des Lavandières Sainte-Opportune (changement du sens de circulation actuel) et par la rue des Déchargeurs (changement du sens de circulation actuel). La sortie du quartier peut s'effectuer également par la rue des Bourdonnais, dont le sens de circulation est modifié.

Dans la partie intégrée à la zone piétonne, les trottoirs sont supprimés. En revanche, sur le tronçon des voies qui mène à la voirie souterraine, des bordures sont conservées, du fait du maintien d'un flux qui n'est pas négligeable (accès parking et livraison).

- La rue Saint-Honoré reste à usage automobile, mais à vitesse extrêmement réduite. Des interventions ponctuelles sont prévues aux intersections et aux endroits de plus faible largeur de trottoir : intersection avec la rue du Pont-Neuf et entre les rues Vauvilliers et des Prouvaires.
- La trémie Coquillière jusqu'au parvis Saint-Eustache : la suppression de la trémie d'accès permet l'extension du jardin et celle du secteur piétonnier jusqu'à la rue Jean-Jacques Rousseau. Les terrasses restent dans leur limite actuelle. Un parvis d'entrée peut ainsi être traité de manière soignée, sans les potelets qui l'encombrent actuellement pour réserver les voies circulées. Depuis la rue du Louvre, le passage des véhicules vers la rue Jean-Jacques Rousseau est maintenu pour les livraisons et les engins de secours par des bornes escamotables.
- La rue de la Cossonnerie : le système de double file de plantation avec des terrasses centrales est prolongé sur l'ensemble de la rue.
- La trémie Berger : la suppression de cette trémie permet l'intégration de la rue Berger dans le secteur piéton. La file d'arbres peut être prolongée et servir d'appui sur la végétalisation du jardin.
- La traversée du boulevard de Sébastopol : une continuité de parcours piétonnier est proposée pour le franchissement du boulevard grâce à un traitement du sol sensible par les véhicules (pavage et très légère pente).

## **2.2 – La rénovation du jardin des Halles**

Le projet vise à améliorer la qualité paysagère, la continuité et la lisibilité des espaces du jardin. Une restructuration totale du jardin est envisagée, avec la création de cheminements piétons transversaux et une organisation claire des usages dans le jardin.

Le projet de jardin unitaire et de plain-pied de 4,3 hectares est organisé autour d'une grande prairie et de la promenade centrale, allant de la Bourse de Commerce à la Canopée. La suppression de trémies de la voirie souterraine et d'obstacles divers permet d'étendre le jardin le long de la rue Coquillière et d'en améliorer l'accessibilité. Le rapport change également avec le sous-sol, avec la continuité instituée entre la promenade centrale et la place basse, par la mise en place d'un ensemble d'escaliers et d'escalators.

La grande prairie sera plantée de différentes graminées. Des « atolls » seront installés, créant de légers soulèvements du sol et permettant ainsi la plantation d'arbres de haute tige. Ce grand espace planté et engazonné est conçu pour accueillir tous les publics, les amateurs de soleil et de repos, mais il constituera aussi un vaste espace ouvert de jeux pour les enfants. Le projet privilégie ainsi une ambiance végétale en installant cette grande prairie entre deux lisières plantées.

Le mail existant au sud, le long de la rue Berger, sera conservé. Les arbres sont maintenus quand leur état phytosanitaire le permet. L'utilisation du capital végétal existant permet de conserver une ancienneté au site. Pour pérenniser les plantations existantes, une intervention horticole est nécessaire pour améliorer la qualité du sol. Une partie de ce mail conservera son revêtement en stabilisé pour permettre aux boulistes de continuer d'y pratiquer leur activité. Son pendant côté rue Rambuteau est renforcé en plantations d'arbres et d'arbustes.

Deux allées latérales cheminent dans les franges plantées le long des rues Berger et Rambuteau. Elles sont le plus souvent bordées de bancs, qui sont également installés dans la prairie. Les traversées nord-sud sont facilitées, en particulier celle reliant la rue Montorgueil à la rue du Pont-Neuf. Plus d'une dizaine d'entrées permettent d'accéder au jardin sur toute sa périphérie. La suppression de nombreux obstacles et de forts dénivelés le rendra beaucoup plus praticable par les personnes à mobilité réduite, malgré les contraintes altimétriques existantes entre le jardin et les rues qui le bordent.

De multiples usages prennent place de part et d'autre de la promenade centrale : jardins pour enfants au sud, pelouse ouverte à tous au nord. Des aires sont réservées à l'implantation des espaces spécifiques de jeux. Elles sont situées dans la partie sud du jardin, pour partie dans la prairie et pour partie à l'ombre du mail conservé. Deux espaces distincts seront définis, sur une surface minimum de 3 870 m<sup>2</sup> : une aire d'environ 2 500 m<sup>2</sup> côté Bourse de Commerce pour les préadolescents et une autre d'environ 1 370 m<sup>2</sup> côté est pour les plus petits. Des salons de jeux (tables de jeux d'échec, de ping-pong...), conçus par le maître d'œuvre du jardin, compléteront à proximité, le long de la rue Berger, l'offre d'activités.

Entre la traversée Montorgueil/Pont-Neuf et la Canopée ont été envisagés, de part et d'autre de la promenade centrale, un jardin d'eau au nord et un « jardin de rencontre » comportant un kiosque de musique au sud.

L'aménagement du jardin est basé sur un système modulaire qui lui donne une liberté de dimensionnement et d'implantation pour les différents espaces fonctionnels, une possibilité de variation des sols aussi bien dans les espaces végétaux que minéraux, une facilité pour l'entretien et une souplesse pour l'évolution future du jardin. Ce système de la maille donne au jardin la capacité d'accueillir tous les usages et tous les publics.

### **2.3 - La restructuration des voiries souterraines**

L'opération de restructuration des voiries souterraines porte sur la reconfiguration des parcours souterrains et la mise aux normes du tunnel. Elle a pour objet de réduire la circulation de transit et de libérer les espaces de surface encombrés par certaines trémies d'accès, tout en maintenant les fonctions de desserte et de sécurité. Il s'agit de ramener le double réseau à une simple boucle, supprimer un certain nombre de voies d'entrée et de sortie avec les trémies correspondantes et réduire le linéaire cumulé des tunnels.

L'objectif est de réduire les flux de véhicules qui parcourent ces voies, de diminuer le nombre d'intersections à grand flux génératrices d'accidents et de supprimer complètement les croisements de flux qui ne seront plus autorisés dans les voiries souterraines (réglementation de mise à niveau de tous les tunnels en France d'ici 2014).

Un autre objectif est également de restituer des continuités piétonnes sur le site, au moyen de la suppression de certaines trémies d'accès ou de sortie, tout en préservant les fonctions essentielles des voies souterraines (sécurité, livraisons, parkings). L'espace en surface ainsi dégagé est réaménagé en faveur des piétons.

Pour ce faire, le Barreau nord-sud de la « petite boucle » sera fermé à la circulation et réaménagé en lien avec le Forum commercial.

Concernant la voirie souterraine au sud du forum, il s'agit d'une restructuration rendue nécessaire par le réaménagement de la place Marguerite de Navarre et la création d'un nouvel accès majeur au pôle transport.

En outre, la faisabilité de l'implantation d'une déchetterie, sur 1 100 m<sup>2</sup>, est à l'étude dans une partie des emprises libérées de la trémie Coquillière. Cette déchetterie sera accessible en voiture depuis la voirie souterraine. Elle servira pour la collecte des encombrants effectuée par les services techniques de la Ville de Paris sur les quatre premiers arrondissements de Paris. Elle sera également ouverte aux parisiens qui pourront venir y déposer directement leurs déchets encombrants.

#### **2.4 - La création d'un nouvel accès Place Marguerite de Navarre**

La création d'un accès direct à la salle d'échanges du RER place Marguerite de Navarre s'inscrit dans la démarche des autres projets de nouveaux accès à la salle d'échanges (portes Berger et Rambuteau), et de réaménagement en surface de la place.

Pour ce nouvel accès, la solution retenue est celle de la « volée directe », la plus performante en termes d'efficacité et de confort. Ce sont deux escalators montants et deux descendants. Des ascenseurs et systèmes d'escaliers complètent le parcours en escalators.

La création de cet accès est indispensable à la mise en sécurité du site, puisqu'elle sera dimensionnée comme issue principale pour les effectifs du pôle de transports. Pour réaliser cette issue, il sera nécessaire de restructurer les voies souterraines pour permettre la descente jusqu'au niveau de la salle d'échanges du RER.

#### **2.5 – La création de deux nouveaux accès et la rénovation de la salle d'échanges RER**

##### **- Nouveaux accès**

Outre le nouvel accès direct depuis la Place Marguerite de Navarre, deux autres nouveaux accès à la salle d'échanges du RER sont projetés au niveau des portes Berger et Rambuteau, par un prolongement des liaisons existantes (aboutissant au niveau -3) jusqu'au niveau -4. Ces liaisons comportent chacune un escalier fixe et deux escaliers mécaniques (un à la montée et l'autre à la descente). Ces deux liaisons verticales viennent compléter la capacité d'évacuation de l'issue Marguerite de Navarre.

Ces liaisons, outre l'amélioration des conditions d'évacuation et la mise en sécurité de la salle d'échanges, permettent aussi une meilleure diffusion des voyageurs dans le Forum des Halles et évitent des détours parfois fastidieux pour atteindre les accès au transport depuis les espaces du

centre commercial. Elles permettent aussi de pouvoir considérer, depuis le niveau voirie, les portes Berger et Rambuteau comme des portes directes vers les espaces transport.

Au niveau de la salle d'échanges (niveau -4), l'accès Rambuteau débouche à son extrémité nord, dans un environnement contraint (centrale de désenfumage nord, flux importants de voyageurs). L'actuelle vigie police est implantée à proximité immédiate de l'accès, empêchant toute perspective sur la salle d'échanges. Le projet de la salle d'échanges devra permettre, grâce à la reconfiguration des locaux, dont la vigie police, une meilleure insertion de ce nouvel accès.

L'accès Berger, quant à lui, débouche au milieu de la salle d'échanges côté ouest, en face de l'accès Lescot, par l'intermédiaire de volumes actuellement occupés par des locaux sociaux RATP, qu'il faudra déplacer, et un commerce.

La création de ces nouveaux accès implique une réorganisation des espaces de transport au niveau -4. Au-delà de ces modifications, c'est la rénovation de l'ensemble de la salle d'échanges du RER qui est prévue.

Il est envisagé de l'étendre sur les emprises attenantes du parking Berger. Sur les emprises ainsi récupérées, les bureaux de la RATP peuvent y être déplacés, libérant des espaces de circulation pour les voyageurs en limite ouest de la salle d'échanges actuelle. En bordure de ce nouvel espace de circulation, reliant les accès Place Marguerite de Navarre, Berger et station Les Halles de la ligne 4, des boutiques sont implantées offrant un linéaire animé avec commerces et services.

#### - **Rénovation et restructuration de la salle d'échanges RER**

Les trois nouveaux accès à la salle d'échanges vont largement modifier le fonctionnement de l'ensemble des flux entrants et sortants de la gare. La prise en compte de ces nouveaux volumes d'accès oblige à repenser les espaces de la salle d'échanges, en lien avec les objectifs initiaux de rénovation et de réaménagement de qualité des espaces. Les objectifs poursuivis sont d'améliorer la sécurité, le repérage et le confort des voyageurs, de mieux positionner les services et commerces, de décongestionner les lignes de contrôle saturées aux heures de pointe.

Il est donc prévu un changement d'identité architecturale, grâce au remplacement des faux plafonds, à une nouvelle conception de l'éclairage et de la signalétique, à de nouveaux parements architecturaux (revêtements muraux, façades des services et commerces) et en jouant sur des volumes pour limiter la désorientation des voyageurs. L'ensemble des 32 trémies desservant les quais des RER fera l'objet d'un traitement spécifique.

#### - **Extension de la salle d'échanges**

Cette extension, devenue nécessaire en raison de la saturation des flux, permet :

- d'améliorer significativement les conditions d'évacuation de la salle d'échanges grâce à la création d'une zone « hors contrôle des tickets » visible depuis l'ensemble des volumes de la salle d'échanges et au prolongement au niveau -4 de deux tours de sécurité,

- de mettre en relation tous les accès situés sur le côté ouest de la salle d'échanges (accès Marguerite de Navarre, Berger et Place Carrée) grâce à une circulation hors contrôle distribuant tout le long de la salle d'échanges,
- d'éviter les situations de double contrôle de tickets (deux validations successives) aujourd'hui rencontrées à l'accès Place Carrée et projetées sur l'accès Marguerite de Navarre si l'extension ne se fait pas,
- de dédensifier les flux de la salle d'échanges : les flux en correspondance sont concentrés au cœur de la salle d'échanges, les flux entrants et sortants étant reportés en périphérie,
- de clarifier les cheminements grâce à une déconcentration de l'occupation des volumes de la salle d'échanges, et de rendre directement compréhensibles pour les usagers les cheminements vers les issues, tant pour des raisons de confort que pour des motifs de sécurité ;
- d'améliorer la lisibilité des espaces de la salle d'échanges, grâce à une réimplantation des services et commerces en périphérie des volumes, à l'exception de quelques commerces de petite taille maintenus au contact des principaux flux de correspondance aux dépens de certains volumes du parking Berger et de réserves commerciales contiguës.

## **2.6 - La réalisation du mail Marguerite de Navarre**

La réalisation du nouvel accès au pôle de transport depuis la Place Marguerite de Navarre permettra la création d'un accès direct au niveau -3 de l'ancien Forum, au travers des volumes actuellement occupés par le parc de stationnement Berger.

Cette opération comportera la création d'un mail de circulation publique reliant le puits d'accès Marguerite de Navarre aux circulations publiques de l'ancien Forum, et la reconversion commerciale partielle des niveaux -3 et -3bis du parking Berger. Cette partie du projet participe de l'amélioration du confort pour les usagers mais aussi de leur sécurité, en créant un cheminement large vers l'issue Marguerite de Navarre.

## **2.7 - La restructuration des parkings**

Pour prendre en compte la nouvelle configuration des accès aux parcs de stationnement qui résultera de la restructuration de la voirie souterraine, d'une part, et l'impact sur le parc de stationnement Berger de la création du mail de liaison entre le nouvel accès au RER depuis la place Marguerite de Navarre et le niveau -3 de l'ancien Forum, d'autre part, une restructuration des trois parcs de stationnement est à l'étude. Les solutions étudiées recherchent l'optimisation du fonctionnement des parkings, que ne permet pas à l'heure actuelle leur mode de gestion (les parkings Berger et Rambuteau étant gérés par Espace Expansion et le parking Saint-Eustache par délégation de service public). Au stade actuel des études de faisabilité, une connexion des trois parkings en sous-sol (Berger, Saint-Eustache et Rambuteau) pourrait être envisagée au niveau -4. Cette restructuration devra permettre de rénover l'ensemble du système de ventilation, vieillissant, afin de consolider les systèmes de mise en sécurité de ce secteur.



## **2.8 - La reconversion du barreau nord-sud de la voirie souterraine**

La suppression du Barreau nord-sud de la voirie souterraine des Halles permet de récupérer une emprise de plus de 3 000 m<sup>2</sup>. Dans le volume ainsi libéré, de nouveaux espaces commerciaux pourront être aménagés, dont la programmation reste à préciser, en liaison notamment avec les services de sécurité.

## **2.9 – La restructuration des circulations intérieures du Forum des Halles**

La restructuration des circulations intérieures du complexe souterrain a pour but l'amélioration de l'accessibilité au pôle transport, ainsi que celle des espaces commerciaux et des équipements. Elle répond également à l'objectif de mise en sécurité du forum et du centre commercial, visant répondre aux contraintes de mises aux normes et de vétusté des systèmes de détection, de désenfumage et d'évacuation.

Le projet comporte la restructuration des accès existants Lescot, Berger et Rambuteau. Il intègre également des interventions sur les accès au nouveau Forum depuis le jardin afin de moins impacter l'espace du jardin.

Ces projets accompagnent celui du pôle transport, qui vise à améliorer la desserte des espaces souterrains de transport et à redistribuer les flux.

L'amélioration des conditions d'accès au Forum vise à l'harmonisation des dispositions retenues par tous les acteurs présents sur le site pour répondre à toutes les formes de déficience physique ou sensorielle et offrir aux personnes handicapées la même qualité de parcours et de repérage depuis les niveaux de transports souterrains jusqu'à la surface de la ville. Il s'agit là encore de confort et de qualité de service mais aussi de mise en sécurité du site pour tous les publics.

### **- La porte Rambuteau**

L'accès Rambuteau, vers le niveau -1 de l'ancien Forum, est repositionné en façade sur la rue Rambuteau. Deux ascenseurs PMR sont mis en place à proximité de la façade, permettant des accès du rez-de-chaussée jusqu'au niveau -3. A chaque étage, sont également aménagés des locaux d'attente pour l'évacuation des PMR. Enfin, un accès direct au parking Rambuteau est créé, sans traverser le Forum.

### **- La porte Berger**

Les ascenseurs existants sont remplacés par deux ascenseurs PMR et un monte-charges. Comme la porte Rambuteau, des locaux d'attente pour l'évacuation des PMR sont créés à chaque étage. Enfin, un accès direct au parking Berger est également créé, sans traverser le Forum.

### **- La porte Lescot**

Porte la plus fréquentée, le projet de restructuration des accès Lescot constitue un enjeu majeur dans l'amélioration des débits et du confort des usagers. Plusieurs variantes ont été envisagées selon deux principes : soit la réalisation d'escalators enchaînés (permettant des accès aux

différents niveaux du Forum), soit le maintien du principe du « tube » (accès direct du rez-de-chaussée au niveau -3).

Le choix s'est finalement porté sur un enchaînement des escalators en « V », solution qui permet de drainer des flux importants, dans un espace confortable, dégagé, lisible, desservant l'ensemble des niveaux intermédiaires et sans impact sur les commerces actuels.

Le projet comprend également la mise en place d'un groupe de deux ascenseurs PMR du rez-de-chaussée au niveau -4 et la création, à chaque étage, de locaux d'attente pour l'évacuation des PMR.

## **2.10 - La Canopée**

### **2.10.1- Le programme**

Le projet, choisi à l'issue du concours de P. Berger et de J. Anziutti, inscrit le site sous une grande couverture translucide de forme souple, la « Canopée », dont le gabarit se cale sur le volume des arbres du jardin. Il a été conçu pour être le plus bas possible, se limitant à la hauteur de la frondaison des arbres, sans pour autant diminuer la qualité d'usage des espaces intérieurs.

Cette forme englobe dans une même figure des équipements publics à vocation essentiellement culturelle, comme le conservatoire du Centre, une bibliothèque et d'autres espaces d'activité et de création tous publics, ainsi que des espaces commerciaux. Tous ces espaces sont disposés dans deux ailes bâties, au nord et au sud de l'ancien Forum, de deux étages sur rez-de-chaussée. L'ensemble encadre le patio, les voies piétonnes et autres galeries périphériques et se développe sous une couverture ventilée, ouverte du côté du jardin et de la rue Lescot.

Ainsi est réalisée la relation visuelle et piétonne entre le jardin et les trois niveaux souterrains.

#### **- Un système continu**

Un espace central unique à l'abri de la Canopée sert de hall extérieur pour les équipements culturels et le Forum. Il permet une continuité de parcours en diagonale : de la place des Innocents au quartier Montorgueil, et du Pont-Neuf vers le quartier Saint-Denis. L'accès à cet espace est facilité par l'agrandissement de l'espace public du côté Lescot et sa large ouverture sur le jardin.

La visibilité des quatre accès au Forum (jardin, rue Berger, rue Rambuteau et rue Lescot) est renforcée par une ondulation de la Canopée comme signal architectural. La porosité visuelle est cependant conservée dans l'axe Innocent/Saint-Eustache par la création d'un hall intérieur traversant.

La place basse est désormais un espace de liaison entre les circulations existantes du Forum, les voies publiques recouvertes par la Canopée et le jardin.

#### **- Le patio**

Il prend place au centre de la composition urbaine est-ouest proposée pour le site des halles.

Le patio est l'élément clé qui remet en relation le jardin et le Forum des halles : le jardin bascule en pente douce dans le patio par des gradins jusqu'au niveau -1, un dispositif d'escaliers mécaniques et d'escaliers classiques permet une liaison fluide entre le niveau -3 du forum et le jardin.

A la croisée de tous les chemins, le patio constitue un espace public d'une qualité inédite: l'espace abrité par la Canopée offrira un scène pour les manifestations éphémères organisées par les différents utilisateurs du site. Les piétons traverseront cet espace au rez-de-chaussée par deux larges passages au nord et au sud du patio.

Cet espace et le système de gradins vers le jardin offre une ouverture paysagère vers le jardin, qui constitue également une issue d'évacuation du centre commercial et participe de sa mise en sécurité.

## - **Une enveloppe unitaire**

Le projet de Canopée permet d'intégrer les façades, les sols, les sous-faces et la toiture dans un continuum de traitement architectural et de matériaux.

La structure est métallique permettant un assemblage rapide, minimisant les impacts sur le chantier qui sera réalisé en site occupé. D'un gabarit de 14,50 m de haut, cette structure porte et organise des volumes dont l'enveloppe est composée principalement de produits verriers. L'enveloppe des volumes intègre les fonctions suivantes, dans une recherche systématique d'une architecture de développement durable, économe en énergie et en fluides :

- récupération de l'énergie, avec un système de cellules photovoltaïques,
- récupération de l'eau,
- ventilation du patio avec des ouvertures à 50% par un système de vantelles,
- désenfumage,
- diffusion de la lumière naturelle le jour, restitution d'une lumière artificielle la nuit,
- traitement acoustique du patio,
- intégration des éléments techniques non visibles dans une peau de caillebotis.

## - **Les circulations dans les bâtiments**

Les accès aux commerces sont directs, depuis l'espace public, sur rue ou sur patio. Les accès aux services culturels sont regroupés en deux halls, l'un desservant l'aile nord de la Canopée (aile « Rambuteau ») et l'autre desservant l'aile sud (aile « Berger »).

Les circulations verticales, composées d'une batterie d'ascenseurs et d'un escalier, sont créées en prolongement de ces halls ou espaces d'accueil qui, au rez de chaussée et au contact direct des espaces publics, ont vocation à contribuer à l'animation de la Canopée. Des dégagements communs permettent de desservir chaque entité fonctionnelle de façon visible dans les étages.

A chaque étage, une ou deux circulations centrales dédiées au public et aux utilisateurs sont aménagées, complétées par des circulations techniques périphériques extérieures pour la maintenance de la Canopée et l'accessibilité des pompiers.

Les usagers handicapés accéderont de manière autonome à l'ensemble des locaux ouverts au public. Les équipements, le mobilier, les dispositifs de commande et de service situés dans les établissements recevant du public ou dans les installations ouvertes au public seront adaptés aux personnes atteintes de handicaps moteurs ou sensoriels.

Les livraisons sont assurées par deux aires de livraison au niveau -2 au sud et au nord, puis par trois batteries de monte-charge qui donnent sur un espace tampon au rez-de-chaussée, pour les espaces commerciaux principalement.

## 2.10.2 - Le programme fonctionnel

La programmation des surfaces construites de la Canopée repose sur un équilibre souhaité entre espaces commerciaux et surfaces d'équipements publics, dans une recherche d'animation mixte de l'espace public des Halles.

La création de surfaces d'équipements publics s'inscrit également dans une rénovation en profondeur des équipements existant sur l'ensemble du Forum, dont la réouverture du Forum des images est la plus récente illustration. La ville recherche de cette manière à amplifier la capacité d'accueil de ses équipements et à diversifier les publics qui s'y rendent, dans une optique métropolitaine.

### - Les équipements culturels

Le conservatoire se déploie sur trois niveaux de la Canopée, avec au premier étage le pôle Musique comprenant notamment les salles jazz, orgue et baroque, un pôle Art dramatique et un pôle Danse. Au deuxième étage, se trouvent les salles de percussions et la majorité des petites et moyennes salles de répétitions liées essentiellement aux pratiques individuelles musicales. Une salle de grande capacité sera prévue pour la diffusion du travail des élèves auprès du public. La bibliothèque bénéficiera d'une salle de lecture commune adulte-enfant, disposant d'une vue sur le jardin, l'église Saint-Eustache et la Bourse.

Le pôle des pratiques amateurs, composé de trois unités Paris Atelier, Chandanse des Sourds et Spectacle Vivant et situé en étage, bénéficiera, grâce à une organisation des services simplifiée, d'un maximum de linéaire de façade.

Les espaces dédiés aux cultures urbaines, en proue face au jardin, constitueront le lieu interdisciplinaire de valorisation et de promotion du mouvement hip hop. Il disposerait notamment d'espaces et d'équipements de diffusion, d'enseignement et de pratiques autonomes, ainsi que d'un lieu ressources. Ce lieu qui s'inscrit parfaitement dans l'histoire et la sociologie du quartier des Halles répond aux besoins du public jeune métropolitain en lui proposant une offre de diffusion et de pratique culturelle adaptée. En outre, à proximité, est envisagée l'ouverture d'un centre de prévention - santé dédié aux jeunes.

### - Les équipements commerciaux

Ils sont principalement situés en rez-de-chaussée et ponctuellement au premier étage.

La réalisation de la Canopée doit permettre une meilleure intégration du Forum dans le quartier par une vitrine plus valorisante sans rupture majeure et par une surface commerciale significative qui participe davantage à l'animation du quartier :

- Par l'implantation de commerces alimentaires de proximité, c'est le projet du Village des Saveurs sur 900 m<sup>2</sup>,
- Par l'implantation d'un espace soin, beauté, cosmétiques bio sur près de 800 m<sup>2</sup>
- Par l'implantation d'une offre unique de restauration événementielle et la création de deux cafés, celui du XXI<sup>ème</sup> siècle et le café littéraire sur plus de 1 300 m<sup>2</sup>,

- Enfin par un concept nouveau de mode qui se déclinera sur trois espaces différents. Le concept Store sur près de 850 m<sup>2</sup>, ce magasin sera constitué de griffes du monde entier sélectionné en permanence disposés dans un agencement très design. Le concept Flagship de marque internationale sur près de 750 m<sup>2</sup> et deux niveaux, il sera dévolu à une enseigne pas encore représentée en France et qui déclinera tous les produits de la marque. Et le concept Jeunes Talents sur 600 m<sup>2</sup> qui sera une pépinière pour de jeunes designers.

La programmation des espaces commerciaux sera soigneusement articulée avec celle des équipements publics et l'aménagement des espaces publics, pour permettre une adéquation entre les fonctions et les publics spécifiques.

#### **- Les espaces fonctionnels**

Les aires de livraisons transports et déchets sont réparties en sous-sol en deux zones au nord et au sud, associées aux monte-charges. Les locaux de réserves sont répartis dans l'ensemble des activités en liaison avec les aires de livraisons.

Le projet sera l'occasion de la création d'un centre opérationnel de sécurité, qui garantit une liaison directe avec les PC de sécurité du site et le report de tous les dispositifs d'information et de détection.

Il permettra d'assurer la coordination et la prise de décision en cas d'événement grave. Certains postes de sécurité actuels seront repositionnés dans le même lieu que ce centre opérationnel, dans un souci de mutualisation des installations.

Le positionnement est prévu au RDC et 1<sup>er</sup> étage à proximité de l'accès principal Lescot.

Les locaux techniques de production d'énergie sont groupés dans les zones sud et nord.

## **IV – PROCEDURES NECESSAIRES A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET D'AMENAGEMENT**

### **1 – Procédures multiples**

Plusieurs enquêtes publiques sont nécessaires pour réaliser l'opération :

- enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire au titre du Code de l'expropriation et rendue nécessaire car le projet impacte directement un certain nombre de commerces ;

- enquête publique au titre du Code de l'environnement pour les travaux d'investissement routier d'un montant supérieur à 1,9 M€ conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ;

- enquête publique au titre du Code de l'environnement pour les constructions soumises à permis de construire emportant création d'une superficie hors œuvre nette nouvelle à usage de commerce supérieure à 10 000 m<sup>2</sup> sur l'ensemble du périmètre de l'opération (Canopée, Barreau nord-sud, mail Marguerite de Navarre et reconversion partielle du parking Berger) ;

- enquête publique au titre du Code l'environnement pour les travaux relatifs aux voies ferrées d'un montant supérieur à 1,9 M€ portant sur la création d'une gare de voyageurs, de marchandises ou de transit ou sur l'extension de son emprise ;
- enquête publique, préalable au déclassement de la voirie routière.

Leur mise en œuvre relèvera de la Ville sous l'autorité du Préfet de Paris. Les avis requis par la délivrance des autorisations d'urbanisme (Préfecture de Police, Bâtiments de France...) seront sollicités en amont des enquêtes et, le cas échéant, joints aux dossiers soumis au public.

## **2 – Articulation des enquêtes**

Pour une lisibilité optimale du projet de rénovation des Halles dans toutes ses composantes, et pour une information la plus claire possible du public sur ce projet complexe, les enquêtes seront conduites conjointement ou dans un délai le plus rapproché possible. Le Code de l'environnement permet que des enquêtes se déroulent de manière concomitante, dès lors qu'une des enquêtes de l'opération relève de ses dispositions, par un même commissaire enquêteur, ou une même commission d'enquête, désigné par le président du tribunal administratif.

L'organisation de ces enquêtes fera l'objet d'un seul arrêté qui en précisera le contenu, ainsi que d'une étude d'impact unique, chacune des enquêtes restant indépendante et organisée selon le régime qui lui est propre. Leur organisation relèvera du Préfet dans la mesure où l'enquête relative à la DUP est de compétence préfectorale.

S'agissant du déclassement de la voirie routière, l'enquête préalable à l'arrêté de déclaration d'utilité publique vaudra également pour l'enquête préalable au déclassement de voies conformément à l'article L.141-3 du Code de la voirie routière.

Les procédures liées au pôle transport (délibération du STIF) imposent néanmoins un délai plus long pour l'enquête Bouchardeau sur le schéma de principe relatif au pôle transport, que pour l'enquête publique relative à la DUP de la Canopée. Or, l'enquête relative à la DUP de la Canopée est sur le chemin critique de l'opération et la retarder repousserait la date de livraison de l'ensemble de l'opération. L'enquête DUP est envisagée de façon globale pour l'appropriation des emprises, intégrant donc également celles nécessaires aux travaux « pôle transport », dans la mesure où leur définition est suffisamment précise et stable.

Avec l'accord du STIF et de la RATP, cette enquête « Bouchardeau » liée au pôle transport sera menée dans un second temps, après l'enquête DUP.

## **3 – Déclaration de projet**

La réalisation de travaux d'investissement routier et la construction de plus de 10 000 m<sup>2</sup> shon à usage de commerce étant des projets de la Ville de Paris soumis à enquêtes publiques, le Conseil de Paris sera appelé à déclarer, à l'issue de ces enquêtes, l'intérêt général de ces projets.

Il en sera de même au titre du pôle transport de la part des partenaires en charge du projet.



## 4 – Procédure préalable à la déclaration d'utilité publique

### 4.1 – Situation foncière

Les Halles constituent un ensemble immobilier complexe de sept niveaux comprenant des volumes affectés au RER et au métro, des parkings, des locaux commerciaux, des équipements publics, des voies de circulation piétons et automobiles, des locaux techniques et fonctionnels.

#### 4.1.1 - Biens de la Ville

La Ville de Paris est propriétaire de différents volumes et de droits réels par suite de divers actes de cession par la SEMAH intervenus depuis 1985. Elle est ainsi propriétaire :

- comme dépendant de son domaine public, d'équipements publics, de voiries souterraines, de circulations horizontales et verticales, du parc de stationnement Saint-Eustache et du jardin public ;
- comme dépendant de son domaine privé, de volumes immobiliers à usage commercial, parkings, etc. sous réserve des droits des titulaires des baux à construction ou emphytéotiques dans le cadre desquels ces volumes ont été réalisés.

#### 4.1.2 – Droits des titulaires des volumes ou fractions de volumes

Il s'agit en premier lieu de la **Société Civile du Forum des Halles de Paris** (SCFHP).

La SCFHP est titulaire de baux à construction qui lui ont été consentis originellement par la SEMAH, au droit de laquelle vient la Ville de Paris.

Les droits réels concernés par la procédure de déclaration d'utilité publique sont :

- un bail à construction du 22 juillet 1976 dans l'ancien Forum à vocation commerciale ; il arrivera à échéance le 31 décembre 2055,
- un bail à construction du 22 juillet 1976 portant sur les parkings nord (Rambuteau) et sud (Berger) ; il arrivera à échéance le 31 décembre 2020,
- un bail à construction du 29 novembre 1985 dans le nouveau Forum à vocation commerciale ; il arrivera à échéance le 31 décembre 2055.

Il s'agit ensuite de la société **Accor**, également titulaire de baux à construction et emphytéotique consentis originellement par la SEMAH, au droit de laquelle vient la Ville de Paris. Les droits réels concernés par la procédure de déclaration d'utilité publique portent sur :

- un bail emphytéotique du 2 août 1983 à usage de locaux techniques et de parking pour les besoins de l'hôtel Novotel (qui fait l'objet d'un bail à construction distinct, du même jour, et qui n'est pas concerné par le projet) ; il arrivera à échéance le 31 décembre 2081.

Ces baux seront partiellement résiliés pour la partie nécessaire à l'opération.

Sont également concernées les sociétés Paris Realty Fund (Paref) et Citadines pour être propriétaires, Paref, du volume 27099, loué à France Telecom au niveau -2 du nouveau Forum et

Citadines, de deux volumes techniques (27023 et 27055) au niveau -2 de l'ancien Forum. Ces volumes seront également acquis, dont l'un, très partiellement (27099).

Enfin, il est convenu entre la Ville et la RATP que le bail emphytéotique du 9 janvier 1986, d'une durée de 59 ans, portant sur des volumes à usage de bureaux d'une surface utile de 207 m<sup>2</sup> sera résilié par anticipation à l'amiable. Ces volumes accueillent actuellement un centre médical de la RATP.

#### **4.2 – Volumes ou fractions de volumes à acquérir**

L'acquisition des volumes nécessaires à la réalisation de l'opération est notamment justifiée par :

- la restructuration des circulations verticales au niveau des accès Rambuteau, Berger, Lescot et Pont-Neuf, soit près de 650 m<sup>2</sup>,
- la restructuration de la salle d'échanges RER et la création de nouveaux débouchés de la salle d'échanges vers les circulations verticales Berger et Rambuteau, la création d'un nouvel accès à la gare RER par le mail Marguerite de Navarre permettant ainsi de porter le nombre de dégagements de 2 à 5. En accord avec le STIF, la Ville de Paris assurera les fonctions d'aménageur foncier pour le pôle transport. Ces volumes représentent une surface d'environ 210 m<sup>2</sup> ainsi que 330 places de stationnement situés dans le parking Berger et le cylindre de sortie de ce parking dans lequel seront positionnés les accès du mail Marguerite de Navarre. Une cinquantaine de places sont amodiées ; elles devraient être reconstituées à un autre emplacement du parking ; à défaut, leurs titulaires seraient indemnisés.
- la restructuration de la voirie souterraine et des aires de débord ; les volumes impactés concernent le parking privatif du Novotel (64 places) et son cylindre d'accès ainsi que diverses réserves commerciales (de l'ordre de 400 m<sup>2</sup>) et les locaux techniques de Citadines (environ 70 m<sup>2</sup>),
- le renforcement structurel en sous-dalle du jardin, côté Berger, et la création (d'une vingtaine de m<sup>2</sup>) d'une liaison verticale (escalier/ascenseur/monte-charge) entre les locaux techniques et d'exploitation du jardin en surface et le sous-sol (volumes Peref et SCFHP au titre du cinéma UGC),
- la reconstitution des équipements publics de la Ville dans la Canopée, après démolition des pavillons Willerval, la création d'un nouvel accès par la Canopée à partir du jardin et tout élément de structure devant être renforcé de manière à supporter la Canopée, soit environ 3 500 m<sup>2</sup>.

Pour permettre à la Ville de Paris de s'assurer la maîtrise foncière des volumes ou fractions de volumes nécessaires à la réalisation de l'opération, en s'en portant acquéreur, il convient de déclarer le projet d'utilité publique.

Ces emprises représentent au total pour la SCFH près de 4 800m<sup>2</sup> sur les 60 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales, soit 8 % et 330 places de stationnement sur les 748 du parking Berger soit 44 %, auxquelles s'ajoutent les parts détenues par la SCFHP, en indivision avec la Ville, au titre de locaux techniques (gainés, climatisation, fluides...) qu'il convient également d'acquérir.

Pour Accor, les volumes nécessaires à l'opération représentent la totalité du parc de stationnement privatif de l'hôtel Novotel, soit 64 places de stationnement. Pour Peref, il s'agit d'une appropriation partielle en altimétrie du volume (sur une hauteur d'un mètre environ) en sous dalle du jardin (situation identique pour le cinéma UGC) et d'une emprise au sol d'une vingtaine de m<sup>2</sup> pour la liaison entre les locaux en rez-de-jardin et le sous-sol. S'agissant de Citadines, l'acquisition porte sur les 2 locaux techniques (70 m<sup>2</sup> environ).

Pour la RATP, il s'agit de locaux d'une superficie de 207 m<sup>2</sup>.

Il s'agit là des emprises telles qu'elles résultent de l'état actuel du projet ; elles pourraient faire l'objet d'adaptations en fonction de l'avancement des études. Ces adaptations seraient alors prises en compte dans l'état parcellaire.

Cette procédure sera, comme toujours en pareil cas, mise en œuvre dans le cadre des dispositions des articles L.11-1 et L.11-2 du Code de l'expropriation.

L'enquête parcellaire permettra de procéder à l'acquisition des volumes concernés par voie d'expropriation.

Au total, environ 40 commerces seront partiellement ou totalement impactés.

Dans le cadre des relations que la Ville entretient depuis le début du projet avec Unibail-Rodamco et sa filiale, la Société Civile du Forum des Halles de Paris, est examinée la possibilité de conclure un accord amiable avec le gestionnaire du centre commercial afin de récupérer les emprises nécessaires à la réalisation de l'opération. Je ne manquerai pas naturellement de vous soumettre les conditions dans lesquelles cet accord pourra intervenir.

## **5 – Principe de déclassement de voies et d'équipements publics de la Ville existants, nécessaires à la réalisation de l'opération**

Comme on l'a vu, certaines voies, situées en surface ou en infrastructure, seront restructurées, voire supprimées, par la mise en œuvre du projet d'aménagement ; il en est ainsi de certaines circulations intérieures du Forum, de la voirie automobile souterraine (petite boucle) ou des voies de circulation piétonne autour du patio et des pavillons Willerval, appelés à disparaître.

Les actuels pavillons Willerval comprennent également des équipements publics de la Ville, notamment le conservatoire et la bibliothèque Jeunesse amenés à être reconstitués dans le projet de la Canopée.

Pour la mise en œuvre du projet, lesdites voies et équipements publics seront déclassés, après leur désaffectation ; sans attendre la mise en œuvre de ces procédures, et de façon à permettre la délivrance d'autorisations d'urbanisme (permis notamment), il vous est demandé d'approuver d'ores et déjà le principe de déclassement de ces voies et de ces équipements publics.

## **6 – Demandes de toutes autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet et notamment les demandes de permis de construire et d'exploitation commerciale devant la commission départementale d'aménagement commercial**

La construction de la Canopée sera réalisée par la Ville de Paris en tant que maître d'ouvrage.

Outre des équipements publics, la Canopée comprendra des commerces à rez-de-chaussée et en étage.

L'exploitation commerciale de ces surfaces est soumise à une autorisation d'urbanisme commercial puisqu'elles dépassent le seuil de 1 000 m<sup>2</sup> fixé par la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008.

Conformément à la réglementation applicable, il doit y avoir identité de pétitionnaire entre le demandeur de l'autorisation d'aménagement commercial et le demandeur du permis de construire ; de plus, le permis ne pourra pas être délivré si l'autorisation d'aménagement commercial n'a pas été accordée préalablement.

Il existe donc une interdépendance étroite entre ces deux procédures ; c'est la raison pour laquelle il vous est également proposé de m'autoriser à solliciter une demande d'exploitation commerciale auprès de la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC), étant précisé que cette procédure est ouverte aux personnes publiques.

## **V – COÛT ET FINANCEMENT DE L'OPERATION**

### **1 – coût estimatif de l'opération des Halles**

Les coûts estimatifs du projet se décomposent selon quatre axes principaux :

- les coûts liés au projet urbain et architectural : 235M€, soit 31% du budget total. Ils correspondent aux actions visibles de transformation urbaine du site, pour lui redonner une qualité conforme à sa véritable vocation métropolitaine : construction de la Canopée, rénovation profonde du jardin et de l'ensemble des espaces publics du quartier.
- les coûts liés à la requalification du pôle transport, tous maîtres d'ouvrages confondus : 189 M€ soit 25% du budget environ. Ils correspondent au réaménagement et à la mise en sécurité du site, que l'on doit considérer comme une obligation évidente compte tenu de l'obsolescence du pôle.
- les coûts liés à la mise en sécurité et la remise aux normes du Forum : 140 M€ soit 18% du budget. Ils concernent l'ensemble des installations techniques et structurelles qui doivent être remises à niveau compte tenu de leur état de vétusté : réseaux, structure, ventilation des voiries souterraines,...
- les coûts connexes, transversaux, liés à l'ensemble du projet de rénovation des Halles : 196 M€ soit 26% du budget. Sont inclus la coordination de l'opération, la construction de la cité de chantier pour l'ensemble de l'opération, les coûts fonciers ainsi que les aléas de l'opération. La Ville, prudente, provisionne des dépassements de coûts à hauteur de 60 M€.

<b>COUT ESTIMATIF DE L'OPERATION DES HALLES</b> <b>(en € HT – valeur janvier 2009)</b>	<b>1ère phase</b> <b>(mandature</b> <b>actuelle)</b>	<b>2ème</b> <b>phase</b> <b>(mandature</b> <b>prochaine)</b>	<b>TOTAL</b>
<b>COUT GLOBAL ESTIME (porté partiellement par la Ville, voir paragraphe suivant)</b>	<b>608</b>	<b>152</b>	<b>760</b>
<b>1. PROJET URBAIN ET ARCHITECTURAL</b>	<b>208</b>	<b>27</b>	<b>235</b>
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
<b>2. AMENAGEMENT ET MISE EN SECURITE DU POLE TRANSPORTS</b>	<b>142</b>	<b>47</b>	<b>189</b>
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
<b>3. REMISE AUX NORMES ET MISE EN SECURITE DU FORUM</b>	<b>118</b>	<b>22</b>	<b>140</b>
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
<b>4. COUTS CONNEXES (COORDINATION, FONCIER, ALEAS)</b>	<b>140</b>	<b>56</b>	<b>196</b>
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

## 2 – financement de l'opération des Halles

Les partenaires publics de l'opération que sont la Région d'Île-de-France, le STIF et la RATP sont sollicités par la Ville de Paris pour participer au financement du projet.

La RATP et le STIF participeraient au titre de l'amélioration des transports publics (mise en accessibilité, notamment PMR, et en sécurité du site, augmentation de la capacité du pôle transport).

La Région d'Île-de-France est appelée à participer pour les mêmes raisons, 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. Par ailleurs, dans un objectif de clarification des responsabilités des différents propriétaires gestionnaires, et afin que chacun, Ville, Unibail-Rodamco ou RATP, soit pleinement responsable de ses volumes et en assume totalement le bon entretien et les mises aux normes si nécessaire, des discussions sont en cours sur la simplification des régimes de propriété. Elles doivent aboutir à un accord dans les semaines à venir pour lequel je reviendrai vers vous.

Par ailleurs, j'ai sollicité une contribution au projet auprès de l'Etat pour ce site stratégique de la métropole parisienne. L'une des raisons de la surfréquentation du site et de la gare d'échange en

particulier, est l'arrêt des trains SNCF du RER D à la gare des Halles et la modification des principes d'exploitation de la SNCF. En outre, ce projet dépasse de beaucoup la seule rénovation d'un site parisien : le site des Halles accueille la plus grande gare de transports collectifs d'Europe et constitue la porte d'entrée principale en nombre d'usagers de la capitale. C'est enfin un site répondant entièrement aux prescriptions du Grenelle de l'environnement, privilégiant notamment, en terme d'accès les transports collectifs à la voiture.

Au total la Ville escompte 300 M€ de concours des partenaires, dont entre la moitié et les deux tiers sur la durée de la présente mandature. Le bouclage du financement interviendra dans les tous prochains mois, compte tenu des modalités de décision des différents partenaires.

En termes de conduite du projet, la réalisation de l'ensemble du projet ne relèvera pas de la seule maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris ; certaines opérations devraient également être portées par les partenaires, en particulier des parties du projet Transport. La frontière entre maîtres d'ouvrage est en cours d'étude, afin de limiter au maximum les effets d'interface sur des ouvrages complexes.

## **VI – CALENDRIER**

A la suite de votre délibération, les enquêtes, y compris l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, pourraient se dérouler à mi 2009 pour une obtention des arrêtés de déclaration d'utilité publique et de cessibilité à la fin du premier trimestre 2010.

Ce calendrier doit permettre à la Ville de maîtriser l'intégralité du foncier concerné par le projet afin d'entamer les premiers travaux de démolition à l'été 2010, ainsi que le prévoit le calendrier général de l'opération dont les grandes lignes sont :

- **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 mise en sécurité 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

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.

\* \*  
\*

En conclusion, je vous propose :

- d'approuver le bilan de la concertation,
- d'arrêter le dossier définitif du projet,
- de m'autoriser à engager la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique telle que prévue aux articles L. 11-1 et 2 et L. 21-1 à 3 du Code de l'expropriation,
- d'autoriser la Ville à acquérir à l'amiable ou par voie d'expropriation et à libérer les volumes ou fractions de volumes nécessaires à la réalisation de l'opération,
- d'approuver le principe de déclassement de voies et d'équipements publics de la Ville nécessaires à la réalisation de l'opération d'aménagement.
- de m'autoriser à déposer toutes demandes d'autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet, et notamment les demandes de permis de construire et d'exploitation commerciale des locaux commerciaux prévus dans la Canopée devant la commission départementale d'aménagement commercial.

Je vous prie, mes chers collègues, de bien vouloir en délibérer.

Le Maire de Paris