

MARCHES D'ETUDES DE DEFINITION POUR L'AMENAGEMENT DU QUARTIER DES HALLES

PHASE 2 TOME 2 : PROGRAMME



photographie : Documentation française

MARCHES D'ÉTUDES DE DEFINITION
POUR L'AMENAGEMENT
DU QUARTIER DES HALLES

PHASE 2

PROGRAMME DEFINITIF

VILLE DE PARIS, MAITRE D'OUVRAGE DES ETUDES

REGION ILE DE FRANCE - RATP - ESPACE EXPANSION, PARTENAIRES

SEM PARIS CENTRE, MANDATAIRE DE LA VILLE DE PARIS

SOMMAIRE

1.	LES OBJECTIFS PARTAGES PAR LES PARTENAIRES	5
1.1	RAPPEL DES ENJEUX DE L'OPERATION	5
1.1.1	LES OBJECTIFS DE LA VILLE DE PARIS	6
1.1.2	LES OBJECTIFS DE LA REGION ILE-DE-FRANCE	7
1.1.3	LES OBJECTIFS DE LA RATP ET DU PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN	7
1.1.4	LES OBJECTIFS DE LA SCFHP, REPRESENTEE PAR ESPACE EXPANSION	8
1.2	L'APPORT DES EQUIPES	9
1.3	UNE PREMIERE ETAPE SIGNIFICATIVE	9
2.	LE PERIMETRE DE LA PHASE 2	10
3.	LES ESPACES PUBLICS	11
3.1	UN CONTEXTE SPECIFIQUE	11
3.2	LE FORUM ET SON INTEGRATION AU QUARTIER	12
3.2.1	LES ACCES AU FORUM ET LES CHEMINEMENTS PIETONS SOUTERRAINS	12
3.2.1.1	Le pôle de transports en commun	12
3.2.1.2	Le pôle des équipements publics	13
3.2.1.3	Le pôle de commerces	13
3.2.2	ACCESSIBILITE ET CONFORT POUR TOUS	14
3.2.3	QUALITE DES ESPACES	14
3.2.3.1	Ambiance des espaces	14
3.2.3.2	Animation et services	15
3.2.4	LES CONTRAINTES DU FORUM DES HALLES	15
3.2.4.1	La sécurité incendie	15
3.2.4.2	La sécurité et la sûreté du public	17
3.2.4.3	Les risques d'inondation	17
3.3	LES ESPACES PUBLICS DE SURFACE	18
3.3.1	GENERALITES	18
3.3.2	LA RECONQUETE DES ESPACES PUBLICS DE SURFACE	18
3.3.2.1	Eléments de programme	18
3.3.2.2	Contraintes d'aménagement et de gestion de la voirie de surface	19
3.3.3	LE JARDIN DES HALLES	20
3.3.3.1	Objectifs	20
3.3.3.2	Données	20
3.3.3.3	Eléments de programme	21
3.3.3.4	Contraintes d'exploitation et de gestion du jardin des Halles	22
4.	LES ESPACES DE LA MOBILITE	23
4.1	LES ESPACES RATP	23
4.1.1	DONNEES PROSPECTIVES	23
4.1.2	LES CONTRAINTES	23
4.1.2.1	Contraintes RATP	23
4.1.2.2	Contraintes techniques	23
4.1.2.3	Contraintes opérationnelles	24
4.1.2.4	Contraintes programmatiques	24
4.1.2.5	Contraintes financières	24
4.1.3	LES PROJETS RATP EN COURS	24
4.1.4	LE PROGRAMME	25
4.1.4.1	Réaménagement de la station les Halles et de la gare RER	26
4.1.4.2	Station Châtelet (accès et espaces)	26
4.1.4.3	Amélioration de l'insertion urbaine des bus	27

4.2	LA VOIRIE SOUTERRAINE	28
4.2.1	LIMITER LA FONCTION DE TRANSIT	28
4.2.2	LES TREMIES D'ACCES ET LA BOUCLE DE CIRCULATION	28
4.2.3	LA LOGISTIQUE	29
4.2.3.1	Les aires de livraison	29
4.2.3.2	Prospective	29
4.2.4	LES PARKINGS	30
4.2.4.1	Les parcs de stationnement ouverts au public	30
4.2.4.2	Le parking résidentiel RIVP	30
4.2.4.3	La préfourrière	30
4.3	LES DEUX ROUES	31
4.4	LES TAXIS	31
5.	LES PROGRAMMES A BATIR	32
5.1	CONSTRUCTIBILITE GLOBALE ET THEMES DE LA PROGRAMMATION	32
5.1.1	LES THEMES DE LA PROGRAMMATION	32
5.1.2	LA CONSTRUCTIBILITE GLOBALE	33
5.2	LE CADRE REGLEMENTAIRE ET ECONOMIQUE DE L'OPERATION	34
5.2.1	LE CADRE OPERATIONNEL	34
5.2.2	LE CADRE ECONOMIQUE	34
5.3	LES CONTRAINTES TECHNIQUES ET LES CHANTIERS EN COURS	35
5.3.1	LES CONTRAINTES TECHNIQUES	35
5.3.2	LES PROJETS EN COURS DANS LE FORUM (HORS GARE, VOIR § 4.1.3)	35
5.3.2.1	Pôle commercial	35
5.3.2.2	Pôle des équipements et espaces publics	35
5.4	LES ESPACES DU CENTRE COMMERCIAL	37
5.4.1	LES EXTENSIONS EN SOUS SOL	37
5.4.2	LES EXTENSIONS EN SUPERSTRUCTURE	37
5.4.3	LES CHANTIERS ET L'EXPLOITATION DU SITE	38
5.4.3.1	Rappel des chantiers réalisés au Forum par la SCFHP	38
5.4.3.2	Les conditions de réalisation de travaux dans le site	38
5.4.3.3	Le phasage des travaux	38
5.4.3.4	Contraintes particulières des baux commerciaux	38
5.5	LES EQUIPEMENTS PUBLICS	39
5.5.1	POLE CULTUREL CINEMA – IMAGE – A VOCATION PARISIENNE ET REGIONALE	39
5.5.1.1	Le Forum des Images et la Bibliothèque du Cinéma	39
5.5.1.2	La Maison du Geste et de l'Image	40
5.5.2	POLE MUSIQUE – A VOCATION REGIONALE, PARISIENNE ET LOCALE	40
5.5.2.1	Le Conservatoire du Centre	40
5.5.2.2	La Maison des Conservatoires	41
5.5.2.3	La Médiathèque musicale	41
5.5.3	LES EQUIPEMENTS DE PROXIMITE	41
5.5.3.1	Bibliothèque La Fontaine	41
5.5.3.2	La Maison des Services Publics	41
5.5.4	POLE DE PRATIQUES AMATEURS	42
5.5.4.1	Centre d'animation Les Halles – Le Marais	42
5.5.4.2	Les ateliers de l'ADAC	42
5.5.5	PAVILLON DES ARTS	42
5.5.6	BOUTIQUE PARIS MUSEES	42
5.5.7	POLE SPORTIF ET DE LOISIRS	43
5.5.7.1	La Piscine	43
5.5.7.2	Le Gymnase	43
5.5.7.3	Le Billard	43
5.6	NOUVELLES ACTIVITES	44
5.6.1	LE REGROUPEMENT DES POSTES DE POLICE	44
5.6.2	LES ESPACES RESIDENTIELS	45
5.6.2.1	Le logement social	45
5.6.2.2	L'accueil des personnes en difficulté	45
5.6.3	L'HOTELLERIE	45
5.6.4	PARIS METROPOLE, UN EQUIPEMENT A VOCATION REGIONALE	45

5.6.4.1	Les thématiques autour de la création et de la connaissance	46
5.6.4.2	Les thématiques autour du tourisme	46
5.7	LES BATIMENTS EXISTANTS	48
5.7.1	LA BOURSE DE COMMERCE.....	48
5.7.2	L'ÎLOT "BERGER"	48
5.7.3	LA CENTRALE THERMIQUE DES HALLES	49
6.	PHASAGE DE LA PROGRAMMATION	50
6.1	PREMIERE PHASE.....	50
6.2	PHASE ULTERIEURE.....	51
7.	ANNEXES.....	52

1. LES OBJECTIFS PARTAGES PAR LES PARTENAIRES

La première phase des études de définition pour le réaménagement du quartier des Halles s'est achevée à la fin du mois de septembre 2003. Le présent document définit le programme définitif, base de travail pour les équipes pour la deuxième phase de la consultation qui se développera jusqu'en février 2004. Ce programme complète et précise le programme initial¹. Un diagnostic partagé du site s'est dégagé de cette première étape ainsi que des éléments de projet qui nourrissent aujourd'hui le programme.

1.1 RAPPEL DES ENJEUX DE L'OPERATION

La Ville de Paris a pour ambition que les objectifs exprimés dans les délibérations du Conseil de Paris soient partagés par ses partenaires ; en effet, elle conçoit le projet de renouvellement du quartier des Halles comme devant s'appuyer, autant que faire se peut, sur un partenariat original et innovant avec la Région Ile-de-France, la RATP et la Société Civile du Forum des Halles de Paris représentée par Espace Expansion. Ce partenariat regroupe d'une part, les maîtres d'ouvrage et exploitants des espaces de transport et du pôle commercial du Forum que sont la RATP et la Société Civile du Forum des Halles de Paris et, d'autre part, la Région Ile-de-France, par le biais du Contrat particulier Département de Paris - Région Ile-de-France. Ce partenariat s'est déjà traduit par des conventions et participations financières au financement des études et à leur pilotage².

Ce projet n'est donc pas simplement un projet municipal mais bien un projet de portée au moins régionale au service du développement durable. Les trois pôles, public, commercial et de transport sont en grande partie imbriqués et interdépendants. L'objectif commun est celui d'une amélioration pour tous au terme du processus engagé. Pour autant, les solutions retenues doivent permettre à chacun d'avancer au rythme qui lui est propre, compte tenu des contraintes techniques et financières qui seront explicitées plus avant.

La Ville de Paris, pour ce qui la concerne, insiste d'emblée sur la nécessité de parvenir à des résultats concrets et substantiels à court et à moyen termes, et ce dans le souci de susciter un intérêt et une appropriation par la population, facteur d'entraînement pour la poursuite, dans la durée, de cette opération de renouvellement urbain. C'est cette « alchimie » subtile que l'opération devra mettre en avant, respectueuse des équilibres sociaux, urbains et économiques, actuels et en devenir.

Ceci étant posé, le projet devra donc être :

- concerté avec la population et les divers usagers du site,
- réalisé par phases successives,
- sans rupture d'exploitation majeure pour les différents acteurs,
- économiquement équilibré.

Ce sera un projet :

- pour Paris et sa Région,
- innovant,
en termes de gestion urbaine associant tous les acteurs,
et de programmes, publics et privés, pérennes et événementiels,
- au service du développement économique durable
et de la diversité des activités au centre de Paris.

¹ Cf. Cahier des clauses techniques particulières des études de définition et Tome 1-Synthèse.

² La convention tripartite entre la Ville de Paris, la SCFHP et la RATP a été signée le 6 octobre 2003, la convention quadripartite élargie à la Région Ile-de-France est en cours de validation.

Un projet :

- intégré harmonieusement au quartier,
- privilégiant une bonne fluidité des relations, piétonnes, mécaniques (transports en commun souterrains et de surface, vélos, livraisons, taxis et véhicules particuliers),
- reliant les espaces souterrains et de surface de manière lisible, continue et aisée.

Enfin, un projet :

- de grande qualité architecturale et paysagère,
- offrant des espaces conviviaux, confortables et sûrs.

1.1.1 LES OBJECTIFS DE LA VILLE DE PARIS

Trente ans après l'aménagement du quartier des Halles, la Ville de Paris a engagé une réflexion sur ce quartier et elle est déterminée à mener à bien un processus de requalification de ce site. La SEM Paris Centre a été mandatée pour conduire les études préalables à ce projet d'aménagement, dont une consultation d'urbanisme.

Premier pôle d'échange de la capitale, centre de gravité d'une métropole de près de dix millions d'habitants, le quartier des Halles accueille une foule nombreuse mais souffre aussi de cette fréquentation intensive dont l'importance n'avait pas été tout à fait anticipée. Les espaces de transports, de commerce et les espaces publics ne sont pas à la hauteur des attentes d'un public métissé composé de riverains, de Parisiens, de Franciliens et de touristes français et étrangers. Quatre fonctions se sont maintenues dans l'histoire de ce quartier : fonction de communication du centre métropolitain, affirmée par le pôle d'échange ; fonction commerciale depuis le marché des Champeaux jusqu'au centre commercial d'aujourd'hui ; fonction résidentielle ; fonction symbolique autrefois liée à la présence du cimetière des saints innocents, aujourd'hui relayée par les équipements culturels du site ou avoisinants. Ces fonctions doivent aujourd'hui trouver aux Halles des espaces à la mesure de ce lieu, à la fois centre de la métropole et point de rencontre de populations variées.

C'est pourquoi les objectifs de la Ville de Paris pour cette consultation d'urbanisme ont fixé pour thèmes d'intervention : l'espace public et le réseau de transports en commun, le bâti et les fonctions du quartier. Il s'agit en effet pour la Ville de :

- garantir la sécurité des personnes sur le site du Forum des Halles,
- mettre en valeur la qualité du site en apaisant les situations de conflits sur l'espace public et en favorisant les échanges entre les Halles et les quartiers limitrophes,
- améliorer le fonctionnement et la sécurité de la voirie souterraine, requalifier les accès automobiles et réduire la circulation de transit dans le centre de Paris,
- favoriser une réappropriation du jardin et clarifier ses cheminements, tout en préservant la surface du jardin dans sa globalité,
- faciliter l'accès au pôle de transports publics, y améliorer la sécurité et la qualité des services,
- rationaliser et valoriser les équipements publics,
- améliorer l'accueil et le fonctionnement du centre commercial,
- conforter la fonction résidentielle, en maintenant sa mixité sociale, encourager la diversité commerciale et les autres activités, et favoriser les animations,
- mettre en valeur les immeubles traditionnels, améliorer l'insertion de certains immeubles.

La Ville de Paris a le souci de parvenir à des résultats tangibles dans un délai qui démontre qu'un projet urbain de ce type peut, malgré son ampleur, créer rapidement les conditions d'une amélioration de l'existant et susciter en retour l'adhésion des Parisiens à son ambition.

1.1.2 LES OBJECTIFS DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

La Région Ile-de-France intervient dans le cadre du contrat qu'elle a souscrit avec le Département de Paris pour la période 2000-2006, au titre de sa responsabilité en matière d'aménagement du territoire régional. Sa participation à l'élaboration du projet d'aménagement du quartier des Halles aux côtés de la Ville de Paris de la RATP et de la SCFHP est justifiée par la dimension régionale de ce site.

Pour la Région Ile-de-France, les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Affirmer la dimension régionale du site des Halles et la rendre lisible dans le paysage urbain de la capitale.
Atteindre cet objectif passe notamment par l'émergence en surface d'importants équipements à rayonnement régional aujourd'hui enterrés ou mal dimensionnés (gare de Châtelet – Les Halles, centre commercial du Forum des Halles, jardin des Halles) et par le développement de nouveaux programmes intégrant cette dimension.
- Conforter la fonction de porte de Paris et de l'Ile-de-France qu'assure le site des Halles.
La poursuite de cette ambition suppose le renforcement des équipements et structures d'accueil et d'orientation (notamment touristiques), en intégrant leur dimension nécessairement internationale.
- Améliorer la sécurité et la qualité du service offert aux voyageurs de la 1^{ère} gare régionale francilienne.
La recherche de cet objectif suppose notamment le développement des accès au pôle d'échanges de Châtelet – les Halles, ainsi que l'émergence de celui-ci en surface.
- Rendre le centre de Paris et de l'Ile-de-France accessible pour tous.
Cette ambition implique une réflexion et une action importante et globale en termes de déplacements et de reconfiguration des espaces publics et des bâtiments intégrant tout particulièrement les contraintes des personnes à mobilité réduite.

1.1.3 LES OBJECTIFS DE LA RATP ET DU PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN

La RATP intervient ici en tant que transporteur mais aussi acteur urbain, participant aux côtés de la Ville de Paris à l'amélioration de la qualité de vie à travers un meilleur service à la mobilité. Les dysfonctionnements constatés lui font porter l'ambition de conduire le réaménagement global du pôle d'échanges dans les années qui viennent. Ce projet se fera en accord avec l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France (le STIF), la Région Ile-de-France, et l'Etat.

Il s'agit de mettre Châtelet-les Halles au niveau attendu des espaces du 21^e siècle en termes d'accessibilité, de qualité des espaces et des services, de confort et de sécurité.

Les objectifs à atteindre correspondent aux objectifs décrits dans le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France, adopté en 2000 par la Région Ile-de-France. Ils visent à renforcer la sécurité et l'attractivité des transports en commun par l'amélioration notamment de l'insertion urbaine des infrastructures, des accès au pôle, de la qualité des services de transport et des services marchands, de la sécurité et de la maîtrise du territoire. Leur respect est crucial au cœur du réseau si l'on veut préserver le fonctionnement métropolitain et aller vers plus d'urbanité.

Compte tenu des dysfonctionnements constatés, l'intervention concernera trois grands thèmes.

- En terme de qualité de service, les propositions devront contribuer à affirmer la position symbolique des Halles comme gare centrale en :
 - donnant une image d'ensemble au pôle par la cohérence des aménagements,
 - anticipant autant que possible le développement futur du réseau et de la métropole,
 - faisant du pôle d'échanges un réel espace métropolitain, avec une ambition tenant compte des contraintes fortes d'un site construit, en activité, et du bilan financier,
 - mettant les espaces aux standards de qualité de l'entreprise, en termes de confort et services.
- Les faiblesses de l'accessibilité au pôle d'échanges souterrain, qui constitue pourtant une des principales porte d'accès à Paris, seront à résoudre impérativement en :
 - améliorant la lisibilité et la capacité des espaces ainsi que les conditions d'orientation entre ville et souterrain, côté Forum et côté Châtelet,
 - adaptant la qualité du système d'accès à tous les usagers, et en augmentant la capacité des espaces,
 - fluidifiant les espaces métro.
- Enfin la question sensible de la sécurité (évacuation et gestion des flux au quotidien) sera à aborder dans une optique de long terme, par :
 - l'amélioration des modalités d'évacuation des espaces de transport, notamment en désenclavant la gare RER du Forum des Halles,
 - le dimensionnement des espaces de transport à long terme, en tenant compte notamment des évolutions urbaines du site.

1.1.4 LES OBJECTIFS DE LA SCFHP, REPRESENTEE PAR ESPACE EXPANSION

Les objectifs principaux du projet pour la Société Civile du Forum des Halles de Paris sont :

- Traiter les problèmes de l'accessibilité et du traitement des flux des usagers du centre en tenant compte d'une série de facteurs :
 - Les accès en surfaces,
 - Améliorer la répartition des flux horizontaux et verticaux,
 - L'accessibilité voiture et les voiries souterraines.
- Améliorer l'image et la perception du Forum en travaillant notamment sur la lumière naturelle dans le site, en cherchant à donner de la transparence à chaque fois que cela est possible, en créant des espaces dédiés à l'animation.
- Améliorer les signes visibles de la perception du site comme la sûreté, la sécurité, la propreté, le confort, la signalétique, etc.
- Développer les surfaces commerciales en densifiant judicieusement l'existant quand c'est possible, mais surtout en créant de vraies façades en superstructure dans le quartier, et en liaison avec le tissu commercial existant.
- Simplifier la gestion et l'organisation du site.
- Adapter le site à la mutation profonde des valeurs : équilibre, harmonie, épanouissement de l'individu, valeurs humaines de la relation commerciale, contextualisation des parcours commerciaux.

1.2 L'APPORT DES EQUIPES

La synthèse de la phase ouverte a permis de souligner les éléments convergents énoncés par les équipes mais également la diversité des hypothèses qui pouvaient se développer pour chacune d'entre elles.

La maîtrise d'ouvrage a rédigé le programme ci-après, en s'appuyant sur le « socle commun » de la phase ouverte et sur les éléments de programme validés par les différents partenaires et directions techniques et administratives de la Ville de Paris. Les objectifs développés dans la synthèse devront également être pris en compte pour la phase 2.

Les équipes auront à se conformer, lors de la phase 2, dite « fermée », aux éléments de programme précisément établis et à développer leur projet dans le cadre ainsi tracé quant à la composition urbaine et la constructibilité générales, aux caractéristiques architecturales et paysagères, en s'appuyant sur leurs réflexions en terme d'usages et en recherchant la cohérence globale de leurs solutions.

1.3 UNE PREMIERE ETAPE SIGNIFICATIVE

La première étape doit engager un processus de transformation irréversible du site. Elle doit être conçue comme un ensemble cohérent d'interventions, sur l'espace bâti comme sur l'espace public dans la perspective de la redéfinition globale du site.

Elle devra porter impérativement sur :

- les espaces publics, dont :
 - le réaménagement d'espaces publics du quartier, favorisant une meilleure relation entre celui-ci et son environnement, vers la Seine ou Beaubourg par exemple, et réparant les « blessures » provoquées par certaines trémies d'accès au réseau de voies souterraines,
 - le jardin des Halles, au moins partiellement ;
 - les accès au Forum, vers les trois pôles : le pôle de transports et la gare RER, le pôle des équipements publics et le pôle des commerces.
- les espaces bâtis, dont :
 - des équipements publics, par reconstitution d'équipements publics existants rénovés ou la création de nouveaux équipements mieux adaptés à la vie du quartier et à la diversité des publics,
 - des commerces,
 - de nouvelles activités d'initiative privée, dont les thématiques seront mentionnées plus avant.

2. LE PERIMETRE DE LA PHASE 2

Le périmètre défini pour le projet s'étend de la rive ouest de la rue du Louvre à la façade Est du Boulevard de Sébastopol et de rive sud de la rue de Rivoli à la rive Nord de la rue Etienne Marcel. Il était souligné que la réflexion pouvait s'étendre au-delà, en particulier au regard des relations du site et du quartier à son environnement, ou pour le pôle d'échanges qui s'étend jusqu'à la place du Châtelet.

Cependant, face aux premiers éléments apportés par les équipes, il convient de distinguer le périmètre opérationnel tel que défini ci-dessus et pour lequel les équipes doivent proposer des actions dans le cadre de leur rendu, d'un périmètre élargi, apparu opportun aux équipes lors de la première phase ouverte des études, et pour lequel il est possible de proposer des intentions d'intervention. Ce second périmètre inclut les éléments suivants :

- à l'ouest, la Bourse de Commerce, et au-delà, les éléments touristiques monumentaux que sont le Palais Royal et la place Colette, le Louvre et les Tuileries.

- au sud, la Seine, avec d'une part, les relations au-delà de la rue de Rivoli vers le Pont-neuf, d'autre part, les espaces souterrains du pôle d'échanges et leurs débouchés entre la rue de Rivoli et la place du Châtelet.

- à l'est, le plateau Beaubourg au-delà du boulevard de Sébastopol, vers le quartier Saint-Merri et le Marais.

3. LES ESPACES PUBLICS

3.1 UN CONTEXTE SPECIFIQUE

La phase ouverte de l'étude de définition a mis en évidence l'importance de la « consistance du sol urbain », lieu d'échange entre les piétons et les moyens mécaniques de déplacements.

Aux Halles coexistent un sol conventionnel et un sol artificiel. Le sol conventionnel est sensiblement analogue à l'ensemble du sol parisien qui fait l'objet de viabilisations successives (égouts, thermies, frigories, câblages, et particulièrement le métro, etc.), alors que le sol artificiel est le toit d'une mégastructure souterraine irriguée de réseaux dont le mode de gestion est indépendant de la ville conventionnelle, et dans de nombreux cas obsolètes. Un joint de dilatation continue matérialise et délimite la frontière entre ces deux sols. La tentative d'homogénéisation par un matériau analogue n'a pas résisté aux aléas du nivellement du sol artificiel, qu'il se veuille « jardin » ou voie piétonne.

Parmi les caractéristiques du quartier, on peut souligner d'une part son caractère essentiellement piéton et, d'autre part, la densité humaine engendrée par le pôle d'échanges souterrain. Ainsi, la relation entre le sol et les « seuils » des différentes activités, qu'elles soient situées en sous-sol, en surface ou en superstructure, qu'elles soient celles des équipements publics, des commerces ou liées à la mobilité, revêt une importance particulière.

L'importance des seuils est liée à une autre spécificité du Forum des Halles : la domanialité des espaces. En effet, les espaces publics qui desservent les espaces des commerces (les mails) ou des parkings, appartiennent au domaine public de la voirie communale ; la salle d'échanges du RER est desservie par ce même domaine public, qu'il traverse le pôle commercial (porte Lescot) ou qu'il donne sur l'espace public du mail reliant la place Basse ou la Place Carrée.

Cet état de fait a conduit les quatre équipes à mettre au centre de leur intervention le renouvellement de ce sol artificiel et l'interrelation de ce sol avec le sol conventionnel.

En définitive, l'aménagement des accès et des espaces de circulation des différents pôles doit obéir à des objectifs communs à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et exploitants des espaces que sont la RATP, la SCFHP et la Ville de Paris.

Ceux-ci peuvent être synthétisés de la façon suivante :

- Visibilité des accès,
- Lisibilité des activités,
- Accessibilité et confort pour tous,
- Continuité des cheminements,
- Rapidité d'accès vers le transport.

Cet enchaînement « émergences – accès – circulations verticales et horizontales » doit constituer le fondement de la réflexion sur les espaces publics, en interface avec les flux de surface et les relations avec les quartiers environnants.

3.2 LE FORUM ET SON INTEGRATION AU QUARTIER

Il s'agit de donner une visibilité et une qualité architecturale à cet ensemble complexe d'infra et de superstructures, à la croisée des réseaux des transports en commun, qui soit symbolique du cœur historique et vivant de Paris.

Les objectifs partagés sont de :

- faire émerger le pôle, en traduisant la diversité de ses fonctions, en certains lieux de l'espace public, ou dans des édifices,
- proposer des accès agréables suffisamment dimensionnés,
- favoriser les synergies entre les différents flux, de voyageurs, de chalands, etc. et les activités de la ville.

3.2.1 LES ACCES AU FORUM ET LES CHEMINEMENTS PIETONS SOUTERRAINS

Les flux sont une donnée-clef et doivent être perçus comme un enjeu majeur pour la fluidité et la qualité des cheminements dans les différents pôles du Forum : espaces de transport, équipements publics et commerces.

Les 7 Portes du Forum souffrent d'une faible visibilité dans leur environnement entraînant des écarts dans leur fréquentation et surtout une très faible lisibilité des espaces et activités auxquelles elles conduisent. Il s'agit donc de concevoir la mise en valeur des portes existantes et éventuellement la création de nouveaux accès, en relation avec l'analyse des flux piétons, en surface et en sous sol, et l'organisation des espaces occupés. L'insertion des accès devra se faire dans le cadre d'une réflexion d'ensemble portant sur le traitement paysager et architectural, et sur l'identité des activités vers lesquelles les « portes » amènent.

Les accès en surface doivent être conçus comme des émergences visibles du Forum. Véritables entrées des espaces de transports en commun, des équipements publics et du centre commercial, elles doivent être traitées comme des points de repère bien identifiés, mais aussi comme des lieux d'accueil entretenus, confortables et sécurisés, à la hauteur des ambitions du site.

Il s'agira également d'intégrer la question de la gestion des espaces par les différents exploitants, ces derniers n'ayant pas les mêmes impératifs d'horaires ou d'exploitation (équipements publics, transports en commun, commerces).

3.2.1.1 Le pôle de transports en commun

Concernant le pôle d'échanges RATP et le système d'accès à la gare RER et à la station les Halles, il s'agira d'agir plus particulièrement sur :

- la visibilité du transport dans la ville et la cohérence urbaine de l'ensemble des accès à l'échelle du quartier (en termes d'équilibre des flux et de design),
- la bonne signalisation du pôle RATP aux abords du Forum et sa lisibilité à travers le centre commercial (transparence, information et signalétique),
- la rapidité, confort et simplicité optimale des cheminements.

La sécurité, et en particulier l'évacuation du public, est un enjeu majeur pour le Forum. La gare RER est une zone du site sensible du fait de sa situation et de sa fréquentation. L'objectif est par conséquent de chercher les moyens de la désenclaver, en privilégiant des accès les plus clairs et les plus directs possibles vers l'extérieur, ce qui n'est pas incompatible avec des ouvertures sur le centre commercial.

L'objectif de garantir la sécurité des voyageurs devra également se traduire par la prise en compte du développement futur du site dans le dimensionnement des accès.

Enfin les propositions d'aménagement des espaces publics du Forum devront être pertinentes pour la réorganisation des espaces souterrains de transports et en particulier :

- Pour bien répartir les flux dans les espaces de transport, notamment dans la salle d'échanges,
- Pour dégager des repères d'orientation dans les espaces voyageurs.

3.2.1.2 Le pôle des équipements publics

Certains équipements publics sont à l'écart des flux de chalands et d'usagers des transports en commun : il s'agit de ceux situés sur la terrasse Lautréamont. Les équipements situés à l'intérieur du Forum des Halles sont pour une part mis en présence physique avec les flux cités principalement au niveau -3 (Maison des conservatoires, Centre d'animation les Halles le Marais, Forum des Images), et pour une autre part éloignés de ces flux (Gymnase, Piscine, Médiathèque, Salle de billard).

La question des flux pour le pôle des équipements publics doit être considérée en fonction du public visé par ces équipements. Les équipements dont le public est essentiellement local pourront être plus éloignés des flux parisiens voire régionaux. En revanche, les équipements à caractère métropolitain qui seront maintenus ou développés sur le site devront non seulement être mis en relation avec ces flux mais encore bénéficier de leur passage. Il importe en effet de garantir des bonnes conditions d'accueil et de visibilité des équipements publics au regard des flux considérés.

La destination de chacune des portes, en particulier à l'ouest (Portes du Jour et du Louvre) et de part et d'autre de la place Carrée (portes Saint-Eustache et pont Neuf) aujourd'hui imprécise, doit être rendue lisible et bénéficier aux équipements publics souterrains.

3.2.1.3 Le pôle de commerces

Les flux conditionnent l'activité économique et commerciale en sous-sol. Seules l'importance et la permanence des flux générés par le pôle transport et traversant le centre commercial ont permis de concevoir ce programme commercial.

Ces flux sont situés essentiellement sur l'axe est-ouest du Forum au niveau -3 et vont de la porte Lescot à la place de la Rotonde dans le nouveau Forum, en passant par la place Carrée. Ils doivent être maintenus quantitativement et être améliorés qualitativement, par une meilleure distribution entre les différents niveaux de l'ancien Forum à partir des circulations verticales Berger, Lescot et Rambuteau ; par une restructuration du « tube Lescot » ; et également par une meilleure diffusion des flux vers l'ouest, du côté de la Bourse de Commerce. De même l'axe nord-sud doit être renforcé dans sa lisibilité et sa connexion au quartier.

Le positionnement exact de chaque escalator est important pour irriguer de façon équilibrée les zones de commerce (par exemple, l'arrivée des escalators au niveau -3 porte Lescot doit être cohérente avec le raccord du mail vers la rue des Piliers). La connexion des zones commerciales avec les espaces de transport a des répercussions déterminantes sur la répartition horizontale des flux, et l'équilibre entre les portes Lescot, Rambuteau, Berger et la place Carrée. En ce sens, la proposition de connexion à la verticale de la porte Berger avec la salle d'échanges semble être cohérente avec cet objectif. De nouvelles connexions peuvent être étudiées, cependant il faut être très prudent avec des connexions attirant directement les flux, qui auraient pour effet de créer

de nouvelles situations d'engorgement inconfortables pour le public et susceptibles de fragiliser l'activité commerciale.

Certains de ces accès pourront être directement intégrés à un possible bâti en superstructure et aux nouvelles façades du Forum des Halles. L'accès Lescot, accès principal au site, est particulièrement stratégique par rapport à l'activité commerciale et aux flux souterrains, mais aussi par rapport à sa situation dans le quartier et à son ambition d'intégration urbaine.

3.2.2 ACCESSIBILITE ET CONFORT POUR TOUS

Au-delà de l'aspect strictement réglementaire de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (ou personnes à besoins spécifiques), qu'il conviendra de respecter pour la mise en œuvre de tout projet (voir également § 3.2.4), il faut souligner le caractère aujourd'hui tout à fait inadapté des espaces aux attentes des usagers en terme d'accessibilité facile et confortable dans les espaces souterrains.

La mécanisation des accès et des circulations, par ascenseurs, escaliers mécaniques ou la mise en place de rampes à faible degré de pente, ainsi que la visibilité de ces installations, sera un aspect important du travail sur la qualité des espaces en sous-sol.

Les espaces de circulation doivent assurer une bonne fluidité des mouvements de personnes, associant des espaces très dégagés et des espaces de transition, permettant à la fois des cheminements simples, directs et rapides, tout autant que des cheminements agréables, ponctués d'espaces de service ou d'animation.

3.2.3 QUALITE DES ESPACES

3.2.3.1 Ambiance des espaces

La réflexion sur la continuité des déplacements doit amener à gommer, au moins partiellement, les effets négatifs des espaces construits en sous-sol, par le traitement de l'ambiance et de la visibilité des espaces, d'un niveau à l'autre. De ce point de vue, la réflexion qui consiste à « rendre visibles » les espaces souterrains depuis le sol naturel est à développer, ainsi que les interventions destinées à résoudre les différences entre l'ancien et le nouveau Forum.

La lumière est évidemment un enjeu pour un site enterré ; elle doit être préservée dans des lieux particuliers comme le « cratère » et recherchée dans les zones restructurées. La recherche de lumière naturelle, le dégagement de volumes de grande hauteur, le traitement de l'éclairage, la qualité des matériaux doivent concourir à la réalisation d'espaces confortables et sûrs. La transparence accompagne la notion de lumière. Les technologies actuelles qui permettent de traiter des murs coupe-feu avec des vitrages ouvrent un champ de réalisations possibles.

Il est également important d'imaginer les conditions d'une plus grande qualité paysagère dans les espaces souterrains. En complémentarité de la recherche sur l'apport de lumière naturelle en sous sol, une réflexion paysagère est souhaitable, en particulier dans les lieux de fort flux (portes, cheminements verticaux) ou d'attente et de repos comme les terrasses ou la place Basse, la place Carrée...

La pérennité de la serre située à l'aplomb de la piscine n'est pas obligatoire.

3.2.3.2 Animation et services

Il est nécessaire d'intégrer à la réflexion la création d'espaces dédiés à l'animation et aux événements exceptionnels. Il faudra veiller également à la préservation et à l'amélioration des espaces d'information et de services (guichet d'informations, toilettes publiques) en cohérence avec l'existant et en prenant exemple sur les aménagements récents réalisés dans l'ancien Forum.

3.2.4 LES CONTRAINTES DU FORUM DES HALLES

3.2.4.1 La sécurité incendie

La vie et l'exploitation du site sont intimement liées à son système de sécurité incendie. Il est important de rappeler que le complexe du Forum est un établissement recevant du public tout à fait particulier et original, couplé à une gare souterraine, qui a fait l'objet en son temps, dans le cadre des « Grands Projets Parisiens », d'une étude spécifique pour ce qui est de la sécurité contre les risques d'incendie et de panique.

Construit en premier au-dessus de la gare, l'« ancien Forum » qui ne correspondait à aucun type d'établissement visé par les textes en vigueur, a tout de même fait l'objet de prescriptions assez draconiennes pour l'époque en mélangeant à la fois les principes de sécurité prévus pour les établissements recevant du public (ERP) et ceux prévus pour les immeubles de grande hauteur (IGH). Le même constat est valable pour la gare RER, où en l'absence de réglementation spécifique (elle date de 1983) des règles de débit ont été utilisées pour la première fois pour dimensionner les dégagements.

Lors de la construction du « nouveau Forum », le règlement de sécurité concernant les ERP paru en 1980 a été appliqué tout en maintenant, par souci d'homogénéité, les principes déjà appliqués pour l'ancien Forum.

La sécurité incendie est un sujet d'actualité qui suppose une maîtrise parfaite afin de surmonter les contraintes administratives et techniques lourdes pour tout projet de développement dans le site. Elle a aussi une influence importante dans la gestion quotidienne du site. Le passage de la commission de sécurité sur le site a lieu une fois tous les deux ans.

- **Ancien et nouveau Forum**

Un certain nombre de sujets importants ont déjà fait l'objet d'une réflexion : le compartimentage, les circulations verticales, l'intégration du rez-de-chaussée, les évacuations du public et des personnes à mobilité réduite en particulier, et l'accès pompier. De façon générale, tout réaménagement devra préserver le niveau de sécurité existant (nombre de passage dans les sorties de secours, moyens de secours de catégorie A, trémies de ventilation).

- **Le compartimentage**

La conception de la sécurité incendie initiale qui a prévalu lors du dépôt du permis de construire est basée sur la distribution des niveaux en « cantons ou compartiments », avec comme principes :

- un seul « canton ou compartiment » sinistré à la fois,
- isolement du canton par des parois Coupe Feu ou Pare Flamme 2 heures,
- évacuation de la totalité d'un compartiment sinistré par au moins 2 dégagements dimensionnés en fonction des unités de passage (UP) pour chaque compartiment,
- la possibilité d'intervenir en véhicule (au niveau – 2) ou à pied pour les secours à partir du niveau 0 (escaliers pompiers : EP),
- la mise en place de la panoplie complète des moyens de lutte contre l'incendie exigés dans les ERP et les IGH,
- la mise en place d'un service de sécurité incendie adapté.

C'est une contrainte forte, les modifications du périmètre et des interfaces avec les autres compartiments sont assujetties à l'accord de la commission de sécurité, par exemple, pour créer une liaison verticale entre deux étages ou restructurer une zone en limite de compartiment.

Les rideaux de compartimentage asservis sont pare flamme 1h30, la commission exige pour tout projet de réaménagement de mettre en oeuvre du matériel coupe-feu 2h00, portes coulissantes coupe-feu ou rideaux irrigués : cette contrainte doit être intégrée dans les projets

- **Les circulations verticales**

Les circulations verticales existantes sont conçues pour restituer l'isolement entre les étages (roller-shutters pare flamme 1h30). Leur restructuration devra prévoir la restitution d'un isolement coupe feu entre les niveaux.

- **L'intégration d'un rez-de-chaussée**

Toute liaison dans les espaces commerciaux entre le sous-sol et le rez-de-chaussée (création d'un hall) suppose l'obligation d'intégrer administrativement les surfaces du rez-de-chaussée aux espaces du sous-sol entraînant l'aggravation du degré de mise en sécurité du bâtiment à rez-de-chaussée.

- **L'évacuation du public et l'accès pompiers**

La conception et la construction du site (tours de sécurité) limitent les effectifs admissibles au regard de ses possibilités réglementaires d'évacuation.

Toute densification du site passerait nécessairement par la création de dégagements supplémentaires.

L'évacuation des personnes à mobilité réduite n'est pas "aux normes". C'est un des enjeux de la réflexion.

Il est rappelé que la caserne Rousseau constitue le premier centre de secours des pompiers. Les nouvelles constructions devront prévoir des accès pour intervention en rapport avec la configuration des lieux et l'aménagement pourra éventuellement participer à l'amélioration des sorties de secours existantes.

- **La gare**

Les règles de sécurité-incendie concernant les gares souterraines sont fixées par l'arrêté du 20 février 1983. L'évacuation d'une zone sinistrée vers une zone hors sinistre doit être assurée en moins de dix minutes par un débit garanti. Cette règle est fondamentalement différente de celles régissant les autres ERP.

La particularité de la gare RER de Châtelet-les Halles est par ailleurs d'être enclavée dans le Forum, c'est à dire que les cheminements de sortie sont tributaires des espaces du Forum.

Cette situation motive le souhait de la RATP pour des cheminements prioritaires de la gare vers l'extérieur. Il faut ajouter à cela la préférence que la RATP accorde à l'évacuation par des sorties lisibles et connues des voyageurs.

3.2.4.2 La sécurité et la sûreté du public

Une étude a été réalisée récemment à la demande de la Ville de Paris afin de mieux connaître, dans leurs dispositions actuelles, les conditions de fonctionnement des postes de commandement en toutes circonstances dans le complexe du Forum des Halles, d'avoir des propositions sur un dispositif de sécurité permettant une approche commune entre les exploitants, facilitant en particulier la gestion globale des secours lors d'une crise grave.

Il existe actuellement cinq postes de commandement (PC) de sécurité différents, gérés par la SEM Paris Centre mandataire de la Ville de Paris, la Société Civile des Halles de Paris représentée par Espace Expansion et la RATP, couvrant des zones distinctes au sein du complexe. Cela pourrait paraître dans de telles circonstances une possible gêne à l'action du Préfet de Police, Directeur des Opérations de Secours (DOS), et du Général commandant la Brigade de Sapeurs Pompiers de Paris, Commandant des Opérations de Secours (COS), dans le cadre d'une action de secours globale concernant l'ensemble du site.

L'expertise a démontré le bon fonctionnement au quotidien de la sécurité assuré par les exploitants et propose la création d'une salle opérationnelle de commandement dont l'emplacement et la définition seront à approuver par le C.O.S, et la désignation d'un Responsable Opérationnel de sécurité et d'un suppléant.

L'implantation de cette salle opérationnelle et des bureaux pour l'équipe opérationnelle de sécurité est à prendre en compte dans le programme.

- Elle devra être rapprochée de l'un des deux PC, de l'ancien ou du nouveau Forum.
- L'accessibilité à cette salle doit être très facile depuis la voirie de surface.
- Surface approximative : **150 m²**

3.2.4.3 Les risques d'inondation

On distingue plusieurs risques d'inondation : par une crue de la Seine de type 1910, par rupture de canalisation d'eau et causée par des précipitations intenses sur la région parisienne.

L'enceinte du Forum des Halles se trouve en dehors de la zone inondable d'une crue de la Seine de type 1910, telle que cartographiée par le plan de prévention des risques d'inondation du département de Paris. Cependant, le Forum des Halles est situé à 360 mètres de distance de la Seine et comporte cinq niveaux de sous-sols : il est donc soumis à l'influence des nappes d'eau souterraines. Il est également en communication avec de nombreux réseaux vulnérables aux risques d'inondation de la Seine (réseaux RATP, galeries EDF et France Télécom, voirie souterraine, etc.).

Le risque d'inondation par rupture de canalisation d'eau sous pression dans le Forum n'est pas négligeable mais fait l'objet d'une surveillance par les services de la Ville. Il s'agit de la canalisation d'eau potable de la Ville de Paris qui traverse le Forum du nord au sud, dans la galerie Baltard.

Le risque d'inondation causée par des précipitations intenses sur la région parisienne est faible.

3.3 LES ESPACES PUBLICS DE SURFACE

3.3.1 GENERALITES

Il faut distinguer les espaces publics ouverts, adaptés à de multiples usages et activités de la vie urbaine, des « espaces verts », dont la vocation d'espaces naturels et végétalisés doit être renforcée.

Aujourd'hui, sur les 4 hectares gérés par la Direction des parcs et jardins et espaces verts pour le jardin des Halles, seuls un peu plus de 15 000 m² sont plantés et accessibles au public et près de 18 000 m² sont minéralisés, incluant les allées, espaces de circulation et fontaines. Il s'agit donc de préserver et d'augmenter les espaces verts plantés accessibles au public, mais aussi de multiplier des espaces publics ouverts à de nombreux usages, complémentaires aux espaces verts.

En particulier, dans un site accueillant un public jeune (enfants, adolescents et jeunes adultes) comme celui des Halles, il est important de prévoir des espaces « non affectés » adaptés à des pratiques qui évoluent, par exemple aujourd'hui le roller ou le skate (place Joachim du Bellay) ou la danse « hip hop » (place de la Rotonde dans le nouveau Forum), etc.

Compte tenu de la situation géographique du quartier site des Halles, de son effet d'« hyper centre » et de sa forte attractivité, touristique par exemple, les espaces publics et les jardins peuvent être des occasions d'innovation paysagère, profitable à l'image de marque internationale de Paris, d'espaces décoratifs et d'espaces ouverts à des événements non pérennes, à côté d'espaces d'usages quotidiens.

Cette mixité entre usages métropolitain et quotidien doit trouver son équilibre dans les projets, les conditions de bonne gestion de ces espaces utilisés intensément devant rester toujours une préoccupation majeure pour les équipes.

3.3.2 LA RECONQUETE DES ESPACES PUBLICS DE SURFACE

3.3.2.1 Eléments de programme

La réflexion qui se poursuit sur les modes d'échanges entre piétons et automobiles ouvre un nouveau champ de qualification de l'espace public. La place des voitures particulières, résidentes ou non, des taxis, des autobus, des nouveaux modes de circulation (trporteur, véhicules électriques, etc.), du fret automobile, du service de nettoyage sont au service et concourent à la vitalité de l'espace urbain.

La réflexion sur l'espace public doit porter sur son aménagement en termes de partage de l'espace public, de mixité des usages (livraison, stationnement, circulation, terrasses,...), d'activités et d'ambiance.

La réflexion des équipes devra s'en tenir aux orientations générale de traitement architecturaux et paysagers, des études spécifiques complémentaires étant lancées en parallèle afin de mieux cerner la réalité des flux piétons, vélos, des livraisons. L'extension éventuelle du périmètre piéton peut être l'occasion d'envisager des voies mixtes qui accueillent en harmonie des piétons et la circulation et les points d'arrêt de bus.

La réflexion sur la réduction de la place de la voiture au centre de Paris doit avoir des conséquences sur les aménagements de surface. En effet, la fermeture de certaines trémies, totales, partielles ou recomposées, va permettre de retraiter les espaces publics « de surface », en harmonie avec leurs usages, piétons ou partiellement circulés.

Tous ces aménagements contribueront à modifier l'ambiance urbaine pour laquelle il convient de définir un nouveau cadre visuel. L'amélioration esthétique, les traitements d'usage et d'ambiance, diurne et nocturne, devront faire l'objet de propositions de la part des équipes, en veillant aux contraintes liées au climat (effet de courant d'air en particulier constaté au moment de la création du Forum et qui ont conduit à vitrer certains espaces devant initialement être ouverts comme à la porte Lescot).

3.3.2.2 Contraintes d'aménagement et de gestion de la voirie de surface

En surface, les joints périphériques d'étanchéité délimitent l'enceinte en parois moulées ou berlinoises du Forum (sol artificiel) et le sol conventionnel. Le sol artificiel s'étend donc au-delà du Forum stricto sensu et comprend des voies piétonnières comme la rue Berger, la rue Rambuteau, la place Joachim du Bellay. Les charges admissibles ont été dimensionnées en fonction du type de passage de véhicules. Pour exemple, elle est de 2 tonnes au m² pour la rue Berger.

Les sous-sols de ce sol « artificiel » comprennent plusieurs niveaux d'occupation, des cheminements de canalisations et admettent des charges réparties sur des poteaux et dalles béton porteur.

Toute voirie nouvelle devra permettre le passage des différents réseaux de concessionnaires pour alimenter les constructions riveraines (assainissement, alimentations en eau potable, chauffage urbain, réseau de télécommunication, éclairage public, EDF, GDF).

Pour la réalisation de voiries sur le sol « artificiel »³, il faudra intégrer :

- la création de volumes techniques visitables pour le passage et l'entretien des réseaux,
- bac de 2 m de profondeur dans l'hypothèse de la plantation d'arbres,
- les différents massifs support du mobilier urbain,
- et les charges de roulements.

Le nivellement résultant devra permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

De façon générale, les matériaux utilisés devront satisfaire aux conditions suivantes : adhérence, dimensionnement adaptés aux charges éventuelles (passage des engins de collecte et de nettoyage), résistance et bonnes conditions d'entretien⁴. De ce point de vue il est conseillé de prévoir un nivellement suffisant pour un écoulement correct des eaux et des systèmes d'évacuation suffisamment dimensionnés. La création éventuelle de deux bouches de remplissage faciliterait l'entretien de la voirie de surface.

Par ailleurs, les locaux de cantonnement utilisés par les services de la voirie et situés rue Coquillière devront faire l'objet d'une reconstitution dans une configuration éventuellement plus économe d'espace.

Il s'agit de prévoir 400 m² d'espaces de stationnement pour les engins de nettoyage des services de propreté (Direction de la protection de l'environnement) aujourd'hui localisés au Carreau du Temple (3^{ème} arrondissement) et 300 m² de locaux sociaux. L'ensemble de cet atelier engins devra bénéficier d'une bonne accessibilité.

La Ville de Paris a décidé de localiser un marché alimentaire dans le quartier des Halles. Le calendrier de sa mise en œuvre sera communiqué aux équipes dès que le choix de l'implantation sera arrêté. Les équipes devront veiller à travailler en interface avec la réalisation de ce projet.

³ Les plans du sous-sol des voiries existantes sur le sol conventionnel et de nivellement de l'ensemble des voiries du périmètre d'étude ont été remis aux équipes.

⁴ Cf. note de la direction de la protection de l'environnement, communiquée lors des ateliers.

3.3.3 LE JARDIN DES HALLES

3.3.3.1 Objectifs

Sa situation est paradoxale, espace « conquis » au moment de la démolition des halles Baltard, il constitue un espace ouvert de grande dimension dans le quartier. Pour autant, il est aujourd'hui particulièrement morcelé entre des espaces de circulation, des pelouses et espaces plantés inaccessibles au public et des espaces de repos... A la fois lieu de transit et d'arrêt, le jardin met en présence différents publics de manière peu confortable ; certains passages ou allées étant peu lisibles et utilisés, en particulier selon les heures de la journée.

Il doit répondre à trois objectifs :

- **un grand espace de nature végétal** au cœur d'un quartier parisien très dense, pauvre en espace vert.
- **un espace de liaison, accessible au plus grand nombre, ouvert à des usages multiples**, participant à la requalification du quartier pour les très nombreux usagers du quartier qui, aujourd'hui bien souvent l'ignorent ou le contournent. Au cœur de Paris, cet espace est un lieu majeur de respiration et d'agrément qui doit profiter à tous les Parisiens. Il se situe dans un parcours d'espaces publics et paysagers, du plateau Beaubourg au jardin du Palais Royal.
- **un espace appropriable aux différentes activités et populations, en particulier les riverains**, avec des espaces pour les tous petits avec leurs parents ou accompagnateurs, des espaces pour les enfants, plus autonomes ; enfin, des espaces plus intimes, pour les moments de repos.

Afin de concilier ce double objectif, il est nécessaire de préserver un espace unitaire de 4,3 hectares réellement accessible et praticable.

3.3.3.2 Données

La surface totale du jardin des Halles, gérée par le Direction des Parcs et Jardins et des Espaces Verts de la Ville de Paris est de 43 170 m². Cette surface, qui ne comprend pas la place René Cassin, est aujourd'hui très fractionnée et constituée de plusieurs sous-ensembles :

- Surfaces plantées accessibles ou contrôlées, pour un total de 18 495 m², représentant 42.8 % de la surface globale du jardin. Elles comprennent les pelouses, les surfaces affectées aux jeux d'enfants ou à des activités comme le jeu d'échecs et le ping-pong, les mails plantés et le « jardin des enfants » accessible à un public limité.
 - Les deux aires de jeux pour les enfants en libre accès sont présentes dans le jardin, destinées aux enfants de 0-7 ans, à proximité du Jardin d'enfants dit « Lalanne » et à côté de la Bourse, Elles sont fermées la nuit aux mêmes heures que les jardins parisiens.
 - Une pelouse de 500 m² située au nord des mails plantés, est également fermée la nuit aux mêmes horaires.
 - Le « jardin des enfants » est un espace de jeux aménagé et planté de 3 300 m², réservé aux enfants de 7 à 11 ans, pris en charge en groupe limité par une équipe d'animateurs constituée d'environ 6 personnes (100 enfants par jour ouvrable).
- Surfaces plantées inaccessibles ou contrôlées, pour un total de 6 765 m², représentant 15.67 % de la surface globale du jardin. Elles comprennent les surfaces plantées clôturées autres que les pelouses et le jardin thématique autour des serres.
- Surfaces minéralisées, pour un total de 17 910 m², représentant 41.5 % de la surface globale du jardin. Elles se composent essentiellement des allées, de tous les espaces de circulation et comprennent également les fontaines.

Sur le site sont présents actuellement 487 arbres au total. 64.5% des arbres sont parfaitement sains et 33.4% des arbres présentent des signes de dépérissement (réversible si leur habitat devenait plus favorable) ; 2.1% est constitué d'arbres en état de dépérissement irréversible ou morts. Cet état ne tient pas compte des conséquences encore incertaines de la canicule 2003 qui selon les experts, a fragilisé nombre d'arbres en apparence sains.

La conception de ce jardin artificiel, construit à partir d'un niveau d'élévage posé sur la dalle de toiture du Forum pose des difficultés considérables et croissantes en termes d'étanchéité en de nombreux points des espaces en sous-sol.

3.3.3.3 Eléments de programme

Il s'agit de retrouver un espace de jardin unitaire de 4,3 hectares (hors jardins en terrasse, verticaux ou en souterrain). A terme, dans le cadre du périmètre de l'opération, le nombre de m² gérés par la direction des parcs, jardins et espaces verts doit en effet être au moins équivalent à celui existant. Le nombre de m² végétalisés et d'arbres de haute tige devra être retrouvé, voire accru.

Il faut prévoir des espaces dédiés à des enfants de divers âges. Les aires de jeux pour les tous petits peuvent être délocalisées, mais doivent rester dans le périmètre d'étude ; leur relogement temporaire pendant les travaux est à prévoir. Il s'agit de mener une réflexion particulière sur des espaces à l'attention des enfants plus grands et des adolescents, ouverts et évolutifs, adaptés à des pratiques toujours nouvelles (skate, basket de rue, etc.). Cependant le jardin dit Lalanne doit être conservé au regard de sa fréquentation, à moins de proposer sur le site un espace du même type « jardin d'aventure », d'une surface identique, paysagé, fermé et animé.

Le principe des élévages devra être revu au regard de la transformation du jardin et des différents espaces.

La création de jardins verticaux (en super ou en infrastructure) est possible, mais leurs surfaces ne pourront pas être intégrées dans la reconstitution à minima des espaces verts accessibles au public.

La question de la clôture du jardin ne peut être traitée a priori mais au regard de la réflexion des équipes sur l'usage des espaces.

Les équipes veilleront à l'usage du jardin en toute saison, en particulier pour les périodes froides ou humides. Des espaces clos ou protégés, éventuellement plantés, de type jardin d'hiver ou orangerie pourront être proposés.

De manière générale, le dessin du jardin devra être simple et lisible. Les maçonneries seront limitées au strict nécessaire, les matériaux choisis pour les sols en harmonie avec le caractère du jardin, souples sous les jeux. Les espaces collectifs « multifonctions » seront préférés aux espaces spécifiques.

Une forte couverture végétale est demandée : arbres, pelouses résistantes, des massifs d'arbustes et de plantes grimpantes qui peuvent délimiter des espaces tout en laissant passer le regard, de nombreuses occasions de voir des fleurs et vivre avec le cycle des saisons. L'eau fera partie des composantes à maintenir. Les équipements choisis pour le jardin seront simples, réalistes, solides. Le mobilier (bancs, corbeilles, appareils d'éclairage, fontaine à boire) sera de préférence à choisir dans la gamme utilisée actuellement pour les jardins parisiens.

3.3.3.4 Contraintes d'exploitation et de gestion du jardin des Halles

Le projet du jardin devra garantir de bonnes conditions d'exploitation et de gestion (arrosage, drainage, quantité de pleine terre, accessibilité des engins d'entretien, etc.).

Aujourd'hui, des locaux techniques ou pour le personnel sont situés dans les élégissements du jardin et en bordure du jardin, côté rue Coquillière. Ils servent à l'ensemble du personnel ayant à gérer les jardins des 1^{er} et 2^{ème} arrondissements. L'équipe en charge de l'entretien du jardin se compose actuellement d'une quarantaine de personnes. Les besoins à retrouver dans le cadre du projet sont d'environ 1000 m² répartis entre des locaux de stockage, de personnel, de stationnement de véhicule et d'entretien.

A cette surface de locaux, il ne faudra pas oublier, dans le cas où ils seraient supprimés, d'ajouter les 75m² des deux chalets de nécessité existants, ainsi que 150 m² de surfaces techniques extérieures contiguës entre elles détaillées ci-après :

- 100 m² de jauge à végétaux équipée d'un point d'eau, et de casiers à terres et à sable ;
- 50 m² de stockage de conteneurs à déchets comprenant une fosse pour benne de 4x3 m par 2 m de profondeur ;
- une aire de livraison pouvant accueillir des camions de 8m et de 20 tonnes.

Concernant les locaux utilisés par le personnel de la Direction de la protection de l'environnement, plusieurs espaces devront être maintenus ou reconstitués sur le site. Il s'agit de la resserre à sable et à sel et d'un local Espace Propreté (tri – encombrants - transfert) des déchets qu'il serait souhaitable de rendre indépendants du fonctionnement du Forum des Halles. A l'horizon 2005, il est possible que la « mission de maintien de la propreté dans les zones à fréquentation touristiques dense » soit confiée à la direction de la prévention et de la propreté. Il serait alors souhaitable de créer sur le site un local pour une équipe d'ouvriers et son encadrement ainsi qu'un espace de parking pour les véhicules d'entretien.

4. LES ESPACES DE LA MOBILITE

4.1 LES ESPACES RATP

Les éléments de programme sont abordés par entité spatiale, après un rappel des éléments de contrainte ou prospectifs.

L'ambition générale du projet ne doit pas obérer des propositions d'actions à court terme, et doit privilégier les actions phasables perturbant au minimum les parcours des voyageurs.

Il paraît par ailleurs raisonnable de se placer dans le cadre temporel du prochain contrat de plan Etat-Région (2007-2013).

4.1.1 DONNEES PROSPECTIVES

De manière générale il faut retenir que la situation du pôle à la croisée des réseaux induit une forte sensibilité aux évolutions globales de trafic. Dans le détail on peut noter :

- Pas d'évolution du réseau avec un impact direct sur le pôle prévue à moyen terme,
- Fin 2003 : prolongement de Météor à St Lazare, qui devrait induire 20 000 correspondances supplémentaires sur l'ensemble du pôle,
- Tendances à moyen terme pour le trafic RER à Châtelet-les Halles : on peut supposer une hausse moyenne de 1 % par an à moyen terme, hors évolutions urbaines du site et évolutions du réseau inconnues à ce jour,
- A très long terme (après 2015), éventuel doublement du tunnel des RER B et D entre Châtelet et Gare du Nord (schéma directeur de la ligne RER B pris en considération par le conseil d'administration du STIF le 1er octobre 2003).

4.1.2 LES CONTRAINTES

4.1.2.1 Contraintes RATP

- Normes RATP de dimensionnement liées aux flux,
- Implantation et dimensionnement de zones d'accueil en entrée des espaces, comprenant des services liés au transport et des lignes de contrôles,
- Normes de sécurité désenfumage,
- Maintenabilité des équipements.

4.1.2.2 Contraintes techniques

- Complexité de l'ouvrage souterrain du Forum des Halles (structure pré et post-contrainte, collecte des eaux gravitaires sous la gare RER, bac à terre sous la place Basse⁵),
- Contraintes liées à la situation en zone inondable (cf. 3.2.3.3 les risques d'inondation),
- Emergence des cheminées de ventilation de la gare RER en superstructure (actuellement situées dans la cour intérieure du Novotel, en toiture d'un immeuble de la rue Berger, en toiture et au pied du pavillon Rambuteau), selon les normes en vigueur.

⁵ Le bac à terre contigu à la salle d'échanges, recueille les eaux de pluie de la place Basse et garantit la stabilité de la structure.

4.1.2.3 Contraintes opérationnelles

- Pas d'interruption d'exploitation pendant les travaux (toutes les stations restent ouvertes avec des accès et des correspondances suffisamment dimensionnés),
- Pas de dégradation des conditions de sécurité pendant les travaux.

4.1.2.4 Contraintes programmatiques

- Non interruption des itinéraires de passage entre les espaces de transport souterrains et le centre commercial,
- Dimensionnement des accès et des espaces de transport en fonction des activités (commerces, équipements publics) existantes et futures.

4.1.2.5 Contraintes financières

Trois niveaux de financement peuvent être distingués :

- Autofinancement RATP : la RATP doit assurer la pérennité de son patrimoine. Elle assume donc la responsabilité et le financement des opérations de gros entretien et de renouvellement des équipements de ses espaces,
- Financements publics : les opérations urbaines d'intérêt public concernant l'amélioration du système d'accessibilité ou l'insertion urbaine des espaces de transport entrent dans le cadre du financement des transports publics d'Ile-de-France (Ville / Région / Etat / STIF),
- Financements privés dans l'hypothèse du développement d'activités commerciales en lien avec les espaces de transport.

La RATP devra démontrer l'intérêt des propositions par une analyse socio-économique et financière, qu'elle fera figurer dans le schéma de principe soumis pour approbation à ses tutelles (STIF et financeurs). Cette procédure incontournable précède l'établissement de l'avant-projet, soumis également pour approbation aux conseils d'administration de la RATP et du STIF. L'ambition du projet ne pourra être déterminée qu'à la mesure de la valeur créée pour les voyageurs.

4.1.3 LES PROJETS RATP EN COURS

- Rénovation du système de désenfumage de la salle d'échanges du RER (livraison prévue en 2006) : contraintes des galeries de ventilation et de la position des grilles de désenfumage à prendre en compte,
- Renouvellement du centre de surveillance de la gare RER (livraison prévue en 2005) : contrainte de la position du centre et de la salle des relais à prendre en compte,
- Projet Renouveau du Métro (rénovations des espaces voyageurs) : station Châtelet programmée pour 2007.

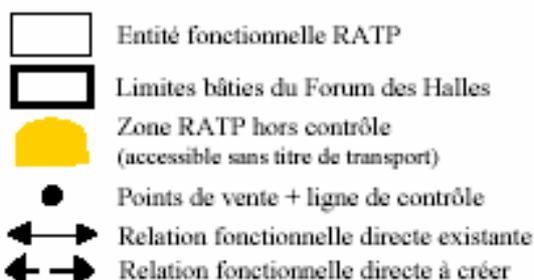
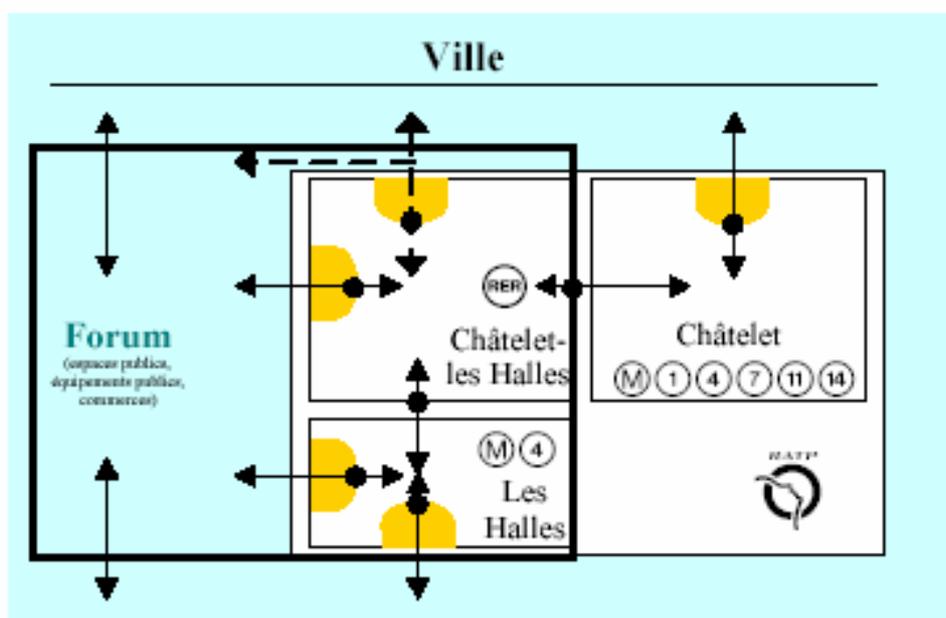
4.1.4 LE PROGRAMME

Le projet concernera :

- L'amélioration de l'image et de la visibilité du pôle d'échanges dans la ville en relation avec les ambitions portées par la Ville de Paris,
- L'amélioration de l'accessibilité à la gare du RER et à la station les Halles,
- Le réaménagement de la gare RER et de la station les Halles,
- L'amélioration des conditions d'accessibilité des personnes à mobilité réduite au-delà même des contraintes réglementaires imposées en la matière.
- Des restructurations concernant la station Châtelet, en interface avec la Ville,
- L'amélioration de l'insertion urbaine des bus en lien avec les évolutions urbaines du quartier.

Les éléments de programme concernant le système d'accès au RER, et à la station les Halles ont été traités au § 3.2

Le schéma ci-dessous illustre les relations fonctionnelles entre les espaces publics en surface (« Ville hors souterrain »), les commerces, espaces et équipements publics souterrains (« le Forum ») et les espaces de transport. Il s'agit à la fois de relations existantes à préserver et à améliorer conformément aux objectifs cités plus haut, et de relations à développer dans le respect de ces mêmes objectifs.



4.1.4.1 Réaménagement de la station les Halles et de la gare RER

Compte tenu de la situation des espaces RATP dans les tréfonds du Forum, l'objectif principal est de faciliter l'orientation des voyageurs en :

- rendant lisible l'insertion des espaces dans leur environnement,
- permettant une compréhension globale de la salle d'échanges du RER et de l'orientation des quais par le dégagement d'axes ou de repères,
- intégrant la signalétique, forcément foisonnante à la croisée des réseaux, à la réflexion.

En termes de sécurité et de gestion des flux, il sera nécessaire de :

- garantir la fluidité optimale des cheminements à long terme, notamment aux abords des lignes de contrôle et au droit des accès aux quais du RER (quai n°2 du RER en particulier),
- adapter la capacité des espaces aux évolutions du site.

Enfin en accord avec la politique de la RATP concernant la qualité du service qu'elle souhaite proposer aux voyageurs, il s'agira de :

- ménager des zones d'accueil hors contrôle suffisamment dimensionnées pour déployer efficacement les services liés au transport (information et vente), en rapport notamment avec la fréquentation du lieu (touristique et régionale),
- proposer un bon dimensionnement et une bonne disposition des lignes de contrôle,
- développer les activités commerciales et de services associées au transport (à minima de la surface actuelle). La nature de ces commerces est de type « achat rapide » en relation avec les flux de voyageurs qui constituent la chalandise (restauration rapide, presse, etc.) et en complémentarité de l'offre commerciale du Forum des Halles.

La situation de la gare au cœur du réseau impose par ailleurs des besoins d'exploitation importants:

- locaux d'exploitation (hors vente, information et espaces techniques) nécessaires au fonctionnement de la gare à restituer, sur la base de 2 500m²,
- centre de maintenance du RER à implanter dans la mesure des possibilités (2 500m²)⁶.

4.1.4.2 Station Châtelet (accès et espaces)

La station Châtelet souffre plus quant à elle plus d'une exigüité et d'une complexité de ses espaces de correspondances, due à l'imbrication des niveaux et à l'absence de conception globale. Les propositions devront donc s'efforcer :

- de renforcer la lisibilité et l'efficacité du système en surface et en souterrain, par la création d'espaces d'échanges ponctuels permettant de raccorder les différents sous-ensemble (Châtelet, Rivoli, Forum) de façon logique,
- d'améliorer la continuité et le confort des cheminements.
- d'assurer la fluidité des déplacements à long terme.

⁶ L'extension éventuelle du centre de maintenance entrerait dans le cadre d'un autofinancement par la RATP.

En terme de qualité de service, il s'agira de

- ménager des zones d'accueil hors contrôle suffisamment dimensionnées pour déployer efficacement les services liés au transport (information et vente), en rapport notamment avec la fréquentation du lieu (touristique et régionale),
- proposer un bon dimensionnement et une bonne disposition des lignes de contrôle,
- développer les activités commerciales et de services associées au transport pouvant permettre de financer une partie des opérations. Comme précisé plus haut, il s'agit de commerces de type achat rapide.

Les aménagements proposés pourront par ailleurs s'efforcer de créer des synergies avec l'environnement urbain (commercial, paysager ou patrimonial).

4.1.4.3 Amélioration de l'insertion urbaine des bus

Le système bus ne souffre pas aujourd'hui de dysfonctionnements majeurs, mais sa relation avec l'environnement et le pôle pourrait être améliorée suivant plusieurs axes, en lien avec les propositions faites pour les espaces publics :

- Amélioration de l'insertion urbaine du mode bus dans l'environnement (visibilité des points d'arrêt, synergies avec les commerces alentour, intégration à la zone piétonne et cohérence du mobilier), en mettant en évidence notamment les liaisons entre Rivoli et le Forum, entre Sébastopol et le Forum,
- Amélioration de l'intermodalité du bus avec le mode ferré (RER et métro),
- Amélioration de l'accessibilité, du confort et de l'information aux points d'arrêt.

Le moyen pour atteindre ces objectifs peut être d'intégrer des parcours de bus à la zone piétonne étendue (rue de la Monnaie ou rue des Halles,...), créant ainsi des espaces viaires « piétons-bus ».

4.2 LA VOIRIE SOUTERRAINE

La voirie souterraine a été conçue initialement pour répondre à quatre fonctions :

- une fonction de transit, particulièrement nord - sud et sud - nord, pour remédier à l'interruption de la circulation automobile rues Saint-Denis et Saint-Martin,
- une fonction de livraison en marchandises des activités particulièrement denses du Forum (commerces, équipements publics, etc.)
- une fonction de desserte des parkings, préfourrière et parking autocars.
- une fonction de sécurité (accès pompier prioritaire pour l'ancien Forum et la salle d'échanges).

4.2.1 LIMITER LA FONCTION DE TRANSIT

Le Plan de Déplacement pour Paris s'inscrit dans les objectifs du Plan de déplacement pour l'Île-de-France approuvé en 2000, et a comme objectif de diminuer la part de l'automobile à Paris, particulièrement la circulation de transit au centre de Paris. En effet, celle-ci est un facteur important de pollution et les facilités d'une voirie souterraine tendraient à créer un appel de circulation alors même qu'une baisse de flux est souhaitée. Déjà, les nouveaux dispositifs de partage de la voirie mis en place rue de Rivoli ou rue Beaubourg tendent à limiter l'efficacité de la voirie souterraine.

Il est donc posé comme objectif la suppression d'une part du transit, en particulier nord-sud.

Inversement, les fonctions de desserte et de distribution sont à réorganiser et développer.

4.2.2 LES TRÉMIES D'ACCES ET LA BOUCLE DE CIRCULATION

Compte tenu des exigences posées sur la distribution des aires de livraison et leur vraisemblable développement (§ 4.2.3), il semble préférable de préserver la « grande boucle » qui dessert toutes les aires de livraison et les parkings actuels mais qui, surtout, est implantée en périphérie du site et a la capacité de desservir simultanément le sol urbain conventionnel et le sol urbain artificiel.

Bien que les trémies d'accès provoquent des discontinuités dans l'espace public, très dommageables pour la continuité des cheminements piétons en particulier, et très inesthétiques dans le paysage urbain, il faudra préserver une accessibilité correcte à la voirie souterraine répondant aux exigences des véhicules de grand gabarit (livraison et véhicules pompiers). Il faudra préserver au minimum des accès nord et sud, une entrée à l'ouest (qui correspond à l'accès pompier) et une sortie à l'est⁷. Ces accès devront être raccordés à la boucle proposée dans le cadre du projet, intégrant les accès aux aires de livraison aux parkings.

Les trémies conservées pourront toutefois être mieux insérées dans le tissu urbain, en particulier la trémie de la rue du Renard qui jouxte un complexe scolaire et sportif (Complexe Saint-Merri).

Le prolongement d'axes de la voirie souterraine au sud en particulier est fortement contraint par la présence du réseau de transport en commun (lignes 1 et 7 du métro), de réseaux divers (collecteurs d'eau, électricité, etc.). C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les entrées et sorties Pont-neuf n'ont pas un gabarit permettant l'accès des véhicules de livraison ou de pompiers.

⁷ Les accès à maintenir impérativement seront précisés mi-décembre, lorsque seront rendus disponibles les résultats des simulations de trafic.

L'amélioration de la sécurité dans et au débouché de la voirie souterraine doit faire l'objet de propositions adaptées.

Le gabarit et la distribution des accès (entrées et sorties) au réseau, préservés ou déplacés dans le cadre du projet, devront être examinés avec la Préfecture de Police et les services de prévention de la BSPP, étant donné leur importance dans le dispositif de sécurité du site.

4.2.3 LA LOGISTIQUE

4.2.3.1 Les aires de livraison

Le fonctionnement de l'ensemble du Forum (ancien et nouveau) dépend étroitement de l'existence d'aires de service dont l'accessibilité et la fluidité sont à améliorer.

Le temps de distribution et les horaires de livraison sont une contrainte que la voirie souterraine résout de manière satisfaisante. Ces aires de livraison contribuent également à l'enlèvement des marchandises par les acquéreurs. En outre, elles autorisent l'organisation de chantiers de transformation du Forum sans contraintes pour les riverains.

La fonction de distribution doit être confortée dans ses usages actuels et surtout amplifiée dans sa capacité à desservir les activités économiques du plateau piétonnier, dont les besoins seront précisés par l'étude de la voirie de surface, et les activités du Forum telles qu'elle seront développées dans le cadre du projet. Cette ambition implique la création de nouvelles relations entre les aires de distribution existantes, y compris à créer ou étendre.

4.2.3.2 Prospective

Le développement d'une logistique ferrée aux Halles est une hypothèse d'étude envisagée par la Ville de Paris à long terme. Elle doit définir un premier cahier des charges sur ce thème permettant notamment à la RATP de conduire une étude générale de faisabilité pour la mise en œuvre de livraisons par rail dans le cadre d'une convention d'études à établir entre la Ville de Paris et la RATP. La Ville associera à cette étude l'ensemble des partenaires concernés en amont comme en aval par cette réflexion et en particulier la SNCF et les acteurs économiques. Dans le cadre des présentes études de définition, il est demandé aux équipes de préserver les conditions futures de réalisation de cette hypothèse.

L'hypothèse d'une logistique ferrée aux Halles concernerait uniquement des produits de grande distribution ou à forte valeur ajoutée. Ces produits pourraient approvisionner les commerces du centre commercial et les grandes enseignes situées dans le quartier. Ils seraient acheminés par le mode ferré en dehors des horaires de trafic normaux et de pointe du RER. Une fois déchargés, ces produits devraient rejoindre des aires de stockage et de livraison par un système de relation aisé, éventuellement ascensionnel.

Ce sont ces conditions d'acheminement depuis les quais jusqu'aux espaces de livraison qu'il faut préserver dans le cadre du projet d'aménagement du quartier des Halles.

4.2.4 LES PARKINGS

La voirie de desserte telle qu'elle sera précisée par les équipes, devra donner accès à tous les parkings publics, mais aussi aux parkings privés à caractère résidentiel. Cette fonction devra être maintenue dans son offre quantitative et qualitative.

4.2.4.1 Les parcs de stationnement ouverts au public

La consistance de ces ouvrages dépend pour une large part des différentes périodes de construction du Forum.

Un objectif du projet devra permettre de développer des sorties directes par ascenseurs de ces parkings sur les voies publiques.

- **Parkings nord Rambuteau et sud Berger (parcs privés)**

Ils devraient être maintenus dans leur fonction actuelle ; une part des emplacements pourrait être affectée à du stationnement résidentiel. Cependant, une emprise pourrait être dégagée au niveau -4 du parking sud et réaffecté à la RATP pour envisager un accès supplémentaire à la gare (ces parkings servent déjà d'issues de secours à la salle d'échanges du RER et à la voirie souterraine).

- **Parking Saint-Eustache (parc public)**

D'une capacité de 300 places, il est situé à l'articulation des 2 Forum ; ces accès à partir de la grande boucle sont les plus confortables et les plus visibles : son rôle devrait être réévalué en examinant par exemple les synergies avec les parkings Rambuteau et Berger.

- **Parking Novotel (parc privé)**

Ce parking privé accueille le public de l'hôtel mais est également ouvert à un public plus large. Sa fréquentation est satisfaisante à partir de la place Marguerite de Navarre, mais pénalisante pour les circulations piétonnes et la qualité de l'espace public.

- **Parking Beaubourg (parc public)**

Accessible seulement depuis la voirie souterraine des Halles, ce parking est également ouvert aux cars de tourisme. Il devra être maintenu dans le cadre du projet.

Il n'est pas demandé de développement de stationnement d'autocars de tourisme dans le cadre du projet, au-delà de ce parking existant.

4.2.4.2 Le parking résidentiel RIVP

Ces accès sont particulièrement insatisfaisants voire dangereux.

4.2.4.3 La préfourrière

La préfourrière actuelle est stratégiquement utile et fonctionne bien. Elle doit être maintenue dans ce quartier des Halles avec une capacité au moins équivalente à celle existante. Il peut être intéressant d'envisager une meilleure relation entre la préfourrière et l'hypothèse de regroupement des postes de la police (cf. 5.8.1).

4.3 LES DEUX ROUES

Le secteur d'étude est caractérisé par la coexistence d'un vaste plateau piétonnier constitué, d'une part, de places et rues piétonnes, du jardin des Halles et, d'autre part, d'axes routiers importants, avec un trafic dense, comme les rues de Rivoli, du Louvre, Etienne Marcel ou le boulevard de Sébastopol, sans oublier les accès et débouchés de la voirie souterraine.

La circulation des vélos est en principe interdite dans le secteur piéton, ce qui n'est pas cohérent avec le développement de ce mode de transport dans la ville. L'accès des voitures particulières ou de livraison est, en principe, réglementé et contrôlé, mais le système fonctionne mal alors même qu'il crée des obstacles inconfortables et inesthétiques. Le stationnement est insuffisant, quasi inexistant pour les deux roues (motorisées ou non), entraînant du stationnement sauvage et illicite.

Il s'agira de proposer un projet global d'organisation viaire, permettant d'appréhender ces questions de manière cohérente. Il devra assurer les continuités avec le réseau existant dans les quartiers environnants.

Les modes doux devront trouver une place confortable sur la voirie et des espaces de stationnement vélos spécifiques.

Des propositions pour le stationnement des deux-roues motorisés pourront également être faites mais uniquement à la périphérie de l'aire piétonne ou dans la voirie souterraine.

4.4 LES TAXIS

Cette question, bien qu'abordée dans le cahier des charges de l'étude et lors des ateliers, n'a pas été relevée par les équipes au stade de la phase 1.

Il s'agira d'indiquer le positionnement éventuel d'une aire réservée aux taxis dans le cadre du projet, rappelant que les aires prévues à l'origine en sous sol n'ont jamais correctement fonctionné, compte tenu de leur faible visibilité et inconfort d'accès et d'attente.

Cette nouvelle aire réservée aux taxis devra se situer préférentiellement en surface et répondre tant du point de vue de sa localisation que de son dimensionnement, aux besoins engendrés par l'activité diurne et nocturne du quartier. L'hypothèse d'un stockage en sous-sol des taxis est envisageable, en prévoyant un local de service pour les chauffeurs, et avec un bon accueil en surface pour les clients.

5. LES PROGRAMMES A BATIR

5.1 CONSTRUCTIBILITE GLOBALE ET THEMES DE LA PROGRAMMATION

5.1.1 LES THEMES DE LA PROGRAMMATION

La construction de bâtiments en superstructure dépend largement de la conception générale du renouvellement du site des « Halles ». L'intervention sur la structure souterraine, par la création de nouveaux systèmes d'accès en particulier, mais également par les réaménagements internes sous la forme de substitutions, démolitions partielles, changements d'usage, etc., conditionne largement les transformations du sol urbain. Or, la forme des superstructures aura une influence déterminante sur l'adhésion au projet par les différents acteurs.

A l'issue de la phase ouverte, aucun consensus sur la nature de nouveaux programmes et les surfaces à construire n'a été dégagé par les quatre équipes.

Aucune n'a proposé de grand équipement public à caractère autonome ou plus généralement de programme monothématique comme point d'articulation de la réflexion programmatique. Leurs propositions correspondent en revanche à une réflexion sur la ville contemporaine qui se fabrique avec des édifices et des espaces polyvalents, flexibles, modulables et en conséquence plus économes en terme d'espaces et de fonctionnement. Construits avec le concours de fonds privés, ils doivent être affectés à des usages de longue durée, qui trouvent leur pertinence dans le quartier des Halles grâce à la diversité et au flux d'usagers amenés par les transports en commun au centre de Paris.

De l'ensemble de la phase ouverte émerge en réalité la notion de « Paris métropole », ville dont le rayonnement culturel se fonde sur son dynamisme économique. L'opération d'aménagement des années 1970 opposait largement, du point de vue des équipements publics, la dimension locale des Halles à celle, nationale et internationale, de Beaubourg. La formidable énergie amenée par le pôle d'échanges ferroviaire ne trouvait pas de traduction dans des équipements à vocation métropolitaine. Seuls le Forum des images et la médiathèque musicale ont pu, imparfaitement, assumer cette dimension. Il importe aujourd'hui de conférer au site cet « échelon manquant ». Aux Halles arrive tous les jours une population venue de toute l'Ile-de-France et parfois au-delà. Un lieu symbole de Paris en tant que métropole, ville ouverte culturellement et économiquement sur son environnement régional pourrait être créé à cet endroit unique par sa densité et sa diversité.

Pour autant, la vie locale ne saurait se fondre entièrement dans la vie métropolitaine du centre de Paris. Des espaces particuliers doivent être garantis et améliorés. La programmation doit permettre l'échange entre ces deux échelles.

Cette articulation doit s'exprimer par une programmation innovante. En particulier, le cloisonnement entre équipements publics d'une part, et commerces d'autre part, doit être dépassé dans une programmation adaptée au public du quartier des Halles. C'est vers une mixité de gestion et de financement publics et privés que l'équilibre général de l'opération doit tendre.

Les grands thèmes qui ont émergé de la phase ouverte sont l'échange, la création et la connaissance. Ces trois activités conjuguent une vocation culturelle, large et populaire, avec le dynamisme économique, créateur d'emplois et de bien-être.

5.1.2 LA CONSTRUCTIBILITE GLOBALE

Le programme ne fixe pas de données quantitatives totales. Il indique :

1. **Les m² à reconstituer impérativement** concernant les surfaces commerciales et les équipements publics qui seraient amenés à être déplacés et relogés sur le site.
2. **Les m² à développer pour les équipements publics** dont la présence a été validée par la Ville de Paris ; les synergies entre équipements sont soulignées afin de mutualiser certaines fonctions et superficies et de maîtriser à la fois la densité globale et l'équilibre économique général. Ces synergies peuvent trouver par ailleurs leur développement dans des espaces et édifices gérés par des structures privées ou partenariales.
3. **Les m² affectés à de nouveaux usages, commerciaux ou liés à d'autres activités,** propres à renforcer et dynamiser l'image du site dans sa dimension locale comme métropolitaine. Ils seront à développer par des reconversions d'espaces souterrains ou par créations de surfaces en superstructure.

Dans le respect des contraintes de reconstitution (1), de développement (2) de surfaces, et de l'enveloppe de constructibilité en première phase définie plus loin (§ 6.1), libre choix est laissé aux équipes de faire des propositions sur les surfaces nouvelles à implanter (3). Ces propositions devront répondre à l'exigence d'un ensemble équilibré, du point de vue de l'économie du projet, de son financement, mais aussi de son image, de ses usages et de son insertion dans le site.

Il faut, une fois encore, souligner l'importance du phasage de l'opération, nécessaire pour préserver l'équilibre actuel, assurer des continuités d'activité et donner de nouvelles perspectives aux habitants et plus largement à tous les usagers du lieu.

5.2 LE CADRE REGLEMENTAIRE ET ECONOMIQUE DE L'OPERATION

5.2.1 LE CADRE OPERATIONNEL

Le projet de renouvellement du site du Forum et d'amélioration de la vie dans le quartier des Halles sera réalisé sous la forme d'une opération d'aménagement portée par l'outil opérationnel d'une nouvelle Zone d'Aménagement Concerté. Les modalités de mise en place de cette ZAC seront précisées par la Ville de Paris au terme des études préalables et du bilan de la concertation qui sera tiré et présenté au Conseil de Paris en 2004.

L'adaptation du PAZ actuel et l'intégration du RAZ de la ZAC des Halles actuel au PLU seront établies par la Ville de Paris dans le cadre du projet du PLU qui sera soumis au Conseil de Paris au printemps 2004 et qui sera juridiquement opposable à partir de l'été 2005.

Rappelons que, de manière générale dans le cadre du nouveau PLU, le plafond de hauteur au centre de Paris sera fixé à 25 m et ne dépassera nulle part 37 m. Une adaptation de ces règles pourra être proposée au regard du projet. Il convient de souligner que c'est avant tout la qualité des propositions architecturales qui permettra de formuler des règles de gabarit adéquates.

On peut d'ores et déjà indiquer que la construction de « tours » est proscrite et que les volumes constructibles envisageables devront s'inscrire dans le paysage urbain du quartier et être implantés et conçus en harmonie avec les éléments monumentaux du quartier que sont Saint-Eustache, la Bourse de Commerce, la Fontaine des Innocents et Beaubourg, respectant ou privilégiant de nouvelles vues sur Saint-Eustache.

- **La phase 1** de réalisation de l'opération d'aménagement aura lieu pour les permis de construire délivrés à partir de l'été 2005, dans le cadre du nouveau PLU de Paris qui aura adapté la réglementation actuelle aux conditions de cette première étape. Il permettra notamment de construire sur l'ensemble du site sans affecter de coefficient d'occupation des sols (C.O.S.). Il ne sera pas imposé de gabarit.
- **La phase 2** s'inscrira quant à elle dans le cadre réglementaire de la nouvelle ZAC dont les règles seront définies en fonction du projet lui-même.

5.2.2 LE CADRE ECONOMIQUE

L'équilibre économique de l'opération devra être assuré par :

- des financements de la Ville de Paris concernant
 - les espaces publics.
 - la modernisation, le développement ou la création d'équipements publics ;
- des participations publiques pour des projets d'équipements, d'aménagement ou d'infrastructure, dans le cadre du Contrat de Plan Etat / Région, des Fonds européens, de l'Etat pour des projets d'intérêt général ou du STIF pour les projets de transport en commun ;
- des financements des partenaires RATP et la SCFHP pour la modernisation et la rénovation d'espaces intéressant leurs activités ;
- des contributions privées, sous la forme de vente de charges foncières, affectées à des espaces commerciaux ou d'activités privées ou partenariales.

Le volume des charges foncières n'est pas fixé a priori. Il dépend de la nature des activités et de l'équilibre global de l'opération, l'aménageur devant aménager les « sols » et restituer les surfaces qui seront démolies dans le cadre de ces aménagements (espaces commerciaux ou équipements publics).

5.3 LES CONTRAINTES TECHNIQUES ET LES CHANTIERS EN COURS

5.3.1 LES CONTRAINTES TECHNIQUES

Le concepteur devra s'assurer de la faisabilité structurelle du projet qu'il présentera et justifier cette faisabilité en examinant les points suivants :

- Analyse des conditions d'appui des nouvelles structures, soit en utilisant le potentiel de charge équivalent aux démolitions effectuées dans le cadre du projet, soit en créant de nouveaux appuis à travers les volumes existants conservés.
- Optimisation des volumes conservés en infrastructure en relation avec le programme projeté en superstructure, compte tenu de la réalisation de nouveaux appuis.
- Faisabilité technique en termes d'accessibilité, de création de planchers en reprise pour transfert de charges entre les structures nouvelles et conservées, remaniement des structures existantes, pérennité de la stabilité des structures conservées.
- Il est communément admis que les structures de l'ancien Forum entre le cratère et les rue Lescot et Rambuteau ont été dimensionnées pour pouvoir supporter un immeuble R+7 : une étude approfondie des notes d'hypothèse de l'entreprise dimensionnant les fondations devra confirmer ce point.
- Du point de vue des capacités en énergie, il n'existe aucune marge pour la production d'électricité (de secours en particulier). C'est pourquoi il faut prévoir de rendre autonomes les installations techniques des nouvelles surfaces en ce qui concerne l'énergie de sécurité et de façon générale de brancher directement sur le réseau EDF les nouveaux bâtiments éventuels. Il existe en revanche de réserves de chaud et de froid.

Toute construction neuve prenant assise sur le sol artificiel devra faire l'objet d'une étude spécifique de charge comprenant certainement une reprise des porteurs en sous-œuvre jusqu'aux fondations et un dévoiement des réseaux éventuels.

5.3.2 LES PROJETS EN COURS DANS LE FORUM (HORS GARE, VOIR § 4.1.3)

5.3.2.1 Pôle commercial

- La restructuration et la rénovation des espaces de liaison avec les parkings (travaux Berger en cours)
- Restructuration du nouveau Forum, avec la rénovation du mail et la suppression du sas entre l'ancien et le nouveau Forum.

5.3.2.2 Pôle des équipements et espaces publics

- **Travaux de sécurité incendie dans le secteur Bourse Saint Eustache**

La Ville de Paris a mandaté la SEM Paris Centre pour réaliser des travaux de sécurité incendie dans le secteur Bourse Saint Eustache pour remplacer le système de sécurité incendie du nouveau Forum et mettre en conformité le système de désenfumage des équipements publics. Ces travaux sont exigés par la commission de sécurité ; ils doivent débuter à partir du mois de juin 2004 jusqu'en octobre 2005⁸.

Le programme de travaux pourra être éventuellement adapté en fonction du projet retenu.

⁸ Voir planning en annexe

Ces travaux nécessiteront la fermeture de certains équipements. Par conséquent, si des travaux de la première phase du réaménagement du site devaient toucher des espaces affectés par le projet « sécurité incendie », ils devraient être réalisés préférentiellement pendant les périodes de fermeture des équipements.

Le coût des travaux est estimé à 5 millions d'euros HT

- **Travaux de réaménagement du Forum des images et création de la Bibliothèque du Cinéma** (voir également § 5.5.1.1)

La Ville de Paris a mandaté la SEM Paris Centre pour réaliser ces travaux qui auront lieu de juin 2005 à octobre 2006. Le coût des travaux de cette opération est estimé à 3,3 millions d'euros HT. Dans le Forum des Images, ces travaux seront réalisés simultanément à ceux de la Sécurité incendie. Le Forum des images sera fermé au public.

Il ne pourra donc être envisagé à court terme une nouvelle interruption d'exploitation.

Compte tenu de la proximité de cet équipement avec les espaces occupés actuellement par la Maison des conservatoires, toute intervention à forte nuisance sonore dans cette dernière devra se produire préférentiellement pendant la période de fermeture du Forum des Images.

- **Travaux de rénovation des installations de traitement d'air et d'eau de la Piscine**

La piscine étant maintenue dans sa localisation actuelle, la SEM Paris Centre, pour le compte de la Ville de Paris, doit réaliser de janvier à avril 2005, d'importants travaux de rénovation du traitement de l'air du bassin, la ventilation actuelle n'étant pas satisfaisante.

Le coût de ces travaux est estimé à 680 000 euros Hors Taxes.

La direction de la Jeunesse et des Sports réalisera pour un montant de 800 000 euros HT les travaux de traitement d'eau. Ces travaux auront lieu en même temps que les travaux de sécurité incendie.

5.4 LES ESPACES DU CENTRE COMMERCIAL

5.4.1 LES EXTENSIONS EN SOUS SOL

Il est opportun de rappeler à ce stade que le souhait de la SCFHP se porte sur des surfaces en superstructure, surfaces qui manquent actuellement au centre.

Cependant, dans l'hypothèse d'une densification commerciale en sous-sol, il faut prendre en compte un certain nombre de données à minima ; ainsi la reconversion de surfaces en commerces n'est possible que dans le cas où ceux-ci sont desservis par des mails bien irrigués permettant la création de vitrines et qu'ils disposent de formes et de hauteurs cohérentes.

Deux exemples sur des propositions déjà faites par les équipes :

- la reconversion potentielle d'une partie des surfaces des voiries souterraines nord-sud en surfaces commerciales est intéressante dans la mesure où elles épaississent les commerces actuels et rendent leurs formes cohérentes avec leurs fonctions. Mais ces extensions n'ont de sens que si préalablement le problème de la faiblesse des flux entre Rambuteau et Berger aux niveaux -1 et -2 est réglé.
- l'extension des surfaces commerciales sur les parkings au niveau -3 ne se justifie qu'en modifiant très profondément leur structure et leur configuration ; en outre, elle s'effectue au détriment de surfaces de parking indispensables au fonctionnement du centre.

De plus, une simplification des usages dans le site doit être recherchée dans une optique de plus grande sécurisation du lieu, en particulier, en privilégiant une zone après la fermeture des commerces et en fermant le reste du centre. C'est une approche initiée par les exploitants avec la création de l'axe est-ouest qui demanderait à être achevée par la fermeture de certaines zones.

5.4.2 LES EXTENSIONS EN SUPERSTRUCTURE

Les extensions en rez-de-chaussée doivent être créées en liaison avec :

- le quartier, et en particulier les commerces environnants,
- le centre en sous-sol par le traitement des accès et les émergences de commerces, notamment celles d'enseignes locomotives et emblématiques du centre.

De cet indispensable lien à créer, entre le dessus et le dessous, il ressort que la zone d'émergence commerciale la plus pertinente pour les exploitants du centre commercial, se situe principalement sur la porte Lescot, puis sur Berger et Rambuteau.

Les conditions de création de surfaces commerciales à rez-de-chaussée sont semblables à celles évoquées préalablement au paragraphe précédent.

Les commerces en rez-de-chaussée devront évidemment trouver dans un projet de réaménagement le moyen de se faire livrer par les aires de livraisons Nord et Sud, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

5.4.3 LES CHANTIERS ET L'EXPLOITATION DU SITE

5.4.3.1 Rappel des chantiers réalisés au Forum par la SCFHP

Depuis 10 ans la société civile du Forum des Halles a mis en place une politique active de renouvellement du site, la plupart de ces travaux ont été réalisés de nuit, sans nuisances conséquentes pour les commerces.

Les principaux chantiers réalisés :

- 1993 - 1995 : rénovation décorative des parties communes
- 1995 – 2002 : rénovation technique

puis plus récemment la rénovation des verrières du cratère.

L'ensemble de ces travaux a été accompagné d'un important programme de restructuration commerciale, impliquant lui-même d'importants travaux, en particulier les cinémas, H&M, et la Fnac.

5.4.3.2 Les conditions de réalisation de travaux dans le site

Deux éléments clefs sont à considérer :

- Le Forum ne ferme pas pendant les travaux.
- Le public doit pouvoir accéder aux commerces maintenus en activité dans des conditions normales d'exploitation.

Par conséquent l'exploitation commerciale du site impose un règlement intérieur très strict, tenant compte à la fois de la présence du public au voisinage des travaux et de l'exploitation commerciale difficilement compatible avec le bruit, la poussière, les palissades...

5.4.3.3 Le phasage des travaux

Le phasage des travaux doit permettre de réaliser de premières améliorations dans une première phase.

Le phasage doit prévoir la réalisation des surfaces commerciales de substitution. Un relogement provisoire de ces commerces pourra être envisagé. Dans le cadre de l'éventuelle démolition des pavillons Lescot et Rambuteau, les surfaces commerciales démolies, situées à rez-de-chaussée devront être reconstruites à rez-de-chaussée, avec une surface au moins équivalente à leur surface actuelle, et dans des conditions commerciales aussi performantes que les conditions actuelles, et ce à l'issue de la première phase.

5.4.3.4 Contraintes particulières des baux commerciaux

D'une façon générale, il faudra veiller, en plus des contraintes liées à la propriété commerciale, à ce que les modifications à l'intérieur du Forum n'entraînent pas de diminution des flux de clientèle susceptible de remettre en cause les "facteurs locaux de commercialité" –art 23-4 du décret du 30/11/53- et ou de "modification de la chose louée –art 1723 du code civil- permettant aux locataires d'obtenir soit une résiliation judiciaire de leur bail ou une diminution de loyer.

5.5 LES EQUIPEMENTS PUBLICS

Le site du Forum des Halles est un des lieux majeurs des équipements conçus à l'origine en 1979 comme des équipements dits « de proximité » pour le 1^{er} arrondissement, mais plus largement pour les 4 arrondissement centraux de la rive droite de Paris. En réalité, depuis leur ouverture, certains d'entre eux ont connu un succès dépassant toutes les prévisions et ont attiré un public bien plus large que celui auquel ils étaient destinés à leur conception. Par ailleurs, certains équipements ont évolué dans leurs missions.

Ainsi, le constat que l'on peut faire aujourd'hui est souvent celui d'une inadéquation des volumes et surfaces au regard de leurs activités et, concomitamment, un vieillissement des équipements et ouvrages qui atteignent parfois des degrés d'inconfort quotidiens très éprouvants pour les usagers, publics ou personnels des établissements. Face à ce constat sévère, l'hypothèse de démolir, déplacer et recomposer un certain nombre d'équipements, telle que l'ont proposée unanimement les quatre équipes est bien comprise des intérêts de la municipalité.

Toutefois, compte tenu du succès de certains équipements, de leurs qualités architecturales et d'usage et de la volonté municipale d'apporter des améliorations à la vie dans ce quartier au quotidien, un certain nombre d'investissements ont été entérinés par la Ville ou prévus dans un court terme qu'il ne s'agit pas de remettre en cause, sauf à handicaper la dynamique du projet.

Il s'agit de distinguer dans la programmation future, les équipements à vocation structurante à l'échelle de Paris et de l'agglomération liés au nœud d'échanges de transports en commun de dimension régionale, des équipements qui intéressent au premier chef le niveau local des quartiers centraux, dans une relation de proximité avec les habitants de ces arrondissements. La distinction entre ces niveaux d'implication des équipements a constitué un des critères de leur réaménagement à l'échelle du périmètre d'étude. Dans tous les cas, les conditions particulières d'accueil en fonction du type de public et du niveau de fréquentation devront faire l'objet d'une attention particulière. Comme indiqué plus haut, il faut ménager à la vie locale du quartier des Halles des espaces dédiés. Cependant ces espaces ne doivent pas être exclusifs et il s'agit bien de favoriser aussi le dialogue entre habitants et usagers des Halles, entre équipements publics métropolitains et structures dites de proximité.

Enfin c'est bien dans un nouveau référent en matière d'équipements publics que doit s'inscrire le projet. Il s'agit non seulement de contribuer à l'objectif de mutualisation des espaces et de complémentarité des équipements publics, mais de permettre encore la synergie de ces équipements avec des activités privées.

5.5.1 POLE CULTUREL CINEMA – IMAGE – A VOCATION PARISIENNE ET REGIONALE

5.5.1.1 Le Forum des Images et la Bibliothèque du Cinéma

Cet équipement dont le succès s'affirme chaque année davantage (multiplication par 2 du public entre 1996 et 2001, succès des opérations Ciné en plein air, des festivals, des animations, etc.) doit naturellement profiter de la dynamique de requalification du quartier. Son activité est appelée à se développer.

La municipalité a décidé de réaliser des travaux de réaménagement des espaces intérieurs au Forum des images, profitant de l'interruption provisoire rendue nécessaire par la mise en oeuvre des travaux de sécurité incendie et coordonnant ce projet avec celui de l'aménagement d'une Bibliothèque du Cinéma.

Ainsi regroupés en une opération unique, ce projet va permettre d'affirmer le caractère d'« Avenue du Cinéma » de la Porte Saint Eustache à la Porte du jour, prolongeant la vocation du site de mixité des activités culturelles et commerciales. Le caractère métropolitain de cette opération doit être affirmé et mis en relation avec les éléments développés sur le thème de Paris-métropole.

A court terme, les équipes doivent intégrer ce projet, dans son programme et son planning⁹ comme une contrainte pour leur projet. Elles devront néanmoins particulièrement veiller à ce que ces équipements profitent d'une meilleure accessibilité et visibilité dans leur environnement, tant depuis leur émergence en surface qu'en sous sol.

Cette meilleure accessibilité et visibilité sera partagée avec la Médiathèque musicale, tournée également vers des prêts d'oeuvres musicales liées au cinéma, dans l'hypothèse de son maintien et extension sur place.

A plus long terme, les équipes pourront proposer des transformations sur cet / ces équipement(s), en particulier pour faire évoluer les conditions de travail du personnel (lumière naturelle, augmentation éventuelle en superstructure des surfaces).

Surface actuelle du Forum des Images : 5 860 m²

Surface totale de l'opération : 2 500 m² dont

- **surface actuelle réaménagée : 675 m²**
- **surface créée (pour le Forum des images et la Bibliothèque du cinéma) : 1 825 m²**

5.5.1.2 La Maison du Geste et de l'Image

Cet équipement, situé place Joachim du Bellay, développe des activités autour de l'image (film, vidéo, photo) et du théâtre pour des publics des collèges et lycées parisiens. L'activité de cet équipement permet la mise en œuvre d'un partenariat fructueux entre la Ville de Paris et le Ministère de l'Education nationale. Sa localisation dans le périmètre d'étude n'est pas mise en cause.

Des synergies fonctionnelles liées à des manifestations ponctuelles existent déjà avec le Forum des images et le Conservatoire du Centre. Elles doivent être approfondies dans la perspective de la constitution d'un pôle consacré à l'image.

5.5.2. POLE MUSIQUE – A VOCATION REGIONALE, PARISIENNE ET LOCALE

5.5.2.1 Le Conservatoire du Centre

Le Conservatoire du centre de Paris, équipement à caractère local, devrait évoluer tant dans ses activités (développement d'une offre de formation musicale, danse et art dramatique vers des publics adultes et amateurs) que dans son organisation spatiale. La Ville de Paris envisage après 2007 de créer un conservatoire pour que les quatre arrondissements actuellement concernés disposent de deux conservatoires.

En tout état de cause, le conservatoire du centre doit être maintenu sur le site et, compte tenu de l'accroissement potentiel du public et de ses activités, ses surfaces devront être agrandies à afin de créer des conditions de travail sensiblement améliorées pour les élèves et le personnel qui y demeureront.

La continuité de l'activité sur le site est obligatoire pendant toute la durée des travaux et dans des conditions convenables d'insonorisation.

Surface actuelle : 1 369 m²

Surface totale demandée : 2 500 m²

⁹ voir en annexe

5.5.2.2 La Maison des Conservatoires

Les travaux de sécurité incendie rendent nécessaire son relogement hors du périmètre d'étude à partir de juin 2005. La continuité d'activité de cet équipement est impérative. Le relogement sera recherché en dehors de la réflexion des équipes.

5.5.2.3 La Médiathèque musicale

La Médiathèque musicale des Halles possède un fonds unique en France. Elle assure des missions de prêts pour le grand public, mais aussi d'archivage et de conservation patrimoniale. Victime de son succès, cet équipement manque aujourd'hui d'espaces tant pour l'accueil du public que pour le stockage de son fonds.

La médiathèque doit continuer à profiter de la très bonne proximité avec le pôle d'échanges et la gare RER en particulier, compte tenu de son public à caractère régional. Il est donc proposé son maintien à son emplacement actuel avec une extension justifiée par son activité.

Surface actuelle : 1 500 m²

Surface totale demandée : 3 000 m²

La continuité de l'activité de la médiathèque devra être assurée.

5.5.3 LES EQUIPEMENTS DE PROXIMITE

5.5.3.1 Bibliothèque La Fontaine

Cet équipement devrait, afin d'avoir une meilleure économie de gestion et d'usage, être regroupé avec la bibliothèque de quartier pour adultes actuellement située dans la Mairie du 1^{er} arrondissement. Cet ensemble devrait occuper une superficie d'environ 1000 m² et être localisé dans le 1^{er} arrondissement, préférentiellement dans le périmètre d'études mais dans un bâtiment ancien. Dans l'attente de son relogement dans un tel local, l'activité de cet équipement doit être maintenue.

Surface actuelle : 385 m²

5.5.3.2 La Maison des Services Publics

La Ville de Paris souhaite adapter le fonctionnement des services publics aux nouveaux rythmes citadins. C'est pourquoi des maisons de services publics regroupant des services de proximité sont actuellement à l'étude dans plusieurs quartiers de Paris. Elle offrirait des services à des horaires adaptés aux nouveaux rythmes urbains.

La maison des services publics qu'il serait souhaitable de localiser aux Halles serait destinée aux habitants du quartier, aux entreprises, aux associations, mais aussi aux usagers du site et aux touristes (orientation en particulier). Elle intégrerait un point d'accueil et d'écoute pour les associations du quartier et mettrait à leur disposition des salles de réunion.

Surface totale demandée : 500 à 800 m².

5.5.4 POLE DE PRATIQUES AMATEURS

Dans le cadre de la réflexion de la Ville de Paris sur l'évolution des équipements publics, de leurs fonctions, gestion, et diversité de publics, il est proposé de regrouper un certain nombre d'activités aujourd'hui diffuses dans divers équipements dans un « pôle de pratiques amateurs » dont les modalités de fonctionnement seront précisées par les directions de la ville concernées (Direction des Affaires Culturelles et Direction de la Jeunesse et des Sports). Cette réflexion portera aussi sur l'intégration des pratiques d'art de la rue dans le pôle.

Surface totale du pôle de pratiques amateurs : 2 100 m²

5.5.4.1 Centre d'animation Les Halles – Le Marais

Cet équipement peut être délocalisé mais devra être relogé sur le site dans le cadre de cette structure dédiée aux pratiques amateurs.

Surface actuelle : 1 365 m²

5.5.4.2 Les ateliers de l'ADAC

Cet équipement est amené à évoluer dans sa structure de gestion à l'échelle de Paris. Toutefois, on retrouvera une partie de ces activités dans le pôle des pratiques amateurs.

Surface actuelle : 750 m²

5.5.5 PAVILLON DES ARTS

Cet espace doit évoluer afin que son attrait, reconnu pour la qualité de ses expositions, soit élargi au vaste public potentiel, jeune et francilien, du site et celui du quartier. En effet, son public actuel fréquente peu les autres équipements commerciaux et culturels du quartier des Halles.

En terme de localisation, l'ouverture d'un lieu d'exposition aux usagers des Halles nécessiterait une grande accessibilité et une visibilité importantes que pourrait permettre une insertion au sein d'un plus grand équipement, le cas échéant, de nature mixte publique et privée (cf. § 5.6.5).

Possibilité d'une interruption temporaire de l'activité

Surface actuelle : 876 m²

5.5.6 BOUTIQUE PARIS MUSEES

Plusieurs espaces assurent aujourd'hui à Paris la vente d'objet liés aux musées de la Ville. Ils reçoivent une clientèle composée de Parisiens, de Franciliens et de touristes.

Cet espace peut être délocalisé mais doit être relogé sur le site dans de bonnes conditions de commercialité.

En termes de synergie, la boutique Paris – Musées pourra bénéficier d'une localisation à proximité d'un espace à vocation grand public et touristique.

Surface actuelle : 160 m²

Surface totale demandée : 250 m²

5.5.7 POLE SPORTIF ET DE LOISIRS

5.5.7.1 La Piscine

La piscine des Halles est un équipement de loisir parisien majeur pour le site qui doit être maintenu dans sa localisation actuelle. Une amélioration de sa visibilité et de sa relation avec l'ensemble du site des Halles est souhaitée.

Des travaux de modernisation des équipements et des espaces sont prévus dans les années 2004 – 2005. Une modernisation plus lourde des installations pourra intervenir au moment du renouvellement de la concession, avec l'accueil éventuel de nouvelles activités susceptibles d'améliorer l'attrait de cet équipement (par exemple la création d'une salle de fitness).

La continuité de l'activité de la piscine devra être assurée.

5.5.7.2 Le Gymnase

Le gymnase est un équipement à caractère local et parisien qui doit être maintenu dans sa localisation actuelle. Une amélioration de ses espaces d'accueil, de sa visibilité et de sa relation avec l'ensemble du site des Halles est souhaitée.

La continuité de l'activité du gymnase devra être assurée.

5.5.7.3 Le Billard

Cet équipement a un public d'habités. Son développement pourrait passer par une meilleure visibilité de son activité en l'intégrant au pôle de pratiques amateurs.

Par ailleurs, sa délocalisation pourrait permettre de mieux adapter les espaces de ce niveau –1 de la porte du Jour et de réorganiser l'accueil et les locaux du PC Sécurité du nouveau Forum et de l'équipe de la gestion technique de la SEM Paris Centre (équipe de la gestion technique et PC Sécurité du nouveau Forum – voir § 3.2.3.2)

Possibilité d'une interruption temporaire de l'activité.

5.6 NOUVELLES ACTIVITES

Il n'est pas souhaitable que les programmes à bâtir se limitent à la reconstitution et à l'amélioration d'équipements existants ainsi qu'à la seule création de nouvelles surfaces commerciales. Il s'agit bien de diversifier les activités liées à la richesse de ce site tant du point de vue de sa centralité que de l'importance de sa fréquentation. A cette fin, il est possible de construire de nouvelles surfaces, vecteurs d'investissements et de création d'emplois.

5.6.1 LE REGROUPEMENT DES POSTES DE POLICE

Quatre postes de police sont présents aujourd'hui dans le 1^{er} arrondissement : postes Lescot et Saint-Eustache (rues Lescot et du Louvre), poste Palais Royal et le Commissariat du 1^{er} arrondissement, place du Marché Saint-Honoré. Un regroupement d'une partie de ces services dans le cadre du réaménagement du quartier des Halles permettrait de donner plus de visibilité à la police, d'offrir une meilleure accessibilité pour les utilisateurs ; enfin, d'assurer une présence permanente dans les endroits les plus fréquentés (Forum) dans le quartier.

La surface prévisionnelle serait de 1500 m² SHON.

Les contraintes et éléments à prendre en compte sont :

- une bonne visibilité et accessibilité pour le public, aux handicapés notamment ;
- une séparation des flux entre les différents usagers (public des services administratifs, victimes et plaignants, agents, personnes en état d'arrestation, etc.).
- une bonne sécurisation du lieu pour les fonctions liées à une activité opérationnelle ainsi qu'une certaine discrétion sur les mouvements d'entrée/sortie.
- une bonne accessibilité pour les véhicules de service, tant pour le stationnement que pour l'accès aux locaux pour les gardes à vue et interrogatoires
- de façon générale, l'organisation des espaces doit pouvoir être flexible et modulable.

Des synergies pourraient se développer avec d'autres équipements déjà existants sur le Forum, le PC de sécurité et la salle opérationnelle à créer et éventuellement la préfourrière.

Etant donnés ces éléments, l'organisation d'un volume sur plusieurs niveaux dans le Forum est possible ; cette solution permettrait d'avoir un ou plusieurs accès visibles avec un accueil en superstructure (dans le jardin ou intégré dans les nouvelles surfaces à construire). Les autres accès pourraient se faire ainsi par des niveaux différents et dans des conditions de majeure discrétion.

Enfin les surfaces libérées dans le périmètre d'étude par ce regroupement (postes rue du Louvre et rue Pierre Lescot) pourront être destinés à d'autres activités dans le cadre général du projet.

5.6.2 LES ESPACES RESIDENTIELS

5.6.2.1 Le logement social

Il importe de prendre en considération l'objectif de mixité sociale en matière de logement. Néanmoins, il ne s'agit pas de prévoir leur création ex nihilo mais plutôt par de la réhabilitation d'immeubles anciens. La SEM Paris Centre agit en ce sens en procédant à l'acquisition d'immeubles quand les conditions économiques le permettent, non seulement dans le quartier des Halles mais aussi dans d'autres arrondissements proches.

5.6.2.2 L'accueil des personnes en difficulté

A l'attention des sans-abri du quartier des Halles, il convient de prévoir un lieu d'accueil de jour, conçu comme une antenne de « l'Agora Emmaüs » de la rue des Bourdonnais, et une maison relais pour les sans-abri les plus âgés.

Ces lieux d'accueil relèveront d'une gestion associative, représenteront de petites unités et seront implantés de préférence dans du bâti ancien.

5.6.3 L'HOTELLERIE

La fonction d'hôtellerie pourrait être développée dans ce quartier à la fois très central, au cœur des circuits touristiques et branché sur les deux aéroports parisiens. La possibilité éventuelle d'implantation de structures hôtelières sera appréciée par les équipes en fonction de leur parti d'aménagement et de la constructibilité globale de leur projet.

5.6.4 PARIS METROPOLE, UN EQUIPEMENT A VOCATION REGIONALE

Le site des Halles est adapté à la création d'un équipement à vocation régionale. Des pistes de réflexion en ce sens sont soumises aux équipes afin de leur permettre d'explorer cette hypothèse.

Le quartier des Halles mérite qu'y soit développé un équipement accueillant une ou plusieurs activités, porté par des investissements mixtes. Ce programme abrité dans un ou plusieurs édifices, pourrait devenir une vitrine du site, tant du point de vue de son usage, très ouvert, que de celui de son architecture. Il serait destiné à un public large composé de Parisiens, de Franciliens, de touristes de loisirs et de touristes d'affaires, de Français et d'étrangers.

Il offrirait potentiellement à la curiosité du public un accès immédiat à tous les domaines de la création artistique (mode, arts plastiques, image, musique, design, ...) et de la création intellectuelle (« l'Université de tous les Savoirs », « école de la deuxième chance »...). Ces espaces sont d'un intérêt transversal pour les équipements et les pôles identifiés ci-dessus. Ce lieu inédit à Paris et en région parisienne serait tourné vers l'échange, la formation et la connaissance.

Il donnerait une meilleure visibilité à l'activité culturelle du quartier des Halles et pourrait offrir des espaces mutualisés aux différentes structures du site.

Compte tenu de sa localisation exceptionnelle, ce lieu d'échange permettrait le dialogue entre des acteurs institutionnels et des acteurs privés, Franciliens et étrangers. Ces espaces pourraient être un lieu de rencontre sur les thèmes de la métropole à l'échelle régionale, en lien avec les départements et les communes de l'agglomération, les Chambres de commerce et d'industrie, les entreprises, etc. Créateur de valeur, cet échange caractériserait l'ensemble des activités nouvelles aux Halles.

Sont énumérés ci-dessous les programmes évoqués lors des ateliers qui pourraient être des supports à cette thématique. **Il ne s'agit que d'options.** Les équipes pourront choisir parmi ces possibilités et prolonger cette réflexion par la proposition d'autres programmes.

5.6.4.1 Les thématiques autour de la création et de la connaissance

- L'Université de tous les savoirs – l'École de la deuxième chance

Le succès de « L'université de tous les savoirs » organisée au cours de l'an 2000 sur le mode d'une conférence par jour, a engagé ses organisateurs à pérenniser cette manifestation. Des conférences régulières sont aujourd'hui organisées dans l'un des amphithéâtres de la Sorbonne. Une véritable demande de connaissances existe sur des thèmes aussi bien scientifiques que sociaux.

Un besoin existe par ailleurs en termes de formation.

Le site des Halles est particulièrement adapté à la rencontre des publics en sa qualité de pôle d'échange principal de l'agglomération parisienne.

- Le centre du Design et de la Mode

Le projet de Cité de la mode et du design a été élaboré par l'Institut de la Mode et Via, et s'appuie sur la contribution économique des activités de création et d'innovation à l'industrie et à la création d'emploi. Afin d'accentuer cet effet d'entraînement, ils proposent de mettre en œuvre une synergie entre des structures existantes (Institut de la mode, syndicats professionnels, etc.) et des services à créer (showrooms, espaces de défilé, ateliers de production, musée, espaces de vente, centre d'information pour les étudiants, aide à la création d'entreprises...).

La localisation de la Cité de la mode et du design aux Halles bénéficierait d'une clientèle jeune, d'une vie urbaine intense, de la présence de créateurs tant dans le Forum que dans le quartier et de la proximité avec les pôles de création que sont Etienne Marcel, le Sentier et le Marais.

5.6.4.2 Les thématiques autour du tourisme

- L'office de tourisme et de congrès de Paris

L'Office de tourisme et de congrès de Paris identifie très clairement un potentiel touristique sous exploité sur le site des Halles. A la croisée de nombreux pôles touristiques, les Halles doivent faire l'objet d'une réflexion sur l'accueil des touristes dans le cadre du projet d'aménagement.

De manière plus concrète, il pourrait être opportun de réfléchir à la localisation aux Halles d'une structure liée à l'Office de tourisme et de congrès de Paris, de type antenne voire d'autres activités liées au tourisme d'affaires ou encore au tourisme grand public.

- Les Jeux Olympiques Paris 2012

La candidature de la Ville de Paris pour les Jeux Olympiques de 2012, si elle est retenue, ne manquera pas de créer une animation générale dans l'ensemble de l'agglomération parisienne. Le quartier des Halles, porte d'entrée principale dans Paris, bénéficiera d'un afflux tant de touristes que de spectateurs, usagers des transports en commun et des équipements d'hébergement. La question de leur accueil hôtelier et dans les transports doit donc être anticipée dans le cadre du projet.

En revanche, les actuelles réflexions sur les équipements à créer pour l'accueil de la manifestation olympique ne prévoient aucune localisation sur le quartier des Halles.

- **Un terminal aéroportuaire**

La présence touristique au centre de Paris et les possibilités d'amélioration de son accueil aux Halles dans le cadre du projet d'aménagement, constituent des conditions favorables au développement d'une réflexion sur l'accueil des clients des aéroports, la valorisation de la liaison directe aux aéroports par le RER B, l'implantation dans la gare d'un espace d'information lié au transport aérien et l'éventuelle création d'un terminal aérien avancé dans Paris. Mais concernant cette dernière hypothèse, la seule étude existante aujourd'hui prévoit sa localisation à la Gare de l'Est, dans le cadre du projet de Charles-De-Gaulle Express¹⁰. Aucune étude ne prévoit sa localisation à Châtelet – les Halles. En tout état de cause, une réflexion sur la création d'un terminal aéroportuaire avancé aux Halles ne pourrait intervenir qu'au-delà de la décision sur le projet de CDG Express et de la réalisation du projet de fiabilisation de la ligne B (horizon 2015).

¹⁰ Le débat public sur le projet CDG Express s'est ouvert au printemps 2003. Il consiste en une liaison ferroviaire directe reliant la gare de l'Est à l'aéroport Charles-De-Gaulle à Roissy dédiée aux voyageurs aériens. Cette liaison se présenterait comme un complément de service comprenant la possibilité d'un enregistrement des bagages à un terminal aérien avancé dans la gare de l'Est. Un projet complémentaire et destiné aux usagers franciliens concerne la fiabilisation de la ligne B du RER.

5.7 LES BATIMENTS EXISTANTS

5.7.1 LA BOURSE DE COMMERCE

La Halle aux Blés, construite suite à la destruction de l'Hôtel de Soissons, devint Bourse de Commerce en 1885 grâce au projet de l'architecte Henri Blondel.

Elle appartient depuis 1949 à la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Paris.

En 1979, commencent les travaux de rénovation et de modernisation de la Bourse et entre 1996 et 1998 la verrière et les décors de la coupole sont restaurés. Depuis 1986, ses espaces accueillent les services d'appui aux entreprises de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Paris. Une session de la Bourse du marché céréalier se tient également dans ses espaces tous les deux mois. En parallèle de ces activités, les espaces de la Bourse accueillent périodiquement des salons, des expositions, des événements liés à l'activité de la Chambre de Commerce et de la Ville de Paris (bureau de vote).

Les équipes ont toutes souligné l'intérêt à intégrer cet édifice dans la réflexion sur l'avenir du site, tant du point de vue de sa visibilité que de celui de son usage. Des propositions ont ainsi été faites pour sa réaffectation.

La Ville est sensible à ces propositions et souhaiterait pouvoir développer une réflexion en ce sens avec la Chambre de Commerce. Toutefois, ce bâtiment privé doit faire l'objet de discussions préalables avec son propriétaire afin d'évaluer l'éventualité de sa reconversion.

Surfaces en m² utiles

	Sous-sol	RDC	1 ^{er} niveau	2 ^{ème} niveau	TOTAL
Bureaux			1346.60	1272.40	2619.00
Circulations	434.80		345.80	325.50	1106.10
Sanitaires		22.80	51.00	33.20	107.00
Locaux techniques	296.85				296.85
Rotonde		1145.00			1145.00
Locaux en bordure de la rotonde		997.00			997.00
Salles	888.00				888.00
TOTAL	1619.65	2164.80	1743.40	1631.10	7158.95

5.7.2 L'ÎLOT "BERGER"

Il rassemble deux immeubles qui regroupent l'hôtel Novotel, la Résidence Hôtel les Citadines, des logements en copropriété, les bureaux du CNES, des commerces et, en sous-sol, des parkings, des portions de voiries souterraines, des évacuations de secours et des conduits de désenfumage et de ventilation.

Les conditions de transformation de cet ensemble immobilier sont très complexes et soumises à des contraintes juridiques et financières lourdes, ne permettant pas de considérer cette hypothèse de manière certaine et en aucun cas en première phase.

En particulier, la faisabilité économique d'une opération de démolition /reconstruction imposerait soit un très fort accroissement de la densité actuelle, soit la réalisation de surfaces à très forte valeur ajoutée. Or, une solution acceptable, y compris de volumes à grand gabarit, ne pourra passer que par des bâtiments de grande qualité architecturale dont la densité n'est pas la première contrainte (hauteurs sous plafond généreuses, dégagements des rez-de-chaussée et des halls, etc.). Enfin, le programme devrait envisager les relogements de surfaces existantes

et l'implantation d'équipements publics, laissant une place aux valeurs privées sans doute insuffisantes pour l'équilibre général.

Cependant, le rez-de-chaussée, les émergences des sorties de secours, la galerie commerciale, le passage des Lingères devront être requalifiés.

Une réflexion architecturale sur l'aspect des façades pourra être proposée. La substitution partielle de certaines parties des îlots pourra être prise en considération ainsi que la mise en valeur et le développement des volumes aériens.

5.7.3 LA CENTRALE THERMIQUE DES HALLES

Le bâtiment de la Centrale thermique n'est pas un élément du programme. En revanche tout aménagement en façade ou sur la voie publique devra préserver les conditions d'accessibilité et de bon fonctionnement de ce bâtiment.

6. PHASAGE DE LA PROGRAMMATION

Le souhait de la Ville de Paris est de pouvoir travailler en au moins deux phases de réalisation.

6.1 PREMIERE PHASE

La première étape, qui doit être achevée d'ici 2007, doit permettre d'engager un processus de transformation du site, et doit être conçue comme un ensemble cohérent et achevé d'interventions.

Elle devra porter sur :

- la réalisation de nouveaux espaces publics dans le quartier, sur l'ensemble du périmètre d'étude,
- le jardin, même partiellement,
- l'amélioration, même partielle, des accès au pôle d'échanges RATP, en particulier vers la gare RER,
- l'amélioration, même partielle, des accès au Forum, vers les trois pôles : pôle des équipements publics, pôle de transport et pôle de commerces,
- la démolition ou la transformation, même partielles, des pavillons des rues Lescot et Rambuteau,
- la construction d'au moins un édifice qui devra être achevé dans le cadre de cette première phase et qui sera symbolique de l'opération de renouvellement des Halles,
- l'accompagnement de projets engagés, notamment l'opération Forum des Images / Bibliothèque du Cinéma, par la valorisation des espaces situés entre la Porte Saint-Eustache et la Porte du Jour et autour de la place Carrée.

Des réalisations ou installations provisoires, que ce soit pour des édifices ou des aménagements d'espaces bâtis ou libres, sont envisageables, à la condition qu'elles soient de grande qualité et présentent une image positive du projet en cours.

La création d'équipements provisoires devra être appréciée attentivement au regard des enjeux financiers. Il est rappelé que la construction de ce type de bâtiment nécessite des études, délais de réalisation et coûts importants.

Les programmes à aborder dans cette première phase devront être cohérents avec les thèmes développés dans le chapitre précédent, portant cette programmation innovante, mixte et métropolitaine, et permettant aux espaces existants, notamment le centre commercial, de se développer.

La capacité constructive est fixée a minima de façon à tenir compte des spécificités des propositions urbanistiques et architecturales des équipes et de leur vision à terme du projet (cf. tableau ci-dessous).

Les éléments de cette première phase, bien que devant constituer un ensemble cohérent et achevé, ne devront pas obérer de la suite de la réalisation du projet et s'inscriront dans un continuum aboutissant à l'achèvement de celui-ci.

Les surfaces minimales à développer en première phase, dans le respect des objectifs et contraintes exprimées dans le présent document, seront de 15 000 m² répartis entre :

- équipements publics,
- nouvelles activités,
- commerces.

Ces surfaces sont données à titre indicatif aux équipes qui feront des propositions cohérentes avec l'économie générale de leur projet.

6.2 PHASE ULTERIEURE

Les équipes préciseront les conditions de mise en œuvre de leur projet dans la phase ultérieure, que ce soit en termes de quantité bâtie et d'espaces publics à reconfigurer, ou en terme de durée prévisionnelle de réalisation.

7. Annexes

Documents joints :

- Plannings des projets en cours (Sécurité incendie, Forum des images et bibliothèque du cinéma),