

Tel est l'objet du présent projet de délibération. Pour vous permettre de vous prononcer, je vous exposerai successivement :

- l'analyse du site et les motifs d'une intervention publique ;
- les objectifs poursuivis ;
- la définition d'un périmètre d'étude ;
- les modalités de la concertation ;
- la proposition de confier à la SEM Centre, dans le cadre d'une convention de mandat, la réalisation des études préalables à la réalisation d'une opération d'aménagement.

## **1. L'analyse du site et les motifs d'une intervention publique**

### **1.1. Analyse du site**

Le quartier des Halles (délimité par les rues de Rivoli, du Louvre, Etienne Marcel et le boulevard de Sébastopol) appartient au cœur historique de Paris.

Le territoire est marqué par quatre éléments : un espace public singulier comportant un jardin ouvert au centre d'une vaste zone piétonne, un réseau de voirie souterrain de desserte extrêmement complexe, un pôle d'échanges ferroviaires qui met en communication directe Paris et toute sa région ainsi qu'un bâti ancien, dense et de grande qualité.

Malgré tous ces atouts, le quartier perd peu à peu ses habitants et les commerces traditionnels laissent place à des commerces occasionnels visant davantage à satisfaire une clientèle de passage.

#### **A - L'espace public du domaine municipal**

- Le jardin

Le quartier des Halles dispose d'un jardin de 4 hectares. Ce jardin fondu dans la ville est ouvert sur une vingtaine de rues dont la plupart sont réservées à la circulation des piétons. Ce jardin correspondait à la volonté de créer un pôle d'attraction au cœur de la ville tout en maintenant une fonction de liaison entre les quartiers périphériques.

C'est pourquoi, les principes qui ont été retenus pour sa composition avaient pour objectifs d'établir un vaste jardin ouvert, animé par un jeu de perspectives mettant en valeur les monuments du quartier (Saint Eustache, Fontaine des Innocents et bourse du Commerce) tout en répondant aux contraintes techniques liées à une forte fréquentation et aux risques de courants d'air résultant de l'effet de dalle.

L'évolution des pratiques, l'émergence de nouvelles contraintes techniques (ventilation...), ou de contraintes de gestion du site ont conduit au fil du temps à morceler le jardin par la création de bosquets et l'installation de clôtures. L'ensemble de ces éléments, en restreignant l'espace "visible", fait naître un sentiment d'insécurité qui s'accroît à la nuit tombée et décourage les riverains de le traverser. Désormais, le jardin des Halles, à l'origine œuvre architecturale de grande qualité, a subi de nombreuses dérives et, à l'inverse de la plupart des jardins parisiens, il assume surtout une fonction de transit et n'incite pas au repos et à la flânerie.

Enfin, les limites floues entre l'espace piétonnier des rues et le jardin engendrent des défauts d'entretien et de gestion sur une large zone périphérique.

- La zone piétonne

Le quartier des Halles est longtemps demeuré la plus vaste zone piétonne d'Europe. Il comporte 15 hectares d'espaces aménagés pour les piétons, mais aussi près de 2 hectares environ à l'intérieur du Forum.

L'ensemble des rues a été aménagé de plain pied, sans trottoir. Leur revêtement se compose de pavages et dallages en porphyre et pierre calcaire.

Ainsi, lors de la réalisation de ces voies, tout a été recherché pour mettre en valeur le site au quotidien et assurer une qualité de vie exceptionnelle dans ce quartier.

Victime de son succès, le quartier souffre aujourd'hui de nuisances importantes provoquées par :

- la circulation et le stationnement automobile car la réglementation n'est pas respectée.
- le cheminement piéton rendu difficile par la présence de mobiliers urbains mal disposés, et celle des terrasses et des étalages.
- la liaison avec le quartier voisin de Beaubourg interrompue par les flots automobiles du boulevard de Sébastopol.
- les bruits nocturnes en provenance des commerces de vente à emporter, restaurants ou établissements de restauration rapide situés sous les fenêtres d'habitation.

- La voirie souterraine

La volonté de réserver le plus possible le niveau du sol aux piétons formait l'un des éléments essentiels du projet. C'est pour atteindre cet objectif que fut décidée la réalisation d'une voirie souterraine. Ce réseau raccordé à la voirie de surface, était conçu pour limiter le flux de circulation à la capacité d'absorption du réseau de sortie.

En sous sol, ce réseau (4.2 km de voies sur deux files en général) dessert les parcs de stationnement, les aires de livraisons et relie l'ensemble des quartiers situés en périphérie de la zone piétonne. Il comporte quatre entrées et cinq sorties.

Depuis plusieurs années, ces voies conçues pour un usage strictement automobile connaissent des difficultés de plus en plus fréquentes de fonctionnement en raison de la présence de personnes sans domicile fixe et de délinquants qui y cherchent refuge.

Par ailleurs, l'évolution de la réglementation en matière de sécurité dans les tunnels routiers impose une révision de ce réseau de voirie et son adaptation aux nouvelles normes.

## **B - Le pôle d'échanges ferroviaires**

La salle d'échanges du RER située au 4<sup>ème</sup> sous-sol est le nœud central du réseau parisien. Propriété de la RATP, elle accueille en moyenne 500.000 personnes par jour, abreuve directement le centre commercial en souterrain et dessert en surface l'un des quartiers les plus denses de Paris.

L'augmentation de fréquentation des espaces RATP est particulièrement importante depuis quelques années (+ 12 % entre 1999 et 2000). Ce constat conduit la RATP à envisager de remplacer son matériel roulant pour transporter davantage de personnes. Le démarrage progressif de ce programme va nécessiter une adaptation des espaces à ces nouveaux flux, notamment en matière de sécurité incendie et d'évacuation.

C'est pourquoi une intervention publique doit être engagée rapidement en partenariat avec la RATP et Espace Expansion. Je vais vous en proposer successivement les objectifs et les modalités d'engagement.

## **2. Les objectifs**

Les objectifs que nous proposons au Conseil de Paris comme à nos partenaires au projet concernent l'espace public, le pôle d'échanges ferroviaire, le bâti et les fonctions du quartier.

### **2.1 L'espace public**

Il est nécessaire dans un premier temps d'apaiser les situations de conflits sur l'espace, qu'il relève du domaine public ou d'un usage public. À cette fin, il faudra s'interroger sur le fonctionnement général du secteur piéton dont la réglementation de la circulation et du stationnement automobile n'est pas respectée et sur lequel le cheminement est rendu difficile du fait des mobiliers urbains, inadaptés ou mal implantés, et des emprises importantes occupées par les terrasses et les étalages, en totale contravention avec le règlement de voirie de la zone. Dans le même ordre d'idées, toutes les solutions visant à améliorer la perméabilité entre les Halles et Beaubourg devront être recherchées.

Par la suite, il s'agira de redonner au jardin des qualités architecturales et paysagères en le restructurant, sans toutefois gommer l'esprit initial qui a prévalu lors de sa création, afin d'améliorer la qualité du site. Des études portant sur la sécurité, la fréquentation et la requalification des lieux permettront de définir les actions utiles à la mise en valeur de certaines placettes et espaces publics, à la réduction des bruits nocturnes en provenance des commerces de vente à emporter, restaurants ou établissements de restauration rapide situés sous les fenêtres d'habitation, à l'adaptation des services (point d'accueil et d'information touristique, kiosques, sanisettes...) aux besoins, à la ré-appropriation du jardin en faveur des activités de loisirs, à la clarification des cheminements à travers le jardin et à l'évolution des conditions de fonctionnement et à la sécurité des voies souterraines ainsi qu'à l'insertion des trémies dans la ville.

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

La RATP a engagé des études pour définir un programme d'aménagement de la salle d'échanges mieux adapté aux besoins dont les objectifs seront notamment d'améliorer l'accessibilité et la qualité des services.

- L'accès depuis la ville à la salle d'échanges et aux transports RER et métro peut s'effectuer soit à travers les espaces commerciaux du Forum des Halles par la porte Lescot et de façon moins lisible par les autres portes, soit directement en empruntant les couloirs de correspondances par des accès situés rue Rambuteau, rue Saint-Denis, rue de Rivoli, rue de la Ferronnerie, place Sainte-Opportune et place du Châtelet. Compte tenu de la fréquentation très importante du pôle, plusieurs actions devraient être mises en œuvre pour faciliter les échanges entre la ville et la salle d'échanges. Elles concernent :
  - la lisibilité par une amélioration de la qualité des espaces de circulation des usagers,
  - la fluidité et la sécurité en redimensionnant les accès et les espaces de circulation car leur configuration actuelle atteint aujourd'hui ses limites,