

**MAIRIE DE PARIS  
SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE**

**DEPARTEMENT DE PARIS**

# **PROJET DE REAMENAGEMENT DU PÔLE RER CHATELET-LES-HALLES A PARIS (1<sup>er</sup> Arrondissement)**

## **ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES**

**Sous maîtrise d'ouvrage Mairie de Paris :** Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de l'opération, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et une enquête parcellaire, conformément aux plans et documents annexés, en application des articles R.11-9 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, en vue de prononcer d'éventuelles expropriations

**Sous maîtrise d'ouvrage STIF :** Enquête publique Bouchardeau portant sur une opération susceptible d'affecter l'environnement et portant sur des travaux au titre des voies ferrées d'un montant supérieur à 1 900 000 euros

## **RAPPORT D'ENQUÊTES**

Paris, le 19 juillet 2010

Commission d'enquêtes : M-C Eustache Présidente, I Lesens et J-F Hervé titulaires

**Le présent rapport comprend 2 documents.**

## **DOCUMENT 1**

### **ANALYSE ET RESUME DES ENQUETES**

**CHAPITRE 1                    GENERALITES**

**CHAPITRE 2                    ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

**CHAPITRE 3                    ANALYSE DES OBSERVATIONS**

**ANNEXES**

## **DOCUMENT 2**

### **CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETES**

Ces deux documents sont indépendants et doivent être considérés comme séparés. Ils ne sont reliés entre eux que dans un souci pratique de présentation afin d'éviter qu'un document ne s'égaré.

**DOCUMENT 1****TABLE DES MATIERES**

<b>CHAPITRE 1</b> .....	<b>7</b>
<b>GENERALITES</b> .....	<b>7</b>
<b>OBJET DES ENQUETES CONJOINTES</b> .....	<b>8</b>
<b>CADRE JURIDIQUE DES ENQUETES</b> .....	<b>8</b>
<i>3 enquêtes conjointes dans le cadre du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-les-Halles</i> .....	<b>8</b>
La procédure de mise en œuvre de l'intervention foncière.....	<b>9</b>
Des enquêtes conjointes.....	<b>10</b>
Le périmètre des enquêtes.....	<b>10</b>
L'étude d'impact.....	<b>11</b>
L'évaluation socio-économique.....	<b>12</b>
<i>Les textes applicables</i> .....	<b>12</b>
<i>La concertation préalable</i> .....	<b>12</b>
Les modalités.....	<b>12</b>
Mise en œuvre de la modalité.....	<b>13</b>
Les outils de la concertation et leur mise en œuvre.....	<b>14</b>
Bilan quantitatif de la concertation.....	<b>14</b>
Bilan thématique de la concertation.....	<b>15</b>
Synthèse.....	<b>15</b>
<i>L'avis de l'autorité environnementale</i> .....	<b>16</b>
<i>Le contexte réglementaire</i> .....	<b>17</b>
Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF).....	<b>17</b>
Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France (PDUIF).....	<b>17</b>
Le Plan de Déplacement de Paris (PDP).....	<b>17</b>
Le Plan Local d'Urbanisme (PLU).....	<b>18</b>
<b>DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET</b> .....	<b>19</b>
<i>Les caractéristiques du projet</i> .....	<b>19</b>
Les objectifs du projet.....	<b>19</b>
Les caractéristiques du projet.....	<b>20</b>
Les commerces et parkings concernés par la déclaration d'utilité publique.....	<b>22</b>
L'implantation.....	<b>24</b>
Le financement.....	<b>25</b>

Le bilan socio économique.....	25
Le déroulement de l'enquête parcellaire.....	27
Le calendrier de réalisation.....	29
<b>COMPOSITION DES DOSSIERS PRESENTES POUR LES ENQUETES CONJOINTES</b>	
.....	30
<i>Les pièces du dossier :</i> .....	30
<b>CHAPITRE 2.....</b>	<b>31</b>
<b>ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUETES CONJOINTES.....</b>	<b>31</b>
<b>DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETES.....</b>	<b>32</b>
<b>ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUETES.....</b>	<b>32</b>
<i>Réunions de travail</i> .....	32
<i>Arrêté</i> .....	33
<i>Durée des enquêtes</i> .....	34
<i>Réception du public</i> .....	34
<i>Permanences de la commission d'enquêtes</i> .....	34
<b>PUBLICITE DES ENQUETES.....</b>	<b>35</b>
<i>Mesures de publicité officielle légale</i> .....	35
<i>Parutions légales dans les journaux</i> .....	36
<i>Mesures de publicité complémentaires</i> .....	36
<b>DEROULEMENT DES ENQUETES.....</b>	<b>38</b>
<i>Registres d'enquêtes</i> .....	38
<i>Réunion publique</i> .....	38
<i>Clôture des enquêtes</i> .....	40
<i>Observations du public</i> .....	40
<i>Conclusions du déroulement des enquêtes conjointes</i> .....	40
<b>CHAPITRE 3.....</b>	<b>41</b>
<b>ANALYSE DES OBSERVATIONS.....</b>	<b>41</b>
<b>OBSERVATIONS RECUEILLIES.....</b>	<b>42</b>
<i>Observations orales</i> .....	42
<i>Observations écrites</i> .....	42
<i>Observations inscrites sur les registres d'enquête</i> .....	42
<i>Courriers reçus</i> .....	43
<i>Bilan global</i> .....	43
<b>EXAMEN DES OBSERVATIONS.....</b>	<b>44</b>
<i>Remarque liminaire</i> .....	44
<i>Thèmes développés</i> .....	45
<b>ENQUETE BOUCHARDEAU.....</b>	<b>47</b>
<i>Thème 1 : Restructuration de la salle d'échanges</i> .....	47
➤ <i>Les flux des voyageurs au niveau de la salle d'échanges</i> .....	47
➤ <i>« Mettre mieux en scène le cœur de transport (chassé-croisé des trains) »</i> .....	50
➤ <i>Des interrogations sur l'évolution du projet par rapport aux idées développées lors du concours de 2004</i> .....	51
➤ <i>Une signalétique à améliorer</i> .....	53
➤ <i>Les lignes de contrôle</i> .....	55
➤ <i>Les mosaïques de la salle d'échanges</i> .....	56

➤ <i>L'investissement et les charges d'exploitation</i> .....	57
➤ <i>La justification économique du projet</i> .....	60
➤ <i>Les Personnes à Mobilité Réduite</i> .....	62
➤ <i>Stationnement des vélos</i> .....	64
➤ <i>Les accès Berger et Rambuteau</i> .....	66
<i>Thème 2 : Sûreté/sécurité</i> .....	68
➤ <i>Les exigences réglementaires en matière de sécurité</i> .....	68
➤ <i>L'étude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP)</i> .....	70
➤ <i>Les nouvelles sorties de secours</i> .....	72
➤ <i>Les nouveaux accès pompier</i> .....	73
➤ <i>L'alimentation Electrique (normale et secours)</i> .....	75
➤ <i>Les aspects hydrauliques</i> .....	76
➤ <i>Salle d'attente de crise/poste de police</i> .....	79
➤ <i>Les réaménagements au niveau des voies au niveau -5</i> .....	80
<i>Thème 3 : La place Marguerite de Navarre et les accès</i> .....	82
➤ <i>Desserte piétonne et automobile place Marguerite de Navarre</i> .....	82
➤ <i>Les impacts de ce nouvel accès pour les riverains</i> .....	84
➤ <i>Le devenir de l'accès rue de la Ferronnerie</i> .....	86
➤ <i>Etude de flux générés par le nouvel accès place Marguerite de Navarre</i> .....	87
<i>Thème 4 : Les travaux</i> .....	89
➤ <i>Les travaux en cours de rénovation des installations techniques</i> .....	89
➤ <i>Les plannings de travaux des différentes opérations</i> .....	90
➤ <i>La « Charte de qualité des chantiers »</i> .....	92
➤ <i>La mise en place d'un comité de suivi des travaux</i> .....	93
➤ <i>Le phasage des travaux</i> .....	95
➤ <i>Les phases de travaux envisagés au niveau de la ligne 4 du métro</i> .....	96
<i>Thème 5 : Divers</i> .....	98
➤ <i>Repenser l'ensemble des voies de surface sur le quartier</i> .....	98
➤ <i>Le fret ferroviaire</i> .....	100
➤ <i>La voirie souterraine</i> .....	102
➤ <i>Un périmètre d'actions à étendre</i> .....	103
<b>ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE</b> .....	105
<i>Thème 6 : Les parkings</i> .....	106
➤ <i>Bilan des emplacements privés et publics supprimés</i> .....	106
➤ <i>Les bases d'indemnisation</i> .....	109
➤ <i>Quelles solutions pour les personnes expropriées ?</i> .....	111
<i>Thème 7 : Les commerces et les évictions</i> .....	113
➤ <i>Impact des évolutions des flux sur les zones de chalandises</i> .....	114
<b>ENQUETE PARCELLAIRE</b> .....	117
<i>Thème 8 : Les expropriations</i> .....	117

## **ANNEXES**

**ANNEXE 1 : Décision du 28/10/2009 du Président du Tribunal administratif de Paris portant constitution d'une commission d'enquête ayant pour objet le projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les-Halles**

**ANNEXE 2 : Lettre du 02/10/2009 du STIF au Préfet de Paris**

**ANNEXE 3 : Arrêté n° 2009-324-2 du 20/11/2009 du Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, portant organisation des enquêtes publiques conjointes sur :**

- Une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de l'opération, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, conformément au plan annexé, portée par la Ville de Paris
- Une enquête parcellaire, conformément aux plans et documents annexés, en application des articles R.11-9 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, en vue de prononcer d'éventuelles expropriations, portée par la Ville de Paris
- Une enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, pour des travaux au titre des voies ferrées d'un montant supérieur à 1 900 000 euros portant sur la création d'une gare de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, conformément à la rubrique 9 de l'annexe 1 à l'article R123-1 du code de l'environnement, portée par le STIF.

**ANNEXE 3bis : Lettre du Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris à la présidente de la commission d'enquêtes, portant sur l'organisation d'une réunion publique, en application de l'article R.123-20 du code de l'environnement**

**ANNEXE 4 : Avis d'enquêtes publiques conjointes portant sur le projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les-Halles à Paris 1<sup>er</sup> arrondissement**

**ANNEXE 5 : Compte-rendu de la réunion publique du 20 janvier 2010**

**ANNEXE 6 : Tableaux des observations par thèmes**

**ANNEXE 7 : Tableaux des observations par arrondissement**

**ANNEXE 8 : Avis et commentaires techniques des Maîtres d'Ouvrage en réponse aux questions posées par la commission d'enquêtes**

# **DOCUMENT 1**

## **CHAPITRE 1**

### **GENERALITES**

## OBJET DES ENQUETES CONJOINTES

Le présent dossier porte sur le projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-les-Halles à Paris 1<sup>er</sup> arrondissement. Il fait l'objet d'enquêtes conjointes :

- une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de l'opération, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, conformément au plan annexé, portée par la Ville de Paris ;
- une enquête parcellaire, conformément aux plans et documents annexés, en application des articles R.11-9 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, en vue de prononcer d'éventuelles expropriations, portée par la Ville de Paris ;
- une enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, pour les travaux au titre des voies ferrées d'un montant supérieur à 1 900 000 euros portant sur la création d'une gare de voyageurs, de marchandises ou de transit ou sur l'extension de son emprise, conformément à la rubrique 9 de l'annexe I à l'article R.123-1 du code de l'environnement, portée par le STIF.

Ces enquêtes se sont déroulées sur le territoire de la commune de Paris, dans les mairies des 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements.

## CADRE JURIDIQUE DES ENQUETES

### 3 enquêtes conjointes dans le cadre du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-les-Halles

- **L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique** est régie par les articles L.11-1 et suivants et R.11-1 et suivants du Code de l'expropriation. Elle a pour objet le projet transport (comprenant la création de l'accès Marguerite de Navarre, le prolongement des accès Rambuteau et Berger et le réaménagement de la salle d'échanges) et les projets connexes (création du mail Marguerite de Navarre, restructuration du parking Berger). Cette enquête est organisée par la Ville de Paris.

Cette nouvelle enquête fait suite à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui s'est déroulée du 15 juin au 17 juillet 2009 qui portait sur le projet de la Ville (circulations intérieures, voirie souterraine, jardin, canopée), menée conjointement aux enquêtes publiques relatives aux travaux de voirie et au permis pour les constructions portant création de surfaces commerciales supérieures à 10 000 m<sup>2</sup> SHON.

Outre l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, régie par les articles L.11-1 et suivants et R.11-1 et suivants du Code de l'expropriation et organisée par la Ville de Paris, deux autres enquêtes sont également nécessaires :

- **une enquête parcellaire** régie par les articles R.11-19 et suivants du Code de l'expropriation ; elle est menée par la Ville de Paris. Selon l'article R.11-21 du Code de l'expropriation l'enquête parcellaire peut être faite soit en même temps que l'enquête préalable soit postérieurement lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire et la liste des propriétaires. Dans le cas présent, la Ville étant en mesure de déterminer les volumes à exproprier, et de dresser le plan parcellaire (pour cette enquête, l'état descriptif de division en volumes) et la liste des propriétaires, il a été décidé d'organiser conjointement l'enquête publique préalable à la DUP et l'enquête parcellaire.
- **une enquête publique au titre des 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. Cette enquête est régie par les articles L.123-1 à L.123-16 et R.123-1 et suivants du Code de l'environnement. Son organisation relève du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF). L'opération entre ainsi dans le champ d'application de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 dite « **Loi Bouchardeau** », relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, maintenant intégrée au Code de l'Environnement (articles L123-1 et suivants). Ces travaux doivent être soumis à une enquête publique, étant donné qu'en raison de leur nature et de leur consistance, ces aménagements sont susceptibles d'affecter l'environnement.  
**Une déclaration de projet** doit être intervenue dans l'année qui suit la clôture de l'enquête, conformément à l'article L1126-1 du code de l'environnement qui oblige ainsi les collectivités territoriales, ou leurs groupements, à se prononcer sur l'intérêt général de l'opération qui a fait l'objet d'une enquête publique. Sans autorisation de projet, aucune autorisation ne peut être délivrée. Cette déclaration indique l'objet de l'enquête et précise, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui sont apportées au projet suite à l'enquête, sans que ces dernières n'en altèrent l'économie générale.

### **La procédure de mise en œuvre de l'intervention foncière**

Celle-ci est précisée dans le courrier adressé par le STIF au Préfet de Région, Préfet de Paris, en date du 02/10/2009 :

« La procédure d'enquête publique est portée par le STIF et la Ville de Paris :

- Le STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports en commun en Ile-de-France, est conformément à ses statuts, maître d'ouvrage de la procédure d'enquête publique. Ainsi, selon le décret n°2005-664 du 10/06/2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, le Conseil du STIF a approuvé lors de sa séance du 27/05/2009 le dossier d'enquête publique relatif à l'opération, et autorisé ses services à engager la procédure à mettre en œuvre.
- La Ville de Paris est maître d'ouvrage des acquisitions foncières nécessaires au projet transport porté par le STIF, et nécessaires à des projets connexes réalisés concomitamment au projet. Dès l'origine du projet, les partenaires (STIF, Ville de

Paris et RATP) ont convenu que les procédures foncières requises au titre du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles seraient réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris. En effet, certaines emprises foncières s'avèrent nécessaires à la fois pour le projet transport porté par le STIF, mais également pour le projet urbain porté par la Ville de Paris. Il s'agit notamment de foncier localisé dans les volumes souterrains adjacents à la Place Marguerite de Navarre, emprises dont la mutation est également requise au titre du projet de réaménagement des voiries souterraines des Halles.

Cette disposition a par ailleurs été conclue dans un souci de clarté et d'unicité d'interlocuteur vis-à-vis des tiers propriétaires de foncier dans les volumes du complexe souterrain du Forum des Halles ; les différents projets étant imbriqués techniquement et fonctionnellement et présentant de nombreuses interfaces.

De fait, le Conseil de Paris, lors de ses séances du 29 et 30/09/2009, a autorisé le Maire de Paris à engager la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération de réaménagement du pôle transport. »

### **Des enquêtes conjointes**

L'article R.123-4 I/ du Code de l'environnement prévoit : «Lorsqu'une même opération doit normalement donner lieu à plusieurs enquêtes dont l'une au moins au titre des dispositions des articles L.123-1 à L.123-16, ces enquêtes ou certaines d'entre elles peuvent être conduites conjointement par un même commissaire enquêteur ou même commission d'enquête désigné par le président du tribunal administratif. L'organisation des enquêtes ainsi menées conjointement fait l'objet d'un seul arrêté qui précise l'objet de chacune d'elles. Lorsque l'organisation de chacune de ces enquêtes relève normalement d'autorités différentes, cet arrêté est pris après information des autres autorités par le préfet ».

Ainsi, dans le cas présent, la nature du projet, sa complexité et la volonté d'assurer la meilleure information possible du public, a conduit à retenir la tenue d'enquêtes publiques conjointes, conformément à l'article R.123-4 I/ du Code de l'environnement, chacune de ces enquêtes restant cependant indépendante et organisée selon le régime qui lui est propre.

En conclusion, les différents dossiers soumis présentement à enquêtes publiques portent sur :

- l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet du pôle transport et aux projets connexes (création du mail Marguerite de Navarre et restructuration du parking Berger),
- l'enquête parcellaire afférente,
- l'enquête publique au titre des travaux relatifs aux voies ferrées.

### **Le périmètre des enquêtes**

De même que l'enquête de déclaration d'utilité publique, l'enquête parcellaire porte à la fois sur le projet transport (création de l'accès Marguerite de Navarre, prolongement des accès Rambuteau et Berger, réaménagement de la salle d'échanges) et les projets connexes (création du mail Marguerite de Navarre, restructuration du parking Berger) ; en revanche, seul le projet transport fait l'objet de l'enquête au titre des travaux.

## L'étude d'impact

En application des dispositions de l'article R122-8 du Code de l'Environnement, le projet est soumis à une étude d'impact permettant, après une description de l'état initial du site, d'apprécier les conditions d'insertion dans l'environnement, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de la réalisation du projet. Elle doit aussi justifier le choix du parti d'aménagement retenu parmi les variantes envisagées.

L'étude d'impact permet :

- d'aider le maître d'ouvrage à concevoir un projet respectueux de l'environnement,
- d'aider l'autorité chargée de l'instruction administrative du dossier à la prise de décisions,
- d'informer le public et de recueillir ses observations.

En raison de l'imbrication des projets développés par les différents maîtres d'ouvrage dans le quartier des Halles, le site, ses enjeux ainsi que les impacts des projets sont présentés d'une manière globale. Ainsi, une première étude d'impact, réalisée dans le cadre des projets sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris du quartier des Halles, a été réalisée pour l'enquête publique menée par la Ville de Paris du 15 juin 2009 au 18 juillet 2009. Elle exposait les premiers éléments du projet du pôle RER Châtelet – Les Halles. Cette première étude d'impact a été complétée dans le cadre de ce nouveau dossier d'enquêtes publiques, notamment avec un développement spécifique sur le projet retenu sur le Pôle RER Châtelet – Les Halles.

Cette étude est réalisée pour servir de support aux enquêtes publiques que nécessiteront les procédures foncières et la délivrance des autorisations administratives.

Le contenu de l'étude d'impact est réglementairement défini, conformément aux dispositions des articles L. 122-1 et suivants du Code de l'Environnement, relatifs aux études d'impact.

Des études techniques (Air et Santé et Acoustique) ont également été réalisées à l'occasion de la présente étude. Conformément à l'article R. 112-3 du Code de l'Environnement, cette étude présente successivement :

- **une analyse de l'état initial du site et de son environnement**, à l'intérieur de l'aire d'étude retenue, afin de cerner tous les effets significatifs du projet sur les milieux naturel et humain,
- **les raisons pour lesquelles**, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, **le projet présenté a été retenu**,
- **une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement**. Cette prévision des impacts doit rester la plus factuelle possible. Cette détermination initiale doit être complétée par une appréciation de l'importance des impacts, en fonction de la vulnérabilité des milieux concernés comme l'irréversibilité de leurs effets et de l'existence de moyens propres à en limiter les conséquences,
- **les mesures envisagées par le Maître d'Ouvrage** ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,
- **une analyse des méthodes utilisées** pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation,
- **un résumé non technique** de l'étude d'impact, afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude.

Selon le 4ème alinéa de l'article R 122-3 du Code de l'Environnement, « lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ». Le programme est ici confondu avec la totalité du projet; les impacts du programme sont donc ceux du projet, objet de la présente étude d'impact.

### **L'évaluation socio-économique**

Conformément au décret n°84-617 du 17 juillet 1984 modifié, pris en application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs (LOTI), applicable à la présente opération (projet d'infrastructure de transport dont le coût est égal ou supérieur à 83 084 714,39 €), elle est soumise aux obligations posées par ce décret en terme d'évaluation des grands projets d'infrastructure, notamment la réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel.

### **Les textes applicables**

Le projet doit notamment prendre en compte :

- les textes généraux (code de l'environnement, code de l'urbanisme, code de la voirie routière, code général des collectivités territoriales, code du patrimoine, code de la route, code de la construction et de l'habitation,...)
- la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et ses textes d'application, notamment ceux relatifs à l'évaluation des grands projets d'infrastructures,
- les textes relatifs aux enquêtes publiques, à l'information et à la participation du public en matière d'environnement,
- les textes relatifs à la protection de la nature et du patrimoine,
- les textes relatifs au bruit à l'eau, l'air, la santé et l'utilisation rationnelle de l'énergie,
- les textes relatifs à la sécurité,
- les textes relatifs à l'accessibilité et à l'adaptation des transports aux handicapés
- les textes relatifs au STIF et à la RATP
- ...

### **La concertation préalable**

#### **Les modalités**

Les modalités de la concertation telles que décidées par le Conseil du STIF dans sa délibération 2006/0275 du 5 avril 2006 étaient les suivantes :

- une publicité préalable, dans la presse et par affichage, pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement,
- la tenue de réunions publiques,
- la tenue d'une exposition d'information générale sur le projet,
- la présence, sur les lieux de l'exposition, d'un registre à disposition du public pour qu'il

puisse y consigner ses suggestions ou ses observations.

Il a été convenu que la concertation préalable relative au projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles, engagée par le STIF, soit réalisée conjointement avec la concertation menée par la Ville de Paris sur l'ensemble du projet urbain.

En effet, la configuration du site et l'imbrication des différentes fonctionnalités dans les espaces souterrains des Halles impliquent des interfaces importantes entre le pôle d'échanges et le Forum des Halles ; notamment en termes d'accès, de cheminements piétons et d'écoulement des flux, d'évacuation du public. Ainsi, les enjeux relatifs au pôle de transport en commun peuvent être dépendants des orientations retenues dans le cadre du projet urbain de réaménagement du quartier des Halles.

La Ville de Paris ayant engagé une large concertation dans le cadre des dispositions réglementaires en vigueur, autour des objectifs et orientations du projet urbain de réaménagement du quartier des Halles, et de nombreux moyens ayant été mis en œuvre afin d'enrichir les réflexions et recueillir l'avis du public, des riverains et des associations, il a paru approprié de conserver une approche globale des différentes problématiques dans le cadre de la concertation avec le public et d'inscrire ainsi la concertation menée par le STIF sur le projet de réaménagement de la gare RER dans la démarche de concertation conduite par la Ville de Paris.

### **Mise en œuvre de la modalité**

La concertation s'est tenue du 19 février 2007 au 24 mars 2007. Elle s'est tenue dans les 4 arrondissements centraux de la Ville de Paris concernés par l'opération, à savoir les 1er, 2è, 3è et 4è arrondissements de Paris.

Conformément aux modalités décidées par le Conseil du STIF, les moyens déployés pour informer le public de la procédure de concertation et pour présenter le projet ont été les suivants :

- parution d'un avis dans la presse pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement :
  - quotidien Libération daté du 16 février 2007 ;
  - quotidien Le Parisien daté du 16 février 2007, éditions Paris, Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Val d'Oise et Oise.
- parution d'un avis dans certains magazines municipaux (journaux des 3è et 4è arrondissements par exemple) pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement ;
- parution d'un avis d'information sur le site du STIF, de la RATP et de la Ville de Paris ;
- affichage d'un avis d'information :
  - sur les panneaux d'affichage municipaux des 1er, 2è, 3è et 4è arrondissements de Paris
  - sur la voirie, aux abords du site du Forum des Halles et de l'accès Marguerite de Navarre ;
  - dans les espaces commerciaux du Forum des Halles ;
  - dans la salle d'échanges RER ;
  - dans les espaces métro des stations Châtelet.
- annonce sur les panneaux d'information à affichage lumineux de la Ville de Paris ;
- mise à disposition du public dans les mairies des 4 arrondissements concernés par le projet d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations ;
- mise à disposition du public d'une urne avec bulletins dans la salle d'échanges RER de la station Châtelet-Les Halles ;

- tenue d'une exposition :
  - dans les mairies des 4 arrondissements parisiens concernés ;
  - dans la salle d'échanges RER de la station Châtelet-Les Halles, au niveau du bureau d'information de la RATP ;
  - sur la place Marguerite de Navarre (Paris 1er), emplacement du nouvel accès à la gare RER projeté dans l'opération ;
  - à la maison de la RATP (Paris 12ème).
- tenue d'une réunion publique ;
- création d'une adresse électronique leshalles-transport@stif-idf.fr ;
- mise en ligne sur les sites internet du STIF, de la RATP et de la Ville de Paris des documents réalisés dans le cadre de la concertation.

### **Les outils de la concertation et leur mise en œuvre**

- une affiche annonçant la concertation affichée en plus de 400 exemplaires dans les arrondissements de la Ville de Paris concernés par la concertation, dans la station Châtelet- Les Halles, dans les espaces commerciaux du Forum des Halles. Cette affiche annonçait la concertation et rassemblait toutes les informations nécessaires sur ses modalités : lieux, dates, horaires, moyens d'information et de participation ;
- une exposition sur le projet composée de 5 panneaux présentant le contexte de l'opération, le diagnostic de la gare RER, les aménagements envisagés, les acteurs et le calendrier de l'opération. Cette exposition s'est tenue dans les mairies des 4 arrondissements concernés, dans la salle d'échanges RER de la station Châtelet-Les Halles, sur la place Marguerite de Navarre, à la maison de la RATP ;
- La tenue d'une réunion publique le mardi 6 mars 2007, salle Jean Dame, Paris 2è arrondissement.

### **Bilan quantitatif de la concertation**

La réunion publique : 60 participants environ.

Les expressions écrites :

- Avis consignés dans les registres (7 avis), dont :
    - Mairie 1er : 3 avis sur le projet – 3 avis hors sujet
    - Mairie 2ème : 3 avis sur le projet
    - Mairie 3ème : 1 avis
    - Mairie 4ème : 0 avis
  - Avis déposés dans l'urne mise à disposition dans la salle d'échanges RER (60 avis déposés), dont :
    - 43 avis sur le projet TC (création d'un nouvel accès au pôle Place Marguerite de Navarre + rénovation de la salle d'échanges RER)
    - 7 avis sur les TC – hors opération TC Châtelet-Les Halles
    - 10 avis hors sujet
  - Courrier électronique : 17 avis
- Au total, on recense 87 avis exprimés par écrit dont :
- 67 sur le projet ;
  - 7 sur les TC hors opération TC Châtelet-Les Halles ;
  - 13 hors sujet

### **Bilan thématique de la concertation**

L'ensemble des avis prononcé est plutôt favorable au projet de réaménagement du pôle d'échanges soumis à la concertation.

Les expressions ont principalement porté sur les thématiques suivantes :

- Les accès et les cheminements dans la gare RER :
  - souhait de disposer d'accès les plus directs possibles à la gare RER ;
  - réaménagement demandé du pôle d'échanges afin de disposer de cheminements plus directs notamment dans la salle d'échanges ;
  - simplification des cheminements de correspondance.
- La qualité de service des espaces voyageurs de la gare RER :
  - améliorer l'éclairage de la salle d'échanges ;
  - constat de l'état de saleté des espaces voyageurs RER ;
  - mise en place de meilleurs et plus visible écrans d'information voyageurs sur les prochains trains (notamment information RER D).
- La signalétique :
  - mettre en place une signalétique plus claire, plus visible, en caractères plus gros ;
  - mise en place d'information en langues étrangères ;
  - matérialisation des correspondances au sol par des « pas ».
- L'accessibilité pour les PMR :
  - développer la mise en place d'ascenseurs permettant aux personnes en fauteuil roulant d'accéder aux espaces de transport ;
  - traiter également les autres handicaps par la mise en place d'information et de signalétique pour les malvoyants et les malentendants.
- La lisibilité des accès :
  - rendre les accès au pôle transport plus lisibles et plus remarquables depuis la voirie ;
  - disposer d'accès plus directs au pôle d'échanges, sans transiter par les espaces commerciaux du Forum des Halles.
- Les services, l'information des voyageurs :
  - Maintenir en place une offre commerciale dans la salle d'échanges ;
  - Elargir l'amplitude horaire du point information RATP ;
  - Maintenir du personnel d'information accueillant et avenant dans la salle d'échanges ;
  - Offrir un large éventail d'information sur le réseau de transport en commun francilien.
- Le bruit :
  - mise en œuvre de moyens afin de réduire les nuisances sonores de la salle d'échanges.
- Divers :
  - mise en place de poubelles de tri ;
  - installation de bancs dans la salle d'échanges pour le repos (notamment des seniors) ;
  - dispositif simplifiant le passage des vélos dans les espaces de transport ;
  - action pour améliorer l'odeur ambiante ;
  - installation de sanisettes.

### **Synthèse**

La majorité des avis exprimés a d'une part confirmé le diagnostic réalisé du pôle d'échanges, et d'autre part abondé en faveur du projet proposé.

Les avis exprimés ont rappelé les dysfonctionnements rencontrés actuellement dans la gare RER, tels les accès peu lisibles, les cheminements longs et peu lisibles dans le pôle, les correspondances longues, mal indiquées, une signalétique foisonnante et très peu lisible nuisant à l'orientation, un manque d'information général.

Les demandes formulées appellent à une simplification des cheminements et des accès. Notamment, des accès bien indiqués depuis la voirie sont préconisés, de même que des accès plus directs n'obligeant pas les usagers à transiter par les espaces commerciaux.

Les demandes portent également sur une rénovation de la salle d'échanges, souhaitée plus spacieuse, plus agréable, mieux éclairée, moins anxiogène, et sur la suppression des commerces actuels.

Enfin, le maintien de personnel au sein de la RATP est souhaité, notamment afin d'aider les voyageurs dans leur déplacement, de dispenser de l'information sur le réseau de transport francilien, d'indiquer l'état du trafic.

## **L'avis de l'autorité environnementale**

Le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, Direction Régionale de l'Environnement, en qualité d'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, a émis sur l'étude d'impact l'avis suivant :

Dans son avis du 25 Novembre 2009 l'autorité environnementale rappelle les caractéristiques et le déroulement du projet ainsi que son imbrication avec les projets soumis à la précédente enquête savoir : la Canopée, la restructuration des voiries souterraines et de surface, le réaménagement du jardin.

L'autorité relève certaines lacunes dans l'étude d'impact :

- Dans l'analyse de l'état initial concernant la qualité de l'air, l'étude omet de faire référence au programme « Clean Air for Europe » de l'Union Européenne, la qualité de l'air n'étant pas reprise au titre des enjeux du projet.
- Le risque naturel d'inondation est insuffisamment abordé : les règles à respecter dans la zone où les travaux ont lieu ne sont pas énoncées
- Les capacités de pompage de la station en cas de crue doivent être vérifiées
- Au niveau des solutions de substitution, l'autorité aurait souhaité une justification que les travaux engagés permettront de faire face à l'augmentation du trafic
- En phase chantier, la détection et l'élimination des matériaux à base d'amiante. L'arrosage des matériaux de démolition peut certes abattre la poussière mais créer des risques de pollution des eaux de lavage.
- La mesure des nuisances sonores et vibration présente un intérêt s'il est sincèrement envisagé d'arrêter les travaux en cas de dépassement des seuils.
- En phase d'exploitation, le dossier n'indique pas si les stations de traitement des eaux, qui ne sont pas modifiées par le projet, pourront permettre de traiter les volumes concernés (jusque 400 000 m<sup>3</sup>/an pour les eaux d'exhaure).
- Le dossier ne précise pas la présence de 3 forages géothermiques dans le périmètre de l'étude, qui d'ailleurs ne sont pas impactés par le projet.

- Quelques arbres devront être abattus Place Marguerite de Navarre et le dossier n'en fait pas mention.
- En ce qui concerne les nuisances sonores les conditions actuelles constatées dans les tunnels peuvent conduire à des niveaux excédant les 70 dB(A) autorisés. A l'occasion des travaux proposés, des panneaux absorbants auraient pu constituer des mesures de réduction du bruit.

Par ailleurs l'Autorité se félicite de la complétude du dossier sur les autres points et de l'intérêt d'une monétarisation de l'impact pollution sur le bilan socio économique du projet.

## **Le contexte règlementaire**

### **Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)**

Le SDRIF actuellement en vigueur est toujours celui approuvé par décret en Conseil d'Etat le 26 avril 1994. Ce document retient à l'horizon 2015 des objectifs de stabilité de la population et de l'emploi, associée au maintien des grands équilibres existants. Le secteur des Halles appartient à un pôle identifié comme important, le « pôle de Paris ».

Le Conseil Régional d'Ile de France a approuvé par délibération du 25 juin 2004 la mise en révision du Schéma Directeur de la Région Ile de France. Le projet de SDRIF a été arrêté par le Conseil Régional le 15 février 2007, qui l'a adopté le 25 septembre 2008.

Dans ce nouveau schéma, le territoire d'Ile de France a été divisé en 4 faisceaux stratégiques. Le quartier des Halles relève du faisceau Nord, comme l'ensemble de la Ville de Paris. Ce faisceau s'étend sur le Val d'Oise et englobe la vallée de l'Oise, la Plaine de France et le Nord de Paris.

Le SDRIF cite comme opération à entreprendre, dans le cadre de la réorganisation des services ferroviaires franciliens, « la modernisation de la gare des Halles de Paris » durant la période 2007 à 2013.

### **Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France (PDUIF)**

Ce document, approuvé en décembre 2000, définit la politique des déplacements en Ile de France. Le pôle de Châtelet est un « pôle PDU » ce qui signifie qu'il constitue l'un des grands pôles du réseau à l'échelle régionale. Un nouveau PDU est en cours d'élaboration par le STIF; son approbation est prévue en 2012.

### **Le Plan de Déplacement de Paris (PDP)**

La Ville de Paris a élaboré un plan de déplacement à l'échelle de son territoire qui a été arrêté par le Conseil de Paris les 12 et 13 février 2007.

Il propose une série d'actions dans les domaines influant l'organisation des déplacements. De nombreuses propositions visent à faciliter l'inter modalité entre les pôles de transports en commun et les autres transports (voiture, vélo, marche) et à favoriser le rabattement vers les gares. Il s'agit entre autres d'aménager les pôles d'échanges existants.

Le réaménagement du pôle d'échange de Châtelet est inscrite au PDP : « *La démarche engagée pour réaménager le quartier, en partenariat avec la Région, le STIF, la RATP et le*

*gestionnaire du centre commercial, vise notamment à améliorer fortement les conditions d'usage et d'image du pôle d'échanges des Halles grâce à une réorganisation des espaces publics et à la recomposition des espaces souterrains permettant d'améliorer la sécurité, l'accessibilité et le confort de tous. Une nouvelle architecture, construite au-dessus de l'ancien Forum tout en préservant la lumière au cœur des Halles, viendra rendre aux espaces souterrains, aux équipements publics et au pôle de transports toute leur visibilité urbaine. L'amélioration des accès existants, la création d'un nouvel accès le plus direct possible envisagé Place Marguerite de Navarre, la modernisation de la salle d'échanges RER constituent des actions déterminantes pour le pôle d'échanges ».*

### **Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)**

Le PLU est le document local de planification urbaine mis en place en 2000 par la Loi SRU (Solidarité et Renouveau Urbains) et remplaçant le POS (Plan d'Occupation des Sols). Le PLU de la Ville de Paris a été approuvé par délibération du Conseil de Paris les 12 et 13 juin 2006 ; il est entré en vigueur le 1er septembre 2006.

Des orientations d'aménagement spécifiques ont été établies pour le quartier des Halles, afin de prendre en compte ses caractéristiques intrinsèques, tant d'espace à la fois piétonnier très fréquenté au cœur de Paris, de pôle d'échanges de transports en commun de première importance et de site historique au patrimoine riche, mais fragile. De manière générale, ces orientations « prévoient les actions et opérations ayant pour objet de mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ».

Au titre des objectifs du projet d'aménagement du quartier des Halles, le réseau de transports en commun constitue l'un des thèmes principaux, à savoir :

- faciliter l'accès au pôle d'échanges Châtelet – Les Halles qui supporte un transit quotidien de voyageurs de 750 000 personnes sur le pôle et de 520 000 personnes dans la salle d'échanges,
- améliorer la sécurité et la qualité des services aux publics.

## DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

### Les caractéristiques du projet

#### Les objectifs du projet

Les principaux objectifs poursuivis par le projet de transport concernent l'amélioration de l'intégration de la gare dans le quartier, les conditions de mise en sécurité des voyageurs, l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite et enfin la qualité des services et des espaces offerts aux voyageurs.

Le projet relève de la compétence du Syndicat des Transports d'Île-de-France. Il s'inscrit dans le projet urbain de réaménagement du quartier des Halles, porté par la Ville de Paris et comprenant notamment la construction de la « Canopée », nouvelle émergence du Forum des Halles, la restructuration des circulations verticales du Forum des Halles, la restructuration des voiries souterraines des Halles et des voiries de surface, la rénovation du Jardin des Halles. Il est coordonné avec d'autres projets menés par la RATP sur le pôle d'échanges.

Les objectifs du projet ont été définis et validés par le Conseil du STIF dans sa séance du 5 avril 2006.

Plus précisément, les objectifs poursuivis pour le projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet – Les - Halles se déclinent en cinq axes :

- Améliorer les accès et les circulations des espaces de transport en commun pour les rendre plus lisibles et adaptés aux flux de voyageurs :
  - garantir des accès performants au pôle transport en commun ;
  - améliorer qualitativement et quantitativement les conditions d'accès au pôle d'échanges vis-à-vis de l'aménagement du centre commercial ;
  - améliorer le signalement du pôle depuis la ville par un marquage compréhensible par le public et adapté au quartier.
- Améliorer le dispositif de sécurité incendie et d'évacuation du public du site par :
  - une augmentation significative des débits d'évacuation, pour tenir compte de l'évolution des effectifs et anticiper d'éventuelles évolutions à venir dans les prochaines décennies ;
  - une compensation de la perte des possibilités d'évacuation vers le parking Berger, tant d'un point de vue numérique que du point de vue de la visibilité des évacuations depuis la salle d'échanges ;
  - la facilité d'appréhension des espaces et de compréhension des emplacements des issues de la gare, notamment grâce à :
    - la libération partielle des volumes centraux de la salle d'échanges ;
    - la mise en service de nouveaux accès largement dimensionnés, qui seront autant d'issues lisibles et compréhensibles en cas d'évacuation.
- Contribuer au désenclavement du pôle d'échanges :
  - désenclaver la gare en créant un ou plusieurs accès les plus directs possible à la gare ;
  - faciliter les opérations d'intervention des moyens de secours en rendant indépendant leur accès vis-à-vis du Forum des Halles ;
  - contribuer à signaler l'existence de la gare RER depuis la ville grâce à la création d'un accès dédié.

- Améliorer l'accessibilité PMR :
  - généraliser l'accessibilité des espaces souterrains de la gare aux PMR : les parcours accessibles aux PMR ne devront pas être discriminants par rapport aux parcours des personnes valides. Ainsi, sauf impossibilité technique ou redondance inutile, il sera recherché la mise en accessibilité PMR des accès à la gare ;
  - rechercher des liaisons les plus directes vers la gare depuis la surface du quartier, en mettant l'accent sur la fiabilité et les débits proposés pour ces accès directs.
- Améliorer la qualité de services et le confort des cheminements et des espaces du pôle transport :
  - Trouver le dosage approprié entre :
    - l'efficacité indispensable de ce lieu en tant que mélangeur de flux (limiter les conflits de flux, distribuer les flux harmonieusement sur les différentes trémies) ;
    - la nécessité de redonner la possibilité aux voyageurs de s'orienter et de se repérer, de maîtriser leur itinéraire dans le site ;
  - Améliorer significativement la qualité des espaces, en travaillant sur les revêtements de sol, les parements muraux, les faux-plafonds, l'éclairage, la signalétique, les façades des commerces et services ;
  - Assurer une information aux voyageurs efficace et moderne.

La RATP, le STIF et la Ville de Paris se sont associés dans le cadre du marché de définition (2006 – 2007) puis dans l'élaboration du schéma de principe « Réaménagement du Pôle RER Châtelet Les Halles » (2008 – 2009) pour définir plus précisément le projet du pôle transport.

### **Les caractéristiques du projet**

La Ville de Paris a lancé dès 2002 un vaste projet de rénovation du quartier des Halles, incluant dans le périmètre global le pôle RER de Châtelet – Les Halles. Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, la Région Île-de-France et la RATP se sont rapidement intégrés à la réflexion, devenue partenariale, sur l'évolution nécessaire de la gare.

Le pôle RER a été inauguré en décembre 1977 lors la mise en service des tronçons centraux des lignes du RER A et du RER B. L'intense fréquentation du site et le succès du mode RER ont rendu la gare sous-dimensionnée et ses espaces intérieurs ont prématurément vieilli. Au terme de 30 ans d'exploitation, une importante intervention visant à améliorer son fonctionnement général est indispensable.

La gare RER de Châtelet – Les Halles est aujourd'hui une véritable gare centrale pour l'Île-de-France et constitue le cœur du réseau des transports en commun de la région Île-de-France. Il s'agit d'une gare souterraine majeure au regard du nombre de voyageurs et du nombre de trains la desservant : 550 000 voyageurs et plus de 1 500 trains par jour.

Le site général des Halles comprend :

- Un pôle transport en commun assurant l'interconnexion de 3 lignes RER et 5 lignes de métro (exploité par la RATP)
- Un centre commercial de 60 000 m2 (exploité par la Société du Forum de Halles)
- Des infrastructures publiques, culturelles et sportives (exploitées ou concédées par la Ville de Paris)

Le projet de Réaménagement du Pôle RER Chatelet Les Halles comprend:

- La rénovation du jardin et des voiries de surface
- La création de la Canopée
- La restructuration des voiries souterraines des Halles (VSH)
- Le pôle transport

Le projet transport proprement dit comprend:

- **Le réaménagement de la salle d'échanges RER** : La reconversion d'une partie du parking Berger permettra d'accroître la surface de 4000 m<sup>2</sup> soit 50 % de la surface existante. Une galerie de circulation, animée de services et de commerces, reliera l'accès Marguerite de Navarre à la Place carrée au niveau -4. Les installations de sécurité seront réaménagées. Plus précisément :  
*« La surface des espaces publics intérieurs de la salle d'échanges augmenteront et passeront de 5 500 à 6 700 m<sup>2</sup> (+22%). Pour mémoire, sur l'ensemble du projet au niveau -4, tenant compte également de l'accroissement des surfaces liées au seuil Marguerite de Navarre et de l'extension de la salle d'échanges, les surfaces d'espace public passeront de 7 200 à 11 600 m<sup>2</sup>, soit une augmentation 61% »*
- **La création d'un nouvel accès place Marguerite de Navarre** qui permettra de désenclaver la gare mais également de matérialiser le pôle d'échanges dans l'environnement urbain, en lien avec la requalification urbaine de la Place Marguerite de Navarre. La pièce 3 du dossier d'enquête préalable à la DUP présente, pp. 14 et 15 notamment, les interventions projetées au niveau de cette place, précisant, plans et coupes à l'appui, les caractéristiques du projet en surface et celles de l'accès à la station RER :
  - Ce nouvel accès au pôle de transport a été travaillé pour assurer le passage des usagers entre l'espace public de la place (en surface) et ceux situés au niveau -4 (salle d'échanges), allant directement au niveau -3, puis descendant jusqu'au -4, permettant ainsi une lisibilité des lieux et du cheminement. Ce nouvel accès plus visible doit également permettre une meilleure répartition des flux souterrains.
  - Ce nouvel accès permettra également d'accéder directement au niveau -3 de l'ancien forum, par des volumes actuellement occupés par le stationnement Berger. Ainsi, un nouveau mail de circulation sera réalisé pour relier l'accès Marguerite de Navarre et les circulations de l'ancien forum.

Le traitement de la place, perçue davantage comme une coupure urbaine que comme un espace public, est actuellement constitué essentiellement d'accès routiers souterrains (à la voirie et au stationnement du Novotel). Cette configuration contraint fortement les flux piétons et empêche toute activité autre que les déplacements. L'accès prévu, avec son émergence-manifeste (qui devra être ultérieurement affinée), constituera l'élément marquant du lieu, matérialisant la station de RER depuis la surface, avec son accès simple et direct par 4 escaliers mécaniques. La requalification urbaine de la place sera travaillée par la Ville de Paris, en assurant les continuités piétonnes entre la rue St Honoré et les rues de la Ferronnerie et des Innocents.

La pièce 5 du dossier « Caractéristiques des principaux ouvrages » apporte les précisions complémentaires.

- **Le prolongement** depuis le niveau -3 du Forum des Halles jusqu'au niveau -4 (niveau de la salle d'échanges RER) **des circulations verticales Berger et Rambuteau**;

- **La restructuration de l'accès Place Carrée** : Dans le cadre de la création d'un accès direct RER, le double contrôle de billets existant aujourd'hui sera supprimé ; un ascenseur sera mis en place
- **La reconfiguration de l'accès Porte Lescot** : Les lignes de contrôles seront réaménagées et un ascenseur reliera le niveau -4 au niveau -1
- **L'élargissement des escaliers d'accès à la ligne 4**
- La restructuration du parking Berger

### **Les commerces et parkings concernés par la déclaration d'utilité publique**

L'acquisition des droits réels portant sur les volumes nécessaires à la réalisation de l'opération du pôle transport et ses dérivés est justifiée par :

- La création d'un accès direct entre la salle d'échanges RER au niveau -4 et la place Marguerite de Navarre et d'un mail de liaison avec le Forum au niveau -3,
- Le prolongement des deux accès Berger et Rambuteau du niveau -3 à la salle d'échanges au niveau -4,
- Le réaménagement de la salle d'échanges par le déménagement des locaux techniques dont le PC de sécurité, la création d'issues de secours entre la gare et le niveau -3 et la reconfiguration de la Place Carrée.

Ces volumes appartiennent à la Ville de Paris, la Société Civile du Forum des Halles de Paris et des amodiataires de places de stationnement dans le parking Berger.

L'état parcellaire et la liste des propriétaires concernés figurent dans le dossier d'enquête parcellaire menée conjointement.

Au total, c'est ainsi une vingtaine de commerces dont plusieurs réserves qui seront partiellement ou totalement impactés par le projet (700 m<sup>2</sup> environ) ainsi qu'environ 75 places de stationnement amodiées.

Les places concernées pour l'hôtel Novotel et nécessaires à la création de l'accès Place Marguerite de Navarre, appartenant à la Société Hôtelière Paris les Halles (SHPH), ont été intégrées au titre de la restructuration de la voirie souterraine dans les premières enquêtes publiques (DUP et parcellaire) qui se sont déroulées du 15 juin au 17 juillet 2009.

Le dossier présente peu d'éléments sur ces volumes à exproprier.

Les informations suivantes ont donc été demandées aux Maîtres d'Ouvrage, pendant et à l'issue de l'enquête.

#### Les stationnements :

*« La création de l'accès Marguerite de Navarre est possible grâce à la réutilisation d'une trémie de parking existante. Cette trémie permet aujourd'hui à la fois d'accéder au parking Novotel depuis la rue des Halles, et également de permettre la liaison des différents niveaux du parking Berger. Avec le démarrage des travaux liés à la création de l'accès Marguerite de Navarre, ces parkings ne seront ainsi plus en capacité de fonctionner. Dans le cadre de l'opération, il est cependant prévu d'en rétablir les fonctionnalités pour une partie de leur périmètre.*

*Par ailleurs, l'extension projetée de la salle d'échanges est permise en récupérant des surfaces occupées aujourd'hui par le niveau C du parking Berger.*

*A ce jour, le bilan prévisionnel des places de stationnement supprimées ou restaurées à terme, dans le cadre du périmètre de cette enquête publique, est le suivant :*

	Places existantes	Places supprimées	Places à terme
<b>Niveaux A+B du parking Berger</b>	466	173	293
dont places destinées au public	391	98	293
dont places privatives (amodiées)	75	75	0
<b>Niveau C du parking Berger</b>	282	282	0
<b>TOTAL</b>	<b>748</b>	<b>455</b>	<b>293</b>

*Concernant la nécessité de procéder à ces expropriations :*

*Les travaux nécessaires à la réalisation du projet transport, en particulier la création de l'accès Marguerite de Navarre, nécessitent la démolition d'une partie du plancher même du parking Berger, entraînant de fait la disparition de places de stationnement, dont certaines sont amodiées.*

*Toutes les autres places amodiées non directement touchées par ces travaux sont cependant impactées du fait même de la démolition de la rampe de circulation entre les différents niveaux de parking. Au moment où les travaux du projet transport vont s'engager, c'est l'ensemble du parking Berger qui sera inaccessible aux véhicules et donc nécessairement fermé.*

*Même si, dans le cadre de l'opération, il est prévu d'en rétablir les fonctionnalités, la durée importante, de l'ordre de 4 ans, de cette fermeture du parking contraint la Ville à se porter acquéreuse de ces places, de manière à indemniser leurs propriétaires du préjudice occasionné.*

*Actuellement le Forum des Halles dispose de trois parcs de stationnement ouverts au public : le parc Saint-Eustache, de statut public, géré par la SAEMES dans le cadre d'une concession, les parcs nord (Rambuteau) et sud (Berger), de statut privé, propriété de la Société Civile du Forum des Halles de Paris (SCFHP) dans le cadre d'un bail à construction qui lui a été consenti le 22 juillet 1976 par la SEMAH, au droit de laquelle se trouve la Ville de Paris.*

*Seul le parc sud (Berger) est concerné par le projet du pôle transport et la création d'un mail de liaison avec le Forum. Comme l'indique le tableau ci-dessus, le parking Berger verra la suppression des 75 places amodiées et la réduction de 673 à 293 du nombre de places destinées au public. »*

#### Les commerces :

Dans le cadre du projet de restructuration du pôle transport, quelques commerces seront concernés soit par une expropriation soit par un empiètement (en surface ou en volume) suite à la création de nouvelles servitudes.

La création du mail et la restructuration partielle de la place Carrée va ainsi obliger à la résiliation de quelques baux commerciaux.

Quelques commerces sont concernés à titre définitif. Un certain nombre d'autres seront concernés uniquement pendant la période des travaux : « *Au total c'est une vingtaine de commerces dont plusieurs réserves qui seront partiellement ou totalement impactés par le projet (700 m<sup>2</sup> environ) ...* » (Réunion publique du 20 Janvier)

Voici les précisions reçues du Maître d’Ouvrage :

*« Les commerces impactés par la réalisation du projet Transport au titre de l’enquête publique en cours peuvent être concernés de diverses façons. On peut ainsi, en l’état actuel des études, distinguer les cas suivants :*

- *Commerces nécessitant une expropriation définitive pour la totalité de leur surface. [...]*
- *Commerces nécessitant une expropriation définitive pour une partie de leur surface mais nécessitant une fermeture temporaire de tout ou partie du commerce pendant la durée des interventions prévues dans celui-ci. [...]*
- *Commerces nécessitant une expropriation définitive pour une partie de leur surface mais pouvant poursuivre, sans interruption, leur activité commerciale sur la partie restante. [...]*

*Pour certains commerces en particulier, les études se poursuivent afin de réduire encore les surfaces impactées, voire les supprimer.*

- *Commerces dont uniquement la partie « réserve » nécessite une expropriation définitive.*
- *Pour ces réserves, leur reconstitution dans des espaces voisins au niveau -4 est à l’étude. » [...]*

L’expropriation des commerces concerne la Société Immobilière du Forum des Halles  
Les commerçants et artisans ont un droit de priorité pour l’attribution de locaux de même nature compris dans l’opération (selon l’article L 314-5 du Code de l’Urbanisme). En cas de réhabilitation, les occupants disposent d’un droit de réintégration après les travaux.

### **L’implantation**

Le projet est implanté sur les 5 niveaux 0, -1,-2,-3,-4 du complexe des Halles dans la partie correspondant à l’ancien Forum.

Il concerne surtout le périmètre de l’ancien Forum:

- Le parking Berger sur ses différents niveaux en particulier le -4 où sera créé le mail
- Les trémies d’accès actuelles place Marguerite de Navarre ; l’hôtel Novotel n’est pas concerné directement par le projet
- Le niveau – 4 dans son ensemble
- Les circulations verticales entre -4 et -3 coté Berger et Rambuteau
- La circulation verticale sur 5 niveaux (accès M de Navarre)

Le projet ne concerne, ni les voiries souterraines, ni les trémies de sécurité, ni le parking Novotel (ces aspects relèvent de l’enquête précédente), ni bien sûr l’ancien ou le nouveau Forum et ses principaux occupants comme la FNAC, etc.

## Le financement

Aujourd'hui, le coût du projet transport est estimé à 130 millions €HT (chiffre confirmé en réunion publique, mais dossier à 118 millions €HT p. 3 pièce 6 enquête Bouchardeau) auxquels s'ajoutent 30 millions €HT dédiés au foncier. Ces coûts sont des estimations à ce niveau des études.

Ce coût se décompose de la façon suivante :

- 55 millions €HT pour la rénovation de la salle d'échanges, soit 40 % du coût global de l'opération Transport
- 52 millions €HT pour la création du nouvel accès place Marguerite de Navarre, soit également 40 % du coût global du projet
- 7,5 millions €HT pour l'accès Berger et 4 millions €HT pour l'accès Rambuteau.

	Coût des travaux et aléas HT	Frais de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre HT	TOTAL HT
<b>Répartition des coûts par chantier (hors foncier)</b>			
Accès Marguerite de Navarre	43,9 M€ HT	7,9 M€ HT	61,8 M€ HT
Accès Berger	6,4 M€ HT	1,1 M€ HT	7,6 M€ HT
Accès Rambuteau	3,4 M€ HT	0,6 M€ HT	4 M€ HT
Salle d'échanges	46,9 M€ HT	8,6 M€ HT	64,6 M€ HT
Mall Marguerite de Navarre et restructuration du parking Berger	10,4 M€ HT	1,8 M€ HT	12,2 M€ HT
<b>TOTAL</b>	<b>110 M€ HT</b>	<b>20 M€ HT</b>	<b>130 M€ HT</b>

Les coûts seront affinés au terme des études ultérieures.

Le financement du projet transport est assuré notamment par la Ville de Paris et la Région Ile-de-France, une provision pour financer le projet Transport est prévue dans le contrat particulier qui lie la Région Ile-de-France au Département de Paris.

La RATP participe également au financement du projet au titre des espaces dont elle est propriétaire et gestionnaire.

La convention de financement de l'opération, qui sera rédigée en même temps que l'avant-projet, définira les contributions financières de chacun lorsque les coûts du projet seront arrêtés.

## Le bilan socio économique

Le bilan socio économique est établi de la façon suivante, en application de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs:

Hypothèses retenues :

- Le respect des aspects réglementaires échappent à la quantification (les bénéfices n'en sont pas mesurables).
- Valeur du temps aux conditions 2008 pour 2016 : 16,81 €/heure
- Evolution de la valeur du temps : 1,5% l'an
- Croissance du trafic à compter de la mise en service : 1%

- Le temps économisé par chaque entrant ou sortant de la gare (accès Navarre, Rambuteau ou Berger) est estimé à 24 secondes
- Le temps de transit dans la gare est estimé en moyenne à 6 secondes
- Le gain de temps au passage des lignes de contrôle réaménagées est estimé à 10 secondes
- Le taux d'actualisation retenu est de 8%

Chacun des 131 millions de voyageurs annuels économisera en moyenne 15 secondes.

Sous ces hypothèses, le gain pour la collectivité est ainsi estimé à 19,3 millions € dès la première année (2016).

Le taux de rentabilité immédiate (gain brut annuel de la première année rapporté au montant de l'investissement) s'élève donc à 14,6%.

Et le taux de rentabilité interne est ainsi estimé à 11,9 et 13,5 suivant le coût des indemnisations foncières.

Le bénéfice net actualisé en 2015 se situe dans une fourchette de 110 à 135 millions d'€ (suivant valeur du foncier)

Sur questions de la commission, les pétitionnaires ont précisé que les taxes et impôts n'étaient pas pris en compte dans les charges puisque ce sont des produits pour la collectivité dans son ensemble. Ils ont également indiqué le taux d'actualisation (égal à 8%).

A ceci s'ajoutent les bénéfices non monétarisables mais tout à fait concrets. Ce sont :

- L'utilisation des ascenseurs (en dehors de l'utilisation qu'en feront les PMR)
- Le désenclavement et le renforcement de l'attraction commerciale du site
- L'embellissement architectural et la diminution induite de l'effet d'insécurité

## **Le déroulement de l'enquête parcellaire**

### L'information

L'information des personnes concernées par l'enquête est réalisée :

- par lettre recommandée avec accusé de réception de l'expropriant, si elles sont propriétaires,
- par voie d'affichage et par avis dans au moins un journal départemental si elles sont locataires, fermiers ou ayant droit.

Le présent dossier d'enquête comprend, en vertu des dispositions de l'article R.11-19 du Code de l'expropriation :

- Des plans parcellaires détaillant les volumes concernés,
- La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le conservateur des hypothèques au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.

Les propriétaires sont tenus de donner des informations précises sur leur identité et faire connaître le nom des locataires, fermiers et bénéficiaires de divers droits (habitation, usage, servitudes, ...).

Les locataires sont tenus de donner tous renseignements en leur possession sur leur propriétaire.

Pendant le déroulement de l'enquête parcellaire, les observations sont consignées par les intéressés sur le registre d'enquête parcellaire ou adressées par écrit au Maire, qui les joint au registre, ou à la commission d'enquête.

La Mairie de Paris (Direction de l'Urbanisme/Sous – Direction de l'Action Foncière), a adressé par LR avec AR une notification aux différents propriétaires concernés (les 27 novembre 2009 aux amodiataires de places de stationnement et le 4 décembre 2009 à la Société Civile du Forum des Halles de Paris en sa qualité de preneur de bail à construction pour les commerces concernés).

Pour celles qui n'ont pas été relevées, un affichage dans les mairies concernées a été effectué conformément à la procédure en vigueur.

### L'arrêté de cessibilité

L'arrêté de cessibilité intervient à l'issue de l'enquête parcellaire. C'est un arrêté préfectoral qui désigne l'emplacement exact des volumes à acquérir ainsi que l'identité exacte des propriétaires.

Monsieur le Préfet déclare cessibles les propriétés ou parties de propriété nécessaires à la réalisation de l'opération.

L'arrêté de cessibilité doit être transmis, dans les 6 mois, au juge qui prononce alors l'ordonnance d'expropriation.

Dans les 2 mois qui suivent la notification de l'arrêté de cessibilité, un recours devant le Tribunal Administratif peut être formé. Dès que l'arrêté a été pris, il est possible de mettre l'expropriant en demeure de faire connaître ses offres d'indemnités.

### Le transfert de propriété

L'acquisition amiable peut intervenir à tout moment dans la procédure et ce jusqu'au jugement fixant les indemnités. Même si une action devant le juge a été lancée, un accord

amiable est toujours possible. Les propriétaires peuvent traiter à l'amiable avec l'expropriant s'ils estiment suffisante l'indemnité qui leur est offerte.

L'ordonnance d'expropriation est un acte judiciaire par lequel le juge de l'expropriation transfère à l'expropriant la propriété des biens concernés. Lorsque toutes les formalités préalables ont été accomplies, Monsieur le Préfet transmet le dossier au juge de l'expropriation au Tribunal de Grande Instance, dans les 6 mois de la signature de l'arrêté de cessibilité. Le juge de l'expropriation prend l'ordonnance d'expropriation.

L'ordonnance peut être contestée devant la Cour de Cassation dans un délai de 2 mois à compter de sa notification pour un motif précis : Incompétence, vice de forme, excès de pouvoir, ou le cas échéant, pour défaut de base légale. Le pourvoi doit être contesté par déclaration au greffe du Tribunal de Grande Instance ou de la Cour de Cassation. Dès que l'ordonnance d'expropriation a été prise, l'ancien propriétaire n'est plus le propriétaire du bien, mais il en conserve la jouissance jusqu'au paiement des indemnités.

### Les indemnités

Dans un premier temps, la collectivité expropriante fait évaluer le bien par France Domaine et propose une indemnité au propriétaire. Le propriétaire a un mois pour faire connaître sa réponse et formuler une contre-proposition. Son silence équivaut à un refus.

A défaut d'accord dans un délai d'un mois à compter de la notification des offres de l'expropriant, le juge de l'expropriation est alors saisi. Après visite des lieux, le juge fixe la valeur des biens en question.

Le juge doit fixer une indemnité principale (valeur vénale du bien) et des indemnités accessoires, destinée à couvrir les frais que doit engager l'exproprié : indemnités de remploi (frais de recherche d'un nouveau bien, impôts et taxes à payer, ...), frais de déménagement, indemnités de licenciement s'il s'agit d'un professionnel.

Le locataire d'un bien exproprié a également droit à une indemnité d'éviction personnelle et de déménagement.

Les parties en présence et toute personne intéressée (locataires, etc..) peuvent faire appel du jugement auprès de la cour d'appel compétente dans le mois qui suit la notification. Elles peuvent ensuite introduire un pourvoi en cassation dans les deux mois qui suivent la signification de la décision d'appel. Mais ces procédures de recours ne sont pas suspensives.

### La prise de possession

La collectivité publique expropriante ne peut prendre possession des lieux qu'un mois après avoir versé l'indemnité à l'exproprié ou consigné le montant de l'indemnité auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Quand les paiements interviennent plus de trois mois après la décision du juge, l'exproprié peut exiger en plus des intérêts de retard. Si le retard est supérieur à un an, il peut demander la réévaluation au juge.

Au moins six mois avant la prise de possession des lieux, la collectivité publique expropriante doit formuler au moins deux offres de relogement aux occupants des locaux concernés.

Quand les biens expropriés n'ont pas été affectés à l'usage prévu dans un délai de cinq ans suivant l'ordonnance d'expropriation, les anciens propriétaires peuvent demander la rétrocession de leur bien (tout en conservant l'indemnité versée). Cette demande peut intervenir dans les trente ans suivant l'ordonnance.

**Le calendrier de réalisation**

Le début des travaux est prévu pour le 2<sup>ème</sup> semestre 2011.

La livraison de l'accès Marguerite de Navarre est prévue fin 2014 et la livraison de la salle d'échanges RER fin 2015.

Ces éléments seront affinés lors des études ultérieures.

L'étude d'impact du dossier Bouchardeau présente des éléments de phasage de l'ensemble des travaux des Halles (jardin, Forum et pôle de transport) dans son chapitre « Impacts du projet et mesures associées », § Eléments de phasage des travaux, pp. 264 à 274 : dates et plans montrent l'imbrication et la complexité de ces chantiers.

## COMPOSITION DES DOSSIERS PRESENTES POUR LES ENQUETES CONJOINTES

### Les pièces du dossier :

**Le dossier d'enquête Bouchardeau** comprend :

- Pièce 1 : Informations juridiques et administratives
- Pièce 2 : Plan de situation
- Pièce 3 : Notice explicative
- Pièce 4 : Plan général des travaux
- Pièce 5 : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Pièce 6 : Estimation sommaire des dépenses
- Pièce 7 : Étude d'impact
- Pièce 8 : Évaluation socio-économique

Et 4 registres d'enquête.

**Le dossier consacré à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique** comprend les pièces suivantes :

- Pièce 1 : Informations juridiques et administratives
- Pièce 2 : Plan de situation
- Pièce 3 : Notice explicative
- Pièce 4 : Plan général des travaux
- Pièce 5 : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Pièce 6 : Estimation sommaire des dépenses
- Pièce 7 : Étude d'impact
- Pièce 8 : Évaluation socio-économique

Et 4 registres d'enquête.

**Le dossier d'enquête parcellaire** comprend :

- Plan parcellaire d'ensemble, échelle 1/1500, représentant le périmètre soumis à la Déclaration d'Utilité publique (*niveau 0*)
- Plan parcellaire du niveau -3,
- Plan parcellaire du niveau -3 bis
- Plan parcellaire du niveau -4

*(Les 3 plans parcellaires par niveau sont à l'échelle 1/500 et représentent le volume concerné par l'enquête parcellaire, avec numéros des lots)*

- Tableau récapitulatif des servitudes des volumes concernés par l'enquête (5 pages.)
- Etat parcellaire (numéros de lots, superficies, identités des propriétaires ...)

Et 4 registres d'enquête.

## **CHAPITRE 2**

# **ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUETES CONJOINTES**

## DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETES

Sur la demande conjointe d'ouverture d'enquêtes publiques présentée par le maire de Paris et le président du Syndicat des Transports d'Ile-de-France le 2 octobre, le Président du Tribunal Administratif de Paris a désigné le 28 octobre 2009 (référence n° E09000018/75) la commission d'enquêtes suivante :

Marie-Claire EUSTACHE, présidente de la commission, Isabelle LESENS, titulaire, Jean-François HERVE, titulaire, ainsi que Gérard RADIGOIS et Yves BOISSON, suppléants.

## ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUETES

### Réunions de travail

De nombreuses réunions ont été organisées, tant avec les pétitionnaires qu'entre les membres de la commission d'enquêtes, afin d'assurer le bon déroulement de l'enquête et la bonne connaissance et compréhension du dossier, préparer la réunion publique et obtenir les compléments d'information nécessaires à la rédaction du présent rapport.

- La réunion du 9 novembre 2009 avec la mission Les Halles à la Ville de Paris, le STIF, la RATP et la Préfecture a permis :
  - la présentation à la commission d'enquêtes du projet global sur le quartier des Halles et les particularités de celui portant sur le pôle transport, objet de la présente enquête ;
  - d'arrêter les mesures réglementaires en matière d'affichage, de publication et leur calendrier ainsi que les actions d'information (dépliants, journal spécial, expositions sur le projet dans les 4 Mairies d'arrondissement concernées);
  - de fixer le calendrier des permanences de la commission d'enquêtes;
  - de préciser le nombre de registres d'enquêtes ;
  - d'arrêter le principe d'une réunion publique enregistrée avec la présence d'un modérateur.
- Le 26 novembre 2009, les pétitionnaires ont organisé pour la commission d'enquêtes une visite du site. Cette visite a permis aux pétitionnaires de compléter l'information de la commission d'enquêtes sur les spécificités du projet, les contraintes techniques, les raisons de certains choix, les études en cours, et de répondre aux questions de la commission.
- Le 8 décembre 2009, la commission d'enquêtes a effectué le paraphage des dossiers d'enquêtes et des registres.
- Le 7 janvier 2010, réunion de coordination pour la préparation de la réunion publique entre la présidente de la commission d'enquêtes, les pétitionnaires, le modérateur, les services communication et les services techniques des Maîtres

d'Ouvrages.

- Le 20 janvier 2010, réunion publique au Pôle Image du Forum des Halles.
- Le 27 mars 2010, réunion technique avec les pétitionnaires pour faire un point sur leurs commentaires et avis techniques.

Pendant les enquêtes, la présidente a rencontré à leur demande :

- le maire du 1er arrondissement de Paris le 22 décembre 2009
- M Mansat, adjoint au maire chargé de "Paris métropole" et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France et M Bertrand, chargé de mission Grand Paris, le 20 janvier 2010 à la Mairie de Paris

La commission s'est par ailleurs réunie régulièrement afin d'effectuer la synthèse des données et d'élaborer ses conclusions et avis.

Outre les éléments du dossier d'enquêtes publiques, la commission d'enquêtes a pris connaissance du déroulement de la précédente enquête portant sur le Forum et son jardin, avec, notamment :

- des documents relatifs à l'enquête publique portant sur le projet de Canopée
- le rapport d'enquête et des réserves de la commission d'enquête
- des suites connues à ce jour, et notamment les difficultés rencontrées par les pétitionnaires dans le lancement de ce projet, telle la suspension du permis de démolir portant sur le jardin

## **Arrêté**

Arrêté n° 2009-324-2 du Préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris du 20 novembre 2009, prescrivant les enquêtes publiques conjointes relatives à:

- une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de l'opération, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, conformément au plan annexé, portée par la Ville de Paris;
- une enquête parcellaire, conformément aux plans et documents annexés, en application des articles R.11-9 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, en vue de prononcer d'éventuelles expropriations, portée par la Ville de Paris ;
- une enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, pour les travaux au titre des voies ferrées d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, portant sur la création d'une gare de voyageurs, de marchandises ou de transit ou sur l'extension de son emprise, conformément à la rubrique 9 de l'annexe I à l'article R.123-1 du code de l'environnement, portée par le STIF ;

## Durée des enquêtes

Elles se sont déroulées du lundi 14 décembre 2009 au vendredi 29 janvier 2010 inclus, soit pendant **47 jours consécutifs**, à la demande de la Ville de Paris et du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), maîtres d'ouvrages.

## Réception du public

Mise à disposition des pièces du dossier et des registres d'enquêtes en mairies des 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, aux heures d'ouverture habituelles des bureaux et le samedi 19 décembre 2009 à la mairie du 2<sup>ème</sup> arrondissement, le samedi 9 janvier 2010 à la mairie du 4<sup>ème</sup> arrondissement, le samedi 16 janvier 2010 à la mairie du 1<sup>er</sup> arrondissement et le samedi 23 janvier 2010 à la mairie 3<sup>ème</sup> arrondissement, de 9h à 12h, lors de la tenue de la permanence de la commission d'enquêtes.

## Permanences de la commission d'enquêtes

Elles se sont tenues, conformément à l'arrêté préfectoral du 20 novembre 2009, les :

Dates	Horaires	Lieux
Lundi 14 décembre 2009	9h - 12h	Mairie du 1 <sup>er</sup> arrdt de Paris
Samedi 19 décembre 2009	9h - 12h	Mairie du 2 <sup>ème</sup> arrdt de Paris
Mardi 22 décembre 2009	13h - 16h	Mairie du 1 <sup>er</sup> arrdt de Paris
Mardi 29 décembre 2009	14h - 17h	Mairie du 2 <sup>ème</sup> arrdt de Paris
Mardi 29 décembre 2009	14h - 17h	Mairie du 3 <sup>ème</sup> arrdt de Paris
Mercredi 6 janvier 2010	13h - 16h	Mairie du 1 <sup>ème</sup> arrdt de Paris
Jeudi 7 janvier 2010	16h30 – 19h30	Mairie du 3 <sup>ème</sup> arrdt de Paris
Samedi 9 janvier 2010	9h - 12h	Mairie du 4 <sup>ème</sup> arrdt de Paris
Jeudi 14 janvier 2010	16h30 - 19h30	Mairie du 4 <sup>ème</sup> arrdt de Paris
Samedi 16 janvier 2010	9h - 12h	Mairie du 1 <sup>er</sup> arrdt de Paris
Jeudi 21 janvier 2010	16h30 - 19h30	Mairie du 1 <sup>er</sup> arrdt de Paris
Samedi 23 janvier 2010	9h - 12h	Mairie du 3 <sup>ème</sup> arrdt de Paris
Vendredi 29 janvier 2010	14h - 17h	Mairie du 1 <sup>er</sup> arrdt de Paris

## **PUBLICITE DES ENQUETES**

### **Mesures de publicité officielle légale**

L'affichage légal a été effectué par la société PUBLILEGAL et réalisé du 25 et 26 novembre 2009 au 1er février 2010 :

- **Affichage des avis d'enquêtes et mise à disposition du public des dossiers d'enquêtes dans les Mairies des 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissement.**

Ces mises à disposition ont donné lieu à attestation des services municipaux qui ont vérifié chaque jour le bon état de l'affichage, des dossiers et des registres d'enquêtes.

- **Affichage des avis d'enquêtes dans les Mairies des arrondissements voisins : 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, et 9<sup>e</sup> arrondissements de Paris**

- **Affichage des avis d'enquêtes sur le lieu de l'opération et à son voisinage**

Les avis ont été apposés sur 91 points d'affichage sur le site (jardin, accès au Forum et à la gare, espaces intérieurs souterrains du Forum, accès souterrains du pôle RER –Métro).

- **Les contrôles d'affichage effectués pendant l'enquête**

Durant l'enquête, il a été également procédé à :

- 3 contrôles effectués par PUBLILEGAL pour chacun des points d'affichage, avec remplacement de l'affiche si nécessaire : 14 décembre 2009 (ouverture des enquêtes), 4 janvier 2010 et 18 janvier 2010
- 2 contrôles effectués par huissiers : 1 lors de la pose les 25 et 26 novembre 2009, 1 lors à la clôture de l'enquête le 29 janvier 2010

Le dossier complet de cette campagne d'affichage a été remis au STIF avec constat d'huissiers, reportage photographique et certificats d'affichage des mairies.

Par ailleurs, la Mairie de Paris, Service d'Intervention Foncière, Bureau des Opérations Immobilières, a transmis un dossier complet permettant d'apprécier la conformité des mesures mises en œuvre pour informer les personnes concernées par la procédure d'expropriation :

- courriers et accusés de réception des notifications envoyées aux personnes expropriées

- affichage en mairie desdits courriers dont les accusés de réception n'étaient pas retournés.

## Parutions légales dans les journaux

L'insertion dans les journaux a donné lieu aux parutions suivantes avant l'enquête :

- LE PARISIEN du 26 novembre 2009 pour l'édition Paris et le 28 novembre 2009 pour les éditions 60, 77, 78, 91, 92, 93, 94 et 95;
- LIBERATION du 26 novembre 2009

Un erratum est également paru le 8 décembre 2009, suite à l'ajout d'une permanence de la commission d'enquêtes le 29 décembre 2009. En effet, les services de la Préfecture avaient transmis directement à PUBLILEGAL un arrêté d'ouverture d'enquête avec une erreur sur une date de permanence. PUBLILEGAL, en lien avec les services préfectoraux et avec la commission d'enquête, avait pris les mesures pour corriger cette erreur et l'information du public.

Une deuxième insertion a été réalisée au début de l'enquête le 15 décembre 2009 dans chacun de ces quotidiens.

## Mesures de publicité complémentaires

Un important dispositif de communication a également relayé la publicité légale. Il s'est décliné de la manière suivante :

- 2 010 exemplaires d'affiches format A4
- 3 100 exemplaires d'affiches 40x60
- 705 affiches 62x100
- 57 000 exemplaires de dépliants
- 106 000 exemplaires du journal
- 8 expositions :
  - 6 expositions autoportantes de 6 panneaux
  - 1 exposition de 6 panneaux à la Maison de la RATP
  - 1 exposition sur palissade dans la salle d'échanges RER

En outre, ce dispositif a été largement diffusé :

- Sur le lieu de l'enquête (gare et alentours)
- Dans les 4 mairies d'arrondissement et au centre Morland (exposition, affiches, dépliants et journal)
- Communication STIF (affiches, dépliants, journal et exposition) et sur le site : [www.stif.info](http://www.stif.info)
- Communication Ville de Paris : boitage aux riverains des 4 arrondissements du journal d'information ; journaux lumineux pour l'annonce de l'enquête et de la réunion publique ; communication interne Ville de Paris ; à l'accueil et sur les points d'information de plus d'une vingtaine de lieux culturels, sportifs, commerciaux... ; dans les newsletters diffusées par la Ville ; sur le site Internet :

- [www.paris.fr](http://www.paris.fr) et sur les sites Internet des mairies d'arrondissements
- Communication RATP : dans les bus, points d'accueil, agents, sur le réseau Ile-de-France RATP, maison de la RATP ; sur le site : [www.ratp.fr](http://www.ratp.fr) , dans le journal A nous Paris (1 pour l'enquête et 1 pour la réunion publique)
  - Communication Région Ile-de-France (affiches, dépliants, journal) et sur le site Internet : [www.iledefrance.fr](http://www.iledefrance.fr)
  - Et communiqué de presse cosigné pour l'ensemble des partenaires

## **DEROULEMENT DES ENQUETES**

### **Registres d'enquêtes**

4 registres d'enquête étaient joints au dossier d'enquêtes publiques dans chaque mairie recevant le public et les permanences des commissaires enquêteurs, soit au total 12 registres (Mairies des 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements):

- 4 pour l'enquête relative à l'enquête Bouchardeau
- 4 pour l'enquête DUP
- et 4 pour l'enquête parcellaire.

Ces registres sont restés à la disposition du public durant toute la durée de l'enquête pour l'enregistrement des observations, remarques, suggestions ou autres.

### **Réunion publique**

Une réunion publique a été organisée afin de permettre à la population et aux usagers du pôle de transport de prendre connaissance du projet et de poser directement des questions aux Maîtres d'ouvrage. Elle s'est tenue le mercredi 20 janvier 2010 à 20h30 au Forum des images dans la station Châtelet-les-Halles.

Elle a rassemblé environ 150 personnes et a duré 4 heures.  
M. G.R. Rayssac a été désigné en tant que modérateur.

L'annonce de cette réunion figurait notamment sur l'affichage des avis d'enquêtes publiques sur les panneaux d'affichage des mairies.  
Les commissaires enquêteurs ont relayé l'information du public à son sujet lors des permanences organisées avant la réunion.

La réunion a permis d'aborder les différents sujets exprimés sur les registres et dans les courriers.

La réunion a suivi le déroulé-type (cf. annexe) permettant:

- aux pétitionnaires de présenter le projet,
- au public de poser les questions par thème, de manière à rassembler les réponses,
- à la commission d'enquêtes de veiller à la clarté et à l'exhaustivité des réponses;
- aux élus de s'exprimer.

Des fiches dialogues ont été mises à disposition du public lors de la réunion, régulièrement ramassées et traitées directement par la commission d'enquête pour en faire une synthèse et organiser les débats, avec la participation active du modérateur.

Ces fiches proposaient une répartition selon quatre grands axes et les thèmes rencontrés lors de la soirée peuvent se répartir de la façon suivante :

- La rénovation du pôle d'échanges RER (niveau -3 et niveau -4) :

- articulation avec le projet urbain / avec les autres projets de la RATP,
- les flux,
- le principe de rénovation de la salle d'échanges,
- la signalétique,
- les acquisitions foncières,
- les expropriations,
- sécurité/sûreté,
- les parkings,
- le financement...
- La place Marguerite de Navarre et les autres accès :
  - les caractéristiques de l'accès Marguerite de Navarre,
  - l'aménagement de la place Marguerite de Navarre,
  - les autres accès...
- Le chantier :
  - organisation,
  - planning général,
  - mesures prises pour en limiter l'impact (accès au pôle d'échanges/aux différentes lignes/aux commerces, accès en surface pour les livraisons, riverains, stationnement, horaires de chantier...)
- Divers

La première partie de la réunion a été consacrée à la présentation du projet par les représentants de la Ville de Paris (mission Halles), du STIF et de la RATP.

Le modérateur a ensuite proposé aux élus de prendre la parole : J.F. Legaret, maire du 1<sup>er</sup> arrt, et P. Mansat, adjoint au Maire de Paris, chargé de "Paris métropole" et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France. Ils ont fait connaître leur souhait que le projet se réalise, y compris la création d'une sortie place Marguerite-de-Navarre, malgré la suppression d'une partie des parkings, et ont insisté, notamment, pour que le plan de circulation de surface soit revu. M. Legaret s'est interrogé sur la chronologie des chantiers (surface – gare), M. Mansat évoquant l'amélioration de la signalétique et des solutions novatrices à examiner (Internet, numérique, etc.).

Les représentants de la FNAUT ont évoqué l'abandon du « puits de lumière », demandant que l'on cherche le plus de transparence possible (baies vitrées donnant sur les voies, par exemple). Ils ont aussi insisté sur la signalétique (sa taille en particulier), proposant notamment une signalisation linéaire (au sol ou sur les murs).

Plusieurs questions ont porté sur les ascenseurs et les escaliers mécaniques, et sur les nuisances induites en surface par le nouvel accès.

De nombreuses questions ont porté sur les parkings, car les personnes concernées n'avaient pas compris ce qui était prévu : étendue des surfaces expropriées, réalité ou nécessité de la décision, mesures compensatoires et mode opératoire.

La chronologie a également été questionnée, la demande insistante étant que le projet de la gare soit réalisé même si « le reste » ne l'était pas.

Concernant le projet lui-même, un large assentiment apparaît, « le projet du RER et de la gare sera notre lot de consolation » a même dit la représentante de l'association Accomplir, par ailleurs très opposée au projet de réaménagement en surface de la précédente enquête. La crainte que le projet soit insuffisant au regard des flux a cependant été exprimée.

Les questions de sécurité (incendie, attentats, etc.) et celles d'accessibilité (vélos, handicapés) ont également été très largement abordées.

La commission d'enquêtes a constaté qu'un public important a assisté à cette réunion, qu'il a pu s'exprimer et obtenir des réponses aux questions posées ; une part importante des personnes à l'origine de ces questions ont demandé des explications complémentaires aux commissaires enquêteurs lors de leurs permanences.

Le compte rendu de la réunion publique est annexé au présent rapport.

### **Clôture des enquêtes**

Les enquêtes ont été clôturées le vendredi 29 janvier 2010 : la mention de clôture est jointe aux registres.

### **Observations du public**

44 observations étaient portées sur les registres d'enquête mis à la disposition du public. 29 courriers ont été adressés, soit dans les registres, soit à l'attention de la Présidente de la commission).

### **Conclusions du déroulement des enquêtes conjointes**

Les enquêtes se sont déroulées sans incident particulier. Les permanences ont été globalement bien organisées.

La fréquentation du public a été relativement importante, plusieurs associations de riverains ou d'usagers ont activement participé à l'examen du dossier.

## CHAPITRE 3

### ANALYSE DES OBSERVATIONS

## OBSERVATIONS RECUEILLIES

### Observations orales

La plupart des observations orales recueillies lors des permanences a fait l'objet d'écrits de la part des intervenants.

Plus d'une centaine de personnes sont venues sur l'ensemble des 13 permanences tenues par la commission d'enquêtes pour demander des précisions sur le projet, et à la suite ont souvent rédigé des courriers ou remis leurs observations écrites sur les registres.

### Observations écrites

L'ensemble des observations écrites est constitué des observations :

- portées par le public sur les registres déposés en mairies,
- adressées par courrier au siège de l'enquête en mairie du 1<sup>er</sup> arrondissement, à l'attention de la Présidente de la commission d'enquêtes,

### Observations inscrites sur les registres d'enquête

44 observations et 29 courriers étaient portés sur les 12 registres d'enquête mis à la disposition du public.

Certaines observations portent sur plusieurs enquêtes et/ou sur plusieurs sujets (la définition des thèmes figure ci après) et les observations déposées sur les registres ne correspondent pas toujours à l'objet de l'enquête. Ainsi, pour chaque enquête, le chiffre entre parenthèses indique par Mairie le nombre d'observations déposées, et celui de droite le nombre total de sujets ou sous observations. Le tableau général de dépouillement par thématique, en annexe 6 présente l'ensemble des données.

Le tableau ci dessous indique les nombres des sujets d'observations (au total:73) :

#### Registres utilisés par site d'enquête et par enquête 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements

	Bouchardeau		DUP		Parcellaire	
	Nb de registres	Nb de sujets	Nb de registres	Nb de sujets	Nb de registres	Nb de sujets
1 <sup>er</sup>	1	(19) 25	1	(9) 3	1	0
2 <sup>ème</sup>	1	1	1	0	1	0
3 <sup>ème</sup>	1	(6) 14	1	(6) 0	1	(2) 0
4 <sup>ème</sup>	1	(0) 3	1	(3) 1	1	(1) 0
Courriers		24		4		1

**Courriers reçus**

**29** courriers ont été adressés, soit dans les registres, soit à l'attention de la Présidente de la commission.

**Bilan global**

La fréquentation du public a été importante pendant les permanences, plus d'une centaine de personnes s'étant déplacées, certaines revenant déposer observations ou pétitions et assister à la réunion publique.

## EXAMEN DES OBSERVATIONS

### Remarque liminaire

L'ensemble des observations portées sur les registres mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête, ainsi que les courriers envoyés à la Présidente de la commission d'enquêtes, ont été résumés et numérotés par les commissaires enquêteurs, par enquête, par registre et par lieu de permanence.

Les numéros des observations et courriers ont été reportés dans le **tableau de synthèse** en annexe 7, avec :

- en abscisses (colonnes), les différents thèmes abordés
- en ordonnées (lignes), les lieux d'enquête.

Ce dépouillement exhaustif a permis de faire apparaître des thématiques récurrentes dans les propos tenus par le public, les associations et les politiques s'étant exprimés, tout particulièrement au niveau de l'enquête portant sur le système de transport. Un second tableau reprend cette répartition des observations par thème, permettant de comprendre les regroupements opérés par la commission (annexe 6).

Dans un souci de clarté et de lisibilité du traitement des observations et courriers, le développement et la réponse thématique ont ainsi été privilégiés.

La consultation de ce tableau permet de visualiser rapidement les thèmes abordés, et leur occurrence dans chaque lieu d'enquête. Il convient de noter que :

- les avis du public sont motivés, parfois sur plusieurs pages ;
- les correspondances des associations de transport regroupent un grand nombre d'observations ;
- des observations ou parties d'observations ne concernent pas directement l'objet de l'enquête, il y est en général répondu dans ce rapport, mais n'ont pas d'incidence sur l'avis émis par la commission dans ses conclusions.

Après la clôture de l'enquête, la commission a interrogé les maîtres d'ouvrage sur l'ensemble des questions soulevées par le public. Leurs réponses sont consignées dans la 3<sup>e</sup> partie de l'analyse thématique (Avis et commentaires techniques).

Ces réponses figurent en Annexe 8.

## Thèmes développés

Les observations recueillies ont été classées par thème et ventilées par enquête

### Enquête Bouchardeau :

Plusieurs thèmes se dégagent, organisés en sous-thèmes, avec toutefois un recoupement inéluctable pour certains aspects, et un développement plus important de certains d'entre eux :

- Thème 1: Restructuration de la salle d'échanges
- Thème 2: Sûreté/sécurité
- Thème 3: La place Marguerite de Navarre et les accès
- Thème 4 : Les travaux
- Thème 5: Divers

### Enquête DUP :

- Thème 6 : Les parkings
- Thème 7 : les commerces

**Pour l'enquête parcellaire**, aucune thématique n'a été dégagée, les observations recueillies oralement ayant permis d'orienter les personnes vers les services concernés de la mairie de Paris

La répartition thématique des observations contenues dans les courriers adressés à la Présidente de la commission d'enquêtes et de celles inscrites dans les registres est la suivante:

### Courriers adressés à la Présidente

	Enquête Bouchardeau					Enquête DUP		Enquête parcellaire
<b>Thèmes</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
<b>Nombre d'observations</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

**Récapitulatif général des thèmes des observations inscrites dans les registres d'enquêtes  
des 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup>, après dépouillement**

Thèmes	Enquête Bouchardeau					Enquête DUP		Enquête parcellaire
	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>1<sup>er</sup></b>	9	1	6	3	6	2	1	0
<b>2<sup>ème</sup></b>	0	0	0	1	0	0	0	0
<b>3<sup>ème</sup></b>	3	4	3	1	3	0	0	0
<b>4<sup>ème</sup></b>	0	0	2	0	1	1	0	0
<b>Total général</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

La commission d'enquêtes analyse ci-après les thèmes abordés par le public pour chaque enquête, selon un découpage en 4 parties :

**1<sup>ère</sup> partie :** Les observations recueillies sur ce thème (synthèse des lettres et observations relatives à la problématique, renseignée par la commission d'enquêtes et organisée en sous-thème)

**2<sup>e</sup> partie :** Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique

**3<sup>e</sup> partie :** Avis et commentaires techniques des maîtres d'ouvrage dans un mémoire technique, qui a fait l'objet de compléments en réponse à la commission d'enquêtes.

**4<sup>e</sup> partie :** Avis et commentaires de la commission d'enquêtes.

## **ENQUETE BOUCHARDEAU**

### **Thème 1 : Restructuration de la salle d'échanges**

Ce thème, objet de la majorité des inscriptions dans les registres, regroupe les principales caractéristiques du projet au niveau de la station Châtelet-les-Halles : Réorganisation spatiale, signalétique, flux, coûts et financement...

Les remarques portent sur :

- l'adéquation du projet aux enjeux en termes de fréquentation
- les « ambitions architecturales », l'abandon du « puits de lumière », la signalétique ;
- les accès PMR, poussettes, cyclistes ;
- la conservation d'une mosaïque ;
- la création d'une salle d'attente de crise.

#### **➤ Les flux des voyageurs au niveau de la salle d'échanges**

C'est la saturation des lignes de contrôle et de la salle d'échange elle-même qui a motivé le projet de réaménagement soumis à l'enquête, ceci en-dehors de toute prévision d'augmentation significative du trafic. L'objectif est d'améliorer les accès et les circulations.

#### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

- Quelles sont les hypothèses retenues pour l'évolution de la fréquentation des transports dans les 20 ans à venir (sachant que la fréquentation a été multipliée plusieurs fois depuis la création en 1977)- L'étude STIF mentionne 1% par an : comment cette prévision a-t-elle été validée ?
- Comment est calculé l'effectif déclaré de 23 880 personnes (capacité de la salle d'échange?) ainsi que l'effectif antérieur de 19 700 personnes en 1977 ?
- Quelle est la proportion des rames RER à double étage ? Cette proportion va-t-elle s'accroître et à quel rythme ?

#### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

La notice explicative présente les grandes hypothèses de déplacement à l'échelle métropolitaine :

- Le schéma directeur de la région Ile-de-France de 1994 table sur un objectif de stabilité de la population, « associé au maintien des grands équilibres existants » (notice explicative).

- Le PDUIF souhaite parvenir à une diminution du trafic automobile, et une augmentation de la part des transports collectifs, tout en favorisant la marche et l'utilisation du vélo.
- Le Plan de Déplacement de Paris, « vise également à faciliter l'intermodalité entre les pôles de transports en commun et les autres transports (voiture, vélo, marche) et à favoriser le rabattement vers les gares ».
- Le centre commercial des Halles connaît un flux moyen annuel de 43 millions de visiteurs.
- Le pôle transport lui-même est fréquenté par « plus de 520 000 personnes par jour » selon la notice explicative, ou 750 000 selon l'étude d'impact. En tout cas, 50% des personnes présentes dans la gare n'en sortent pas (étude d'impact).
  - 68 000 entrants/sortants par jour pour l'accès Lescot ;
  - 44 000 entrants/sortants pour l'accès Place Carrée (flux se cumulant aux correspondants métro ligne 4 Les Halles / RER) ;
  - 10 000 entrants/sortants pour l'accès Rambuteau ;
  - 110 000 voyageurs en correspondance RER/RER dans la salle d'échanges ;
  - 92 000 voyageurs en correspondance RER/RER de quai à quai (au niveau -5) ;
  - 114 voyageurs en correspondance avec les lignes de métro Châtelet;
  - 82 000 voyageurs en correspondance avec la ligne 4 du Métro.

Les lignes de contrôle sont fréquemment saturées. L'association Accomplir, qui se félicite du déroulement de l'enquête sur le pôle transports, craint cependant que le réaménagement du jardin attire encore plus de monde (réunion publique). Selon Paul Coiron, responsable d'étude à la RATP, il n'y a pas d'augmentation significative de la fréquentation de la gare à attendre à l'horizon 2020 (propos tenus lors de la réunion publique). S'agissant de prévisions, l'exercice est de toute façon difficile.

Les principaux points d'amélioration de la gestion des flux sont les suivants :

- Création d'un accès dit « Rambuteau »
- Alignement de la ligne de contrôle de l'accès « Lescot » sur le grand axe de la salle d'échange, permettant une meilleure orientation des voyageurs.
- Elargissement très important de la zone de correspondance vers la station de métro Châtelet, réorganisation des couloirs d'arrivée qui permettra davantage de fluidité, et création à cet endroit d'une deuxième ligne de contrôle qui différenciera mieux les flux.
- Création d'un accès « Berger »
- Simplification de l'accès depuis la place Carrée (une seule ligne de contrôle RER ou métro)
- Rénovation de la salle d'échange elle-même, avec notamment diminution sensible de l'encombrement autour des « lunules » et refonte de la signalisation
- Agrandissement de la zone de passage par la création d'une galerie latérale.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- Les prévisions de trafic et les calculs socio-économiques sont effectués à partir de la première année pleine d'exploitation, en supposant que le trafic atteint son plein régime dès la mise en service du projet (pas d'effet de montée en charge).

- Au delà de la mise en service du projet, on considèrera que le trafic augmente de 1 % par an pour les projets situés en banlieue, et qu'il reste stable pour les projets situés dans Paris intra muros.
  - Cependant, des valeurs spécifiques pourront être retenues dans le cas de projets situés dans des zones en forte urbanisation, sur tout ou partie de la période d'étude.
  - L'effectif à prendre en compte dans une gare est réglementé comme pour tous les autres Etablissements Recevant du Public en France. Les règles de calculs à appliquer sont indiquées dans l'arrêté du 24 décembre 2007 portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les gares.
  - La valeur de 19 700 personnes correspond à l'effectif de la gare pris en compte lors des travaux d'amélioration des conditions d'évacuation en 2005.
  - Les évolutions récentes des effectifs sont associées à la modernisation du matériel roulant et à la modification du mode d'exploitation du RER D.
- Pour la ligne A du RER, la RATP dispose actuellement de :
- 43 éléments à 2 niveaux (type MI2N),
  - 160 éléments à 1 niveau (répartis entre 101 éléments type MS 61 et 59 éléments MI 84).

A l'heure de pointe, les trains sont composés d'éléments multiples. Il s'agit soit de 2 éléments MI2N ou MI 84, soit de 3 éléments MS61. A l'heure creuse et en soirée, des trains courts peuvent être utilisés.

Dans le cadre du plan d'amélioration de la régularité du RER A, la RATP s'est engagée à utiliser au maximum des trains à deux étages dans le sens le plus chargé.

La RATP a passé une commande de 60 éléments à deux étages (type MI2N) qui permettront de remplacer l'intégralité des éléments MI 84 (les moins capacitaires). Les 60 nouveaux éléments seront livrés entre 2011 et 2014. Une commande complémentaire de 70 autres éléments afin de remplacer les éléments type MS61 devrait être confirmée avant fin 2011 pour une fin de livraison de la totalité des trains en 2017.

Sur la ligne D du RER, les trains disponibles sont à deux étages.

Sur la ligne B du RER, les trains à deux étages ne sont pas prévus, cependant, la RATP a engagé la rénovation du matériel existant afin d'en améliorer le confort et la capacité.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte des efforts envisagés pour améliorer le confort des usagers dans la salle d'échanges comme dans les trains.

Même après travaux, le sentiment d'insécurité n'aura pas complètement disparu, mais l'amélioration sera sensible.

Les éléments du dossier et les précisions du maître d'ouvrage concernant l'augmentation de la fréquentation et l'accroissement du nombre et de la capacité des rames et leur prise en compte dans les ouvrages rénovés rassurent la commission d'enquête. Certes des propositions

complémentaires pourraient être formulées, mais les contraintes du projet les rendent illusoire.

La commission d'enquête se montre satisfaite des principes retenus par le pétitionnaire pour la gestion des flux.

- « **Mettre mieux en scène le cœur de transport (chassé-croisé des trains)** »

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Le STIF peut-il préciser ce qu'il entend par « Mettre mieux en scène le cœur de transport (chassé-croisé des trains) » développé dans le Schéma de principe p. 88, un des objectifs affichés du projet?

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Les modifications proposées au niveau de la salle d'échanges concourent à rendre les lieux plus agréables et les cheminements plus faciles à comprendre. Ils visent tout particulièrement à faciliter les parcours quotidiens. Pour cela il est prévu :

- la création d'un accès direct avec la place Marguerite de Navarre
- la création de deux accès entre la salle d'échanges et le centre commercial du Forum des Halles
- l'extension de la salle d'échanges, qui s'accompagnera :
  - du déménagement des locaux techniques et sociaux de la RATP et de leur réimplantation en partie dans le parking Berger ;
  - de la création d'issues de secours entre la gare et le niveau -3 ;
  - de la reconfiguration de l'accès Place Carrée (niveaux -3 et -4) avec la séparation des flux et la mise en accessibilité ...

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Le pôle RER Châtelet-Les Halles constitue un véritable nœud du réseau de transport en commun francilien, de part les lignes RER et métro qui le desservent.

Le « cœur de transport » mentionné ici fait référence à la salle d'échanges RER implantée au niveau -4 des espaces souterrains du complexe des Halles, par laquelle transitent chaque jour près de 520 000 voyageurs.

Un des objectifs majeurs du projet est le réaménagement complet de la salle d'échanges, comprenant à la fois un agrandissement et une refonte du traitement architectural (matériau, signalétique...) pour permettre une meilleure circulation des voyageurs, pour fluidifier et rendre plus lisibles les cheminements.

### **Avis de la commission d'enquête**

L'élargissement de la salle d'échanges et son réaménagement, notamment par l'allègement des lunules, son élargissement, la nouvelle orientation de certaines lignes de contrôles, un travail sur la signalétique, nous semble propre à renforcer la lisibilité de ce cœur de transport intermodal par le public et d'améliorer notablement ses flux.

#### **➤ Des interrogations sur l'évolution du projet par rapport aux idées développées lors du concours de 2004**

Des idées séduisantes résultant du concours de 2004 n'ont pas été retenues dans le projet soumis à enquêtes.

Le projet d'origine est présenté dans la notice explicative du dossier d'enquête publique, au paragraphe 1.2.2

Une consultation d'urbanisme avait abouti à la désignation de David Mangin comme lauréat. La consultation portait sur les espaces extérieurs et sur la recomposition des espaces souterrains.

Le bilan de la consultation préalable reflète un large accord sur les diagnostics et sur les principes de solutions : simplification des cheminements, agrandissement et rénovation de la salle d'échanges, maintien de personnel, amélioration de l'information... Les résultats du concours de 2004 ne sont pas retenus dans le dossier d'enquête, mais sont connus de certains participants à l'enquête. La proposition SEURA – D. Mangin comportait notamment la création de trémies entre la salle d'échanges et les quais, qui a été refusée car prenant trop de place (Schéma de principe, variantes étudiées) et irréalisables techniquement. De même plusieurs variantes d'escalators ont été étudiées, ou la création de parois vitrées autour du haut du « tube » Lescot.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Beaucoup regrettent les idées présentées lors concours de 2004 avec notamment les puits de lumière naturelle sur les quais et la salle d'échanges, qui ont disparu.

C'est le cas par exemple de Jean Macheras, de la FNAUT Ile-de-France, lors de la réunion publique. Il suggère d'au moins « aménager un regard vitré vers la place basse qui est au-dessus » ou vers les rails en-dessous.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

La création d'un puits de lumière a été abandonnée, mais il est annoncé une attention particulière au niveau des éclairages. M. Frédéric Dupouy, directeur de l'agence de développement de la RATP, a expliqué lors de la réunion publique que les puits de lumière étaient difficiles à réaliser pour de nombreuses raisons techniques, notamment au regard de la résistance au feu. En revanche, une amélioration importante, tant en terme de lisibilité que

d'apport de lumière naturelle, devrait être obtenue par la configuration de l'accès créé vers la place Marguerite-de-Navarre.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

La création d'un puits de lumière vers la salle d'échanges a été évoquée par les architectes lors du concours de 2004. Cette idée initialement séduisante se heurte à de nombreuses difficultés techniques :

- ✓ La structure de la dalle de la Place Basse, qui comprend des éléments précontraints, devrait être percée. Des études poussées réalisées par la Ville de Paris ont montré qu'un tel percement pourrait avoir des conséquences sur la stabilité globale de l'ouvrage ;
- ✓ Le plafond de la salle d'échanges contient un nombre très important de réseaux (très basse tension, éclairage, ...) qui devront être dévoyés. Il était donc impossible de prévoir des ouvertures trop nombreuses ou de surfaces trop importantes.

Par ailleurs, en termes de fonctionnalité, il n'est pas opportun de créer une arrivée de lumière naturelle qui ne soit pas associée à une sortie vers l'extérieur (désorientation des voyageurs). Ainsi l'arrivée de la lumière naturelle vers la salle d'échanges se fera via le nouvel accès place Marguerite de Navarre.

### **Avis de la commission d'enquête**

En matière d'éclairage la RATP a démontré ses compétences à l'occasion de la rénovation des stations de métro. La commission espère que la mise en lumière de la salle d'échanges, dans le projet envisagé, sera à la hauteur de ces références et d'un confort visuel équivalent à ce que donnerait un puits de lumière naturelle. La commission n'est pas convaincue que la création d'un puits de lumière tel que le demandent les associations d'usager respecterait la sécurité des usagers au même titre que le projet proposé.

Par conséquent, la commission ne peut que se rallier aux dispositions prises par le pétitionnaire

### ➤ **Une signalétique à améliorer**

La signalétique fait partie, avec l'information, des sujets les plus sensibles s'agissant des transports en commun, et le cas présent n'y fait pas exception, ainsi qu'on peut le lire dans le bilan de la concertation préalable. Son amélioration figure en toutes lettres dans la description du projet retenu.

#### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Un travail approfondi sur la signalétique est demandé pour l'améliorer de manière substantielle :

- ✓ adaptée aux personnes mal voyantes, avec un travail sur les contrastes et la taille des panneaux
- ✓ Plans de localisation avec report des lignes de bus, points d'informations SNCF et réseau Optile et grandes lignes TGV

Plusieurs observations portées sur les registres d'enquête insistent sur ce point (M. Legaret, maire du 1<sup>er</sup> arrondissement, M. Vignot). Lors de la réunion publique, M. Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris, suggère même de se tourner vers des solutions numériques ou par Internet. Mme Simone Bigorne, de la FNAUT Ile-de-France, évoque les personnes ne sachant pas lire ou ayant des problèmes de vision. Elle suggère des « fils conducteurs » de couleur qui seraient encastrés dans le sol.

#### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Le point 3.6.5.3 de la notice explicative donne quelques éléments sur les moyens qui seront pris.

Il est prévu une signalisation de très grande taille (« hors échelle »), et la généralisation d'une information voyageurs « dynamique », c'est-à-dire ici sur écran.

La RATP a aussi indiqué lors de la réunion publique qu'elle envisageait la mise en place d'un système dit « blue eyes » donnant des indications aux malvoyants.

Malgré tout les propositions sont seulement à l'état d'ébauche à l'heure actuelle.

#### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- ✓ Le projet de réaménagement de la gare RER de Châtelet – Les Halles est soumis à la réglementation en termes d'accessibilité à tous, conformément à la loi de 2005 sur l'égalité des chances. Ces exigences réglementaires sont traitées dans le cadre du projet et feront l'objet d'une notice spécifique soumise aux services instructeurs dans le cadre du Permis de Construire.

Par ailleurs, la RATP a développé une démarche spécifique de concertation avec les associations de personnes handicapées et en particulier les associations de malvoyants. Cette démarche a été appliquée très en amont sur le projet de réaménagement de la gare de Châtelet - Les Halles. Ainsi, les éléments recueillis en amont du projet lors de la phase de diagnostic avec les associations mettent en évidence un besoin d'amélioration de la signalétique actuelle et particulièrement de son implantation. Les principes retenus dans le cadre du projet comprennent une police de caractère plus grande et une organisation homogène de l'information.

### **Les informations par type de supports :**

- Sur les lunules : il est prévu de positionner une signalétique de type « hyper signes » (très gros caractères) indiquant la ligne desservie, ainsi que la desserte réalisée. Un écran d'information dynamique Image (voir ci après) complètera cette signalétique.
- Sur les poteaux :
  - sur les faces avant, il est prévu de positionner les informations concernant les sorties. Les numéros des sorties seront positionnés à hauteur d'homme ;
  - sur les côtés, seront apposés plusieurs plans : le plan de la salle, le plan du pôle, le plan de quartier, le plan de réseau.
- Supports fixés au plafond : il est prévu d'implanter une trame régulière de signalétique de jalonnement (environ tous les 10 m). Les informations sont organisées par taille de caractère : le lieu le plus proche sera inscrit en très gros caractère, le plus lointain aura une dimension inférieure.

La signalétique dite « à gros caractères » est bien supérieure à ce qui existe classiquement dans les espaces RATP. Celle-ci aura toutefois recours à l'utilisation des couleurs (lignes et services) utilisées actuellement afin de conserver les repères acquis par les utilisateurs, notamment les personnes atteintes de troubles cognitifs. Cette signalétique délivre des informations d'une part sur les services disponibles (vente, information, ascenseurs...) ainsi que les orientations (lignes, sens du cheminement...).

### **Généralisation des écrans dynamiques d'information voyageurs**

A ce jour, des écrans dynamiques équipent les espaces de transports de la RATP. Un projet connexe est conduit par la RATP afin de développer un écran d'information multimodale de nouvelle génération. Ce système permet de diffuser de l'information multimodale (RER, Métro, Bus) et multi transporteurs (RATP, SNCF, OPTILE). Des écrans sont déjà en expérimentation dans la gare de RER de Châtelet - Les Halles.

En complément, il est prévu le renouvellement de la sonorisation de l'ensemble de la gare de RER. De plus, les bornes d'appel de cette salle seront équipées de boucles magnétiques. Ces dernières sont implantées au niveau des lignes de contrôles.

L'architecture de la salle d'échanges repensée et clarifiée, la restructuration de la signalétique, le renforcement de l'information dynamique, forment un ensemble indissociable destiné à apporter une amélioration significative de l'accessibilité et de la compréhension du site.

- ✓ Il est prévu d'implanter sur les poteaux de la salle d'échanges plusieurs plans : le plan de la salle, le plan du pôle, le plan de quartier, le plan de réseau.  
Le plan du réseau de transport en commun permet d'identifier les principales gares métro et ferroviaires ainsi que les principales gares routières indépendamment du transporteur.  
La salle d'échanges sera également équipée de 2 points d'information voyageurs, d'une agence commerciale RATP et d'une agence commerciale SNCF.

### **Avis de la commission d'enquête**

Il est normal que les citoyens se préoccupent de cette question, et les propositions s'affineront au fur et à mesure de l'élaboration du projet.

Le savoir-faire de la RATP dans ce domaine est notable, et la commission pense que la réussite du projet aura tout à gagner d'une bonne communication avec les représentants des usagers, notamment ceux ayant des difficultés particulières.

Il importe particulièrement à la commission d'enquête que le pétitionnaire fasse en sorte que les informations fournies et affichées soient percutantes, pertinentes et fréquemment mises à jour.

### **➤ Les lignes de contrôle**

Les lignes de contrôle jouent un rôle croissant dans les systèmes de transports en commun, dès lors que l'affluence est importante. Ils sont, en même temps, une source de désagrément : tickets démagnétisés, passage des objets volumineux... Plusieurs intervenants s'inquiètent du passage des Personnes à Mobilité Réduite et des vélos, ils auraient également pu mentionner les personnes avec de gros bagages ou avec des poussettes d'enfant.

Les plans montrent une augmentation et une réorganisation des lignes de contrôles.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Les lignes de contrôle : un nécessaire dimensionnement adapté aux PMR, poussettes et cyclistes.

M. Lionel Favier et Mme Camille Lalande, AUT Ile-de-France, se sont exprimés au sujet de l'accessibilité des vélos en demandant que celle-ci soit rendue possible.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

La notice explicative, p. 28, précise qu' « une ligne de contrôle spécifique équipée de Passages Elargis Motorisés sera mise en place ».

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Dans le cadre du projet, les lignes de contrôle des titres de transport incluront des passages élargis motorisés (PEM) permettant le franchissement par les PMR, les poussettes et les cyclistes, grâce à une largeur de passage libre de 1,05 m. Chaque ligne de contrôle sera équipée de ce dispositif ; ainsi, plus d'une dizaine de PEM est prévue sur l'ensemble de la salle d'échanges RER.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission se félicite de ce que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) permette une polyvalence des usages, favorable non seulement aux PMR mais aussi aux cyclistes et aux personnes avec poussette ou bagages :

- ✓ ascenseurs de longueur permettant l'embarquement d'un ou deux vélos
- ✓ contrôles avec sas.

### **➤ Les mosaïques de la salle d'échanges**

La rénovation de la salle d'échanges (élargissement, amélioration des accès, etc.) s'accompagne de modifications « esthétiques » telles que paroi en verre opaque, sol en asphalte injecté de particules réfléchissantes (et seuils peut-être en carreaux de basalte fondu), lumières, signalétique revue (« innovante et plus intuitive »), etc.

Aucune remarque n'a été faite sur ces aspects de « décoration » ou d'éclairage. Une personne cependant a émis le souhait que soient conservées les mosaïques de la salle d'échanges.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Un usager demande que l'on préserve les mosaïques de la salle d'échanges, constituant un bel exemple de décoration des années 1970 et ayant une signification d'orientation, bien que difficile à apprivoiser. Si cela s'avère impossible, que l'on tente de les préserver dans les couloirs attenants et dans la station Châtelet.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

La RATP, a expliqué lors de la réunion publique que peu de gens utilisaient ce mode d'orientation (distinction entre couleurs chaudes et couleurs froides). Elle a également précisé qu'elle a à cœur de permettre aux voyageurs et notamment aux touristes de se repérer facilement dans ses espaces et a donc décidé de supprimer ce code couleur, en raison de la réalisation de la galerie latérale de circulation permettant une orientation plus fluide, plus évidente et qui pourra ainsi convenir à une grande majorité des voyageurs.

Des « vues d'artiste » figurent dans le schéma de principe, et montrent un traitement spécial pour les plafonds (capsules lumineuses, voute tendue en matériaux composites...).

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Le parti pris coloristique de la salle d'échanges, couleur froide au nord, couleur chaude au sud et couleur neutre au centre, ne présente d'intérêt fonctionnel que s'il est conservé dans son intégralité. La proposition architecturale faite aujourd'hui est de remplacer le code couleur par la création de la galerie latérale de circulation.

Par ailleurs, le carrelage Villeroy & Boch 2cm x 10cm posé verticalement se retrouve dans beaucoup d'autres lieux du réseau RATP et ne présente donc pas un caractère unique dont le maintien serait patrimoniallement indispensable.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission rejoint l'avis du maître d'ouvrage sur la non-conservation de cette mosaïque. La refonte de la signalétique est essentielle et plus utile qu'une conservation « patrimoniale » qui ne semble pas avoir tenu ses promesses fonctionnelles.

## **➤ L'investissement et les charges d'exploitation**

Ce thème traite du montant des travaux, du montant de l'investissement, puis de l'évaluation du coût d'exploitation du pôle transport.

Nous aborderons dans le thème suivant la justification économique et socio économique du projet

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Pourquoi les charges d'exploitation (1065 000 €/an) ne comprennent-elles pas les taxes foncières et les taxes professionnelles ?

Un montant d'investissement d'une telle ampleur est-il justifié ? Quel sera son financement et le coût supporté par le contribuable ?

Quelle est la part de l'investissement (et des charges d'exploitation) imputables à la mise en conformité légale ou réglementaire et celle dévolue à l'amélioration fonctionnelle et au confort des passagers et autres usagers ; est il possible d'en déduire un taux de rentabilité interne (TRI) pour cette dernière part de l'investissement ?

**Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Les éléments concernant le coût de l'investissement figurent en pièce 6 du dossier d'enquête et les coûts d'exploitation au chapitre 6 du schéma de principe.

**L'investissement comprend** : le coût des études préalables, le coût des acquisitions foncières et indemnités, ainsi que le coût du projet lui-même (montant de travaux et frais internes du maître d'ouvrage).

Le coût hors taxes du projet transport tel qu'annoncé en réunion publique s'élève à 130 millions € HT (l'étude socio économique mentionne le chiffre de 118 millions € HT) auxquels s'ajoutent une provision de 30 millions € couvrant les acquisitions foncières. Il s'agit d'un montant net des reventes de droits fonciers estimés entre 9 et 19 millions € HT. Ces montants sont estimatifs et seront affinés progressivement.

La seule salle d'échanges RER absorbe 40 % du total soit 55 millions € HT, alors que le nouvel accès Marguerite de Navarre coûte 52 millions € HT (40 % environ) et les accès Berger et Rambuteau respectivement 7,5 et 4 millions € HT.

Le coût de la maîtrise d'œuvre et de la maîtrise d'ouvrage représente 20 million € HT (compris dans le total de 130 millions € HT et approximativement par moitié pour chacun).

**Certaines hypothèses sont prises en compte pour estimer le coût des travaux** (elles sont précisées dans le schéma de principe) :

*« Les hypothèses prises en compte pour le coût des travaux sont les suivantes :*

- *Aléas sur les estimations des travaux : 12,7 % ...*
- *Frais de maîtrise d'œuvre : 10,3 % du montant des travaux ...*
- *Frais de maîtrise d'ouvrage : 8 %. Ce taux inclut toutes les prestations relevant de la maîtrise d'ouvrage : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, Ordonnancement Pilotage et Coordination, Sécurité et Protection de la Santé, reconnaissances complémentaires (sondages de structure et sondages géotechniques). Il s'agit d'une fourchette haute qui tient compte de la très grande complexité de l'opération et des interfaces importantes avec les autres projets sur les Halles. »*

L'investissement est financé, pour la partie RATP sur son budget de rénovation lourde, pour la Ville de Paris et le STIF, sur la base de conventions Région – Département - Maître d'ouvrage, en cours d'élaboration.

En exploitation, les coûts sont estimés par la RATP à 2 046 000 € /an.

Toutefois si l'on en déduit les amortissements, les frais financiers, les taxes et impôts, on obtient ce que la RATP nomme les charges de fonctionnement proprement dites, lesquelles

s'élèvent à 1065 000 € HT par an et sont prises en compte pour ce montant dans le bilan socio économique.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Les aménagements proposés pour le réaménagement du pôle RER Châtelet-Les-Halles répondent à la fois à l'objectif de mise en conformité légale (notamment pour l'accessibilité à la gare pour les personnes à mobilité réduite), et à l'objectif d'accroître la qualité de service offerte aux voyageurs (refonte du traitement architectural de la salle d'échanges, amélioration de la signalétique, fluidification des cheminements et des flux en correspondance entre les zones métro et RER).

Il est ainsi très difficile voire impossible de différencier pour chaque aménagement la part imputable à une mise en conformité de celle imputable à l'amélioration fonctionnelle et au confort des usagers, les aménagements majeurs répondant au double objectif.

A titre d'exemple, la création de l'accès Place Marguerite de Navarre, et le prolongement des accès Berger et Rambuteau, contribuent à la fois à améliorer significativement le dispositif d'évacuation du public en cas d'incendie en désenclavant la gare, et à améliorer les cheminements dans la salle d'échanges en désengorgeant des accès saturés aux heures de pointe.

Les coûts d'exploitation sont composés des charges de fonctionnement, des amortissements des frais financiers, des impôts et des taxes. Le bilan socio-économique présenté dans le dossier d'enquête publique est réalisé pour l'ensemble de la collectivité et ne prend donc pas en compte les impôts et taxes (qui constituent des échanges entre acteurs).

### **Avis de la commission d'enquête**

Sans émettre d'avis sur le montant de l'investissement total, la commission considère que les hypothèses retenues sont saines et cohérentes :

- Un % d'aléa sur travaux de 12% correspondant à l'incertitude prévalant à ce jour
- Un montant de frais internes de 8 % du coût des travaux qui s'ajoutent aux coûts de maîtrise d'œuvre (10% environ)
- L'incertitude sur le montant des reventes et indemnités foncières est prise en compte.

La commission ne constate pas d'anomalie à ce stade, dans les méthodes d'estimation. Elle regrette simplement que l'on ne puisse isoler les coûts liés à la mise en conformité avec la nouvelle réglementation, ce qui permettrait le calcul d'un TRI réellement économique.

## ➤ **La justification économique du projet**

Nous abordons ici la justification économique ainsi que socio- économique du projet. L'étude de rentabilité compare les avantages retirés de l'investissement (au sens de la loi LOTI) aux coûts du projet.

Les avantages proviennent essentiellement des gains de temps profitant aux usagers ; ces gains de temps sont valorisés.

Les pétitionnaires, en application de la réglementation, calculent le taux de rentabilité immédiate et le taux de rentabilité interne.

Le taux de rentabilité immédiate rapporte au montant de l'investissement le gain apporté par le projet au cours de la première année, sous déduction des charges de fonctionnement.

Le taux d'actualisation retenu pour les besoins des calculs n'est pas précisé dans le dossier.

En réponse à une question de la commission, il a été indiqué être de 8%.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Quelle est la définition et la formule du taux de rentabilité immédiate utilisée par le STIF (égale à 14,6% dans le projet)?

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Les résultats des calculs de rentabilité sont donnés en pièce 6 du schéma de principe et en pièce 8 du dossier d'enquête. Le taux d'actualisation n'est pas précisé dans le dossier.

Hypothèses retenues :

- Le respect des aspects réglementaires échappe à la quantification (les bénéfices n'en sont pas mesurables).
- Valeur du temps aux conditions 2008 pour 2016 : 16,81 €/heure
- Evolution de la valeur du temps : 1,5% l'an
- Croissance du trafic à compter de la mise en service : 1%
- Le temps économisé par chaque entrant ou sortant de la gare (accès Navarre, Rambuteau ou Berger) est estimé à 24 secondes
- Le temps de transit dans la gare est estimé en moyenne à 6 secondes
- Le gain de temps au passage des lignes de contrôle réaménagées est estimé à 10 secondes

Chacun des 131 millions de voyageurs annuels économisera en moyenne 15 secondes à chaque passage. Le gain de temps est valorisé à 20,7 millions €. Le supplément de charges de fonctionnement par rapport aux charges actuelles du pôle est de 1,07 million €.

Le gain net pour la collectivité est donc estimé à 19,3 millions € dès la première année (2016). Ce qui donne un taux de rentabilité immédiate de 14,6.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d’Ouvrage**

Le taux de rentabilité immédiate correspond aux avantages nets à l’année de mise en service du projet, rapporté au coût actualisé de l’investissement initial.

La formule est la suivante :

$$\text{Taux de rentabilité immédiate} = \frac{A_{(t_0+t)} - C_{(t_0+t)}}{I}, \text{ avec}$$

$A_{(t_0+t)}$  avantages liés au projet à l’année  $t_0 + t$  (les avantages sont notamment les gains de temps que procurent le projet aux voyageurs, les reports d’utilisateurs d’automobiles vers les transports en commun induits par le projet)

$C_{(t_0+t)}$  charges d’exploitation liées au projet à l’année  $t_0 + t$  (écart par rapport à la situation de référence)

$I = \sum_{t=0}^n \frac{I_{(t_0+t)}}{(1+r)^t}$  investissement initial, actualisé à l’année précédant la mise en service du projet ou de sa première phase s’il est réalisé sur plusieurs années ou en plusieurs phases de mise en service

### **Avis de la commission d’enquête**

Le taux d’actualisation de 8% retenu pour les calculs nous paraît correct.

Le taux de rentabilité immédiate est de 14,6 %, un résultat apparemment élevé. Rappelons qu’il n’est tenu compte ni des amortissements ni des frais financiers.

Le taux de rentabilité interne se situe entre 11,9 et 13,2 % (dépendant de la valeur nette des acquisitions foncières).

Ce taux, s’il se vérifie, apparaît tout à fait satisfaisant.

En conséquence la commission estime satisfaisante la justification économique du projet.

La commission souligne que les bénéfices non monétarisables améliorent encore la rentabilité socio-économique. Ces bénéfices sont :

- L’utilisation des ascenseurs (en dehors de l’utilisation qu’en feront les Personnes à Mobilité Réduite)
- Le désenclavement et le renforcement de l’attraction commerciale du site
- L’embellissement architectural et la diminution induite de l’effet d’insécurité.

## ➤ Les Personnes à Mobilité Réduite

Les difficultés d'accessibilité au site par les personnes à mobilité réduite (PMR) constituent un dysfonctionnement majeur du site dans sa configuration actuelle.

La gare RER de Châtelet – Les Halles est en effet considérée comme accessible aux PMR, mais elle ne dispose que d'un seul ascenseur depuis le réseau de voiries de surface, situé rue de la Ferronnerie. Cet ascenseur a été créé en 1998 en lien avec la mise en service de la ligne 14 du métro. Il est implanté pour desservir le couloir de la Ferronnerie qui assure les correspondances souterraines entre la salle d'échanges RER et la station Châtelet de la ligne 14.

La question des PMR est traitée sous le vocable « accessibilité », que ce soit pour les déficients visuels, moteurs, auditifs ou mentaux. Il est précisé (Notice explicative, 3.6.4) qu'un schéma directeur d'accessibilité est en cours d'élaboration.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Pourriez-vous préciser la description, la capacité, le fonctionnement et le coût des 7 accès aménagés pour handicapés et PMR prévus au projet ?

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Le plan d'accessibilité aux quais depuis les accès à la salle d'échanges (Notice explicative, 3.6.4.) indique la présence de 7 ascenseurs, dont deux pour la place Marguerite-de-Navarre. Par contre le dossier ne donne pas d'informations concrètes sur ce qui pourrait être fait pour les contrôles d'accès, ni pour les autres types de difficulté.

En revanche, les accès aux quais sont traités en plusieurs endroits.

La situation actuelle est caractérisée par des possibilités d'accès aux quais par ascenseur depuis la salle d'échange, mais pas du rez-de-chaussée à la salle d'échange :

*« Les 4 quais de la gare RER sont rendus accessibles depuis la salle d'échanges grâce à 3 ascenseurs (qui ont été récemment reconvertis à partir de monte-charges) et à un ascenseur incliné qui a été implanté en 2001.*

*Les espaces souterrains du Forum des Halles sont accessibles par deux groupes de deux ascenseurs implantés à proximité des circulations verticales Berger et Rambuteau. Ces ascenseurs desservent les niveaux -1, -2 et -3 depuis le rez-de-chaussée, mais ne desservent pas le niveau -4 (salle d'échanges RER). Il est donc actuellement impossible pour les PMR d'accéder directement au Forum des Halles depuis la gare RER. » (Pièce 3, notice explicative, p. 8).*

Le projet comporte :

- la création de deux ascenseurs directs entre la place Marguerite-de-Navarre et la salle d'échanges (niveau -4)
- la création de deux ascenseurs entre le rez-de-chaussée et le niveau -3 pour l'accès « Rambuteau »

- la création de deux ascenseurs du rez-de-chaussée au niveau -4 pour la porte Lescot.

*« Les personnes à mobilité réduite pourront accéder en tout point à la Canopée, et au jardin grâce à un nombre important de points d'accès. Ils auront également accès au pôle d'échanges par la mise en place d'ascenseurs aux accès Lescot, Place Carrée et place Marguerite de Navarre. »*

Toujours dans l'étude d'impact, p. 327 :

*« **Les conditions de circulations pour les personnes à mobilité réduite sont également nettement améliorées** : le nivellement du jardin permet quasiment les mêmes accès pour les PMR que pour les autres piétons (seuls les accès impossibles par les PMR sont ceux situés au Nord, entre la rue du Louvre et la rue du Jour), des parcours PMR possibles dans le jardin, la grande traversée Nord-Sud devient un cheminement PMR privilégié vers le jardin.*

*De manière générale, tous les aménagements seront réalisés selon les normes et le schéma directeur d'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées.*

*De même, les aménagements prévus dans la salle d'échanges RER permettront aux PMR d'y accéder depuis trois points d'accès distincts contre un seul actuellement.*

*Les quatre entrées vers le forum sont partiellement réaménagées afin de moins impacter l'espace du jardin. Cette réorganisation des parcours et des accès améliore la dimension métropolitaine du jardin, renforcée par une ouverture à tous les publics et pour tous les usages. » (étude d'impact, p. 30).*

La notice explicative l'indique également :

#### 3.6.4 Amélioration de l'accessibilité PMR

*« Le projet de rénovation permettra des cheminements accessibles aux PMR par les trois accès majeurs de la gare : accès Marguerite de Navarre, accès Place Carrée et accès Lescot. Une réflexion est en cours pour garantir l'accessibilité de la galerie latérale sans avoir à valider de titre de transport. Le résultat de cette réflexion sera présenté dans le dossier d'avant-projet. »*

##### 3.6.4.1 L'accessibilité aux quais depuis les accès à la salle d'échanges

*« Le projet de réaménagement de la gare n'impactera pas les actuels ascenseurs qui desservent les 4 quais depuis la salle d'échanges.*

*Le schéma ci-dessous résume les cheminements possibles dans le cadre du projet, pour les PMR, entre les 3 accès accessibles aux personnes handicapées et les ascenseurs desservant les quais. »*

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

La gare dispose actuellement de 4 ascenseurs permettant de desservir chaque quai RER. Il s'agit d'ascenseurs de 800 kg pouvant accueillir 13 personnes chacun. Ces ascenseurs sont conservés dans le cadre du projet.

Dans le cadre du projet, 3 nouveaux ascenseurs seront créés :

- Accès Place Carrée : 1 ascenseur de 1 000 kg reliant les niveaux -3 et -4 de la salle d'échanges.
- Accès Marguerite de Navarre : 2 ascenseurs de grande capacité (1000 kg) reliant les niveaux 0, -3 et -4 de la salle d'échanges.

L'ensemble de ces ascenseurs fonctionnent ou fonctionneront aux horaires d'ouverture de la gare.

Le coût des ascenseurs créés est très difficilement isolable du coût de la création des accès auxquels ils sont associés. Il s'agit notamment des coûts de génie civil et des coûts fonciers associés.

### **Avis de la commission d'enquête**

L'amélioration de l'accessibilité PMR apparaît clairement dans les objectifs du projet. Il n'en reste pas moins que cette prise en compte n'a de réel sens, au-delà du respect de la loi, que s'il s'agit d'un projet global, d'aménagement mais aussi de signalisation.

Les situations de handicap étant par ailleurs très variables, c'est l'ensemble du dispositif qui doit être « accessible ». Les améliorations prévues pour tel ou tel type de handicap ont souvent un intérêt pour davantage de personnes que celles qui sont directement concernées. Par exemple les ascenseurs servent aux touristes chargés de bagages, les gros caractères, peut-être, aux personnes distraites, les codes couleurs aux personnes ne sachant pas lire...

La commission souhaite donc que la question de l'accessibilité soit traitée comme un sujet essentiel, et que soit saisie l'occasion de ces travaux importants pour que le confort de tous soit au centre des préoccupations. Cela concerne (liste non-limitative) les ascenseurs, la signalisation (schémas, plans, taille...), les annonces sonores, les marquages en relief, mais aussi la présence humaine qui a tendance à disparaître ou à se cantonner dans des rôles très discrets alors qu'elle est essentielle pour aider et assister les usagers.

La maîtrise d'ouvrage a d'ailleurs présenté des éléments en ce sens concernant l'information des personnes en situation de handicap dans son « avis et commentaire technique » dans le paragraphe « Une signalétique à améliorer » p51 à 54 du présent rapport.

### **➤ Stationnement des vélos**

La Ville de Paris a la réputation d'avoir une politique ambitieuse en faveur du vélo. Mais les carences en stationnement résidentiel pour les vélos est chose reconnue. D'autre part, le principe de la « multimodalité » est de plus en plus admis. On a même noté que les Vélos en Libre Service servaient en grande partie en lien avec les transports en commun.

Nul doute que le quartier des Halles souffre de problèmes de stationnement résidentiel pour les vélos (une étude peut être utile pour le préciser), nul doute non plus sur le rôle de rabattement que le vélo peut jouer pour la plus grande gare d'Europe.

La gare de Strasbourg, comme celle de Münster, en Allemagne, par exemple, ont aménagé au premier sous-sol des locaux fermés et sécurisés pour les vélos. La région SNCF Rhône-Alpes vient de signer un marché pour équiper de consignes une cinquantaine de gares dans les deux ans.

La question d'un stationnement de grande capacité et sécurisé avait déjà été posée lors des enquêtes relatives au projet de réaménagement du quartier des Halles, mais nous n'avons pas trouvé de réponse à ce point précis.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Plusieurs observations évoquent la nécessité de créer un « pôle vélos » avec les services associés : stationnement, entretien, location. Est-il envisagé d'affecter une partie de l'espace devenu disponible par l'expropriation des stationnements pour créer des parkings vélos et une boutique de location/réparation ?

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Le projet ne comprend aucune création de stationnement-vélo. Mme Liberman, du STIF, a donné un début de réponse lors de la réunion publique, en indiquant que la question allait être regardée « un peu plus dans le détail » : *« Sur les parkings, on note votre observation. C'est un sujet que l'on va regarder effectivement un peu plus dans le détail en lien avec la Ville, dans le cadre de la requalification de ses espaces publics de voirie et de stationnement. On va voir ce qui a déjà été fait sur le recensement des dispositifs existants sur les parcs de stationnements vélos et les parcs relais. Effectivement ce sont des sujets sur lesquels le STIF et la Région sont assez fortement positionnés, dans toutes les gares en Ile-de-France, sur des questions d'intermodalité pour favoriser le rabattement vers les gares par d'autres modes de déplacement que les modes motorisés individuels. Ce point va donc être regardé, notamment (seront) recensés en premier lieu les besoins. »*

Concernant l'accessibilité des ascenseurs pour les vélos, M. Paul COIRON, responsable d'étude à la RATP, apporte la précision suivante : *« il y aura des ascenseurs de grandes capacités place Marguerite de Navarre qui pourront potentiellement accueillir des vélos, pas forcément en grand nombre mais un à la fois ça me semble raisonnable. Simplement je voudrais rappeler que les lignes de RER ne peuvent pas accueillir des vélos à toute heure de la journée et de la semaine. C'est réglementé. Il est possible de mettre des vélos dans les trains RER à certaines périodes »*

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

La station Châtelet les Halles est située au centre d'un vaste plateau piétonnier dont les voies sont d'une part ouvertes à la circulation des vélos et d'autre part équipées en mobilier de stationnement spécifique et en bornes Vélib'. Ce pôle, par sa situation urbaine et par l'aménagement des espaces publics alentours, est donc de nature à offrir une très bonne intermodalité transports ferrés / vélos.

Le projet de réaménagement des voiries de surface du quartier des Halles prévoit de renforcer encore l'offre en terme de mobilier « vélo » (bornes Vélib' et barres de stationnement pour vélos).

En revanche, il n'est pas prévu de réserver des emplacements pour les vélos ou des services dédiés dans les parkings souterrains des Halles. Le transit nécessaire par la voirie souterraine rend cette option dangereuse pour les cyclistes.

### **Avis de la commission d'enquête**

Il serait particulièrement judicieux de saisir l'occasion du réaménagement du principal pôle transport de la région-capitale pour créer des équipements vélo à la hauteur de ce qui se fait ailleurs.

Quelles qu'en soient les méthodes, il convient de créer une aire de stationnement de très grande taille (comme on commence à le voir dans les grandes villes françaises et européennes), surveillée, abritée et éventuellement payante, qui puisse aussi servir de stationnement résidentiel. Stationnement et location sont les services de base à procurer, animation touristique, boutique et mécanique peuvent être envisagées après diagnostic de l'offre déjà existante à proximité. La RATP pourrait monter ce projet seule, mais peut aussi proposer un partenariat à la Ville de Paris.

#### **➤ Les accès Berger et Rambuteau**

Ces deux entrées ne donnent aujourd'hui accès qu'au niveau -3. Il est prévu la création de deux volées d'escaliers mécaniques et d'escaliers fixes à leur proximité entre les niveaux -3 et -4, ce qui donnera des accès commodes entre le rez-de-chaussée et la salle d'échange.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Des interrogations sur l'absence d'ascenseurs aux accès Berger et Rambuteau...

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Lors de la réunion publique, la représentante du STIF a confirmé qu'il n'y aurait pas d'ascenseur pour les accès Rambuteau et Berger.

Elle l'a expliqué par des difficultés techniques très importantes, dues à l'occupation existante des 3 niveaux (réseaux de toutes sortes, équipements, commerces...). Côté Rambuteau, notamment, elle a indiqué que pour créer un ascenseur il faudrait déplacer une centrale de désenfumage...

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Le projet offre une accessibilité pour tous par les 3 accès majeurs à la gare conformément à la réglementation en vigueur : l'accès Lescot (mise en place d'ascenseurs desservant tous les niveaux depuis la voirie jusqu'au niveau -4 -salle d'échanges RER- prévue dans le projet Ville ayant fait l'objet d'enquêtes publiques en juin 2009), l'accès Place Carrée, l'accès Marguerite de Navarre.

Les maîtres d'ouvrage ont cherché à aller au-delà de cette réglementation en offrant également une accessibilité à la gare RER par les accès du Forum des Halles (Berger et Rambuteau), accès prolongés jusqu'au niveau -4 de la salle d'échanges RER.

Ces études ont conclu à des difficultés techniques et d'exploitation très importantes :

- L'accès Rambuteau s'insère à proximité immédiate de la centrale de ventilation nord de la gare. Le volume disponible pour la création de l'accès est donc très limité. Par ailleurs, cet accès est situé au dessus des voies des RER A et B. La mise en place des organes techniques de l'ascenseur, en plafond du niveau -5, entre en conflit avec la zone de sécurité associé aux lignes caténaïres (distance minimale à respecter entre la zone de travaux et les lignes caténaïres).
- S'agissant de l'accès Berger, la mise en place des organes techniques associés à l'ascenseur en plafond du niveau -5 nécessiterait le dévoiement d'une importante galerie technique du Forum des Halles qui serait de nature à remettre en cause le maintien du fonctionnement de l'ensemble du site pendant une durée significative.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission prend acte des contraintes qui empêchent la création d'ascenseurs aux accès Rambuteau et Berger. Elle considère que le prolongement des escaliers mécaniques représente un progrès sensible. Elle recommande, là encore, que la signalisation soit claire et efficace.

## **Thème 2 : Sûreté/sécurité**

Bien que le projet ait pour objectif déclaré l'amélioration de la sécurité incendie et des moyens d'évacuation en cas de sinistre, il subsiste au sein du public une appréhension en cas d'action terroriste ou de sabotage, de grève ou de paralysie des transports, ainsi que d'autres causes d'insécurité. Ces appréhensions se font jour à l'occasion de l'enquête publique et compte tenu de l'augmentation de taille de la gare d'échanges et de son enclavement.

L'image de la Gare est ternie par la mauvaise réputation du centre commercial.

Le projet s'efforce d'atténuer ces facteurs en améliorant la sûreté et la sécurité, quelle qu'en soit la cause : agressions, terrorisme, catastrophe naturelle.

### **➤ Les exigences réglementaires en matière de sécurité**

La gare RER Les Halles est un établissement recevant du public du type Gare souterraine (ERP GA). Elle répond à la réglementation en la matière.

Cette gare est toutefois enclavée au sein d'autres ERP (Le forum des Halles, les voiries souterraines, les parkings).

Les moyens d'évacuation suffisent pour les effectifs déclarés actuels (23 900 personnes), eux même en augmentation par rapport à l'effectif déclaré en 2005 de 19 800 personnes.

Ils sont également suffisants pour faire face à un accroissement de trafic lié au nouveau mode d'exploitation du RER D et à ses rames double étage.

La nouvelle réglementation « Gare » de 2007 interdit dorénavant d'évacuer vers les parkings (Berger par exemple) ou tout autre ERP ; le projet soumis à l'enquête satisfait cette contrainte ; chaque ERP doit être isolé des autres ERP pour éviter tout risque de propagation de l'incendie.

Cela empêche de considérer les parkings comme un moyen d'évacuation et justifient la création de l'accès direct vers la surface que constitue l'accès Marguerite de Navarre.

Par ailleurs le projet apporte une amélioration de l'évacuation du personnel handicapé en termes de largeur des accès, de signalétique, etc. .

Notons également que le complexe est traité comme un immeuble de grande hauteur (IGH) du point de vue de la réglementation de sécurité.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Quelles sont les principales exigences réglementaires que la gare RER actuelle (créée en 1977) respecte en matière de sécurité / accessibilité et comment ont évolué ces exigences à ce jour ? De nouvelles évolutions (dues par exemple à une harmonisation européenne ou aux économies d'énergie) sont-elles prévisibles dans les 10 ou 20 ans à venir ?

Les risques liés à l'insécurité reviennent souvent dans les observations :

Plusieurs observateurs demandent que l'on installe des caméras de sécurité tant en sous sol qu'en surface. L'hôtel NOVOTEL redoute la détérioration de la fréquentation de l'hôtel liée à la création de cet accès RER.

Deux observations (dont celle de l'Association des Utilisateurs de Transport) concernent une demande de création de salles d'attente « de crise » pour les cas de grève prolongée du personnel SNCF/RATP ou les cas de terrorisme avec prise d'otages.

Quelques observations appréhendent les nuisances sonores nouvelles ou accrues liées à ce nouvel accès.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Les exigences de sécurité sont évoquées aux pp. 79 à 82 du schéma de principe.

L'Etude de Sûreté et de Sécurité Publique est évoquée dans l'étude d'impact p. 309

Par ailleurs le pétitionnaire cite en pièce 8 p. 6 les bénéfices non quantifiables du projet ; ce sont :

- Accroissement des accès par ascenseurs
- Désenclavement du pôle transport et de la salle d'échange
- Qualité architecturale du projet

Ces bénéfices se traduisent principalement par une limitation voire une élimination du sentiment d'insécurité.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

La gare de Châtelet – Les Halles respecte :

- la réglementation en vigueur lors de sa construction en 1973,
- la réglementation en vigueur lors des travaux de 2005 (arrêté du 20 février 1983 portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les gares),
- et d'autre part la réglementation en vigueur actuellement (arrêté du 24 décembre 2007 portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les gares).

L'arrêté du 24 décembre 2007 traitant des gares est en accord avec la réglementation européenne en vigueur.

### **Avis de la commission d'enquête**

Le sentiment d'insécurité est efficacement combattu par les moyens mis en œuvre dans le projet. Ces moyens sont :

- le désenclavement de la gare d'échange par la création d'un accès direct permettant l'évacuation de tous les usagers y compris les PMR
- une utilisation accrue des ascenseurs
- une meilleure qualité architecturale de l'ensemble (plafonds plus hauts, meilleur

éclairage).

Ces moyens ont un coût qui constitue une part appréciable de l'investissement. Les bénéfices quoique non quantifiables en sont indéniables. Il aurait été intéressant de distinguer ces coûts des coûts liés aux améliorations fonctionnelles du nouveau projet. Cela est toutefois quasiment impossible, compte tenu de la grande complexité du projet et ses imbrications.

L'opportunité d'implanter des caméras de sécurité en surface échappe à la compétence de la RATP ; les zones gérées par la RATP font l'objet des précautions habituelles y compris en ce qui concerne la surveillance par caméras de sécurité et les rondes des agents de sécurité.

La commission recommande que les aspects sûreté en surface fassent l'objet d'une étude préventive complémentaire visant les nuisances sonores, les rassemblements intempestifs ou illégitimes et les risques liés à la sûreté.

### ➤ **L'étude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP)**

Compte tenu de l'importance de l'opération et du caractère stratégique du pôle, la Préfecture de police effectue une étude de Sûreté et de Sécurité Publique qui conduit à prévoir les moyens et les ressources pour faire face aux risques encourus.

#### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

L'Etude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP) mentionnée p. 309 de la pièce 5 du dossier Bouchardeau est survolée, car les conclusions mentionnées sont trop vagues. Est-il possible d'avoir davantage d'éléments ? L'impact d'une nouvelle sortie RER Place Marguerite de Navarre, notamment, serait intéressant à lire.

Certaines observations font référence à des événements récents : Qu'advierait-il en cas de terrorisme, de prise d'otage, de crue centennale, d'alerte au gaz ?

La rénovation va-t-elle affecter les modalités d'application du plan Vigipirate ?

#### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Le dossier d'enquête indique en p. 309 que l'étude ESSP a été confiée à ICADE SUREDIS et qu'elle couvre l'ensemble des opérations de rénovation des Halles (Jardin, Canopée, Voies souterraines et pôle transport). Les résultats ne sont pas connus à ce jour.

#### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

L'étude ESSP mentionnée en p. 309 du dossier d'enquête publique concerne l'étude produite pour le projet Canopée.

La gare fera également l'objet d'une étude ESSP instruite par les services de la Préfecture de Police et du Ministère de l'Intérieur dans le cadre de l'instruction du dossier de Permis de Construire.

Cependant, la gare RER de Châtelet - Les Halles a été classée comme un point d'importance vitale du réseau de la RATP. En conséquence, cette étude aura un caractère confidentiel et ne sera pas rendue publique.

### **Avis de la commission d'enquête**

L'étude ESSP mentionnée p. 309 couvre l'ensemble du projet et pas seulement la Canopée.

Compte tenu de l'importance stratégique de la gare, classée comme un point d'importance vitale du réseau, la commission a vérifié dans le dossier et d'après les réponses du pétitionnaire qu'en cas de sinistre grave, tous les moyens nécessaires possibles seront mis en œuvre par les autorités pour y faire face.

Le risque incendie est le risque le plus directement visé. Il bénéficie des améliorations décrites ci-dessus.

En ce qui concerne le risque gaz, la commission note qu'aucune conduite significative de gaz ne traverse le pôle transport, ce qui écarte ce danger.

Concernant le risque d'inondation, le dossier précise que les moyens de pompage sont prévus pour permettre l'assèchement de la salle d'échange.

Le risque de panne électrique généralisée est, d'après le dossier, minimal et inférieur à ce qu'il est sur un réseau « normal ». Le Complexe des Halles est doté d'une centrale de secours (groupes électrogènes) pour l'alimentation des réseaux essentiels. Par ailleurs la RATP dispose de ses propres moyens de secours pour la partie sous gestion RATP.

D'une façon générale et quel que soit le type d'alerte, les effectifs sont renforcés et le PC de sécurité relocalisé dans l'extension de la salle d'échanges sera doté des moyens les plus modernes. Ce PC est en liaison permanente avec les autres PC du complexe des Halles (Forum, Canopée, etc.).

Si l'étude ESSP elle-même reste confidentielle, il serait important que le public saisisse et comprenne que, quelques soient les risques envisageables, il y aura adéquation des moyens de secours aux risques encourus.

La commission prend acte du caractère confidentiel de ces études dans l'intérêt même des usagers.

La commission considère que les moyens nécessaires existent ou ont été prévus pour faire face aux différents risques envisagés ci-dessus.

## ➤ Les nouvelles sorties de secours

Les éléments clés du projet contribuent à l'accroissement de la sécurité, qu'il s'agisse de l'accès direct vers la surface, de la création du mail, et bien sûr des nouvelles sorties de secours que nous évoquons maintenant.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Pourriez-vous préciser la description, la capacité, le fonctionnement et le coût des 3 nouvelles sorties de secours TS1, TS2, et parking ?

Les observations reçues montrent que le public perçoit mal l'importance géographique et stratégique que prennent les tours de sécurité ; en effet celles-ci sont en grande partie à l'origine de la restructuration des parkings mais leur intérêt reste incompris.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Notice explicative 3.6.2 : Nouvelles possibilités d'évacuation et d'accès aux moyens de secours :

*« En effet, grâce à la création des 3 nouveaux accès (Marguerite de Navarre, Berger et Rambuteau) et des 3 nouvelles issues de secours (TS1, TS6 et ancien accès au parking reconverti en issue de secours vers le mail Marguerite de Navarre), le débit d'évacuation passera de 3 425 personnes à la minute à 5 533 personnes à la minute, ce qui représente une augmentation totale de 42 % ».*

Pour information les tours TS2 à TS5 desservent le Forum et la Canopée.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Le projet inclut la création de nouvelles issues de secours, il s'agit du :

- Prolongement de la Tour de Sécurité n° 1 depuis le niveau -3 jusqu'au niveau -4,
- Prolongement de la Tour de Sécurité n° 6 depuis le niveau -3 jusqu'au niveau -4,
- Reconversion de la circulation verticale existante entre le niveau C du parking Berger et l'Ancien Forum en issue de secours de la gare.

Les Tours de Sécurité sont des dispositifs d'évacuation sous la forme de 3 escaliers en colimaçon (en configuration dite de « triple Chambord »). Ces dispositifs ont été mis en place lors de la création du Forum des Halles. Ils desservent pour certains l'ensemble des niveaux souterrains et permettent, en cas de sinistre, au public de rejoindre directement l'extérieur sans transiter par les espaces publics.

Chaque Tour de Sécurité est équipée de moyens de secours nécessaires à l'intervention des pompiers.

Le coût de la création de ces issues de secours n'a pas été isolé dans le cadre du chiffrage global de l'opération.

### **Avis de la commission d'enquête**

La création ou l'amélioration de sorties de secours est un élément essentiel du projet. La commission approuve ces dispositions. Le principe du « triple Chambord » qui permet d'augmenter significativement le flux des personnes à évacuer est un concept qui présente les meilleures garanties. Ce concept sera étendu aux nouvelles créations.

Ces éléments ont un coût significatif qui obère la « rentabilité » purement économique du projet mais n'en restent pas moins essentiels. Ces coûts sont indissociables des coûts d'amélioration fonctionnelle du projet Pôle transport dans son ensemble.

#### **➤ Les nouveaux accès pompier**

Les accès pompiers étaient insuffisants face à l'évolution de la réglementation. Dans le cadre de la restructuration du projet, il est devenu nécessaire de repenser et d'augmenter ces accès en créant un nouvel accès pompiers.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Pourriez-vous préciser la description, la capacité, le fonctionnement et le coût des 3 nouveaux accès pompiers et secours prévus au projet ?

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Notice explicative 3.6.2 : Nouvelles possibilités d'évacuation et d'accès aux moyens de secours ; et Etude d'impact 5.4.2 :

*« En lien avec la création des deux ascenseurs de l'accès Marguerite de Navarre, l'ascenseur de la Ferronnerie sera déséquipé et réaménagé en escalier dédié à l'accès des pompiers. Ce nouvel accès des moyens de secours viendra compléter les deux accès existants à la gare : les escaliers pompier (EP) 4 et 7.*

*Ce nouvel accès pour les moyens de secours présentera des intérêts majeurs :*

- Il permettra un accès à la gare RER de manière indépendante des voiries souterraines des Halles (alors que l'accès par l'EP 4 et par l'EP 7 se fait respectivement depuis la grande boucle et le barreau Nord-Sud) ;*
- Il débouchera dans une zone en dehors des flux de circulation (morceau de l'actuel*

*couloir de la Ferronnerie désaffecté), mais à proximité immédiate du carrefour des principaux flux de la gare (couloir de la Ferronnerie, extrémité Nord des trottoirs roulants, zone d'échanges entre le RER et le métro) ;*

➤ *Enfin, il permettra pour les pompiers de mettre en place des scénarios d'intervention depuis les 3 accès majeurs de la gare (Lescot – EP4 ; Place Carrée – EP7 ; Marguerite de Navarre – EP Ferronnerie) ».*

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Dans le cadre du projet, les deux accès pompiers existants seront conservés.

Un accès pompier nouveau sera créé. Ce nouvel accès pompiers est introduit par la réutilisation des volumes actuellement occupés par l'ascenseur Ferronnerie. Cet accès sera constitué d'un escalier en colimaçon permettant aux services de secours de se rendre directement depuis la voirie de surface au niveau -4 sans emprunter les espaces voyageurs.

Le coût de la création de ces issues de secours n'a pas été isolé dans le cadre du chiffrage global de l'opération.

### **Avis de la commission d'enquête**

La création ou l'amélioration des accès pompiers est un élément essentiel du projet.

La création du troisième accès pompier entraîne la disparition de l'ascenseur Ferronnerie, qui est largement compensée par la création des ascenseurs Marguerite de Navarre tout proches.

La RATP vient de terminer une phase substantielle de travaux liés à l'amélioration du système de désenfumage. Ces travaux maintenant terminés étaient en cours de réception lors de la visite des lieux par la commission. Ils conservent toute leur utilité avec la réalisation du projet soumis à l'enquête.

Ces éléments de sécurité ont un coût significatif qui obère le coût du projet mais n'en restent pas moins essentiels.

Ces coûts sont indissociables des coûts d'amélioration fonctionnelle du projet Pôle transport dans son ensemble.

La commission approuve les dispositions prises pour améliorer les accès pompiers.

## ➤ **L'alimentation Electrique (normale et secours)**

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

L'étude d'impact (sécurité électrique) renvoie au chapitre 5.4 concernant les réseaux. Il existe 3 réseaux électriques RTE/ERDF -Ville de Paris (éclairage extérieur ) et réseau propre RATP.

La description p. 103 est un peu sommaire, ainsi que l'impact p. 115.

En revanche, p. 105 du dossier DUP, dans le chapitre « l'état initial », il est indiqué que " la centrale thermique des halles est limitée.... et proche de la saturation".

Comme elle dessert également la Musée du Louvre, on peut légitimement s'inquiéter de l'étude et du bilan énergétique qui ont pu être réalisés pour un complexe qui consomme 53 000 MWh/an ( Etude BETURE de Nov 2004).

L'augmentation de trafic indiquée de 30%.

Il se pose dès lors la question suivante :

Quelles sont les dispositions prises (existantes ou projetées) pour faire face à l'augmentation de consommation électrique, assurer la diversification des sources d'alimentation électriques, coordonner les réseaux RATP, RTE/ERDF et Ville de Paris et assurer une production d'électricité de secours suffisante pour faire face aux éventuelles ruptures d'alimentation ? Quelles sont les limitations actuelles de la centrale de secours de Climespace ?

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

La RATP dispose d'un réseau électrique dédié, alimenté directement par le réseau de transport d'électricité public (réseau haute tension) et depuis plusieurs artères différentes. L'ensemble de ce réseau est conçu en redondance. De cette manière la RATP dispose d'un réseau sécuritaire pour assurer l'exploitation des systèmes de transport et espaces voyageurs (ce principe est décrit en p. 103 de l'étude d'impact).

Le réseau d'alimentation de la RATP dispose d'une réserve de capacité ; il sera donc utilisé pour alimenter les zones voyageurs et circulations du projet Transport.

Par ailleurs, les équipements sensibles seront alimentés par deux sources différentes.

Concernant les équipements commerciaux, l'alimentation électrique sera réalisée via le réseau ERDF. La RATP est actuellement en contact avec ERDF afin de définir les meilleures solutions d'alimentation électriques.

L'éclairage de sécurité (balisage et évacuation) sera conforme à la réglementation en vigueur. Ainsi, il sera réalisé à partir de Blocs Autonomes d'Éclairage de Sécurité qui permettent de garantir l'évacuation du public en cas de perte totale d'alimentation électrique.

L'étude de la diversification des sources électriques et l'augmentation des puissances est en cours de réalisation, en coordination entre la RATP et ERDF (le gestionnaire du réseau de distribution public). En effet, ERDF dispose d'une vision globale de l'ensemble des opérations en cours. ERDF met en œuvre les moyens nécessaires à la pérennité du système électrique sur le plan national.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission convient qu'à la lumière des compléments fournis par le pétitionnaire elle est rassurée en ce qui concerne le risque de rupture d'alimentation électrique. La dualité des sources ERDF pour les équipements et commerces et système d'alimentation RATP pour les équipements ferroviaires réduit considérablement, la commission en convient, le risque de panne.

Par ailleurs elle accueille favorablement la suggestion d'un complément d'étude ERDF – RATP sur l'alimentation électrique de secours

### **➤ Les aspects hydrauliques**

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Cet aspect est peu détaillé dans le dossier. Pourriez-vous nous donner des éléments concernant en particulier les risques liés aux inondations, à la fois en termes de surveillance, d'évacuation et en termes de risques liés à la poussée des eaux sur la structure du radier RATP ?

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Le PPRI de la RATP est décrit en page 66 de l'étude d'impact. Les impacts du projet sur le risque d'inondation sont ensuite décrits en pages 114 à 116 de l'étude d'impact. Des éléments complémentaires sont apportés ci-dessous.

Les niveaux souterrains du Forum des Halles (y compris la gare RER) ne sont pas localisés en zone inondable. La cote de la surface est supérieure au niveau des plus hautes eaux connues (crue de 1910). Ainsi, il n'existe pas de risque d'inondation par débordement direct de la Seine dans le Forum des Halles.

Cependant, au vu de la présence de nombreux réseaux souterrains, le risque de remontée des eaux de crue par les sous-sols est important, y compris vis-à-vis des réseaux de la RATP. Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation du Département de Paris prévoit un certain nombre de préconisations. L'ensemble des risques d'inondation a été étudié et intégré dans la conception du projet (inondations par débordement, infiltration, rupture de canalisation, ...).

Dans le cadre du PPRI de la RATP, des précautions et des mesures d'intervention ont déjà été prises pour limiter le risque d'inondation dans les réseaux souterrains et dans les infrastructures attenantes. Tout projet RATP doit s'y référer. Il s'agit entre autres :

- D'une veille documentaire et réglementaire,
- De la rédaction de consignes locales,
- Du suivi d'action, planning et tableau de bord permettant de suivre les actions à mener au cours de l'année avant d'aborder la période sensible propice aux crues,
- De la revue des moyens humains et matériels internes et externes,
- De la vérification de l'application du Plan de Protection des ouvrages sensibles,
- De l'entretien des drains de toutes catégories, des vannes, des portes étanches, des postes d'épuisement,
- Des contrôles et inspections réguliers de l'application au sein de chaque département de la RATP des référentiels généraux et particuliers applicables. Des études de risques relatives au plan de crue sont également effectuées.

L'ensemble de ces mesures permet à la RATP d'anticiper la survenue d'un épisode de crue et d'adapter son offre de transport à la situation (modification de la desserte, exploitation partielle de lignes...). Puis de remettre en service le réseau, dans les meilleures conditions, à la suite de l'épisode de crue.

Le projet de réaménagement du pôle RER considère le contexte du Forum des Halles et prévoit dans ses mesures constructives, un pompage des eaux pouvant provenir des nappes. De plus, tous les accès superficiels sont à une cote supérieure à la cote des plus hautes eaux connues (33.5 m NGF IGN 69).

Le risque lié à la poussée des eaux sur la structure du radier RATP est possible uniquement dans le cadre d'une situation de crue. C'est pourquoi le réseau de pompage des eaux de drainage a été dimensionné pour faire face à une crue centennale. L'entretien régulier de ces pompes est à la charge de la SemPariSeine. Une mesure spécifique a par ailleurs été mise en place par la SemPariSeine pour assurer la durabilité des pompes des puits au Cuisien : l'eau de ces puits étant particulièrement corrosive pour les pompes installées à demeure, le principe de descendre les pompes dans les puits uniquement en cas de crue exceptionnelle a été retenu.

Par ailleurs, d'après une étude de réactualisation des charges existantes (SETEC, avril 1988), les charges disponibles estimées sont systématiquement supérieures sur le radier RATP à la charge supposée de la crue centennale, à l'exception de quelques rares points sous la fontaine des Innocents où la piézométrie limite serait inférieure de 0.70 mètres à cette cote de crue. Les puits au Cuisien devant permettre d'assurer un rabattement compris entre 5 et 9 mètres, la sécurité du système est assurée avec une marge significative.

Toutefois, l'efficacité du système de pompage repose également sur la fiabilité et la durée de l'alimentation de secours en cas de rupture d'alimentation EDF. Les générateurs électriques de secours, placés sous la responsabilité du Groupement Thermique des Halles (GTH), sont alimentés par deux cuves de 50 et 30 mètres cubes et maintenues pleines au moins à 90%. Ces deux cuves procurent à l'installation de secours une autonomie de 72 heures en fonctionnement nominal (48 heures par contrat d'affermage).

La fourniture de courant électrique de secours a été dimensionnée pour assurer la sauvegarde des biens et personnes en cas de rupture d'alimentation EDF pendant que le Forum est en pleine activité. En cas de crue majeure, l'autonomie de 72 heures peut être améliorée si la puissance consommée par les installations raccordées est inférieure à la puissance souscrite, notamment grâce à un mode de fonctionnement dégradé du Forum défini spécifiquement pour les périodes de crues de Seine. A noter que des alternatives existent pour améliorer l'autonomie des groupes de secours (location d'un groupe d'appoint autonome par exemple).

### **Observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Concernant les eaux d'exhaures, le dossier ne mentionne pas les mesures prises pour le rejet dans le système d'assainissement parisien. Pouvez-vous préciser ?

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Dans le cadre du projet, les interventions suivantes sont nécessaires :

- au niveau – 4 :
  - ✓ création d'un tunnel de correspondance reliant la salle d'échanges au couloir de correspondance vers les lignes 4 et 14 (dit couloir de la Ferronnerie). Les écoulements en provenance de la nappe seront pompés et évacués durant la durée des travaux de génie civil. Pour en limiter l'importance et améliorer la stabilité des terrains concernés, des injections depuis la surface seront réalisées préalablement.
  - ✓ élargissement des accès aux quais de la ligne 4 ;
  - ✓ pour permettre l'extension de la salle d'échanges, le décaissement de quelques centimètres du radier du parking Berger et le déplacement de la station de relevage SR 2 sont nécessaires ;
  
- au niveau – 5 :
  - ✓ reprise partielle et remise à niveau des radiers drainants existants.

Au regard du fonctionnement de la nappe on peut donc distinguer deux étapes :

- une **phase travaux** qui se traduira par un besoin de rabattement supplémentaire des nappes pour permettre la réalisation des travaux et en particulier la mise en place des nouveaux radiers drainants ;
- une **phase en situation définitive** qui va **reproduire la situation actuelle** en matière de drainage et de rabattement des nappes. En effet, les légères modifications pouvant résulter des éventuels ajustements de cote des radiers restent mineures (de l'ordre de la dizaine de centimètres). Les volumes drainés seront en conséquence très proches voire identiques aux volumes actuels.

Dans le cadre des études techniques en cours, la RATP est en contact avec le Service d'Assainissement de la Ville de Paris afin d'établir un protocole d'accord relatif à la gestion du rejet des eaux pendant la phase des travaux souterrains. Dans tous les cas, un système de

décantation sera mis en place pour limiter la turbidité des eaux rejetées. La phase définitive du projet n'aura pas d'impact sur le réseau d'assainissement parisien.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission prend note de l'hypothèse retenue par la RATP que le système de drainage doit permettre de faire face à une crue centennale et que « Le Plan de Protection contre le Risque Inondations [des espaces] de la RATP vise à rendre le réseau RATP complètement étanche en cas de montée des eaux de la Seine jusqu'au niveau de crue de 1910 conformément au Règlement du PPRI de la Préfecture de Paris. » (Etude d'impact p66)

#### **➤ Salle d'attente de crise/poste de police**

Outre les risques d'incendie, les observations révèlent la sensibilité du public aux attentes en gare liées aux grèves de longue durée, aux tentatives de terrorisme, voire aux catastrophes naturelles (inondations, canicules).

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Plusieurs personnes font référence à un incident grave survenu à Chatelet les Halles le 27 janvier et demande la création d'une salle d'attente de crise, voire la récupération du parking - 3 à cet effet. Un poste de police repérable et accessible est également demandé.

L'AUT observe que de tels incidents peuvent justifier la création d'une salle d'attente de crise.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Ces éléments sont couverts par les dispositifs de sécurité décrits à la Notice Explicative comme à l'étude d'impact. L'opportunité d'une salle d'attente de crise n'est pas évoquée dans la mesure où la solution retenue par le pétitionnaire est une évacuation, en cas d'alerte, vers la surface.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

L'ensemble des incidents survenus dans les gares du réseau RATP est consigné par écrit par les agents d'exploitation de la gare. Durant le mois de janvier 2010, moins d'une dizaine d'incidents ont été répertoriés mais aucun le 27 janvier 2010.

Cependant, les 17 et 26 janvier 2010, l'évacuation du quai 2 (RER A direction Saint Germain en Laye - Poissy et RER B direction Aéroport CDG – Mitry Claye) a été demandée par la police du fait de la présence d'un colis abandonné.

Dans ces circonstances, les agents d'exploitation de la RATP ont demandé aux voyageurs de quitter le quai. Aucun message sonore d'évacuation n'est passé dans la gare. Les escaliers mécaniques à la descente sont mis réglementairement à l'arrêt. Aucun blessé n'a été déclaré en liaison avec ces incidents.

Un poste de police est actuellement présent dans la gare de la Châtelet-Les Halles, il sera relocalisé et étendu dans le cadre du projet.

La surface des espaces mis à disposition de la Brigade des réseaux ferrés sera très significativement augmentée, permettant aux fonctionnaires de mener à bien leurs missions et de recevoir le public dans un espace de meilleure qualité, en veillant notamment à offrir, dans les cheminements internes du commissariat, un passage séparé pour les interpellés et les victimes.

L'accès au commissariat se fera désormais par le nouveau couloir de correspondance avec la ligne 14, en zone sous contrôle, à courte distance des lignes de contrôle d'accès à la salle RER à proprement parler.

### **Avis de la commission d'enquête**

La gare est dotée d'un poste de police et d'un poste de sécurité ouverts aux heures d'exploitation ; le PC relocalisé a été agrandi et doté de moyens modernes ; il est relié aux autres PC du complexe des Halles par des liaisons permanentes.

Par ailleurs la gare est dotée de dispositifs d'évacuation directe vers la surface.

La transformation du parking – 3 en salle d'attente de crise, outre les contraintes techniques que ce projet présenterait, ne paraît pas nécessaire ni même approprié, l'évacuation apparaissant la seule solution envisageable.

La commission recommande l'utilisation de messages sonores basés sur des contenus appropriés.

### **➤ Les réaménagements au niveau des voies au niveau -5**

A la grande surprise de nombreux usagers qui en font l'observation, le projet ne comprend aucun réaménagement des quais au niveau -5. Certains aménagements sont pourtant considérés comme nécessaires par les observateurs.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

De nombreuses observations demandent le réaménagement du niveau -5 « voies » pour le mettre aux mêmes normes de sécurité que le projet, et ainsi l'inclusion du niveau -5 dans l'étude de sécurité (et solliciter ainsi l'avis de la Préfecture de Police).

C'est le cas en particulier de l'Association des Usagers des Transports et d'une autre personne.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Le niveau -5 n'est pas concerné par l'enquête. Il n'y a pratiquement aucune référence dans le dossier.

Notons toutefois que la RATP construit actuellement plusieurs accès de la salle d'échange au niveau -5, comme le stipule le dossier :

Dans l'étude d'impact, § réaménagement de la salle d'échanges, p. 219 : « *deux escaliers fixes supplémentaires desservant les quais du RER D seront mis en service dès 2010 indépendamment du présent projet, en lien avec les évolutions de services de la ligne D du RER* ».

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Le réaménagement des quais est prévu et sera réalisé dans le cadre des opérations de requalification des espaces de transport des réseaux RATP. Cette opération n'est pas dans le périmètre du projet soumis à enquêtes (sous MOA du STIF et de la Ville de Paris).

Ces aménagements feront l'objet d'une demande de permis de construire. Par ailleurs les quais sont inclus dans le périmètre de l'étude de sûreté et sécurité publique de la gare en cours d'élaboration.

Le réaménagement des quais est prévu dans le cadre du programme de rénovation.

### **Avis de la commission d'enquête**

La RATP a prévu un programme de réaménagement du niveau des quais. Ce programme n'est pas soumis à enquête et peut donc être réalisé indépendamment.

Le niveau des quais est bien inclus dans l'étude de sûreté-sécurité de la Préfecture de Police. Aucune modification concernant les voies proprement dites n'est envisagée. Le réaménagement envisagé ne concerne que le second œuvre et l'amélioration des circulations mécaniques.

### **Thème 3 : La place Marguerite de Navarre et les accès**

Ce thème a recueilli le plus d'observations et de courriers. Il développe les questionnements se rapportant à la place Marguerite de Navarre, tant au niveau de l'accès au RER proprement dit, que de son aménagement en surface et ses impacts sur le quartier, qui inquiètent les riverains, redoutant les phénomènes de regroupement de bandes, entraînant nuisances sonores et délinquance supposée.

#### **➤ Desserte piétonne et automobile place Marguerite de Navarre**

##### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Quelles sont les dispositions prises pour assurer la desserte piétonne et automobile de la place Marguerite de Navarre (et notamment l'hôtel). La préservation ou la restauration des accès Taxi, PMR, Autocar est également demandée. Ces accès exigent des aménagements indispensables qui ne paraissent pas décrits au dossier.

Courriers 2 et 3 : Lettres RAR de Société Hôtelière Paris Les Halles (NOVOTEL) :

- Demande la préservation ou la restauration des accès Taxi, PMR, Autocar
- Ces accès exigent des aménagements indispensables non décrits au dossier.

Courrier 6 : M. Jacques CHAVONNET :

- Demande un réaménagement des voies desservant l'accès M. de Navarre.

##### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Ces aspects ont été largement traités lors de la précédente enquête publique relative au projet de réaménagement du quartier des Halles s'étant déroulée pendant l'été 2009.

Quelques données apparaissent toutefois dans l'étude d'impact du dossier Bouchardeau (§ justification et présentation du projet et des partis d'aménagement envisagés, § 2.1 la restructuration des espaces publics de voiries de surface, p203) :

*« La place Marguerite de Navarre : le projet comprend d'une part la création d'un nouvel accès aux espaces de transport et d'autre part des interventions sur la trémie des Halles ; suppression de la trémie de sortie (rendue inutile par la suppression du transit direct Nord-Sud) et repositionnement de la trémie d'entrée un peu plus loin. L'entrée du Novotel conserve un espace assez dégagé et une dépose taxis/bus permet d'alimenter cette entrée. »*

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

L'aménagement de surface de la place Marguerite de Navarre fait partie des projets sous maîtrise d'ouvrage de la Ville qui ont fait l'objet de l'enquête publique relative au projet de réaménagement du quartier des Halles qui s'est déroulée du 15 juin au 17 juillet 2009. Le projet de cet aménagement est décrit notamment au § 3.3.3 du livret 4 « caractéristiques principales des ouvrages les plus importants » du dossier d'enquête portant sur les travaux de voirie routière.

Suite aux observations déposées par l'hôtel Novotel lors de cette 1ère enquête, la commission d'enquêtes a assorti son avis favorable de la recommandation suivante : « la commission d'enquêtes recommande au maître d'ouvrage de proposer un itinéraire permettant de desservir le Novotel par autocars, minibus, taxis et véhicules spécialisés PMR (sous forme d'arrêt minute et/ou de dépose minute, par exemple) ».

Le Conseil de Paris a délibéré le 30 mars 2010 pour prendre acte des résultats de l'enquête publique et notamment des réserves et recommandations de la commission d'enquêtes, pour déclarer l'intérêt général de l'ensemble de l'opération et pour autoriser le maire à saisir le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, pour l'inviter à prononcer la déclaration d'utilité publique de l'opération. La recommandation précitée sera suivie comme indiqué au Conseil de Paris : « Des propositions de modalités de stationnement des cars, taxis et véhicules transportant des personnes à mobilité réduite desservant l'hôtel Novotel ont déjà été soumises par le mandataire de la Ville aux responsables de l'hôtel. Elles seront affinées avec ces responsables et les autres parties intéressées notamment dans le cadre de la définition des zones de stationnement adaptées aux besoins de l'hôtel et compatibles avec le projet d'espace public. »

### **Avis de la commission d'enquête**

Il est regrettable que l'ensemble des enquêtes liées aux opérations de réaménagement du quartier des Halles n'aient pu, pour des raisons de calendrier, être menées conjointement. Il est certain que cette dissociation ne favorise pas la compréhension globale de ces projets, leur champ d'intervention et leurs articulations. En outre, le rapport de la commission d'enquêtes des projets de surface a été remis après la clôture des présentes enquêtes. Ce qui explique les demandes réitérées des riverains. La commission d'enquêtes a pris bonne note de la réponse des maitres d'ouvrage et ne peut qu'encourager la poursuite des échanges et améliorations proposées sur le sujet.

### ➤ **Les impacts de ce nouvel accès pour les riverains**

Ce nouvel accès, s'il est bien accueilli par les usagers, reçoit en revanche un accueil plus nuancé de la part des riverains qui craignent des répercussions importantes dans le quartier, en raison des flux générés, de l'attractivité de l'accès pour les jeunes et donc des nuisances sonores et en termes de sécurité résultantes.

#### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Mobilisation des riverains concernant les impacts sonores et nuisances liées à l'ouverture d'un accès place Marguerite de Navarre. Comment les gérer, les limiter ?

Remarque faite lors de la réunion publique :

**Mlle THI, habitante de la rue de la Ferronnerie**

*« Concernée au premier chef par la création de ce nouvel accès, je voulais vous faire part d'une très grande inquiétude, non seulement la mienne et celle de voisins malmenés en terme de nuisances sonores, notamment la nuit. Est-ce que les 3 nouveaux escalators qui vont être en service ne risquent pas de générer, pour nous qui le subissons déjà beaucoup, des nuisances sonores supplémentaires et éventuellement des attroupements tardivement le soir puisque je suppose que ces escalators seront ouverts jusqu'à la fin des services de transports, voire même au-delà puisque qu'il y aura peut-être un abri pluie... ».*

#### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Des éléments sont présentés dans le dossier d'étude d'impact, notamment, au niveau de l'« état initial du site », § sûreté (pp. 89-90) :

Le sentiment d'insécurité demeure dans de nombreux espaces, malgré les diminutions de 12% et de 14%, respectivement des actes délinquants et du recours aux forces de l'ordre par les services de sécurité du Forum, résultant d'un véritable travail de terrain préventif de la police et d'une coordination des différents acteurs de la sécurité sur le site. Ce sentiment trouve sa traduction dans la gêne manifestée dans l'appropriation de l'espace par les usagers.

La place Marguerite de Navarre est ainsi citée avec d'autres espaces du forum et du jardin.

Dans l'« impact du projet et mesures projetées » p. 327, les flux piétons générés par le nouvel accès sont évoqués, notamment au niveau de la rue de la Ferronnerie, la rue des Halles, la rue Saint Honoré, la rue des Innocents et le passage des Lingères. Il est ainsi estimé que ce nouvel accès drainera autant d'entrants/sortants au RER que l'accès Place Carrée, soit environ 20 % de la fréquentation totale de la salle d'échanges RER.

Aucune donnée, en revanche, ne décrit les impacts sonores sur la place.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d’Ouvrage**

Les éventuelles nuisances et plus largement les aspects de sécurité publique font partie des éléments sur lesquels les concepteurs du projet des Halles ont été particulièrement attentifs.

La réalisation du projet global des Halles vise notamment à recomposer et développer les espaces publics du site. Il répond à des besoins, ceux exprimés lors des enquêtes et diagnostics réalisés depuis 2002, et propose de remédier à des dysfonctionnements actuels du site (coupures urbaines, zones inaccessibles, etc.), qui pour certains ont été parfois à l’origine du développement d’un sentiment insécuritaire.

La conception du projet de jardin et des espaces publics alentours tire sa force de la prise en compte des usagers futurs et de leurs pratiques, en même temps qu’il répond au souci d’offrir des espaces conviviaux et sûrs (suppression des recoins, plus grande perspective, espaces plus dégagés, etc.). Des espaces vivants, animés et utilisés par diverses catégories d’usagers préviennent déjà, en grande partie, tout risque et même sentiment d’insécurité et de troubles à l’ordre public.

Tout cela vaut évidemment pour la place Marguerite de Navarre.

Pour relativiser les impacts sonores que générerait le futur accès, il est important d’ajouter que l’accès place Marguerite de Navarre n’a pas, d’après les enquêtes et études prospectives qui ont été réalisées, vocation à devenir le principal accès au pôle d’échanges RER. L’accès Lescot restera plus important en termes de flux.

Pour donner un ordre de grandeur des flux attendus, l’accès Marguerite de Navarre concernera environ 20% des entrants dans la gare, soit 24 000 personnes par jour, ce qui correspond en fait à une station de métro telle Réaumur-Sébastopol.

### **Avis de la commission d’enquête**

Les riverains redoutent que la place Marguerite de Navarre ne ressemble un jour aux autres entrées du Forum, avec l’affluence et les attroupements qu’elles génèrent. Il apparaît néanmoins que ce nouvel accès sera plus excentré, tant des autres entrées de la station RER, que des commerces et animation de surface des Halles.

L’impact devrait ainsi être plus réduit. La commission encourage la maîtrise d’ouvrage à poursuivre le dialogue avec les riverains, pour informer et échanger autour du projet, notamment au niveau du conseil de quartier, comité de suivi....

Elle regrette toutefois qu’aucun élément précisant les niveaux et impacts sonores se rapportant précisément à la place Marguerite de Navarre n’apparaissent dans l’étude d’impact.

## ➤ **Le devenir de l'accès rue de la Ferronnerie**

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Y aura-t-il suppression de l'accès actuel rue de la Ferronnerie (accès ascenseur) ? Demande de son maintien en phase travaux

Courrier 4, Copie de fiche navette de la réunion publique :

- Maintenir l'ascenseur Ferronnerie pendant les travaux

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

L'ascenseur rue de la Ferronnerie constitue à l'heure actuelle le seul accès direct depuis la surface, en particulier pour les Personnes à Mobilité Réduite (p. 151 de l'Etude d'Impact, § Analyse de l'état initial).

L'aménagement de la place Marguerite de Navarre va engendrer des modifications au niveau des accès préexistants dans son périmètre : la sortie « Passage des Lingères » est condamnée. L'accès unique au pôle se situera au niveau de l'actuelle rampe du parking Novotel. Et la sortie rue de la Ferronnerie (ascenseur) va être convertie en escalier pompiers et aboutira dans un morceau de couloir désaffecté pour satisfaire à une meilleure organisation des flux (p. 212 de l'Etude d'Impact, § justification et présentation du projet retenu et des partis d'aménagements envisagés).

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

La suppression de l'accès ascenseur rue de la Ferronnerie est prévue consécutivement à l'ouverture de l'accès Place Marguerite de Navarre et à la mise en service des deux ascenseurs de grande capacité. En phase travaux, l'accès par ascenseur sera maintenu.

### **Avis de la commission d'enquête**

La réalisation du nouvel accès Place Marguerite de Navarre, permettant à la fois un accès direct et simple au pôle de transport, mais également une meilleure accessibilité par des ascenseurs et des escaliers mécaniques, constituera une amélioration très importante pour les usagers. La suppression de l'accès rue de la Ferronnerie peut dès lors être envisagée sans impacts négatifs, et ne sera effective qu'à la mise en service de ceux de la place. En outre, son volume sera réutilisé pour satisfaire aux normes de sécurité, étant transformé en nouvel accès pompier.

## ➤ **Etude de flux générés par le nouvel accès place Marguerite de Navarre**

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Le maire du 1<sup>er</sup> arrondissement émet le souhait que soit menée une étude sur les flux piétons générés par le nouvel accès place M de Navarre, conjointement avec les services de la Ville de Paris.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Les dossiers Bouchardeau et DUP, notamment au niveau de l'étude d'impact, présentent les résultats de l'étude menée en 2006 par BVA.

Toujours au niveau de l'Etude d'impact, dans le chapitre « justification et présentation du projet retenu et des partis d'aménagement envisagés », p. 203, il est précisé que la place Marguerite de Navarre fait partie du projet d'extension modéré 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 et 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 ».*

Et p. 212 de ce même chapitre : *La création de l'accès se fera de manière cohérente avec la requalification urbaine de la Place Marguerite de Navarre, qui sera réalisée par la Ville de Paris. Les continuités piétonnes entre la rue Saint Honoré et les rue des Innocents et de la Ferronnerie seront retrouvées.*

En outre, dans les pp. 326- 327, § « Impacts du projet et mesures associées », § 6.3.1 Impacts sur les flux piétonniers », les évolutions constatées sont présentées sur l'ensemble du projet ainsi que les évolutions prévisibles : *La création du nouvel accès depuis la Place Marguerite de Navarre va également modifier les flux piétons aux alentours, augmentant ainsi la fréquentation de la rue de la Ferronnerie, de la rue des Halles, de la rue Saint Honoré, de la rue des Innocents ainsi que du passage des Lingères. En effet, l'accès Marguerite de Navarre, très attractif depuis le Sud du 1<sup>er</sup> arrondissement car il peut générer une économie de temps de parcours de l'ordre de 3 minutes par rapport à l'accès Lescot, drainera autant d'entrants/sortants au RER que l'accès Place Carrée, soit environ 20 % de la fréquentation totale de la salle d'échanges RER. »*

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Une étude confiée à BVA en 2006 a permis de dégager des tendances sur la répartition des flux dans la configuration du site des Halles à l'issue du réaménagement, c'est-à-dire tenant compte des nouvelles circulations créées : accès Berger et Rambuteau liant la gare au forum, accès Lescot reconfiguré, accès au forum depuis le jardin et accès place Marguerite de Navarre. BVA estime que le futur accès place Marguerite de Navarre capterait environ 10% des flux transitant dans l'ensemble Surface-Forum-Gare.

Le nouvel accès place Marguerite de Navarre accueillera essentiellement des flux piétons émanant de la rue de Rivoli. Le réaménagement des Halles prévoit en conséquence de réaménager en faveur des piétons la rue des Halles entre la rue de Rivoli et la place Marguerite de Navarre. La section entre la rue de Rivoli et la placette située au débouché de la rue de Sainte Opportune sera incluse dans le plateau piétonnier des Halles et la section comprise entre cette placette et la place Marguerite de Navarre verra ses trottoirs élargis, la voie de circulation automobile étant mise en sens unique et réduite en largeur.

Ces aménagements font également partie des projets sous maîtrise d'ouvrage de la Ville qui ont fait l'objet de l'enquête publique de juin-juillet 2009. Ils sont décrits notamment aux § 3.3.3, 3.3.8 et 4 du livret 4 « Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants » du dossier d'enquête portant sur les travaux de voirie routière.

L'étude BVA précitée sera précisée par des études complémentaires de trafic piéton accompagnant les études détaillées de définition des aménagements précités. La réalisation de ces aménagements étant prévue en fin d'opération, en 2014-2016, ces études complémentaires seront engagées en 2011.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission prend bonne note de l'engagement du pétitionnaire de mener des études de flux piétons complémentaires et considère cette réponse comme satisfaisante à une préoccupation légitime exprimée.

## **Thème 4 : Les travaux**

Les utilisateurs de la gare redoutent à juste titre les perturbations liées aux travaux. Ils plaident par exemple pour que l'ascenseur de la rue de la Ferronnerie soit maintenu pendant les travaux, pour que la charte de qualité des chantiers soit appliquée, et pour qu'un comité de suivi des travaux soit institué (observations du public. )

**Ce vaste thème comprend ainsi plusieurs aspects qui ont été déclinés en sous thèmes.**

Les travaux en cours dans la salle d'échange et leur relation avec le projet soumis à enquêtes fait l'objet du premier sous thème.

Nous évoquons ensuite le planning du pôle transport et sa relation avec les autres opérations (en particulier les voies souterraines) objet des enquêtes précédentes. Puis la Charte de qualité et la mise en place d'un comité de suivi.

### **➤ Les travaux en cours de rénovation des installations techniques**

Les travaux terminés en cours de tests concernent les dispositifs de désenfumage. Des travaux d'amélioration dans la salle d'échange, non soumis à enquête, ont été lancés récemment, par la RATP. Ils concernent la création de deux escaliers : « Deux escaliers fixes supplémentaires desservant les quais du RER D seront mis en service dès 2010 indépendamment du présent projet, en lien avec les évolutions de services de la ligne D du RER ». Le public s'en émeut croyant à tort que les travaux soumis à enquête ont été démarrés par anticipation.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Quelle est la nature et la consistance des travaux de rénovation des installations techniques actuellement en cours ? Quand ces travaux seront-ils terminés ? Sont-ils remis en cause dans le cadre du projet mis à l'étude et de quelle façon ?

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Les travaux en cours sont évoqués dans l'état initial de l'étude d'impact (page 116) bien qu'ils ne fassent pas partie du périmètre de l'enquête. Le phasage des travaux objet de l'enquête est décrit en pièce 4 pages 1 à 3 et en pièce 7 page 263 et suivantes.

*« Les travaux en cours concernent le désenfumage. La rénovation des centrales de désenfumage a commencé en 2005. Les nouvelles installations, accompagnées de nouveaux tableaux de commandes installés dans le Centre de Surveillance de la RATP, permettront un*

*balayage des fumées longitudinal dans la salle d'échanges RER. Le désenfumage du niveau quai continuera à être effectué grâce aux tunnels des voies RER et aux ventilateurs installés en amont et en aval de la gare. La partie du pôle d'échanges comprise dans l'enceinte du Forum des Halles (gare RER) est isolée de la station métro Châtelet par deux dispositifs de frein de fumée, ce qui permet de la déclarer hors sinistre en cas d'incendie dans la salle d'échanges ou sur les quais. »*

On y décrit également l'articulation avec les projets de jardin, de la Canopée, et des voiries souterraines des Halles (VSH).

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Les travaux en cours dans la salle d'échanges de la gare durant la période des enquêtes (janvier 2010) consistent en la création, depuis la salle d'échanges RER, de deux nouveaux escaliers vers les quais 3 et 4 desservis par le RER D. Les travaux se sont déroulés de décembre 2009 à février 2010. Les escaliers ont été réalisés au plus tôt afin d'adapter la gare au nouveau mode d'exploitation du RER D conformément aux exigences de la réglementation. Ces travaux ne seront pas remis en cause dans le cadre du projet.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission prend note que ces travaux, rendus nécessaires par le nouveau mode d'exploitation du RER D, ont été réalisés préalablement à la présente enquête ; ils ne seront pas remis en cause par le projet soumis à l'enquête ni ne le retarderont.

#### **➤ Les plannings de travaux des différentes opérations**

Le lancement des travaux de surface, qui sont prévus démarrer cette année, donne la fausse impression que l'on construit le toit avant les fondations

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Contrairement au sens commun, les travaux du pôle transport semblent planifiés après les travaux du jardin et de la canopée. Pourquoi le planning du pôle transport est-il décalé par rapport au planning des superstructures alors qu'on aurait logiquement attendu l'inverse ? De nombreuses personnes demandent de ne pas reléguer les travaux du pôle de transport en fin de calendrier de l'ensemble des opérations du quartier des Halles.

C'est en particulier le cas du Maire du 1<sup>o</sup> et de plusieurs personnes de l'arrondissement qui insistent pour que les travaux du pôle transport soient lancés et exécutés sans référence aux autres phases (Canopée, etc.).

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Le phasage des travaux est décrit en pièce 4 pages 1 à 3 et en pièce 7 page 263 et suivantes. La pièce 4 pages 1-3 donne un planning général des travaux. Le dossier décrit les 4 phases de construction : Rambuteau, Marguerite de Navarre, Berger puis Lescot et précise que les travaux s'effectueront la nuit pour la salle d'échange et en dehors des périodes d'exploitation du RER.

Certains travaux, dits préparatoires, nécessaires au pôle transport, mais non indispensables pour la réalisation de la Canopée ou des voies souterraines des Halles ont néanmoins été astucieusement inclus dans le périmètre de la première enquête. C'est ce qu'exprime une réponse de **M. Dominique HUCHER, directeur de projet SEM ParisSeine** en réunion publique :

*« Je voudrais compléter sur les aspects planning généraux et enchaînement des travaux de la Ville avec ceux du pôle Transport. La Ville doit d'abord redéployer tous les systèmes techniques très complexes du puits Marguerite de Navarre, qui s'insèrent dans le dispositif général de sécurité des parkings et de la voirie souterraine, avant que la RATP puisse engager ses travaux.*

*Au fond du puits Marguerite de Navarre aujourd'hui, il y a des usines de désenfumage, des postes d'alimentation électrique qui font partie d'un tout indissociable du dispositif de sécurité de la voirie et des parkings. Et la RATP ne pourra intervenir pour démolir le puits et commencer à aménager le nouvel accès qu'une fois que cette installation très sophistiquée aura été démontée et réaménagée ailleurs. Il y a 8 mois de travaux environ qui doivent être réalisés dans la voirie et les parkings avant que la RATP puisse commencer à agir. Actuellement on dépose les dossiers de sécurité de la voirie, qui sont des installations sensibles faisant l'objet de procédures très particulières surveillées par l'Etat, et les appels d'offres des voiries seront lancés avant l'été ce qui permettra de commencer les travaux de voirie début 2011, de façon à pouvoir libérer le plus vite possible le puits Marguerite de Navarre pour que la RATP puisse intervenir. »*

Ceci permet d'anticiper la réalisation des travaux préparatoires et donner une avance de 8 à 9 mois (ou une marge de 8 à 9 mois) au planning du pôle transport.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Le calendrier prévisionnel de déroulement des travaux du pôle transport présenté dans le dossier d'enquête tient compte de deux aspects :

- La nécessité technique d'enchaîner, selon un ordre logique, différents travaux dans un même secteur géographique. L'imbrication structurelle de la voirie souterraine, des parkings et des espaces transport à l'intérieur du site des Halles est telle que la majorité des interventions liées aux différents projets doivent être coordonnées, selon un déroulement précis. Ainsi, pour commencer les travaux dans la salle des échanges, il est nécessaire de créer un accès chantier qui passe par le puits Marguerite de Navarre. La Ville doit au préalable redéployer tous les systèmes techniques très complexes du puits Marguerite de Navarre, qui s'insèrent dans le dispositif général de sécurité des parkings et

de la voirie souterraine, avant que la RATP puisse engager ses travaux et démolir l'intérieur du puits Marguerite de Navarre. Il y a ainsi environ 8 mois de travaux qui doivent être réalisés dans la voirie et les parkings avant que la RATP puisse commencer à agir.

- Le temps nécessaire pour mener à bien les études et la conception du projet, ainsi que les démarches et délais administratifs qui doivent être respectés. Ce temps, que l'on a tendance à minorer, représente pratiquement la moitié de la durée des projets et représente des durées relativement incompressibles.

L'objectif poursuivi est bien de démarrer au plus tôt l'ensemble des projets. Les études se poursuivant, un travail permanent d'optimisation vis-à-vis des calendriers des différentes opérations est effectué.

### **Avis de la commission d'enquête**

Le pétitionnaire souligne dans sa réponse que différents travaux dits « préparatoires » ont été anticipés et traités lors de la précédente enquête relative aux Voies Souterraines des Halles (VSH). Cette enquête est maintenant terminée et les procédures en cours.

Ces travaux préparatoires à réaliser par la Ville de Paris concernent des installations techniques dans les parkings et le puits Marguerite de Navarre ainsi qu'une partie des acquisitions foncières. Il est prévu 8 mois pour ces travaux qui seront réalisés en même temps que les travaux de voirie souterraine (VSH)

La Canopée et le réaménagement du jardin, également objets de la précédente enquête, n'ont aucune influence significative sur le pôle transport et peuvent être réalisés indépendamment.

Par ailleurs les travaux exécutés par la Ville de Paris permettront et constitueront l'accès chantier pour les travaux « Marguerite de Navarre ».

La commission considère que le planning proposé coordonne harmonieusement les différents projets, compte tenu des contraintes connues à ce jour.

### **➤ La « Charte de qualité des chantiers »**

La Mairie du 1<sup>er</sup> arrondissement s'est donné une charte de qualité des chantiers en vue de limiter les nuisances

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Certaines observations concernant le chantier expriment le souhait que la RATP adhère à la « Charte de qualité des chantiers » que la mairie du 1er arrondissement impose à tous les opérateurs de chantiers pour limiter leurs nuisances.

Ceci est en particulier repris dans la lettre du Maire du 1<sup>er</sup> arrondissement.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Nous n'avons pas trouvé dans le dossier de référence à cette charte qualité. Toutefois les engagements du pétitionnaire pour limiter les nuisances sonores ou autres et réglementer les accès et les heures de chantier, gérer les déchets et surplus de construction, y sont clairement décrits.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

La particularité de l'opération, tant dans l'ampleur géographique que dans la nature et la durée des travaux à mener, nécessite la mise en place de mesures spécifiques de maîtrise des nuisances. Ces mesures, qui font actuellement l'objet d'un travail partenarial entre la Ville de Paris et la RATP, seront rassemblées dans une Charte Chantier à faible impact environnemental et à nuisances limitées. Cette charte partagera naturellement les objectifs de maîtrise des nuisances exposés dans la Charte de qualité des chantiers de la Mairie du 1er arrondissement, et définira des moyens spécifiques aux travaux envisagés.

Cette charte sera soumise à concertation, dans le cadre du dispositif de concertation en place, en vue d'une validation en septembre-octobre 2010, avant que les premiers chantiers importants ne démarrent début 2011 (voiries souterraines, cité de chantier, démolition des pavillons Willerval).

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission prend acte des résolutions prises par le Maître d'ouvrage pour proposer une charte qui non seulement reprendra les objectifs de la charte de qualité des chantiers de la Mairie du 1<sup>er</sup> arrondissement, mais ira plus loin, présentant des engagements complémentaires propres à l'opération et concernant, par exemple, le développement durable et la concertation avant lancement et tout au long des travaux.

#### **➤ La mise en place d'un comité de suivi des travaux**

Pour les grands chantiers publics, il est devenu habituel de mettre en place un comité de suivi des travaux.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Plusieurs observateurs expriment le souhait de voir créé un comité de suivi pour les travaux, conformément à l'amendement déposé au Conseil de Paris lors de la séance des 6 et 7 avril 2009. Les riverains demandent à être consultés pour ces travaux (association de défense des riverains).

C'est le cas de l'AUT et d'autres associations qui se sont exprimé par écrit ou lors de la réunion publique.

## **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Bien que le comité de suivi de travaux ne soit pas explicitement évoqué dans le dossier, celui-ci décrit les mesures d'atténuation que compte prendre le pétitionnaire :

Dossier page 263 :

*« Les nuisances qui ont été évaluées sont de diverses natures et ont des conséquences à trois échelles distinctes.*

- *Au niveau du quartier élargi, les nuisances essentiellement prises en compte sont celles qui ont un impact sur les conditions de circulation et les effets induits (embouteillage, bruit de la circulation, etc.). Ont donc été évalués :*
  - *Le flux de camions engendré par chacun des chantiers, pour l'approvisionnement en matériau ou l'évacuation des rebuts de démolition*
  - *Les dysfonctionnements et reports de trafic engendrés par la fermeture de trémies d'accès à la voirie souterraine*
- *Au niveau du forum des Halles (ancien et nouveau), les nuisances prises en compte sont celles qui dégradent les conditions d'accès aux boutiques ou équipements et qui, de manière générale, sont préjudiciables au « confort » des visiteurs. Ont ainsi été évalués :*
  - *le bruit engendré par les travaux, et à un degré moindre la poussière et les vibrations*
  - *la fermeture partielle ou totale de certaines parties du forum*
  - *la gêne occasionnée par les parcours de substitution mis en place pour contourner les zones de chantier*
  - *les perturbations engendrées par les travaux au niveau du jardin ainsi que du nouvel accès place Marguerite de Navarre.*
- *Au niveau du Pôle Transport : les travaux seront réalisés en milieu souterrain, clos et produiront vraisemblablement des poussières, du bruit et des vibrations. »*

## **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Depuis l'origine du projet, la Ville de Paris s'est engagée dans une communication régulière sur le projet à l'attention des membres de la concertation, des riverains, etc. Dans ce cadre, des échanges continueront d'avoir lieu pendant les travaux, notamment autour du planning, des emprises de chantier et des impacts des travaux sur le quartier, afin d'identifier les difficultés liées aux nuisances et les moyens de les atténuer.

La charte précitée définira précisément les modalités de fonctionnement de ce comité de suivi.

## **Avis de la commission d'enquête**

La commission prend acte de la résolution des maîtres d'ouvrage de constituer, le moment venu, un comité de suivi du déroulement des travaux afin d'en limiter les nuisances et leurs effets sur les riverains.

## ➤ **Le phasage des travaux**

Le fonctionnement de la gare doit être assuré pendant et malgré les travaux.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Les observateurs comprennent mal les dispositions envisagées par les maîtres d'ouvrage pour permettre les travaux tout en maintenant le fonctionnement de la gare. Ils n'ont pas trouvé le détail du phasage prévu : comment va se dérouler le fonctionnement de la station pendant les travaux ? Y aura-t-il fermeture successive des accès ? Le public craint pour la gestion du chantier aux heures de pointe.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Le dossier d'enquêtes publiques aux pages 264 à 274 de l'étude d'impact décrit le planning du chantier et son phasage ainsi que la pièce 4, pages 1 à 3.

Le chapitre concerné présente de nombreux plans et plannings pour expliquer le phasage complexe des travaux résultant des imbrications des différentes opérations, en particulier celles du pôle transport et de la voirie souterraine.

Par ailleurs, dans le cadre de la réunion publique, le pétitionnaire a précisé que « parmi les emprises nécessaires à la réalisation de projets précédents (*Jardin, Canopée et Voies souterraines*), des volumes sont utiles également au pôle transport. Par exemple les volumes impactés dans le parking privatif du Novotel (60 places), son cylindre d'accès ainsi que diverses réserves commerciales (de l'ordre de 150 m<sup>2</sup>) et des locaux techniques d'Orville (environ 70 m<sup>2</sup>) ont déjà identifiés et couverts par la première enquête parcellaire et ne sont pas repris dans la présente enquête parcellaire »

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Le phasage du chantier est présenté dans le dossier d'enquêtes publiques aux pages 264 à 274 de l'étude d'impact. La gare sera maintenue en exploitation durant toute la durée des travaux. Les nouveaux accès seront créés en priorité (notamment l'accès Rambuteau) afin de faciliter les cheminements des voyageurs. Par la suite, les accès existants pourront être partiellement fermés afin de permettre la réalisation des travaux.

En tant que de besoin, des mesures spécifiques (notamment l'adaptation de la signalétique ou la canalisation des voyageurs pour des agents de la RATP) permettront de garantir de bonnes conditions de fonctionnement et de sécurité de la gare durant l'ensemble de la période d'exploitation.

### **Avis de la commission d'enquêtes**

Un phasage fin des travaux va permettre, en particulier pour les accès, le déroulement du chantier sans interrompre le fonctionnement de la gare et en limitant les perturbations pour les usagers.

Les travaux concerneront successivement l'accès Rambuteau, qui sera fermé 6 mois, puis la construction du nouvel accès.

L'accès Lescot sera entrepris quand les accès précédents seront libérés.

Ainsi des accès, éventuellement limités, seront toujours possibles.

La commission approuve cette approche qui permettra le maintien en fonctionnement de la gare et limitera les nuisances du chantier.

Il s'agit évidemment d'un point très sensible en raison de la nature de l'équipement et de son affluence quotidienne.

Elle souligne l'importance d'une signalétique régulièrement mise à jour qui complétera efficacement l'information échangée au sein comité de suivi.

### **➤ Les phases de travaux envisagés au niveau de la ligne 4 du métro**

Les travaux concernant les accès à la ligne 4 sont le réaménagement de la zone comprise entre les couloirs et la salle d'échange, la séparation des deux couloirs, la création d'un accès direct du niveau -4 à la place Marguerite-de-Navarre via 2 ascenseurs de grande capacité et deux escaliers mécaniques en parallèle.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Ligne 4 : L'élargissement des escaliers de correspondance nécessitera-t-il la suppression momentanée de ces accès ?

Observation déposée sur le registre du 1er arrondissement :

L'élargissement des escaliers de correspondance nécessitera-t-il la suppression momentanée de ces accès ? Dommage de ne pas les avoir créés largement dimensionnés en 1998.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Le phasage du chantier indique que les accès « Marguerite-de-Navarre seront en chantier durant les phases 1, 2 et 3, soit environ 3 ans (6 + 12 + 18 mois)

Lors de la réunion publique, Mme Rebecca Liberman, chargée de projet au STIF, a rappelé que cet ascenseur ne fonctionne pas, à l'heure actuelle, « de façon optimale ».

M. D. Hucher, directeur de la SEM ParisSeine, a tenté d'exposer toute la complexité du chantier du « puits M. de Navarre ».

La réponse à la question posée sur le maintien des accès directs n'apparaît pas de façon évidente.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Pour des raisons techniques, les travaux d'élargissement des escaliers de correspondance nécessiteront vraisemblablement la fermeture temporaire de ces accès. La station Ligne 4 Châtelet restera accessible depuis la surface. Les correspondances avec la ligne 14 et les lignes RER pourront s'effectuer soit via les autres escaliers existants à l'autre bout des quais, soit via la station Les Halles de la ligne 4.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission prend acte de cette réponse qui semble effectivement apporter une solution temporaire à l'accessibilité de la ligne durant la phase travaux. La complexité spatiale des différentes interventions rend inéluctable ces impacts. La commission ne peut qu'encourager la RATP à mettre en place une communication efficace et évolutive qui permettra de limiter autant que faire ce peut les difficultés d'accessibilité aux différentes lignes de métro et RER, en surface comme au niveau de la salle d'échanges.

## **Thème 5 : Divers**

Cette thématique rassemble toutes les observations qui ne peuvent être traitées dans les thèmes précédents et qui, bien souvent, sont hors sujet de la présente enquête. En particulier le projet de la Canopée a été souvent abordé, mais n'est pas reporté ici, l'enquête précédente ayant déjà largement répondu aux questions soulevées. En revanche, des interrogations existent par rapport à des périmètres plus larges du projet, tant au niveau des lignes de métro que des aménagements de surfaces et sont traitées ici.

### **➤ Repenser l'ensemble des voies de surface sur le quartier**

Cette préoccupation, fréquemment abordée, nous a paru légitime pour assurer une cohérence d'ensemble au projet, tant dans ses impacts souterrains que de surface.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Monsieur le maire du 1<sup>er</sup> arrondissement exprime la volonté de retravailler l'ensemble des voiries de surface sur le quartier, en corrélation avec l'ensemble des aménagements réalisés.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Le dossier de la précédente enquête, réalisée pendant l'été 2009 (jardin/Canopée), présente les éléments qui seront impactés et retravaillés à l'occasion des travaux : suppression ou réduction de nombreuses trémies, recalibrage des voies, réduisant la place des véhicules au profit des trottoirs.

L'étude d'impact, § Justification du projet retenu et des partis d'aménagement envisagés, p. 203, présente les aménagements de surface, devant 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, avec la suppression et l'aménagement des espaces occupés par les trémies souterraines d'accès aux voiries souterraines (trémie Turbigo et 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 modérée de la zone piétonne des Halles
- Des aménagements d'espaces végétaux
- Des secteurs d'intervention spécifiques concernent :

- *La place Marguerite de Navarre*
- *La trémie Turbigio*
- *La rue du Pont Neuf*
- *La trémie du Renard*
- *Le carrefour Montorgueil*
- *La rue des Halles*
- *La rue Saint-Honoré*
- *La trémie Coquillère*
- *La rue de la Cossonerie*
- *La trémie Berger*
- *La traversée du boulevard Sébastopol*

### **Avis et commentaires techniques du Maître d’Ouvrage**

Les projets sous maîtrise d’ouvrage de la Ville qui ont fait l’objet de l’enquête publique de juin-juillet 2009 prévoient le réaménagement de nombreuses voiries de surface sur le périmètre bordé par la rue de Rivoli, le boulevard Sébastopol, la rue Etienne Marcel et la rue du Louvre. Ces réaménagements permettront d’améliorer la qualité et la continuité de l’espace public, la gestion des accès des véhicules autorisés dans le secteur piétonnier (livraisons, riverains, etc.), et l’accessibilité aux personnes à mobilité réduite sur l’ensemble du site. Les interventions prévues porteront notamment sur les revêtements et la répartition des emprises dévolues à chaque mode de transport, en privilégiant les modes doux de circulation.

Il n’est en revanche pas prévu de rénover la totalité des voiries du périmètre précité dans le cadre de l’opération. Cette rénovation devra être prévue ultérieurement dans le cadre des programmes d’entretien de la voirie parisienne.

### **Avis de la commission d’enquête**

La commission prend bonne note de cette réponse qu’elle juge cohérente dans son périmètre d’action, d’autant que la réorganisation d’un ensemble de voies et espaces publics conséquent est prévu. Elle regrette que la dissociation des enquêtes empêche une lecture facile et une bonne compréhension du dossier.

## ➤ Le fret ferroviaire

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Plusieurs personnes insistent sur la nécessité de prévoir des mesures conservatoires pour une éventuelle desserte de fret ferroviaire, ou de messagerie, hors service voyageur.

#### 1<sup>er</sup>/rdup/obs 1 : M FAVIER, AUT IdF, et MDB : Mieux se déplacer à bicyclette :

Prévoir des mesures conservatoires pour une éventuelle desserte fret ferroviaire, hors service voyageur.

### Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)

L'étude d'impact présente des éléments sur le sujet dans son chapitre « Impacts du projet et mesures associées » p. 323 :

*« Le Plan de Déplacements de Paris propose également comme action pour réduire la circulation motorisée de « développer et inciter à de nouvelles pratiques de livraisons ». A ce titre, une réflexion est actuellement en cours pour la création d'un pôle logistique sous Les Halles. Cette réflexion correspond également à l'objectif de faciliter les déplacements à vocation économique dont une des actions est de « développer le fret ferroviaire ».*

*Une étude de faisabilité sur le transport de marchandises dans Paris par les voies ferroviaires (RER, tramway) a en effet été menée par la Ville en collaboration avec la RATP, RFF, Espace Expansion, le STIF et la région Île-de-France, en 2005. Cette étude avait pour but de vérifier s'il était possible de transporter des marchandises à l'aide du réseau ferré existant (dont la finalité est le transport de personnes).*

*Le diagnostic réalisé a notamment permis de mettre en évidence que certains opérateurs, tels que la Poste, DHL ou UPS, le fret express au sens large, présentent une potentialité pour ce site. Le matériel utilisé est identique au matériel qui transporte actuellement les voyageurs (il empruntera les mêmes voies).*

*D'un point de vue technique, le fonctionnement de ce type de transport nécessite d'avoir un quai spécifique de marchandises, au niveau des quais de la RATP. Actuellement, la salle des quais au niveau -5 comporte trois lignes : à l'extérieur la ligne A, au milieu la ligne B et au centre la ligne D. La ligne D utilise la voie Z (voie centrale à double sens) qui a pour particularité de posséder un quai en extrémité, actuellement non utilisé pour le trafic voyageurs. Il pourrait donc être envisagé de prolonger ce quai pour l'utiliser comme quai de déchargement de marchandises.*

*Ensuite, par des systèmes de monte-charges, il serait possible de créer un accès à la zone de livraison des étages supérieurs. Cette zone pourrait être aménagée au niveau -2 dans les emprises libérées du barreau de transit Nord-Sud supprimé, à l'aplomb des quais de déchargement. A partir de là, il serait possible d'irriguer par la voirie souterraine les livraisons du quartier.*

*Entre les deux, une zone tampon (zone logistique) pourrait être aménagée pour permettre de faire un tri (zone de réorganisation des flux). Entre les niveaux -5 et -2, il existe deux niveaux de parking (Rambuteau). Sur un niveau, l'emprise du parking pourrait être réduite (de 1 000*

à 2 000 m<sup>2</sup>) afin de servir de zone logistique, tout en conservant le fonctionnement actuel du parking.

*La faisabilité technique de ce projet reste à approfondir et les premières pistes issues des études en cours semblent montrer que ce projet serait difficilement réalisable. La demande en fret est effectivement trop faible pour justifier la mobilisation de personnel nécessaire. »*

### **Avis et commentaires techniques du Maître d’Ouvrage**

Profitant de l’opportunité suscitée par le projet de réaménagement des Halles, l’ensemble des acteurs du projet ont souhaité que soit étudiée l’opportunité de créer un pôle de fret aux Halles.

Deux études ont été menées : la première étudiait l’opportunité économique, la seconde la faisabilité technique.

L’étude d’opportunité a conclu à l’intérêt d’un type de fret bien spécifique (messagerie), entre la plateforme aéroportuaire de Roissy et Les Halles, sur la base d’un RER déséquipé transportant des colis, d’un poids limité, les RER n’ayant pas été conçus pour transporter du fret lourd et la gare souterraine des Halles n’ayant pas été conçue à l’origine pour faire passer du fret. Pour des questions d’équipement, un train de marchandises classique ne peut en aucun cas passer dans le tunnel des Halles ; le seul matériel roulant qui pourrait passer serait une rame de RER dont les sièges auraient retirés pour pouvoir y entreposer à la place des colis.

La seconde étude est une pré-étude technique qui a conclu qu’il n’était pas possible de réutiliser en l’état les quais voyageurs et qu’il faudrait donc se placer légèrement en dehors des quais. Un espace existe : il pourrait être mis à profit, mais devrait pour cela être équipé de tapis transbordeurs.

Cependant, des questions importantes de sécurité ont été soulevées par l’étude, puisque dans les tunnels ferroviaires les normes de sécurité incendie diffèrent qu’il s’agisse de transport exclusif de passagers, ou de transport de passagers et de fret.

Par ailleurs, le STIF est attentif à ce que ce projet n’entre pas en contradiction avec les contraintes d’exploitation des lignes B et D du RER sur lesquels des investissements majeurs sont réalisés actuellement afin de fiabiliser leur exploitation.

En tout état de cause, l’opération des Halles intègre aujourd’hui des mesures conservatoires pour une éventuelle desserte fret ferroviaire future, puisque des espaces ont été réservés au niveau -2 (niveau de la voirie souterraine) qui pourront servir d’espace de stockage et de dispatching des colis, et ces espaces sont situés juste à l’aplomb des quais du RER qui seraient susceptibles d’accueillir les trains de fret.

### **Avis de la commission d’enquête**

La commission prend note de la réponse du maître d’ouvrage, de la complexité des contraintes afférentes à ce type d’utilisation, notamment techniques liées aux gabarits disponibles et aux usages différents. Elle est satisfaite également de l’option de mesures conservatoires pour ne pas obérer le futur.

## ➤ La voirie souterraine

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Certains regrettent le maintien d'une partie de la voirie souterraine.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

L'intervention sur les voiries souterraines fait partie de la précédente enquête. Des éléments figurent toutefois dans le dossier d'étude d'impact (pp. 25 et 26, § résumé non technique, § Restructuration des voiries souterraines et reconversion de l'ex-barreau N-S de la voirie souterraine). Il est précisé les éléments suivants :

Le projet prévoit de reconfigurer les parcours souterrains en fermant une partie des tunnels et des trémies d'accès et de mettre aux normes le tunnel.

Les objectifs poursuivis sont de :

- réduire le nombre de véhicules circulant sur ces voies,
- diminuer le nombre d'intersections génératrices d'accidents,
- supprimer complètement les croisements de flux,
- restituer les continuités piétonnes.

Ces objectifs se traduisent par la fermeture à la circulation du barreau Nord-Sud et de certaines trémies. Leurs fermetures ont fait l'objet de trois scénarii. Celui retenu, le moins impactant en termes de report de trafic et de congestion aux carrefours, prévoit les fermetures des entrées Coquillière et Pont Neuf, des sorties Berger et des Halles.

Sous réserve d'études de faisabilité restant à réaliser, l'emprise libérée par la fermeture de la trémie de la Coquillière pourra permettre l'implantation d'une déchetterie de 1 100 m<sup>2</sup>.

La fermeture du barreau Nord-Sud à la circulation libère une emprise de voirie de plus de 3000 m<sup>2</sup>. Dans le volume ainsi libéré, de nouveaux espaces commerciaux seront aménagés.

Le programme prévoit la création d'un « magasin populaire » proposant une offre alimentaire et en petit équipement de la maison.

Le dossier d'étude d'impact précise par ailleurs (p. 305, § Impacts du projet et mesures associées) que la suppression de certains tronçons de la voirie souterraine va simplifier l'accès aux aires de livraisons.

Le projet retenu par la Ville de Paris vise à supprimer les circulations routières à proximité immédiate du jardin des Halles. Les principaux aménagements prévus en surface sont :

- Suppression de la trémie Coquillière et des circulations rue Coquillière
- Suppression de la trémie Berger et des circulations rue Berger
- Suppression de l'entrée de la trémie Pont neuf et des circulations rue du Pont neuf
- Suppression de la sortie de la trémie de la rue des Halles

### **Avis et commentaires techniques du Maître d’Ouvrage**

Il n’a jamais été envisagé la fermeture de l’ensemble du réseau de voirie souterraine. Cette désaffectation totale du réseau de voiries souterraines aurait en effet pour conséquences de supprimer toute possibilité de livraison du centre commercial et des équipements publics situés en sous-sol, ainsi que de supprimer tout stationnement souterrain du site ou encore d’empêcher l’accès des secours directement au niveau -2 (niveau de référence pour leurs interventions).

C’est le fonctionnement, la viabilité et la sécurité de l’ensemble du site des Halles qui seraient remis en cause.

### **Avis de la commission d’enquête**

La commission partage l’avis du maître d’ouvrage sur la nécessité de maintenir un accès via ces voies, à la fois pour les personnes y travaillant, pour les secours et pour les stationnements. L’importance de ce pôle et l’imbrication de ses fonctions souterraines rendent ces voies indispensables, et permettent, en outre, de réduire les nuisances générées par ces flux en surface.

#### **➤ Un périmètre d’actions à étendre**

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l’enquête**

De nombreuses observations « élargissent » le périmètre d’intervention « souterrain » :

- traiter les couloirs de correspondance entre Châtelet (et ses 2 théâtres) et le RER : appui du Ministère de la Culture, de la Ville de Paris ?
- réaliser des escaliers mécaniques au niveau des quais de la ligne 14

### **Les éléments du dossier (et les éléments d’information à disposition de la commission d’enquêtes)**

Ces points ne sont pas spécifiquement traités dans le dossier car ils sortent du champ des travaux envisagés.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d’Ouvrage**

- Le réaménagement du couloir de correspondance entre la gare RER et la station de métro Châtelet est prévu dans le cadre du programme de rénovation des espaces mené par la RATP. Il n’est donc pas compris dans le périmètre soumis à enquêtes. Toutefois, les aménagements prévus feront l’objet d’une demande de permis de construire conjointe au projet de réaménagement de la gare dans son ensemble
- Les quais de la ligne 14 Châtelet sont accessibles en deux points. Les sorties « Porte

Lescot » et « rue de la Ferronnerie » ainsi que les correspondances vers les lignes M 4, RER A, B et D sont accessibles par ascenseurs et par escaliers fixes. Les sorties « rue de Rivoli », « place du Châtelet » « place Saint Opportune », « rue des Lavandières » et « rue Saint-Denis » ainsi que les correspondances vers les lignes M 1, 7, 11 sont accessibles par escaliers fixes ou escaliers mécaniques. Dans le cadre du projet soumis à enquêtes publiques, il n'est pas prévu de rajouter des escaliers mécaniques à la station Châtelet de la ligne 14.

- Le réaménagement des quais est prévu dans le cadre du programme de rénovation des espaces mené par la RATP. Il n'est donc pas compris dans le périmètre soumis à enquêtes. Toutefois, les aménagements prévus feront l'objet d'une demande de permis de construire conjointe au projet de réaménagement de la gare dans son ensemble. A ce titre, le réaménagement des quais est inclus dans le périmètre de l'étude de sûreté et sécurité publique de la gare en cours d'élaboration.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission prend bonne note de ces éléments d'information. Il est normal que le projet soumis à enquête limite un périmètre cohérent d'actions, tant souterraines qu'en surface.

Fait à Paris le 19/07/2010

La commission d'enquêtes

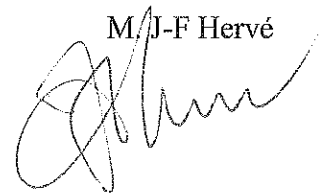
Mme M-C Eustache



Mme I Lesens



M. J-F Hervé



## **ENQUETE préalable à la DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

Le périmètre du projet de déclaration d'utilité publique porte sur le projet du réaménagement du pôle RER Châtelet-les-Halles proprement dit, que constituent la création de l'accès Marguerite de Navarre, le prolongement des accès Berger et Rambuteau et le réaménagement de la salle d'échanges, d'une part, et sur les projets connexes que sont la réalisation du mail Marguerite de Navarre et la restructuration du parking Berger d'autre part.

L'acquisition des droits réels portant sur les volumes nécessaires à la réalisation de l'opération du pôle transport et ses dérivés est justifiée par :

- La création d'un accès direct entre la salle d'échanges RER au niveau -4 et la place Marguerite de Navarre et d'un mail de liaison avec le Forum au niveau -3,
- Le prolongement des deux accès Berger et Rambuteau du niveau -3 à la salle d'échanges au niveau -4,
- Le réaménagement de la salle d'échanges par le déménagement des locaux techniques dont le PC de sécurité, la création d'issues de secours entre la gare et le niveau -3 et la reconfiguration de la Place Carrée.

Ces volumes appartiennent à la Ville de Paris, la Société Civile du Forum des Halles de Paris et des amodiataires de places de stationnement dans le parking Berger.

L'état parcellaire et la liste des propriétaires concernés figurent dans le dossier d'enquête parcellaire menée conjointement.

Au total, c'est ainsi une vingtaine de commerces dont plusieurs réserves qui seront partiellement ou totalement impactés par le projet (700 m<sup>2</sup> environ) ainsi qu'environ 75 places de stationnement amodiées.

Les places concernées pour l'hôtel Novotel et nécessaires à la création de l'accès Place Marguerite de Navarre, appartenant à la Société Hôtelière Paris les Halles (SHPH), ont été intégrées au titre de la restructuration de la voirie souterraine dans les premières enquêtes publiques (DUP et parcellaire) qui se sont déroulées du 15 juin au 17 juillet 2009.

## **Thème 6 : Les parkings**

Les expropriations des parkings amodiés soulèvent de nombreuses questions et incompréhensions, liées d'une part à la complexité du projet dans ses imbrications volumétriques, et d'autre part au caractère définitif de la procédure pour des emplacements qui sont conservés à terme.

### ➤ **Bilan des emplacements privés et publics supprimés**

#### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Quel est le bilan des emplacements privés et publics de stationnement supprimés, déplacés ou restaurés ? Même question pour les box fermés. Sont-ils tous nécessaires ? De nombreuses contestations et incompréhensions sont relevées à ce sujet.

Est-il exact qu'une partie des stationnements privés restaurés vont être transformés en stationnement public (sous gestion privée - UNIBAIL) ?

Les indemnités sont-elles définitives ? Cette préoccupation est commune à l'ensemble des amodiataires expropriés qui peinent à comprendre la nécessité de maintenir cette procédure alors qu'une partie des places semble rétablie après les travaux.

Un particulier s'étonne, en outre, de son expropriation, remarquant que le bail emphytéotique indique que l'emplacement de stationnement ne peut être préempté.

#### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Le complexe des Halles comporte cinq parcs de stationnement en sous-sol, totalisant 2 742 places :

- parking Rambuteau ou Forum Nord : 932 places (dont 31 amodiées) ;
- parking Berger ou Forum Sud : 748 places (dont 75 amodiées) ;
- parking Sébastopol : 512 places (dont 100 amodiées) ;
- parking Halles Garage SA : 300 places ;
- parking Saint-Eustache : 250 places (dont 22 amodiées)

Les parkings Rambuteau, Berger et Saint-Eustache sont situés en sous-sol du Forum des Halles, sur 3 niveaux différents.

Le parking Berger principalement est impacté par les travaux pour la réalisation du nouvel accès place Marguerite de Navarre.

Les dossiers DUP et Bouchardeau et l'étude d'impact présentent les interventions nécessaires sur les parkings, et notamment le parking Berger, pour réaliser les travaux de la salle d'échange.

L'étude de faisabilité technique et architecturale propose une extension de l'ordre de 2 700 m<sup>2</sup> sur le parking Berger (une centaine de places de stationnement seraient donc conservées sur les 285 existantes).

L'offre de stationnement du parking Berger doit passer de 466 à 293 places (p. 5 de la Pièce 5 « Caractéristiques principales des ouvrages »).

Les 75 places amodiées expropriées sont présentées comme définitives dans le dossier d'enquête publique portant sur l'expropriation.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

La création de l'accès Marguerite de Navarre est possible grâce à la réutilisation d'une trémie de parking existante. Cette trémie permet aujourd'hui à la fois d'accéder au parking Novotel depuis la rue des Halles, et également de permettre la liaison des différents niveaux du parking Berger. Avec le démarrage des travaux liés à la création de l'accès Marguerite de Navarre, ces parkings ne seront ainsi plus en capacité de fonctionner. Dans le cadre de l'opération, il est cependant prévu d'en rétablir les fonctionnalités pour une partie de leur périmètre.

Par ailleurs, l'extension projetée de la salle d'échanges est permise en récupérant des surfaces occupées aujourd'hui par le niveau C du parking Berger.

A ce jour, le bilan prévisionnel des places de stationnement supprimées ou restaurées à terme, dans le cadre du périmètre de cette enquête publique, est le suivant :

	Places existantes	Places supprimées	Places à terme
<b>Niveaux A+B du parking Berger</b>	466	173	293
dont places destinées au public	391	98	293
dont places privatives (amodiées)	75	75	0
<b>Niveau C du parking Berger</b>	282	282	0
<b>TOTAL</b>	<b>748</b>	<b>455</b>	<b>293</b>

Concernant la nécessité de procéder à ces expropriations :

Les travaux nécessaires à la réalisation du projet transport, en particulier la création de l'accès Marguerite de Navarre, nécessitent la démolition d'une partie du plancher même du parking Berger, entraînant de fait la disparition de places de stationnement, dont certaines sont amodiées.

Toutes les autres places amodiées non directement touchées par ces travaux sont cependant impactées du fait même de la démolition de la rampe de circulation entre les différents niveaux de parking. Au moment où les travaux du projet transport vont s'engager, c'est l'ensemble du parking Berger qui sera inaccessible aux véhicules et donc nécessairement fermé.

Même si, dans le cadre de l'opération, il est prévu d'en rétablir les fonctionnalités, la durée importante, de l'ordre de 4 ans, de cette fermeture du parking contraint la Ville à se porter acquéreuse de ces places, de manière à indemniser leurs propriétaires du préjudice occasionné.

Actuellement le Forum des Halles dispose de trois parcs de stationnement ouverts au public : le parc Saint-Eustache, de statut public, géré par la SAEMES dans le cadre d'une concession, les parcs nord (Rambuteau) et sud (Berger), de statut privé, propriété de la Société Civile du Forum des Halles de Paris (SCFHP) dans le cadre d'un bail à construction qui lui a été consenti le 22 juillet 1976 par la SEMAH, au droit de laquelle se trouve la Ville de Paris.

Seul le parc sud (Berger) est concerné par le projet du pôle transport et la création d'un mail de liaison avec le Forum. Comme l'indique le tableau ci-dessus, le parking Berger verra la suppression des 75 places amodiées et la réduction de 673 à 293 du nombre de places destinées au public.

Les indemnisations seront effectivement définitives et payées en totalité en un seul versement, qui interviendra évidemment avant le début des travaux.  
Il est précisé qu'à défaut d'accord amiable entre la Ville et les amodiataires sur le montant des indemnités, celles-ci seront fixées par le juge de l'expropriation.

Le droit de préemption permet à une commune d'acquérir prioritairement un bien foncier ou immobilier lorsque celui-ci est sur le point d'être vendu. Ce n'est pas le cadre dans lequel s'inscrit l'opération soumise à l'enquête publique. Il s'agit ici de mettre en œuvre une procédure d'expropriation permettant à la collectivité d'acquérir un bien, alors même que celui-ci n'est pas en vente, sous réserve bien entendu que l'opération soit déclarée d'utilité publique. Il est par ailleurs rappelé que le Code de l'expropriation prévoit que les droits réels immobiliers, dont fait partie le droit d'emphytéose, peuvent faire l'objet d'une expropriation, au même titre que les immeubles (article L. 11-1).

### **Avis de la commission d'enquêtes**

Les évictions de parking sont globalement acceptées, mais suscitent en même temps incompréhension et inquiétude.

Si la perte de valeur des biens immobiliers n'est pas probable (au regard de la situation de pénurie que connaît la ville et du faible taux de motorisation), il est néanmoins normal que les usagers qui disposent d'un emplacement de parking souhaitent pouvoir continuer à le faire.

La difficulté à lire les documents de l'enquête n'a pas favorisé la compréhension.

La commission a bien conscience des impacts temporaires et définitifs des projets sur les stationnements du Forum et de leur nécessité en raison de la complexité volumétrique et fonctionnelle des différents espaces. Elle souhaite toutefois que des mesures d'accompagnement soient envisagées pour guider les propriétaires expropriés de places de

stationnement dans la recherche de solutions leur permettant d'acquérir de nouveaux emplacements.

Ce point a été évoqué en réunion publique et la mairie de Paris s'est engagée à fournir des informations précises sur les capacités des stationnements du quartier.

## ➤ **Les bases d'indemnisation**

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Quelles sont les bases d'indemnisation des évictions de parkings – pendant les travaux- après travaux?

M. LEGARET, maire du 1er arrondissement, demande de prévoir une indemnisation pour les parkings prenant en compte la moins-value sur les logements, ou alors une relocalisation dans un espace non impacté par les travaux. Dans le cas où les places sont récupérées à l'issue des travaux, envisager une prorogation de leur contrat pour les amodiataires.

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Le dossier ne comporte pas d'éléments particuliers sur la question. En revanche, la Ville Paris, sollicitée au cours de l'enquête, a apporté les éléments de précision suivants :

« {...] *L'expropriation débute toujours par une phase amiable, où la Ville va se rapprocher de chacun des propriétaires pour leur proposer un montant d'indemnisation, basé sur la valeur de leur bien en considérant la durée restant à courir de leur concession. Cette indemnisation leur permettra, s'ils le souhaitent, soit de louer une place de stationnement sur un autre parking du site, soit de racheter un emplacement de parking sur un autre site. Le montant proposé pour l'indemnisation est celui établi par les services des Domaines de l'Etat. Si le propriétaire n'est pas d'accord sur le montant d'indemnisation proposé, une phase d'expropriation à proprement parler démarre : le juge de l'expropriation est saisi et c'est lui qui fixe le montant de l'indemnisation* ».

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- Les indemnités seront évaluées et versées avant la mise en œuvre des travaux, lors de l'acquisition des places de stationnement par la Ville ; elles seront déterminées en fonction du préjudice subi comme le prévoit le Code de l'expropriation et prendront en compte la valeur des droits restant à courir jusqu'à leur échéance, le 31 décembre 2020, date d'expiration des amodiations.

Il est à noter que le Code général des collectivités territoriales fait obligation aux communes de solliciter une estimation de France Domaine avant toute opération de cession ou d'acquisition de droits réels immobiliers.

- Il est rappelé que la SEMAH, au droit de laquelle se trouve la Ville de Paris, a donné à bail emphytéotique du 30 mai 1983 à la Société MAB VASTGOED 75 lots de volumes correspondant aux 75 emplacements de stationnement. Ces places sont situées dans le parking sud (Berger) dont est titulaire par bail à construction du 22 juillet 1976 la Société Civile du Forum des Halles de Paris (SCFHP), ce bail étant grevé d'une servitude spéciale au profit des 75 places leur permettant notamment de pouvoir utiliser les circulations générales d'accès. Les deux baux arrivent à expiration à la même échéance, le 31 décembre 2020, date à laquelle la propriété du parking revient, dans sa totalité, à la Ville de Paris.

La Société MAB VASTGOED a cédé les emplacements dans les années 1985/1990, certains d'entre eux ayant par la suite été revendus par leurs titulaires ; chaque cession reproduit les clauses du bail et prévoit l'extinction des droits le 31 décembre 2020. A cette date, comme le stipule le bail, les places amodiées reviennent de plein droit à la Ville sans qu'elle « ait à verser une indemnité quelconque ». Ces places n'ont donc aucun lien avec les logements de leurs propriétaires.

D'ailleurs, comme le montre le tableau annexé à l'état parcellaire, soumis à enquête publique, de nombreux propriétaires des places ne résident pas dans les rues limitrophes du Forum des Halles ; certains sont domiciliés dans d'autres arrondissements de Paris, voire en banlieue, en province ou à l'étranger. Par ailleurs, plusieurs emplacements appartiennent à des sociétés, constituées en majorité de sociétés civiles immobilières. Rien ne justifierait que la Ville prenne en compte la moins-value supposée des résidences de leurs propriétaires ou du siège des sociétés.

Comme il a été indiqué précédemment, la Ville se conformera au Code de l'expropriation qui prévoit (article L.13-13) que seul est indemnisable le préjudice matériel et certain résultant directement de l'expropriation, en l'espèce les places amodiées, ce qui exclut ici tout préjudice éventuel au titre des logements.

### **Avis de la commission d'enquête**

Cette réponse est conforme à la législation et à la pratique en vigueur. La commission regrette toutefois que ces informations n'apparaissent pas clairement dans le dossier.

Lors de la réunion publique, la Ville de Paris a précisé que l'indemnisation qui serait proposée, sur avis du service des domaines, « *permettra à l'ensemble des propriétaires concernés de trouver un autre moyen de stationnement ailleurs sur le site* ». Il ajoute « *la Ville aura à cœur de communiquer aux propriétaires concernés toutes les informations qui pourront leur être utiles dans leur recherche telles que les places à vendre dans le secteur et leur coût* ».

La commission partage, par ailleurs, l'avis du maître d'ouvrage et réitère seulement son souhait que soient accompagnés les propriétaires qui le demandent dans la recherche de nouveaux emplacements.

## ➤ **Quelles solutions pour les personnes expropriées ?**

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Quelles solutions concrètes peuvent être proposées aux personnes perdant leur parking ?

### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Aucun élément ne figure pas aux dossiers d'enquêtes.

Le Maître d'ouvrage, questionné durant l'enquête, a apporté les éléments de réponse suivants :

*« Les propriétaires de places de stationnement dans le parking Berger ont été informés, par courrier avant le démarrage de l'enquête publique, du fait que, dans le cadre du projet de réaménagement de la gare, leur place de parking allait être impactée (soit directement détruite, soit rendue non accessible par la suppression des accès au parking).*

*Dans le cadre d'un projet déclaré d'utilité publique, on peut exproprier les gens pour mener à bien l'opération : c'est la démarche qui est engagée ici.*

*Les étapes :*

- 1. Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, et enquête parcellaire liée : le public et les propriétaires concernés découvrent le fait qu'il y a un projet qui nécessite de racheter leur bien (on en est là aujourd'hui). Ils peuvent faire valoir leur avis, désaccord, etc... Une commission d'enquête est chargée de faire un rapport de toutes les observations émises.*
- 2. Le projet peut ensuite être déclaré d'utilité publique et la procédure d'expropriation peut commencer (automne 2010).*

*L'expropriation débute toujours par une phase amiable, où la Ville va se rapprocher de chacun des propriétaires pour leur proposer un montant d'indemnisation, basé sur la valeur de leur bien en considérant la durée restant à courir de leur concession. Cette indemnisation leur permettra, s'ils le souhaitent, soit de louer une place de stationnement sur un autre parking du site, soit de racheter un emplacement de parking sur un autre site. Le montant proposé pour l'indemnisation est celui établi par les services des Domaines de l'Etat. Si le propriétaire n'est pas d'accord sur le montant d'indemnisation proposé, une phase d'expropriation à proprement parler démarre : le juge de l'expropriation est saisi et c'est lui qui fixe le montant de l'indemnisation. »*

- 3. Les travaux doivent démarrer au cours du 1er trimestre 2011 dans le secteur en question, cela veut dire concrètement que leur place de stationnement va être neutralisée à cette échéance et qu'ils seront également dédommagés pour cela entre temps ».*

### **Avis et commentaires techniques du Maître d’Ouvrage**

La Ville s’efforcera de faciliter au maximum la recherche de places de stationnement de substitution pour les propriétaires qui le souhaitent, en les informant des disponibilités et prix pratiqués dans l’ensemble des parcs de stationnement alentour. Ce sont ainsi une dizaine de parkings concédés, privés ou appartenant à des bailleurs sociaux, qui ont été identifiés dans un rayon de 500 mètres autour des Halles.

### **Avis de la commission d’enquête**

La commission prend bonne note de cette réponse qu’elle approuve et encourage. Ces éléments ont ainsi été mal interprétés lors de la réunion publique et mériteraient d’être plus clairement exprimés.

## Thème 7 : Les commerces et les évictions

Dans le cadre du pôle transport, quelques commerces seront concernés soit par une expropriation soit par un empiètement (en surface ou en volume) suite à la création de nouvelles servitudes.

La création du mail et la restructuration partielle de la place Carrée va obliger à la résiliation de quelques baux commerciaux.

Voici les précisions reçues du Maître d’Ouvrage :

*« Les commerces impactés par la réalisation du projet Transport au titre de l’enquête publique en cours peuvent être concernés de diverses façons. On peut ainsi, en l’état actuel des études, distinguer les cas suivants (les numéros de volumes indiqués correspondent au plan parcellaire) :*

- *Commerces nécessitant une expropriation définitive pour la totalité de leur surface.  
Sont concernés : - Fossil (volume 21572a, niveau -3)  
- La Croissanterie (volume 21572a, niveau -3)  
- Tarte Julie (volume 21584s-a, niveau -3)*
  
- *Commerces nécessitant une expropriation définitive pour une partie de leur surface mais nécessitant une fermeture temporaire de tout ou partie du commerce pendant la durée des interventions prévues dans celui-ci.  
Sont concernés : - Quartier Libre (volume 21587b, niveau -3)  
- Corner’s Halles (volume 21556a, niveau -3)*
  
- *Commerces nécessitant une expropriation définitive pour une partie de leur surface mais pouvant poursuivre, sans interruption, leur activité commerciale sur la partie restante.  
Sont concernés : - FNAC (volume 21584s-a, vestiaires du personnel au niveau -3)  
- SFR (volume 21582s-b, niveau -3)  
- Nature et Découvertes (volume 21582s-a, niveau -3)  
- Photo Service (volume 17552a, niveau -4)  
- Alain Afflelou (volume 21582s-c, niveau -3)  
- Séphora (volume 21587a, niveau -3)*

*Pour ces deux derniers commerces en particulier, les études se poursuivent afin de réduire encore les surfaces impactées, voire les supprimer.*

- *Commerces dont uniquement la partie « réserve » nécessite une expropriation définitive.  
Sont concernés : - Réserve de Princesse Tam Tam (volume 21587a, niveau -3)  
- Réserve de Sinequanone (volume 17552a, niveau -4)  
- Réserve de Photo Service (volume 17552a, niveau -4)  
- Réserve de Benetton (volume 17552a, niveau -4)  
- Réserve de La Brioche Dorée (volume 17552a, niveau -4)  
- Réserve de Bouygues Telecom (volume 17552a, niveau -4)*

*Pour ces réserves, leur reconstitution dans des espaces voisins au niveau -4 est à l'étude. »*

Quelques commerces sont concernés à titre définitif. Un certain nombre d'autres seront concernés pendant la période des travaux : « Au total c'est une vingtaine de commerces dont plusieurs réserves qui seront partiellement ou totalement impactés par le projet (700 m<sup>2</sup> environ) ... » (Réunion publique du 20 Janvier)

Les commentateurs s'inquiètent de l'impact négatif que pourra avoir le projet, tant pendant les travaux, que par la suite sur les zones de chalandise et sur les fermetures de commerces.

### ➤ **Impact des évolutions des flux sur les zones de chalandises**

#### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Quel sera l'impact des modifications de flux sur les zones de chalandise du Forum, des moyennes surfaces et des galeries marchandes ? L'étude BVA de 2006 est-elle suffisamment à jour ? Ne faut-il pas l'actualiser ?

En particulier un observateur craint que l'absence de lumière naturelle ait un effet négatif sur le succès des commerces.

La FNAC déplore l'absence d'analyse des impacts néfastes sur la fréquentation du centre et craint une perte de chalandise suite création de l'accès direct au RER.

#### **Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquêtes)**

Les enquêtes de flux révèlent que les flux piétons ne vont pas diminuer mais se partager entre les différents accès en particulier Lescot et Marguerite de Navarre.

L'accès Marguerite de Navarre inclura une entrée directe vers le Forum.

Etude d'impact :

*« En effet, l'accès Marguerite de Navarre, très attractif depuis le Sud du 1er arrondissement car il peut générer une économie de temps de parcours de l'ordre de 3 minutes par rapport à l'accès Lescot, drainera autant d'entrants/sortants au RER que l'accès Place Carrée, soit environ 20 % de la fréquentation totale de la salle d'échanges RER. »*

Nous lisons dans l'étude d'impact, page 305 :

*« La restructuration de l'appareil commercial va se traduire globalement par un accroissement des surfaces de vente, et notamment la réalisation d'une moyenne surface*

*alimentaire qui fait actuellement défaut dans le quartier : cette nouvelle unité va donc devenir une locomotive supplémentaire pour le Forum »*

*« La réorganisation des flux piétons au sein des niveaux souterrains du Forum des Halles, liée notamment à la nouvelle configuration des accès à la gare, à la recomposition du patio et à la restructuration des circulations intérieures se traduira par une valorisation significative des emplacements commerciaux desservis par certaines galeries aujourd'hui moins fréquentées (notamment aux niveaux -1 et -2). L'attractivité renforcée du site, l'amélioration de la qualité et du confort des espaces publics de surface présenteront également un impact positif sur la commercialité de l'ensemble du secteur et notamment des espaces piétonniers. »*

Le projet comprend la création d'un mail commercial :

*« - Mise en place d'un mail de circulation reliant les débouchés des circulations verticales Marguerite de Navarre, Berger et Place Carrée. Ce mail de circulation est en zone dite «hors contrôle», c'est-à-dire en amont des lignes de contrôle des billets, ce qui permet de faciliter la perception de l'évacuation de la salle d'échanges, permet d'accéder aux commerces.  
- Reconversion de 2 500 m<sup>2</sup> du parking en surfaces commerciales accessibles depuis le mail de circulation, compris la mise à niveau de la dalle du parking car celle-ci comporte des dénivelés (à niveau au Sud, mais avec jusqu'à 60 cm de différence de niveau avec la salle d'échanges à l'extrémité Nord) et nécessite des renforcements. »*

L'Etude BVA mentionnée à l'analyse de l'état initial pp. 163 et suivantes concerne les flux de passagers et d'usagers mais aussi les accès au Forum via les différentes portes.

### **Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Une étude prospective de flux piétonniers, réalisée en 2006 par le cabinet BVA sur la base d'une situation projetée intégrant déjà l'ensemble des aménagements en cours d'étude aujourd'hui, a eu pour objectif de mieux appréhender l'incidence du projet global, et en particulier des propositions de restructuration des circulations verticales du forum, sur la répartition spatiale des flux de visiteurs. L'étude conclut logiquement à une répartition plus homogène des flux sur l'ensemble des accès au forum, suite à la suppression du tube Lescot et au prolongement des accès Berger et Rambuteau jusqu'au niveau -4. Les flux transitant par l'accès Lescot étant réduits d'environ 15% par rapport à la situation actuelle. En revanche, la suppression du tube Lescot a également pour conséquence une meilleure irrigation des niveaux -1 et -2 du forum par rapport à la situation actuelle.

Cette étude, basée sur 4000 enquêtes réalisées en face à face, a permis d'évaluer les flux à l'horizon 2050. Il n'y a pas aujourd'hui de motif particulier nécessitant une actualisation des données servant de base à cette étude. Il est néanmoins envisagé de compléter prochainement cette étude par l'analyse de la diffusion des flux en sortie du nouvel accès créé Place Marguerite de Navarre afin d'adapter les futurs aménagements de voirie de la rue des Halles.

L'étude d'impact a permis de montrer que, d'une manière générale, l'effet économique du projet de réaménagement du quartier des Halles est très positif, du fait notamment d'une amélioration de l'accessibilité au site, à pied ou par les transports en commun, et de l'accroissement sensible des surfaces de vente par la réalisation notamment d'une moyenne surface alimentaire qui constituerait une nouvelle locomotive commerciale pour le Forum.

Les effets négatifs seront faibles : en effet, la part modale de la voiture pour l'accès aux commerces est dérisoire, comme en témoigne le taux de remplissage des parkings. La suppression de certains tronçons de la voirie souterraine (dont le barreau nord-sud, affecté au trafic de transit), ainsi que la réduction du nombre de places de stationnement, seront donc sans effet sensible sur les commerces existants.

La Société civile du Forum des Halles de Paris (SCFHP), gestionnaire du centre commercial, ne se serait d'ailleurs pas associée à l'opération d'ensemble du réaménagement des Halles, si elle estimait que cette opération aurait des impacts globalement néfastes sur le centre commercial.

Concernant la FNAC, il doit être rappelé que deux facteurs importants du projet impliquent une augmentation sensible de la fréquentation et une amélioration de l'accès au centre commercial dans une zone proche de ce magasin. En effet, la connexion créée entre l'accès créé Place Marguerite de Navarre et le centre commercial au niveau - 3 d'une part, et la création du nouvel accès Berger entre la gare et le centre commercial d'autre part contribueront à une fréquentation importante et un accès particulièrement aisé depuis la gare ou la surface.

#### **Avis de la commission d'enquête**

La commission estime que la qualité architecturale des espaces réaménagés, l'éclairage moderne et étudié, la libération d'espaces complémentaires et la création du mail et de la galerie donnera un essor très sensible à l'activité des commerces et des galeries marchandes.

L'accès Berger et l'accès direct au Forum que permettra l'accès Marguerite de Navarre constitueront des accès nouveaux au Forum et aux grandes enseignes, dont la FNAC. Les effets sur les zones de chalandise seront positifs comme en témoigne les études prospectives faites par le Maître d' Ouvrage.

La création du mail et la transformation des lunules permettra d'implanter des commerces de proximité d'une meilleure qualité.

Les commerces expropriés définitivement ou temporairement pendant les travaux seront indemnisés suivant les règles en vigueur. La commission ne perçoit donc pas d'élément négatif dirimant lié à la fréquentation des commerces et galeries dans le projet tel que présenté.

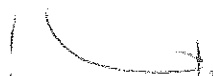
Fait à Paris le 19/07/2010

La commission d'enquêtes

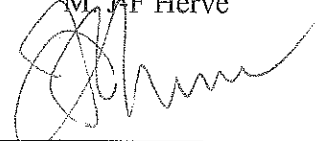
Mme M-C Eustache



Mme I Lesens



M. J-F Hervé



## ENQUETE PARCELLAIRE

### Thème 8 : Les expropriations

L'enquête parcellaire n'a pas donné lieu à contestation, mais a donné lieu à une rectification dans l'état parcellaire : M. André Rabate étant décédé, sa veuve reste seule propriétaire.

Seules les personnes disposant d'un parking se sont manifestées lors de l'enquête parcellaire.

Les interrogations, orales ou écrites, ont porté sur le repérage des volumes concernés sur les plans, qui fut très difficile, et sur la justification de telle ou telle « expropriation ».

Des inquiétudes ont été fréquemment évoquées concernant le « remplacement » du parking.

Ces préoccupations sont détaillées dans le thème portant sur les parkings.

Les observations déposées sur les registres d'enquête parcellaire étaient, en réalité, destinées aux autres enquêtes (DUP, en particulier).

#### Avis de la commission d'enquêtes

L'objet de l'enquête parcellaire est de permettre à l'Administration de déterminer avec précision l'exactitude des informations contenues dans le dossier d'enquête concernant les volumes ainsi que l'état civil et les droits des propriétaires.

L'état parcellaire présent, a été regardé par tous les amodiataires venus lors des permanences et aucune erreur n'a été relevée.

Fait à Paris le 19/07/2010

La commission d'enquêtes

Mme M-C Eustache



Mme I Lesens



M. J-F Hervé

