

**Délibération n° 2006/0275**

**Séance du 5 avril 2006**

**OBJECTIFS DU RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGES RER  
CHÂTELET-LES HALLES ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION  
PRÉALABLE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** les articles L 300-2 et R 300-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** la délibération n°2002 DAUC 178-1 du conseil municipal de Paris prise dans sa séance des 9, 10 et 11 décembre 2002, concernant la Mise en valeur du quartier « des Halles » - Objectifs poursuivis dans le cadre d'un projet d'aménagement - Modalités de la concertation préalable ;
- VU** le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France, approuvé le 15 décembre 2000 par arrêté inter préfectoral n°2000-2880 ;
- VU** le rapport n° 2006/0275 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 30 mars 2006 et de la commission de la démocratisation du 31 mars 2006 ;

**CONSIDÉRANT** que 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.

**CONSIDÉRANT** que la Ville de Paris a engagé une large concertation dans le cadre des dispositions réglementaires en vigueur, autour des objectifs et orientations du projet global de réaménagement du quartier des Halles.

**CONSIDÉRANT** qu'il paraît approprié de conserver une approche globale des différentes problématiques dans le cadre de la concertation avec le public, il est proposé que la concertation préalable relative au projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles soit réalisée conjointement avec la concertation menée par la Ville de Paris sur le projet d'aménagement urbain.

Après en avoir délibéré,

**DECIDE :**

**ARTICLE 1** : le dossier relatif à la concertation préalable concernant le réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles est approuvé.

**ARTICLE 2** : les objectifs poursuivis par le STIF dans l'opération de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles, soumis à la concertation préalable sont :

- améliorer le dispositif de sécurité incendie et d'évacuation du public du site,
- améliorer les accès et les circulations des espaces de transport en commun pour les rendre plus lisibles et adaptés aux flux de voyageurs,
- contribuer au désenclavement du pôle d'échanges,
- améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite,
- améliorer la qualité de services et le confort des cheminements et des espaces du pôle de transport en commun.

**ARTICLE 3** : les modalités de la concertation préalable des habitants, associations locales et autres personnes concernées, relatives au projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles comprennent :

- 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.

**ARTICLE 4** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre de la procédure de concertation.

Le président du Conseil du Syndicat  
des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

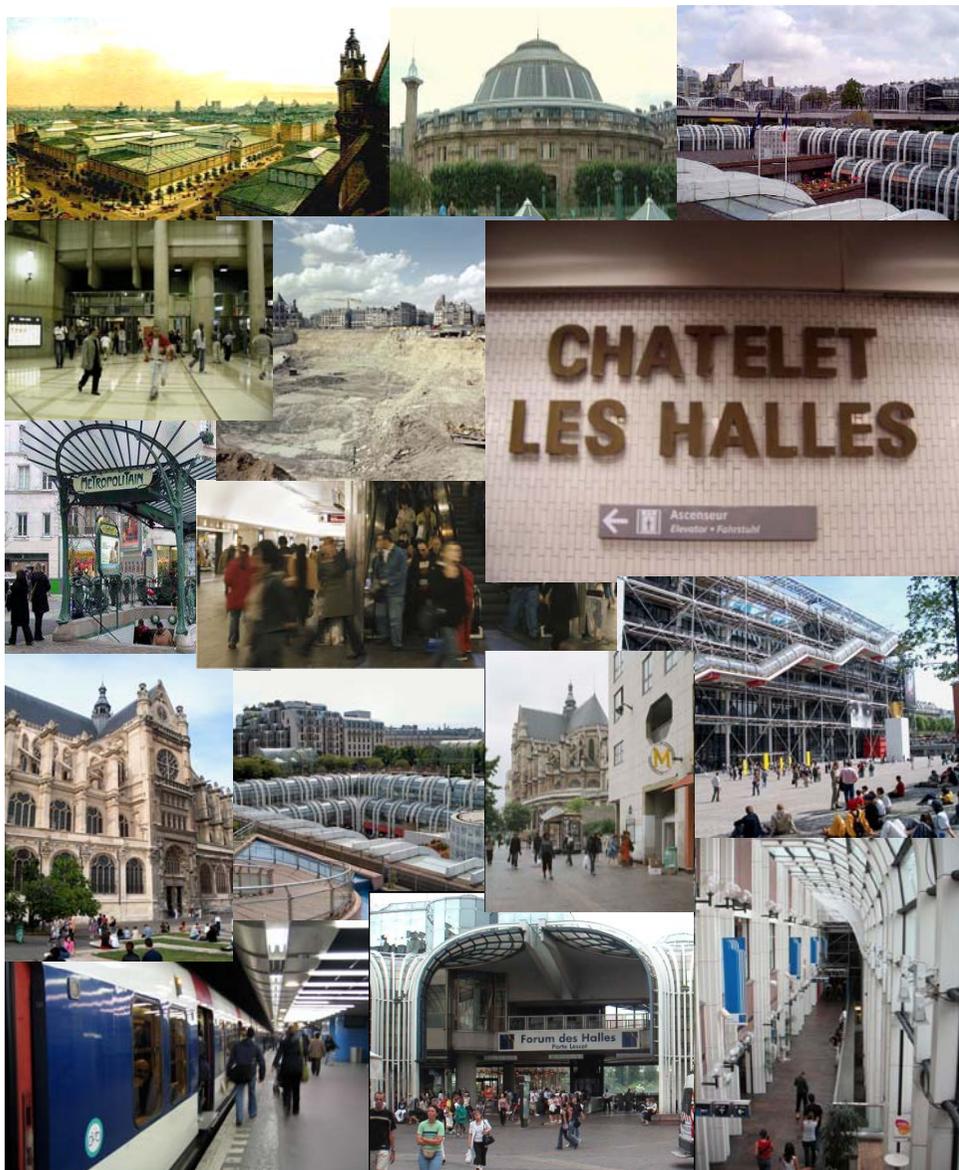
SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

PÔLE D'ÉCHANGES  
RER CHÂTELET-LES HALLES

---

**Dossier relatif à la concertation préalable**





## SOMMAIRE

<b>I. CARACTÉRISTIQUES URBAINES DU SITE</b>	p.4
<b>II. UN PÔLE D'ÉCHANGES D'ENVERGURE RÉGIONALE</b>	p.8
<b>III. RÉAMÉNAGEMENT ET REQUALIFICATION DU SITE : DES RÉFLEXIONS ENGAGÉES DANS UN CONTEXTE PARTENARIAL</b>	p.15
<b>IV. OBJECTIFS DU RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE TRANSPORT</b>	p.16
<b>V. CARACTÉRISTIQUES DE L'OPÉRATION</b>	p.17
<b>VI. ORGANISATION DE LA CONCERTATION PRÉALABLE</b>	p.18
<b>VII. FINANCEMENT</b>	p.19
<b>VIII. SUITE DES PROCÉDURES</b>	p.19

## I. CARACTÉRISTIQUES URBAINES DU SITE

### Un quartier historique à vocations multiples

Le quartier des Halles se situe au cœur historique de Paris. Malgré les diverses transformations dont il a fait l'objet, ce territoire a conservé depuis son origine les mêmes fonctions d'échanges et de communication. Ce territoire demeure aujourd'hui un nœud de communication où se mélangent toutes sortes de populations, de fonctions, d'activités.

Les Halles Baltard, pavillons à ossature métallique, sont édifiées durant la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Pour des raisons d'hygiène, d'insalubrité, de vétusté, et d'encombrement par les véhicules routiers, il est décidé au début des années 60 de démolir les pavillons Baltard et de transférer définitivement le marché des Halles vers Rungis. Naît alors le projet d'aménagement des Halles, projet polémique au cœur de nombreux débats. Après maints projets et contre-projets, le RER, lignes A et B, est mis en service en 1977. En 1986, les espaces souterrains du Forum, construits au-dessus des quais et de la salle d'échanges RER, sont achevés. Un jardin de 4 hectares est également aménagé.



Les Halles - Pavillons Baltard



### Composantes actuelles du site

Aujourd'hui, le quartier des Halles se structure autour des éléments suivants :

- un jardin public municipal,
- des voiries piétonnes en surface,
- des voiries routières souterraines,
- le Forum des Halles, espace en rez-de-chaussée et souterrain, constitué d'équipements publics et d'un centre commercial,
- le pôle de transports en commun, composé des lignes A, B et D du RER et de la ligne 4 du métro.

Les principaux générateurs de déplacements identifiés dans le secteur sont :

- le Forum des Halles ;
- le centre national d'art et de culture Georges Pompidou, à l'est du boulevard de Sébastopol ;
- le secteur rue de Rivoli – Hôtel de Ville, au sud-est, constitué principalement de commerces et de la Mairie de Paris ;
- le secteur Bourse du Commerce – rue du Louvre, à l'ouest, constitué d'administrations et d'établissements privés (banques, assurances,...) ;
- le secteur Montorgueil – rue Etienne Marcel au nord, constitué de commerces et de PME.



Le « Trou » des Halles - 1974  
Construction du Forum et de la salle d'échanges  
RER



Le quartier des Halles aujourd'hui  
La Bourse du Commerce, le jardin, le Forum



Le Forum



Le jardin



La Bourse du Commerce



Centre Georges Pompidou



Voirie piétonne en surface



Voirie routière souterraine – trémie d'accès



Porte Lescot



Porte Pont-Neuf

## Organisation spatiale

Le Forum des Halles est un complexe immobilier bâti propriété de la Ville de Paris. Les circulations au sein des espaces commerciaux souterrains, aux niveaux -1, -2 et -3, sont des voies publiques dont la gestion est confiée à Espace Expansion, société gestionnaire des espaces commerciaux (filiale d'Unibail).

Les espaces de transport en commun sont affectés à l'exploitation du service public des transports urbains.

Les accès aux espaces souterrains du Forum des Halles sont les suivants :

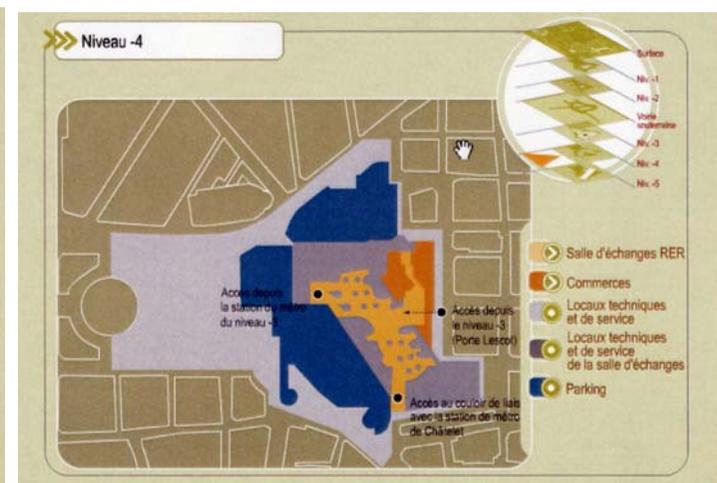
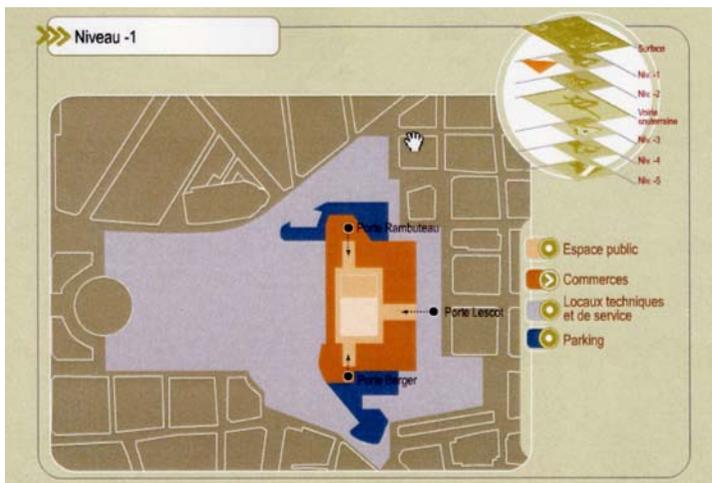
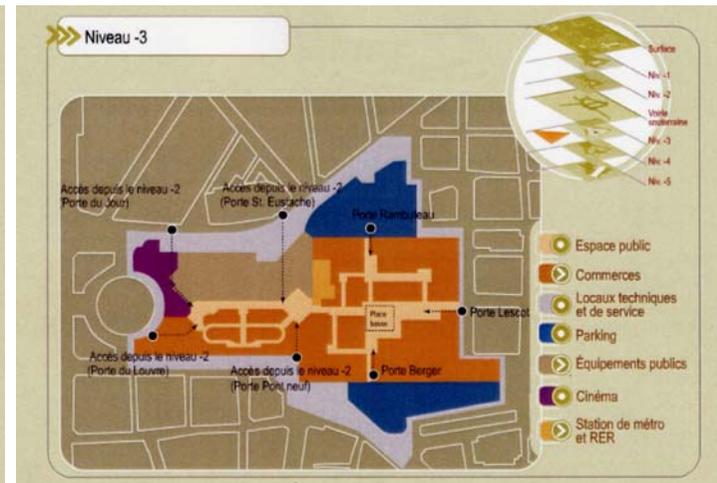
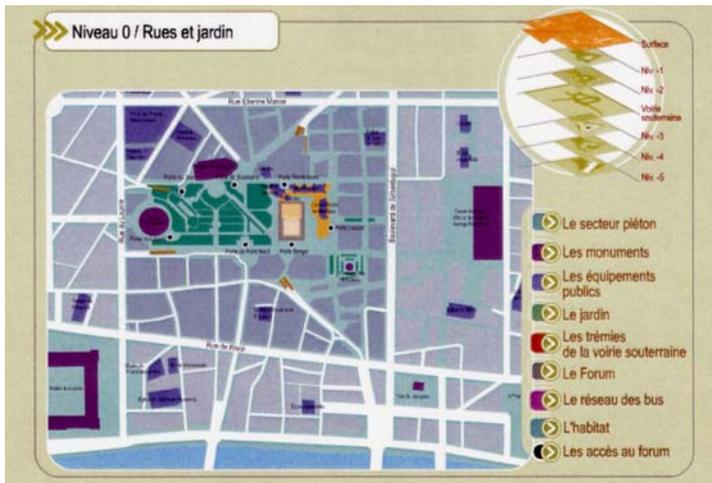
- Porte Lescot à l'est,
- Porte Berger et Porte Pont-Neuf au sud,
- Porte du Louvre à l'ouest,
- Porte du Jour, Porte St-Eustache, Porte Rambuteau au nord.

Les espaces souterrains du Forum des Halles s'organisent comme suit :

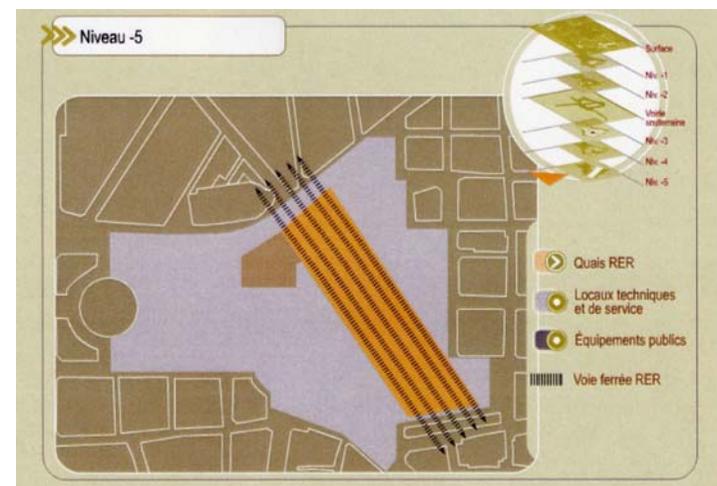
- au rez-de-chaussée : jardin, commerces, équipements publics ;
- au niveau -1 : commerces, locaux techniques du Forum, parking ;
- au niveau -2 : commerces, locaux techniques du Forum, voirie souterraine, station Les Halles de la ligne 4 du métro ;
- au niveau -3 : commerces, locaux techniques du Forum, équipements publics, parking, Place Carrée accès aux espaces RER et métro ;
- au niveau -4 : commerces, locaux techniques du Forum, parking, salle d'échanges RER, locaux techniques des espaces RER ;
- au niveau -5 : quais et voies des lignes A, B et D du RER.

La spécificité du quartier des Halles tient en l'existence au cœur de Paris d'un centre actif et vivant rassemblant plusieurs fonctions (commerces, loisirs, habitat) ; le pôle de transport en commun est la pierre angulaire de ce territoire.

Vingt ans après son achèvement, le quartier des Halles s'inscrit dans une situation singulière : il bénéficie d'une concentration de fonctions de transport et commerciales, et apparaît comme un véritable pôle régional ; paradoxalement, le territoire « est victime » de son attractivité qui est également la source de multiples dysfonctionnements.



Espaces souterrains du Forum des Halles – Plans par niveau  
 Source : SEM Paris centre - 2003



## II. UN PÔLE D'ÉCHANGES D'ENVERGURE RÉGIONALE

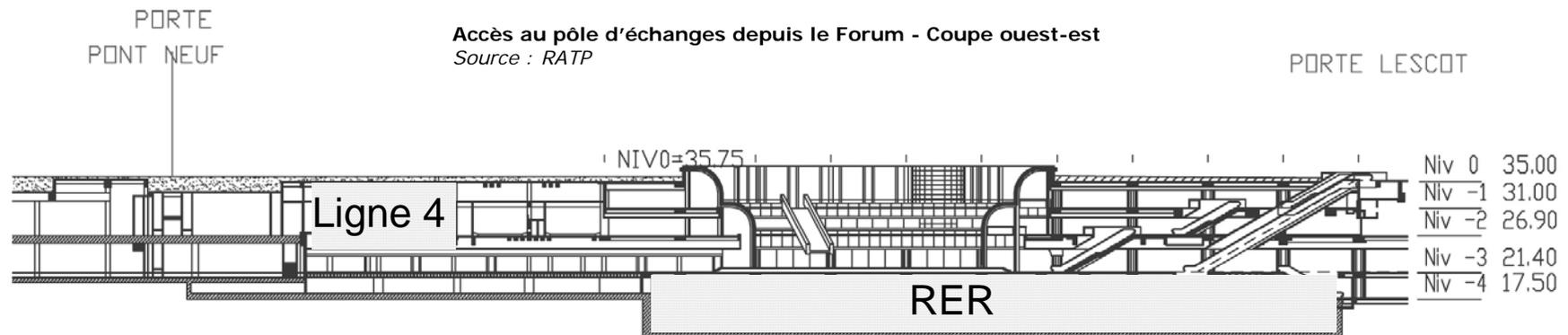
Le pôle d'échanges Châtelet-Les Halles s'est constitué par l'adjonction successive de stations de métro et de RER, depuis 1900 avec l'ouverture de la station Châtelet de la ligne 1 du métro, à 1998 date de la mise en service de la station Châtelet de la ligne 14. Aujourd'hui, le pôle d'échanges est formé de la réunion des stations de métro de Châtelet, des Halles, et de la gare RER Châtelet-Les Halles. Il regroupe ainsi 3 lignes de RER (A, B, D) et 5 lignes de métro (1, 4, 7, 11, 14).

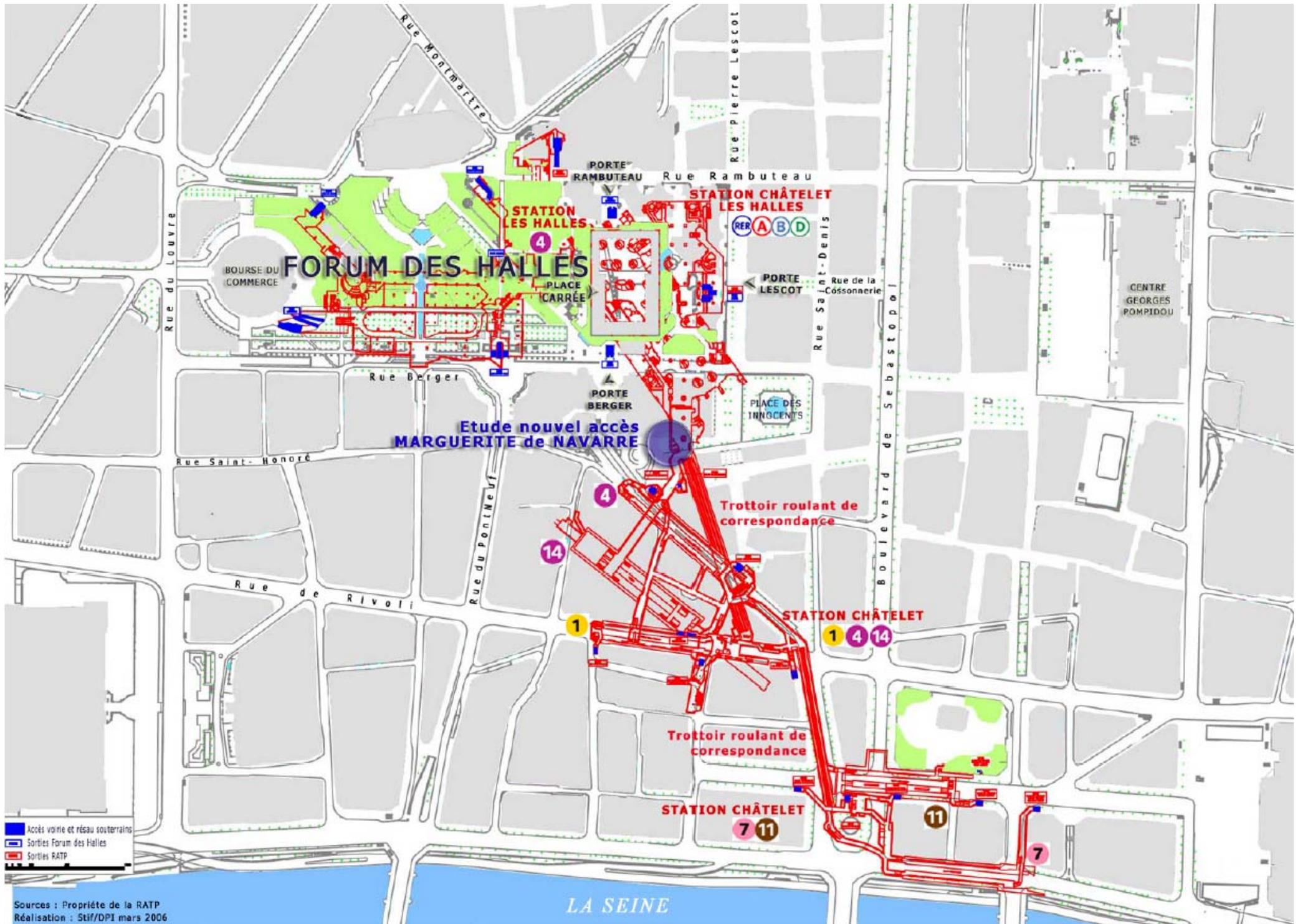
Trois pôles peuvent être identifiés :

- le pôle Les Halles regroupant les lignes A, B, D du RER et la station Les Halles de la ligne 4 du métro, au cœur du Forum des Halles ;
- le pôle Rivoli regroupant les stations Châtelet des lignes 1, 4 et 14 du métro ;
- le pôle Châtelet regroupant les stations Châtelet des lignes 7 et 11 du métro.

En 1977, dans le cadre du projet d'aménagement des Halles, la gare RER souterraine est réalisée, desservie par les lignes A et B du RER. La station Les Halles de la ligne 4 du métro est également mise en service, à proximité immédiate de la salle d'échanges. Le dispositif est complété par la mise en œuvre des interconnexions du RER D, avec Gare du Nord en 1987, avec Gare de Lyon en 1995.

L'ensemble prend place dans les niveaux inférieurs du Forum des Halles. La salle d'échanges RER est implantée au niveau -4 ; les quais et voies du RER au niveau -5. La station Les Halles de la ligne 4 du métro est localisée à l'ouest des espaces RER, au niveau -2.

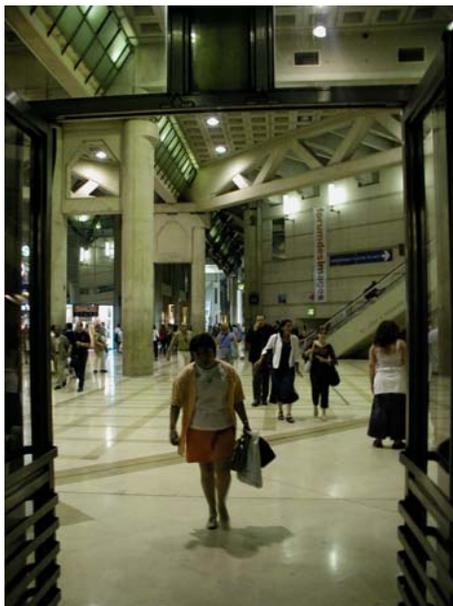




Sources : Propriété de la RATP  
 Réalisation : Stif/DPI mars 2006



Accès Lescot – arrivée niveau –3 du Forum



Accès Place Carrée

Depuis le Forum, les accès au pôle transport en commun se font :

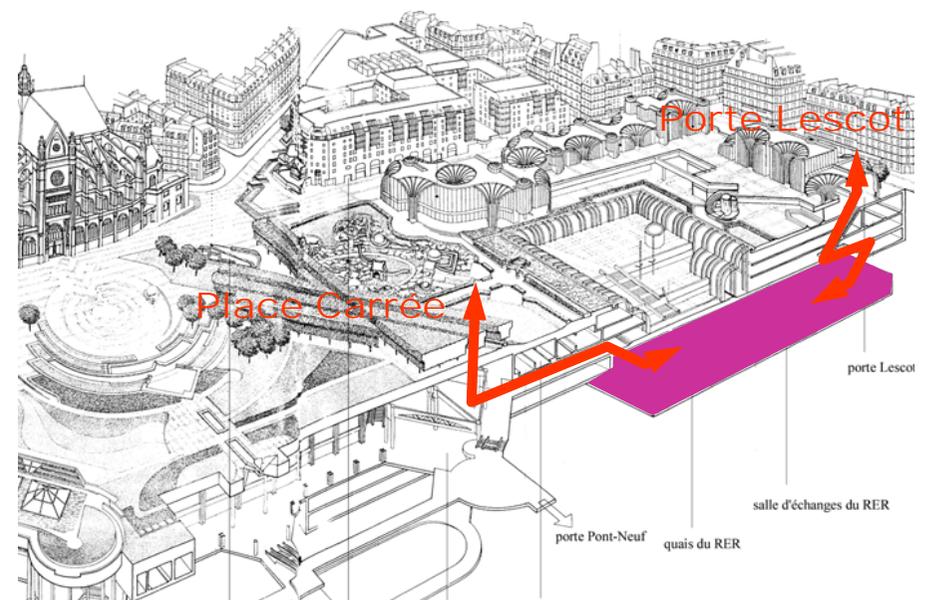
- via la Porte Lescot à l'est : accès direct du niveau voirie de surface au niveau –3 des espaces souterrains du Forum par le « tube Lescot » (1 escalier mécanique à la descente et 1 à la montée) ;
- via la Place Carrée, à l'ouest de la salle d'échanges : accès depuis la Place Carrée du niveau –3 des espaces souterrains du Forum des Halles.

Il existe un accès direct à la station Les Halles de la ligne 4 du métro rue Rambuteau.

Du fait de la configuration du site, le centre commercial et le pôle d'échanges présentent des interfaces très fortes, notamment pour les accès et l'évacuation du public. Ainsi, près de 85% des visiteurs du centre commercial y accèdent en transport en commun.

Depuis plus d'un siècle, s'est progressivement formé un point nodal du réseau des transports en commun en Ile-de-France, au cœur d'un quartier à vocation historique d'échanges et de communication.

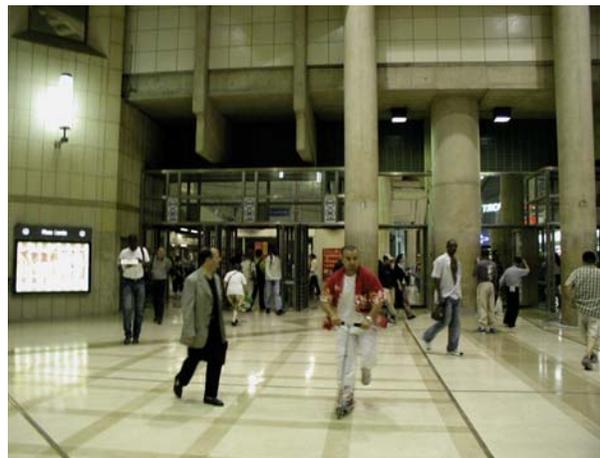
Du fait de la desserte offerte et de son implantation au centre du Paris économique et commercial, le pôle assure actuellement d'une part le rôle d'échangeur à l'échelle de la région tel un « hub » du réseau de transport en commun. D'autre part, il constitue une véritable porte d'entrée de la ville capitale dont la présence est déterminante pour la vie du quartier et de ses activités.



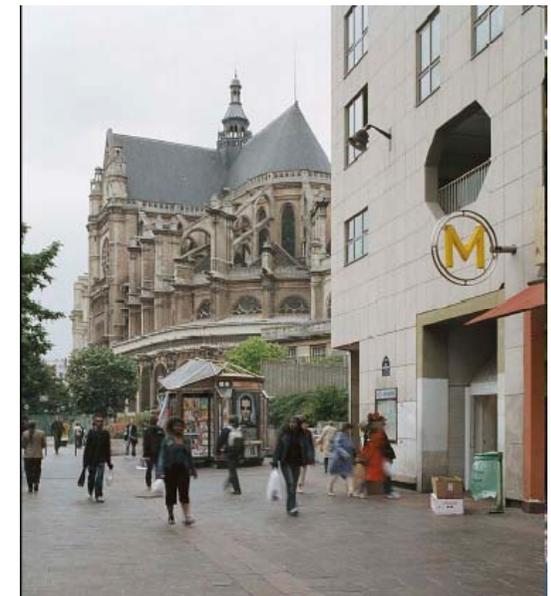
Accès aux espaces RER –  
Porte Lescot, Place Carrée –  
Vue en axonométrie  
Source : RATP



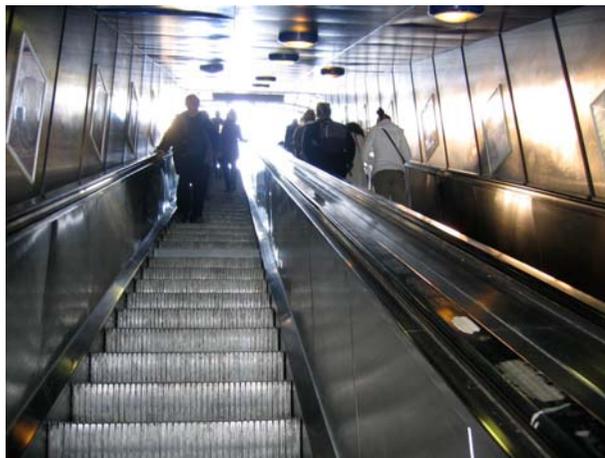
Accès Porte Lescot



Accès Place Carrée



Accès station Les Halles M.4 rue Rambuteau



« Tube » Lescot



Accès Place Carrée



Accès Place Carrée - correspondance métro-RER



Arrivée du « tube » Lescot au niveau -3 du Forum



Quai RER

Sources : STIF, SEM Paris Centre, Ville de Paris, RATP



Flux sur un quai du RER



Flux dans la salle d'échanges RER



Ascenseur rue de la Ferronnerie

### Flux recensés dans le pôle d'échanges

Le flux journalier est actuellement estimé à 750 000 voyageurs au sein des espaces du métro et du RER, dont 525 000 voyageurs (70%) dénombrés quotidiennement dans la salle d'échanges RER.

Près de 68% des déplacements au sein du pôle sont en correspondance, principalement dans la salle d'échanges RER.

Près de 85% des déplacements ont pour origine ou destination la petite ou la grande couronne ; dont 25% ont pour origine et destination la banlieue.

Le pôle d'échanges de Châtelet-Les Halles est caractérisé par un trafic important mais fluctuant d'un jour à l'autre, et en fonction des périodes de l'année ; ainsi, on peut noter un écart de plus de 60% de fréquentation entre le jour ouvrable moyen et un jour de fort trafic. Ceci s'explique par la présence massive à la fois de flux de correspondance et de flux liés à des déplacements d'achats et de loisirs, ce qui engendre une hypersensibilité aux événements urbains (soldes notamment) ou de transport (incidents ou travaux).

Le trafic aux heures de pointe est significatif du fonctionnement du pôle d'échanges. A l'heure de pointe du matin, les flux majeurs sont recensés depuis les espaces RER vers les espaces métro ; ce qui confirme le rôle de plate-forme d'échanges à l'échelle de la région.

L'heure de pointe la plus chargée est l'heure de pointe du soir (17h30-18h30), en raison notamment des échanges RER-Forum des Halles. On comptabilise globalement plus de voyageurs qui accèdent au pôle le soir que de voyageurs qui en sortent le matin : la mixité fonctionnelle du site incite aux déplacements triangulaires (domicile / travail / commerces et loisirs).

La Porte Lescot draine près d'un tiers des entrants dans l'ensemble du pôle. C'est l'accès au Forum qui met le plus en exergue le lien transports / commerces. On répertorie davantage de déplacements pour motif domicile / travail via l'accès Place Carrée ; ainsi, avant l'ouverture des commerces du Forum, les voyageurs sont plus nombreux à sortir par la Place Carrée ; la tendance s'inverse ensuite au bénéfice de la Porte Lescot.

### Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

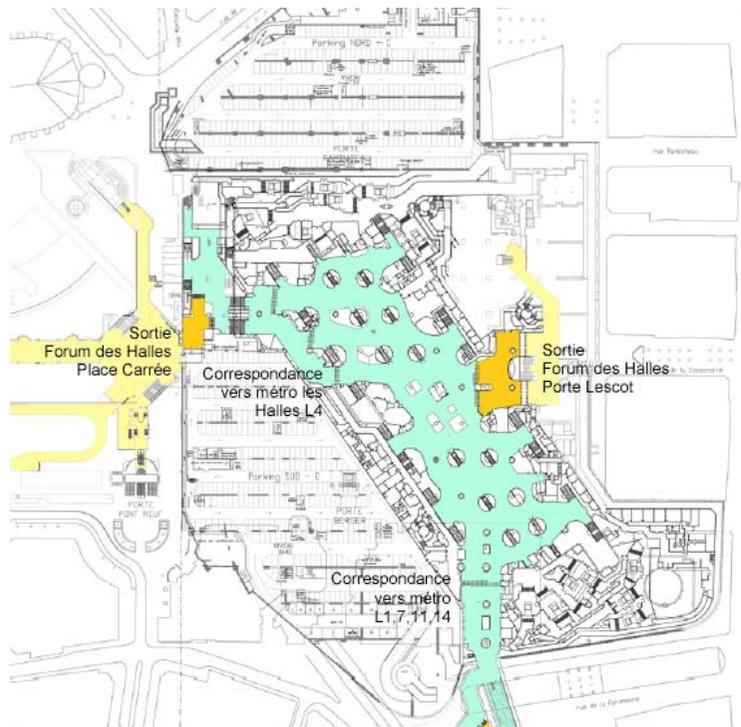
Actuellement, un seul accès existe depuis la voirie pour les personnes à mobilité réduite : ascenseur au niveau de la rue de la Ferronnerie.

Au niveau de la salle d'échanges, deux ascenseurs sont en fonction et permettent de regagner les quais des lignes A, B et D du RER.



**Salle d'échanges RER**

Source : RATP



Salle d'échanges du RER : espaces sous contrôle RATP en vert, espaces d'accueil RATP en orange, espaces de circulation hors RATP en jaune

## Dispositif sécurité incendie

Les conditions d'évacuation et de désenfumage de la gare RER de Châtelet-Les Halles ont permis une exploitation sans accident important depuis 1977, date d'ouverture de la salle d'échanges. Il est à retenir, que lors de la réalisation de travaux ou de modifications importantes, les maîtres d'ouvrage sont tenus de respecter ou de se rapprocher au plus près de la réglementation en vigueur, qui leur impose de nouvelles contraintes.

Au cours des dernières années, les exercices communs sur le site impliquant RATP, gestionnaire du Forum des Halles, Sapeurs Pompiers, Police, ont mis en évidence une mise en œuvre adaptée des moyens de secours et une bonne coordination entre les différents intervenants en charge de la sécurité.

Le dispositif de désenfumage de la salle d'échanges RER est l'objet d'un Plan Progrès depuis 1999. Les actions mises en œuvre visent notamment à renforcer le débit des ouvrages d'extraction des fumées existants.

## Un système performant mais vieillissant et victime de son hyper-attractivité

Fonctionnelle à l'extrême, la salle d'échanges du RER cristallise fortement la perception du pôle, en particulier du fait de sa faible hauteur sous plafond. Son principe tient à :

- un espace unique d'échanges au-dessus des quais,
- des correspondances quai à quai pour les échanges majeurs des RER A et B,
- une diffusion maximale des flux dans la salle d'échanges grâce aux surfaces courbes,
- une orientation permise uniquement par la signalétique.

Cette conception, très efficace en termes de gestion des flux, pose des problèmes de lisibilité des espaces et des services, de confort. Elle participe d'un sentiment d'insécurité qui marque l'image du pôle transport.



Signalétique foisonnante



Ligne de péage RER / métro vers la ligne 1



Aujourd'hui, l'un des principaux pôles d'échanges franciliens présente un déficit de qualité important des espaces voyageurs, des cheminements piétons, de la lisibilité des parcours depuis la voirie de surface et au sein des espaces de transport. En effet, les « greffes » successives du RER et de Météor aux espaces de transport ont été réalisées sans que la globalité des espaces et des équipements soit reconsidérée.

De fait, des dysfonctionnements peuvent être observés :

- faible visibilité des accès RER depuis la voirie de surface du fait de l'enclavement du pôle au sein des espaces commerciaux du Forum ;
- saturation ponctuelle des espaces RER, notamment pour l'accès Porte Lescot ;
- saturation ponctuelle des interfaces entre espaces RER et espaces métro, notamment au débouché du trottoir roulant menant à la ligne 1 du métro et certaines lignes de péage ;
- des espaces voyageurs peu lisibles, une signalétique foisonnante qui ne facilite pas le repérage.

Dans le cadre du projet urbain de réaménagement du quartier des Halles engagé par la Ville de Paris, il est proposé d'étudier les possibilités de requalification des espaces RER, notamment sur la question de la capacité d'accueil du public, en termes quantitatifs et qualitatifs.

### III. RÉAMÉNAGEMENT ET REQUALIFICATION DU SITE : DES RÉFLEXIONS ENGAGÉES DANS UN CONTEXTE PARTENARIAL



Les Halles – Projet SEURA – avril 2004

En décembre 2002, la Ville de Paris a engagé des études d'urbanisme portant sur le réaménagement du quartier des Halles, en partenariat avec la Région Ile-de-France, la RATP et la Société Civile du Forum des Halles de Paris, gestionnaire du centre commercial. Ces études comportaient notamment la conduite de quatre marchés de définition simultanés destinés à déboucher sur un parti d'aménagement général et des orientations de programmation. Les réflexions ont porté sur les espaces publics de surface, sur le jardin, sur la voirie souterraine, sur les espaces commerciaux et sur les espaces de transport en commun.

La procédure de marché d'études de définition portant sur le réaménagement du quartier des Halles a abouti en décembre 2004 au choix, par la Ville de Paris, du groupement SEURA comme architecte coordinateur du réaménagement du site.

Un marché de maîtrise d'œuvre urbaine a alors confié à l'équipe SEURA la coordination d'ensemble du projet de réaménagement du quartier des Halles.

Deux marchés de maîtrise d'œuvre subséquents aux études de définition ont été attribués au groupement SEURA fin 2005 à l'issue de ce marché. Ces marchés portent sur :

- l'aménagement des voiries souterraines et de surface dans le quartier des Halles ;
- l'aménagement du jardin des Halles.

Pour mémoire, le Carreau des Halles, élément caractéristique du rendu SEURA lors des études de définition, fera l'objet d'un concours d'architecture que la Ville de Paris souhaite lancer au deuxième semestre 2006.

Parallèlement à cette procédure, les services du STIF sollicités par la Mairie de Paris et la Région Ile-de-France, ont constitué et piloté un groupe de travail dédié aux problématiques du pôle de transport en commun depuis juillet 2004. Les réflexions ont notamment porté sur les aspects sécurité incendie du site, sur les accès au pôle d'échanges, sur la qualité des espaces voyageurs, sur les flux dénombrés dans les espaces de transport en commun.

A l'issue d'études réalisées dans ce cadre, a émergé la pertinence d'étudier la création d'un nouvel accès plus direct au pôle d'échanges au droit de la place Marguerite de Navarre. Cet accès permettrait de désenclaver directement depuis la surface la salle d'échanges RER et les lignes 4 et 14 du métro.

Un troisième marché devrait être notifié prochainement à l'agence SEURA. Ce marché porte sur la création ou la modification d'espaces publics intérieurs en rez-de-chaussée et sous-sols, modification des accès, y compris ceux aux espaces de transport. La phase diagnostic de ce marché se compose d'une étude ayant pour objet l'ensemble des circulations verticales et horizontales du complexe souterrain et des accès au pôle d'échanges RER. Vu la configuration des espaces souterrains des Halles, les partenaires institutionnels concernés, à savoir la Ville de Paris, la Région Ile-de-France, Espace Expansion, la RATP et le STIF, ont convenu d'une approche commune pour réaliser cette étude de faisabilité.



Trottoir roulant de correspondance

Ainsi, le STIF s'inscrit dans une démarche multi-partenariale en accompagnement des études portant sur la restructuration des circulations intérieures et des accès au pôle de transport.

Cette étude porte notamment sur les accès aux espaces RER et à la station Les Halles de la ligne 4 du métro.

La faisabilité d'un nouvel accès au droit de la place Marguerite de Navarre doit être approfondie dans le cadre de cette étude.

#### **IV. OBJECTIFS DU RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE TRANSPORT**

Les objectifs poursuivis par le STIF pour le projet de réaménagement du pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles pourraient être les suivants :

- améliorer le dispositif de sécurité incendie et d'évacuation du public du site,
- améliorer les accès et les circulations des espaces de transport en commun pour les rendre plus lisibles et adaptés aux flux de voyageurs,
- contribuer au désenclavement du pôle d'échanges,
- améliorer l'accessibilité PMR,
- améliorer la qualité de services et le confort des cheminements et des espaces du pôle transport.



Ligne de péages entre les espaces RER et métro



Place Marguerite de Navarre



Place Marguerite de Navarre

Il s'agit particulièrement de garantir des accès performants au pôle transport en commun. Les accès existants à la salle d'échanges RER, à savoir l'accès direct via le « tube Lescot » et l'accès via la Place Carrée du centre commercial, permettent actuellement un fonctionnement satisfaisant du pôle d'échanges au regard de l'écoulement des flux et de la lisibilité des cheminements piétons.

L'amélioration qualitative et quantitative des conditions d'accès au pôle d'échanges et des conditions d'évacuation du public apparaît comme un objectif important à poursuivre vis-à-vis de l'aménagement du centre commercial. Dans le cadre des études de réaménagement du quartier pilotées par la Ville de Paris, il s'agit de veiller au maintien de l'accès direct existant via la Porte Lescot, porte d'entrée majeure au pôle d'échanges. Son éventuelle suppression devra être compensée tant en termes qualitatifs que quantitatifs.

D'autres axes de réflexion doivent être envisagés. En particulier, concernant le dispositif de sécurité incendie du site, la possibilité de regrouper les différents postes de sécurité des exploitants présents sur le site pourra être examinée.

## V. CARACTÉRISTIQUES DE L'OPÉRATION

Suite aux études prospectives d'amélioration des conditions d'accès au pôle d'échanges menées dans le cadre du groupe de travail piloté par le STIF, a été révélé l'intérêt d'un nouvel accès au pôle transport au droit de la place Marguerite de Navarre.

Cette opération s'inscrit dans la perspective des objectifs poursuivis par le STIF pour le réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles.

Cet accès contribuerait au désenclavement de la salle d'échanges RER en offrant un cheminement direct depuis la voirie de surface vers les espaces de transport en commun ; à savoir principalement la salle d'échanges RER et les lignes 4 et 14 du métro.

Cet accès concourrait à améliorer qualitativement et quantitativement le dispositif d'évacuation des espaces transport.



« Débouché » de la place Marguerite de Navarre dans les espaces RER – jonction RER / trottoir roulant / ligne 14



Cet accès contribuerait également à désengorger le point de jonction entre la salle d'échanges RER, le couloir de correspondance menant aux lignes 4 et 14 du métro, et le trottoir roulant reliant la salle d'échanges RER à la ligne 1 du métro ; zone actuellement saturée du pôle d'échanges, correspondant à l'emplacement du dispositif de contrôle des titres de transport entre les espaces RER et les espaces métro.

Cette opération permettrait de développer l'accessibilité des espaces RER aux personnes à mobilité réduite.

La faisabilité technique et opérationnelle de ce projet doit être approfondie dans le cadre de l'étude de restructuration des accès confiée à l'agence SEURA (cf. § III).

## VI. ORGANISATION DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

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 a 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. De nombreux moyens sont mis en œuvre afin d'enrichir les réflexions et recueillir l'avis du public, des riverains et des associations. Des réunions publiques, une exposition, un site Internet, des rencontres thématiques avec les associations et les Conseils de quartier, des plaquettes ont été réalisés et sont programmés au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Au vu de ces éléments, il paraît approprié de conserver une approche globale des différentes problématiques dans le cadre de la concertation avec le public. C'est pourquoi il est proposé 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.

La procédure serait conduite par la Ville de Paris, conjointement avec les services du STIF pour tous les volets concernant le pôle d'échanges RER Châtelet-Les Halles.

A l'issue de la concertation, le bilan serait présenté au Conseil du STIF pour en délibérer.

## **VII. FINANCEMENT**

L'étude de restructuration des circulations intérieures et des accès, correspondant à la phase diagnostic du troisième marché de maîtrise d'œuvre subséquent aux études de définition confié par la Ville de Paris à l'agence SEURA (cf. § III), fait l'objet d'un partenariat comme évoqué précédemment.

Elle bénéficie du concours financier de la Région Ile-de-France dans le cadre du contrat particulier Département de Paris/ Région. A cet effet, une subvention régionale d'un taux de 27,17% est accordée à la Ville de Paris.

## **VIII. SUITE DES PROCÉDURES**

Les résultats de l'étude de restructuration des circulations intérieures et des accès confiée à l'agence SEURA sont attendus au cours du 2<sup>ème</sup> semestre 2006.

Le cas échéant, un schéma de principe portant sur la création d'un nouvel accès au droit de la place Marguerite de Navarre pourrait être présenté au Conseil du STIF en 2007.