DOSSIER N° E09000018 / 75

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

DEPARTEMENT DE PARIS

PROJET DE REAMENAGEMENT DU POLE RER CHATELET-LES-HALLES A PARIS (1er Arrondissement)

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

Sous maîtrise d'ouvrage Mairie de Paris : Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de l'opération, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et une enquête parcellaire, conformément aux plans et documents annexés, en application des articles R.11-9 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, en vue de prononcer d'éventuelles expropriations
Sous maîtrise d'ouvrage STIF : Enquête publique Bouchardeau portant sur une opération susceptible d'affecter l'environnement et portant sur des travaux au titre des voies ferrées d'un montant supérieur à 1 900 000 euros

CONCLUSIONS ET AVIS

Paris, le 19 juillet 2010

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

DOCUMENT 2

TABLE DES MATIERES

RESUME DE L'OBJET DES ENQUETES CONJOINTES 3
CADRE JURIDIQUE DES ENQUETES 3
3 enquêtes conjointes dans le cadre du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-les-Halles 3
La procédure de mise en œuvre de l'intervention foncière 4
Des enquêtes conjointes 5
Le périmètre des enquêtes 5
Les caractéristiques du projet 6
Les objectifs 6
Les caractéristiques du projet 7
Le bilan socio économique 9
Les commerces et parkings concernés par la déclaration d'utilité publique 10
Financement 12
Le calendrier de réalisation 13
DEROULEMENT DES ENQUETES 14
Désignation de la commission d'enquêtes 14
Arrêté Préfectoral 14
Durée des enquêtes 14
Registres d'enquêtes 14
Réunion publique 15
BILAN DES OBSERVATIONS 17
Bilan global 17
Thèmes développés 18
CONCLUSIONS DE L'ENQUETE BOUCHARDEAU PORTANT SUR 19
LE PROJET DE POLE DE TRANSPORT 19
AVIS DE LA COMMISSION SUR L'ENQUETE BOUCHARDEAU 21
CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE 22
AVIS DE LA COMMISSION SUR L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE 24
CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PARCELLAIRE 25
AVIS DE LA COMMISSION SUR L'ENQUETE PARCELLAIRE 27

RESUME DE L'OBJET DES ENQUETES CONJOINTES

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

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

Ces enquêtes se sont déroulées sur le territoire de la commune de Paris, dans les mairies des

1er, 2ème, 3ème et 4ème arrondissements.

CADRE JURIDIQUE DES ENQUETES

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

- **L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique** est régie par les articles L.11-1 et suivants et R.11-1 et suivants du Code de l'expropriation. Elle a pour objet le projet transport (comprenant la création de l'accès Marguerite de Navarre, le prolongement des accès Rambuteau et Berger et le réaménagement de la salle d'échanges) et les projets connexes (création du mail Marguerite de Navarre, restructuration du parking Berger). Cette enquête est organisée par la Ville de Paris.
  Cette nouvelle enquête fait suite à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui s'est déroulée du 15 juin au 17 juillet 2009 qui portait sur le projet de la Ville (circulations intérieures, voirie souterraine, jardin, canopée), menée conjointement aux enquêtes publiques relatives aux travaux de voirie et au permis

pour les constructions portant création de surfaces commerciales supérieures à 10 000 m² SHON.

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

- **une enquête parcellaire** régie par les articles R.11-19 et suivants du Code de l'expropriation ; elle est menée par la Ville de Paris. Selon l'article R.11-21 du Code de l'expropriation l'enquête parcellaire peut être faite soit en même temps que l'enquête préalable soit postérieurement lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire et la liste des propriétaires. Dans le cas présent, la Ville étant en mesure de déterminer les volumes à exproprier, et de dresser le plan parcellaire (pour cette enquête, l'état descriptif de division en volumes) et la liste des propriétaires, il a été décidé d'organiser conjointement l'enquête publique préalable à la DUP et l'enquête parcellaire.

- **une enquête publique au titre des travaux** relatifs aux voies ferrées d'un montant supérieur à 1,9 M€ portant sur la création d'une gare de voyageurs, de marchandises ou de transit ou sur l'extension de son emprise. Cette enquête est régie par les articles L.123-1 à L.123-16 et R.123-1 et suivants du Code de l'environnement. Son organisation relève du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF). L'opération entre ainsi dans le champ d'application de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 dite « **Loi Bouchardeau** », relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, maintenant intégrée au Code de l'Environnement (articles L123-1 et suivants). Ces travaux doivent être soumis à une enquête publique, étant donné qu'en raison de leur nature et de leur consistance, ces aménagements sont susceptibles d'affecter l'environnement.
  Une déclaration de projet doit être intervenue dans l'année qui suit la clôture de l'enquête, conformément à l'article L1126-1 du code de l'environnement qui oblige ainsi les collectivités territoriales, ou leurs groupements, à se prononcer sur l'intérêt général de l'opération qui a fait l'objet d'une enquête publique. Sans autorisation de projet, aucune autorisation ne peut être délivrée. Cette déclaration indique l'objet de l'enquête et précise, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui sont apportées au projet suite à l'enquête, sans que ces dernières n'en altèrent l'économie générale.

La procédure de mise en œuvre de l'intervention foncière

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

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

- Le STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports en commun en Ile-de-France, est conformément à ses statuts, maître d'ouvrage de la procédure d'enquête publique. Ainsi, selon le décret n°2005-664 du 10/06/2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, le Conseil du STIF a approuvé lors de sa séance du 27/05/2009 le dossier d'enquête publique relatif à l'opération, et autorisé ses services à engager la procédure à mettre en œuvre.

- La Ville de Paris est maître d'ouvrage des acquisitions foncières nécessaires au projet transport porté par le STIF, et nécessaires à des projets connexes réalisés concomitamment au projet. Dès l'origine du projet, les partenaires (STIF, Ville de Paris et RATP) ont convenu que les procédures foncières requises au titre du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles seraient réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris. En effet, certaines emprises foncières s'avèrent nécessaires à la fois pour le projet transport porté par le STIF, mais également pour le projet urbain porté par la Ville de Paris. Il s'agit notamment de foncier localisé dans les volumes souterrains adjacents à la Place Marguerite de Navarre, emprises dont la mutation est également requise au titre du projet de réaménagement des voiries souterraines des Halles.
  Cette disposition a par ailleurs été conclue dans un souci de clarté et d'unicité d'interlocuteur vis-à-vis des tiers propriétaires de foncier dans les volumes du complexe souterrain du Forum des Halles ; les différents projets étant imbriqués techniquement et fonctionnellement et présentant de nombreuses interfaces.

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

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

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

En conclusion, les différents dossiers soumis présentement à enquêtes publiques portent sur :
- l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet du pôle transport et aux projets connexes (création du mail Marguerite de Navarre et restructuration du parking Berger),
- l'enquête parcellaire afférente,
- l'enquête publique au titre des travaux relatifs aux voies ferrées.

Le périmètre des enquêtes
De même que l'enquête de déclaration d'utilité publique, l'enquête parcellaire porte à la fois sur le projet transport (création de l'accès Marguerite de Navarre, prolongement des accès Rambuteau et Berger, réaménagement de la salle d'échanges) et les projets connexes (création

du mail Marguerite de Navarre, restructuration du parking Berger) ; en revanche, seul le projet transport fait l'objet de l'enquête au titre des travaux.

Les caractéristiques du projet

Les objectifs

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

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

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

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

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

- ✓ généraliser l'accessibilité des espaces souterrains de la gare aux PMR : les parcours accessibles aux PMR ne devront pas être discriminants par rapport aux parcours des personnes valides. Ainsi, sauf impossibilité technique ou redondance inutile, il sera recherché la mise en accessibilité PMR des accès à la gare ;
- ✓ rechercher des liaisons les plus directes vers la gare depuis la surface du quartier, en mettant l'accent sur la fiabilité et les débits proposés pour ces accès directs.

✓ Améliorer la qualité de services et le confort des cheminements et des espaces du pôle transport :
- ✓ Trouver le dosage approprié entre :
  - ✓ l'efficacité indispensable de ce lieu en tant que mélangeur de flux (limiter les conflits de flux, distribuer les flux harmonieusement sur les différentes trémies) ;
  - ✓ la nécessité de redonner la possibilité aux voyageurs de s'orienter et de se repérer, de maîtriser leur itinéraire dans le site ;
- ✓ Améliorer significativement la qualité des espaces, en travaillant sur les revêtements de sol, les parements muraux, les faux-plafonds, l'éclairage, la signalétique, les façades des commerces et services ;
- ✓ Assurer une information aux voyageurs efficace et moderne.

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

Les caractéristiques du projet

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

Le pôle RER a été inauguré en décembre 1977 lors la mise en service des tronçons centraux des lignes du RER A et du RER B. L'intense fréquentation du site et le succès du mode RER ont rendu la gare sous-dimensionnée et ses espaces intérieurs ont prématurément vieilli. Au terme de 30 ans d'exploitation, une importante intervention visant à améliorer son fonctionnement général est indispensable.
La gare RER de Châtelet – Les Halles est aujourd'hui une véritable gare centrale pour l'Île-de-France et constitue le cœur du réseau des transports en commun de la région Île-de-France. Il s'agit d'une gare souterraine majeure au regard du nombre de voyageurs et du nombre de trains la desservant : 550 000 voyageurs et plus de 1 500 trains par jour.

Le site général des Halles comprend :

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

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

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

Le projet transport proprement dit comprend:

- ✓ **Le réaménagement de la salle d'échanges RER** : La reconversion d'une partie du parking Berger permettra d'accroitre la surface de 4000 m2 soit 50 % de la surface existante. Une galerie de circulation, animée de services et de commerces, reliera l'accès Marguerite de Navarre à la Place carrée au niveau -4. Les installations de sécurité seront réaménagées. Plus précisément :
  « La surface des espaces publics intérieurs de la salle d'échanges augmenteront et passeront de 5 500 à 6 700 m² (+22%). Pour mémoire, sur l'ensemble du projet au niveau -4, tenant compte également de l'accroissement des surfaces liées au seuil Marguerite de Navarre et de l'extension de la salle d'échanges, les surfaces d'espace public passeront de 7 200 à 11 600 m², soit une augmentation 61% »
- ✓ **La création d'un nouvel accès place Marguerite de Navarre** qui permettra de désenclaver la gare mais également de matérialiser le pôle d'échanges dans l'environnement urbain, en lien avec la requalification urbaine de la Place Marguerite de Navarre. La pièce 3 du dossier d'enquête préalable à la DUP présente, pp. 14 et 15 notamment, les interventions projetées au niveau de cette place, précisant, plans et coupes à l'appui, les caractéristiques du projet en surface et celles de l'accès à la station RER :
  - ➢ Ce nouvel accès au pôle de transport a été travaillé pour assurer le passage des usagers entre l'espace public de la place (en surface) et ceux situés au niveau -4 (salle d'échanges), allant directement au niveau -3, puis descendant jusqu'au -4, permettant ainsi une lisibilité des lieux et du cheminement. Ce nouvel accès plus visible doit également permettre une meilleure répartition des flux souterrains.
  - ➢ Ce nouvel accès permettra également d'accéder directement au niveau -3 de l'ancien forum, par des volumes actuellement occupés par le stationnement Berger. Ainsi, un nouveau mail de circulation sera réalisé pour relier l'accès Marguerite de Navarre et les circulations de l'ancien forum.

  Le traitement de la place, perçue davantage comme une coupure urbaine que comme un espace public, est actuellement constitué essentiellement d'accès routiers souterrains (à la voirie et au stationnement du Novotel). Cette configuration contraint fortement les flux piétons et empêche toute activité autre que les déplacements. L'accès prévu, avec son émergence-manifeste (qui devra être ultérieurement affinée), constituera l'élément marquant du lieu, matérialisant la station de RER depuis la surface, avec son accès simple et direct par 4 escaliers mécaniques. La requalification urbaine de la place sera travaillée par la Ville de Paris, en assurant les continuités piétonnes entre la rue St Honoré et les rues de la Ferronnerie et des Innocents.
  La pièce 5 du dossier « Caractéristiques des principaux ouvrages » apporte les précisions complémentaires.
- ✓ **Le prolongement** depuis le niveau -3 du Forum des Halles jusqu'au niveau -4 (niveau de la salle d'échanges RER) **des circulations verticales Berger et Rambuteau**;
- ✓ **La restructuration de l'accès Place Carrée** : Dans le cadre de la création d'un accès direct RER, le double contrôle de billets existant aujourd'hui sera supprimé ; un

ascenseur sera mis en place
- ✓ **La reconfiguration de l'accès Porte Lescot** : Les lignes de contrôles seront réaménagées et un ascenseur reliera le niveau -4 au niveau -1
- ✓ **L'élargissement des escaliers d'accès à la ligne 4**
- ✓ La restructuration du parking Berger

Le bilan socio économique

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

Hypothèses retenues :

- ✓ Le respect des aspects réglementaires échappent à la quantification (les bénéfices n'en sont pas mesurables).
- ✓ Valeur du temps aux conditions 2008 pour 2016 : 16,81 €/heure
- ✓ Evolution de la valeur du temps : 1,5% l'an
- ✓ Croissance du trafic à compter de la mise en service : 1%
- ✓ Le temps économisé par chaque entrant ou sortant de la gare (accès Navarre, Rambuteau ou Berger) est estimé à 24 secondes
- ✓ Le temps de transit dans la gare est estimé en moyenne à 6 secondes
- ✓ Le gain de temps au passage des lignes de contrôle réaménagées est estimé à 10 secondes
- ✓ Le taux d'actualisation retenu est de 8%

Chacun des 131 millions de voyageurs annuels économisera en moyenne 15 secondes
Sous ces hypothèses, le gain pour la collectivité est ainsi estimé à 19,3 millions € dès la première année (2016).

Le taux de rentabilité immédiate (gain brut annuel de la première année rapporté au montant de l'investissement) s'élève donc à 14,6%.
Et le taux de rentabilité interne est ainsi estimé à 11,9 et 13,5 suivant le coût des indemnisations foncières.
Le bénéfice net actualisé en 2015 se situe dans une fourchette de 110 à 135 millions d'€ (suivant valeur du foncier)

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

A ceci s'ajoutent les bénéfices non monétarisables mais tout à fait concrets. Ce sont :
- ✓ L'utilisation des ascenseurs (en dehors de l'utilisation qu'en feront les PMR)
- ✓ Le désenclavement et le renforcement de l'attraction commerciale du site
- ✓ L'embellissement architectural et la diminution induite de l'effet d'insécurité

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

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

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

Ces volumes appartiennent à la Ville de Paris, la Société Civile du Forum des Halles de Paris et des amodiataires de places de stationnement dans le parking Berger.
L'état parcellaire et la liste des propriétaires concernés figurent dans le dossier d'enquête parcellaire menée conjointement.
Au total, c'est ainsi une vingtaine de commerces dont plusieurs réserves qui seront partiellement ou totalement impactés par le projet (700 m² environ) ainsi qu'environ 75 places de stationnement amodiées.
Les places concernées pour l'hôtel Novotel et nécessaires à la création de l'accès Place Marguerite de Navarre, appartenant à la Société Hôtelière Paris les Halles (SHPH), ont été intégrées au titre de la restructuration de la voirie souterraine dans les premières enquêtes publiques (DUP et parcellaire) qui se sont déroulées du 15 juin au 17 juillet 2009.

Le dossier présente peu d'éléments sur ces volumes à exproprier.
Les informations suivantes ont donc été demandées aux Maîtres d'Ouvrage, pendant et à l'issue de l'enquête.

<u>Les stationnements :</u>
« La création de l'accès Marguerite de Navarre est possible grâce à la réutilisation d'une trémie de parking existante. Cette trémie permet aujourd'hui à la fois d'accéder au parking Novotel depuis la rue des Halles, et également de permettre la liaison des différents niveaux du parking Berger. Avec le démarrage des travaux liés à la création de l'accès Marguerite de Navarre, ces parkings ne seront ainsi plus en capacité de fonctionner. Dans le cadre de l'opération, il est cependant prévu d'en rétablir les fonctionnalités pour une partie de leur périmètre.
Par ailleurs, l'extension projetée de la salle d'échanges est permise en récupérant des surfaces occupées aujourd'hui par le niveau C du parking Berger.

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

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

Concernant la nécessité de procéder à ces expropriations :
Les travaux nécessaires à la réalisation du projet transport, en particulier la création de l'accès Marguerite de Navarre, nécessitent la démolition d'une partie du plancher même du parking Berger, entraînant de fait la disparition de places de stationnement, dont certaines sont amodiées.
Toutes les autres places amodiées non directement touchées par ces travaux sont cependant impactées du fait même de la démolition de la rampe de circulation entre les différents niveaux de parking. Au moment où les travaux du projet transport vont s'engager, c'est l'ensemble du parking Berger qui sera inaccessible aux véhicules et donc nécessairement fermé.
Même si, dans le cadre de l'opération, il est prévu d'en rétablir les fonctionnalités, la durée importante, de l'ordre de 4 ans, de cette fermeture du parking contraint la Ville à se porter acquéreuse de ces places, de manière à indemniser leurs propriétaires du préjudice occasionné.

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

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

<u>Les commerces :</u>
Dans le cadre du projet de restructuration du pôle transport, quelques commerces seront concernés soit par une expropriation soit par un empiétement (en surface ou en volume) suite à la création de nouvelles servitudes.
La création du mail et la restructuration partielle de la place Carrée va ainsi obliger à la résiliation de quelques baux commerciaux.
Quelques commerces sont concernés à titre définitif. Un certain nombre d'autres seront concernés uniquement pendant la période des travaux : « *Au total c'est une vingtaine de commerces dont plusieurs réserves qui seront partiellement ou totalement impactés par le projet (700 m^2 environ) …* » (Réunion publique du 20 Janvier)

Voici les précisions reçues du Maître d'Ouvrage :

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

- *Commerces nécessitant une expropriation définitive pour la totalité de leur surface. […]*

- *Commerces nécessitant une expropriation définitive pour une partie de leur surface mais nécessitant une fermeture temporaire de tout ou partie du commerce pendant la durée des interventions prévues dans celui-ci. […]*

- *Commerces nécessitant une expropriation définitive pour une partie de leur surface mais pouvant poursuivre, sans interruption, leur activité commerciale sur la partie restante. […]*

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

- *Commerces dont uniquement la partie « réserve » nécessite une expropriation définitive.*

- *Pour ces réserves, leur reconstitution dans des espaces voisins au niveau -4 est à l'étude.* » *[…] »*

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

Financement

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

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

	Coût des travaux et aléas HT	Frais de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre HT	TOTAL HT
Répartition des coûts par chantier (hors foncier)			
Accès Marguerite de Navarre	43,9 M€ HT	7,9 M€ HT	**61,8 M€ HT**
Accès Berger	6,4 M€ HT	1,1 M€ HT	**7,6 M€ HT**
Accès Rambuteau	3,4 M€ HT	0,6 M€ HT	**4 M€ HT**
Salle d'échanges	45,9 M€ HT	8,6 M€ HT	**64,6 M€ HT**
Mail Marguerite de Navarre et restructuration du parking Berger	10,4 M€ HT	1,8 M€ HT	**12,2 M€ HT**
TOTAL	**110 M€ HT**	**20 M€ HT**	**130 M€ HT**

Les coûts seront affinés au terme des études ultérieures.
Le financement du projet transport est assuré notamment par la Ville de Paris et la Région Ile-de-France, une provision pour financer le projet Transport est prévue dans le contrat particulier qui lie la Région Ile-de-France au Département de Paris.
La RATP participe également au financement du projet au titre des espaces dont elle est propriétaire et gestionnaire.
La convention de financement de l'opération, qui sera rédigée en même temps que l'avant-projet, définira les contributions financières de chacun lorsque les coûts du projet seront arrêtés.

Le calendrier de réalisation

Le début des travaux est prévu pour le 2ème semestre 2011.
La livraison de l'accès Marguerite de Navarre est prévue fin 2014 et la livraison de la salle d'échanges RER fin 2015.
Ces éléments seront affinés lors des études ultérieures.
L'étude d'impact du dossier Bouchardeau présente des éléments de phasage de l'ensemble des travaux des Halles (jardin, Forum et pôle de transport) dans son chapitre « Impacts du projet et mesures associées », § Eléments de phasage des travaux, pp. 264 à 274 : dates et plans montrent l'imbrication et la complexité de ces chantiers.

DEROULEMENT DES ENQUETES

Désignation de la commission d'enquêtes

Sur la demande conjointe d'ouverture d'enquêtes publiques présentée par le maire de Paris et le président du Syndicat des Transports d'Ile-de-France le 2 octobre, le Président du Tribunal Administratif de Paris a désigné le 28 octobre 2009 (référence n° E09000018/75) la commission d'enquêtes suivante :
Marie-Claire EUSTACHE, présidente de la commission, Isabelle LESENS, titulaire, Jean-François HERVE, titulaire, ainsi que Gérard RADIGOIS et Yves BOISSON, suppléants.

Arrêté Préfectoral

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

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

Durée des enquêtes

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

Registres d'enquêtes

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

- **4** pour l'enquête relative à l'enquête Bouchardeau

- **4** pour l'enquête DUP
- et **4** pour l'enquête parcellaire.

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

Réunion publique

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

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

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

La réunion a permis d'aborder les différents sujets exprimés sur les registres et dans les courriers.
La réunion a suivi le déroulé-type (cf. annexe) permettant:

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

Des fiches dialogues ont été mises à disposition du public lors de la réunion, régulièrement ramassées et traitées directement par la commission d'enquête pour en faire une synthèse et organiser les débats, avec la participation active du modérateur.
Ces fiches proposaient une répartition selon quatre grands axes et les thèmes rencontrés lors de la soirée peuvent se répartir de la façon suivante :

- La rénovation du pôle d'échanges RER (niveau -3 et niveau -4) :
  - articulation avec le projet urbain / avec les autres projets de la RATP,
  - les flux,
  - le principe de rénovation de la salle d'échanges,
  - la signalétique,
  - les acquisitions foncières,
  - les expropriations,
  - sécurité/sûreté,
  - les parkings,
  - le financement…
- La place Marguerite de Navarre et les autres accès :
  - les caractéristiques de l'accès Marguerite de Navarre,
  - l'aménagement de la place Marguerite de Navarre,

- les autres accès...
- Le chantier :
  - organisation,
  - planning général,
  - mesures prises pour en limiter l'impact (accès au pôle d'échanges/aux différentes lignes/aux commerces, accès en surface pour les livraisons, riverains, stationnement, horaires de chantier…)
- Divers

La première partie de la réunion a été consacrée à la présentation du projet par les représentants de la Ville de Paris (mission Halles), du STIF et de la RATP.
Le modérateur a ensuite proposé aux élus de prendre la parole : J.F. Legaret, maire du 1er arrt, et P. Mansat, adjoint au Maire de Paris, chargé de "Paris métropole" et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France. Ils ont fait connaître leur souhait que le projet se réalise, y compris la création d'une sortie place Marguerite-de-Navarre, malgré la suppression d'une partie des parkings, et ont insisté, notamment, pour que le plan de circulation de surface soit revu. M. Legaret s'est interrogé sur la chronologie des chantiers (surface – gare), M. Mansat évoquant l'amélioration de la signalétique et des solutions novatrices à examiner (Internet, numérique, etc.).
Les représentants de la FNAUT ont évoqué l'abandon du « puits de lumière », demandant que l'on cherche le plus de transparence possible (baies vitrées donnant sur les voies, par exemple). Ils ont aussi insisté sur la signalétique (sa taille en particulier), proposant notamment une signalisation linéaire (au sol ou sur les murs).
Plusieurs questions ont porté sur les ascenseurs et les escaliers mécaniques, et sur les nuisances induites en surface par le nouvel accès.
De nombreuses questions ont porté sur les parkings, car les personnes concernées n'avaient pas compris ce qui était prévu : étendue des surfaces expropriées, réalité ou nécessité de la décision, mesures compensatoires et mode opératoire.
La chronologie a également été questionnée, la demande insistante étant que le projet de la gare soit réalisé même si « le reste » ne l'était pas.
Concernant le projet lui-même, un large assentiment apparaît, « le projet du RER et de la gare sera notre lot de consolation » a même dit la représentante de l'association Accomplir, par ailleurs très opposée au projet de réaménagement en surface de la précédente enquête. La crainte que le projet soit insuffisant au regard des flux a cependant été exprimée.
Les questions de sécurité (incendie, attentats, etc.) et celles d'accessibilité (vélos, handicapés) ont également été très largement abordées.

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

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

BILAN DES OBSERVATIONS

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

Bilan global

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

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

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

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

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

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

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

Après la clôture de l'enquête, la commission a interrogé les maîtres d'ouvrage sur l'ensemble des questions soulevées par le public. Leurs réponses sont consignées dans la 3e partie de l'analyse thématique (Avis et commentaires techniques).
Ces réponses figurent en Annexe 8.

Thèmes développés

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

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

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

Enquête DUP :

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

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

CONCLUSIONS DE L'ENQUETE BOUCHARDEAU PORTANT SUR LE PROJET DE POLE DE TRANSPORT

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, ainsi que des observations du public, et ceci grâce aux permanences et aux registres, puis avoir recueilli auprès du Maître d'Ouvrage les informations disponibles, la commission est à même d'établir son analyse du projet soumis à enquêtes publiques.

- **Considérant la bonne insertion du projet dans une opération urbaine globale :**

  - Le projet s'inscrit en effet dans le réaménagement du site de Chatelet Les Halles qui comprend:
    - la rénovation du jardin et des voiries de surface
    - la création de la Canopée
    - la restructuration des voiries souterraines des Halles (VSH)
    - le pôle transport.

    Ces différents projets ont fait l'objet de deux séries d'enquêtes conjointes, la première s'étant déroulée durant l'été 2009 et la seconde faisant l'objet des présents rapports
  - Les articulations entre ces différents projets (voiries souterraines, accessibilité au pôle transport, mail de liaison Marguerite de Navarre, réaménagement de la Place Marguerite de Navarre) sont bien présentées et illustrées, même si leur complexité, notamment volumétrique, peut s'avérer peu aisée à bien appréhender
  - Le projet propose une amélioration sensible des flux et de l'accessibilité générale au site du Forum, par :
    - la création d'un nouvel accès au pôle de transport depuis la place Marguerite de Navarre et au Forum par la galerie de liaison créée à l'occasion
    - la réorganisation de la place Marguerite de Navarre et des flux piétons, cycles et véhicules en surface
    - le prolongement depuis le niveau -3 du Forum des Halles jusqu'au niveau -4 (niveau de la salle d'échanges RER) des circulations verticales Berger et Rambuteau;
    - la restructuration de l'accès Place Carrée : dans le cadre de la création d'un accès direct RER, le double contrôle de billets existant aujourd'hui sera supprimé ; un ascenseur sera mis en place
    - la reconfiguration de l'accès Porte Lescot : les lignes de contrôles seront réaménagées et un ascenseur reliera le niveau -4 au niveau -1
    - la restructuration du parking Berger

- **Considérant que le projet répond aux objectifs poursuivis :**
  - Ces derniers concernent :
    - l'amélioration de l'intégration de la gare dans le quartier par une matérialisation du pôle de transport en surface, une réorganisation et un traitement qualitatif de la place Marguerite de Navarre
    - les conditions de mise en sécurité des voyageurs par:

- le réaménagement de la salle d'échanges, avec notamment l'accroissement de sa surface et la réorganisation des accès et flux des voyageurs,
- les études de mise en lumière de la gare qui participeront à sa surveillance et renforceront sa sécurité,
- le dispositif de sécurité incendie et d'évacuation du public qui sera renforcé par l'augmentation des débits d'évacuation, une lisibilité des espaces et des accès,
- la sûreté des personnes qui sera assurée par la mise en place d'un poste de sécurité agissant en coopération étroite avec le poste central de sécurité de la Canopée et sera renforcée par l'usage progressif de la vidéosurveillance (existante au niveau de la salle d'échanges et envisagée pour les espaces extérieurs, en particulier la Place Marguerite de Navarre)

▪ l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite par la mise en service de nouveaux ascenseurs, la simplification et la lisibilité des trajets, le travail sur une signalétique appropriée,

▪ et enfin la qualité des services et des espaces offerts aux voyageurs, par la restructuration de la salle d'échanges, son traitement qualitatif (revêtements, éclairage, signalétique…), les nouveaux moyens d'information aux voyageurs envisagés

➢ les différents objectifs de l'aménagement déjà évoqués lors de la concertation préalable ont été soulignés par les riverains et usagers venus déposer leurs observations, et. ceux-ci y adhèrent en grande majorité. Les questions portent davantage sur des précisions qui ont pu leur être apportées, soit par une recherche dans le dossier, soit par des réponses fournies par le Maître d'Ouvrage. Le stationnement des bicyclettes doit toutefois faire l'objet d'une étude spécifique, en collaboration avec les associations représentatives. La signalétique et l'information évolutive du public en phase travaux devra être réalisée avec soin.

Le projet soumis à enquêtes nous semble répondre globalement aux différents objectifs annoncés et l'étude d'impact détaillée en présente les effets positifs sur le fonctionnement du pôle RER Châtelet-les-Halles, le cadre de vie, notamment au niveau de la place Marguerite de Navarre, tout en montrant des effets négatifs limités. La sécurité aux abords de la place Marguerite de Navarre et la limitation des nuisances sonores devront toutefois être étudiées spécifiquement.

- **Considérant que l'estimation financière et l'étude socio-économique réalisées s'appuient sur des évaluations raisonnables :**

➢ compte-tenu de ces hypothèses, le projet est socialement justifié
➢ l'analyse présentée apparaît correctement fondée sur le plan économique
➢ par ailleurs, le financement est raisonnablement réparti entre les partenaires

En conséquence, le projet de pôle transport soumis à enquête dite « Bouchardeau » nous apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

AVIS DE LA COMMISSION SUR L'ENQUETE BOUCHARDEAU

La commission d'enquêtes a examiné le dossier, visité les lieux et discuté du projet avec les services de la RATP, du STIF et de la Ville de Paris, pris connaissance et analysé les observations du public. Elle a ainsi pu constater que les observations n'étaient pas de nature à remettre en cause l'utilité publique du projet qui lui apparaît bien fondée et que l'ensemble des avantages l'emporte sur les inconvénients.

La commission d'enquêtes donne un AVIS FAVORABLE au projet de réaménagement du pôle de transport Châtelet-les-Halles, conformément aux plans et documents du dossier.

Elle assortit cet avis des 5 RECOMMANDATIONS suivantes:

- Rechercher une signalétique performante et adaptée à tous les handicaps sur l'ensemble du pôle d'échanges
- Mettre en place une communication évolutive et efficace pendant la période des travaux et qui complètera l'information délivrée au sein du comité de suivi, pour limiter les désagréments pour les usagers et les riverains
- Mettre en œuvre toutes les mesures utiles pour que le stationnement des bicyclettes soit assuré conformément aux besoins réels des usagers, en consultant les associations représentatives pour valider ces mesures.
- Effectuer une étude préventive complémentaire concernant l'aspect sûreté en surface, visant les nuisances sonores, les rassemblements intempestifs ou illégitimes et les différents risques liés à la sûreté.
- Ménager pour l'avenir une possibilité de service de fret bénéficiant des infrastructures du pôle.

Fait à Paris le 19/07/2010

La commission d'enquêtes

Mme M-C Eustache | Mme I Lesens | M. J-F Hervé

CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, ainsi que des observations du public, et ceci grâce aux permanences et aux registres, puis avoir recueilli auprès du Maître d'Ouvrage les informations disponibles, la commission est à même d'établir son analyse du projet de réaménagement du pôle RER Châtelet-les-Halles à Paris soumis à enquêtes publiques.

- **Considérant que le projet présente une bonne cohérence d'ensemble et que son utilité publique semble avérée :**

  - Les différents documents d'urbanisme soulignent l'importance stratégique du pôle Châtelet-les-Halles et sa nécessaire restructuration pour remplir pleinement son rôle de gare européenne majeure :
    - Le Schéma Directeur d'Ile-de-France cite comme opération à entreprendre, dans le cadre de la réorganisation des services ferroviaires franciliens, « la modernisation de la gare des Halles de Paris » durant la période 2007 à 2013
    - Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France considère également le pôle de Châtelet comme un « pôle PDU » ce qui signifie qu'il constitue l'un des grands pôles du réseau à l'échelle régionale.
    - Le Plan de Déplacements de Paris a inscrit la restructuration du pôle Châtelet les Halles
    - Il fait également l'objet d'orientations d'aménagement spécifiques dans le PLU de Paris : Au titre des objectifs du projet d'aménagement du quartier des Halles, le réseau de transports en commun constitue l'un des thèmes principaux, à savoir :
      - faciliter l'accès au pôle d'échanges Châtelet – Les Halles qui supporte un transit quotidien de voyageurs de 750 000 personnes sur le pôle et de 520 000 personnes dans la salle d'échanges,
      - améliorer la sécurité et la qualité des services aux publics.
  - Les différents objectifs poursuivis par le projet (l'amélioration de l'intégration de la gare dans le quartier, les conditions de mise en sécurité des voyageurs, l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite et enfin la qualité des services et des espaces offerts aux voyageurs) apparaissent ainsi nécessaires eu égard au vieillissement du pôle d'échanges, à l'évolution des normes de sécurité, à l'augmentation des flux voyageurs.

- **Considérant que le bilan des avantages l'emporte sur celui des inconvénients**

  - La restructuration du pôle de transport devra permettre son désenclavement, fluidifiant ses circulations, augmentant la sécurité du site et participant à la réhabilitation d'espaces extérieurs :
    - La création d'un accès direct entre la salle d'échanges RER au niveau -4 et la place Marguerite de Navarre et d'un mail de liaison avec le Forum au niveau -3,
    - Le prolongement des deux accès Berger et Rambuteau du niveau -3 à la salle d'échanges au niveau -4,
    - Le réaménagement de la salle d'échanges par le déménagement des locaux techniques dont le PC de sécurité, la création d'issues de secours entre la gare et le niveau -3 et la reconfiguration de la Place Carrée.

  - Toutes les précautions et mesures sont prises pour que les perturbations entraînées par les travaux sur la circulation des voyageurs soient de nature passagère et sans conséquence majeure sur les temps et capacités de transport

  - Les amodiataires de places de stationnement pourront se faire assister par la Ville pour retrouver un emplacement au voisinage. L'impact sur les propriétaires des lots expropriés, notamment les parkings, est donc limité et maîtrisable

  - Les évictions commerciales sont limitées et le projet contribuera au renforcement de l'attraction commerciale du site, limitant ainsi l'impact négatif au plan économique

  - Le coût de cette réalisation paraît correctement estimé sans être excessif et son financement est partagé entre les collectivités territoriales

  - Le sentiment d'insécurité sera réduit par la reconfiguration des lieux (accès, salle d'échanges) et les embellissements architecturaux

  - La suppression de près de la moitié des places de stationnement du parking Berger seront compensés par les disponibilités constatées dans les autres parcs de stationnement public du Forum des Halles.

Ainsi, l'ensemble des avantages – amélioration des accès et des circulations des espaces de transport en commun pour les rendre plus lisibles et adaptés aux flux de voyageurs, amélioration du dispositif de sécurité incendie et d'évacuation du public du site, contribution au désenclavement du pôle d'échanges, amélioration de l'accessibilité PMR, de la qualité de services et du confort des cheminements et des espaces du pôle transport - semble, pour la commission d'enquêtes, supérieur à celui des inconvénients, en particulier au coût social et économique des expropriations.

L'intérêt général paraît ainsi l'emporter sur les atteintes portées aux intérêts particuliers.
Et l'utilité publique du projet nous semble ainsi démontrée.

AVIS DE LA COMMISSION SUR L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

La commission d'enquêtes a examiné le dossier, visité les lieux et discuté du projet avec les services de la RATP, du STIF et de la Ville de Paris, pris connaissance et analysé les observations du public. Elle a ainsi pu constater que les observations n'étaient pas de nature à remettre en cause l'utilité publique du projet qui lui apparaît bien fondée et que le bilan des avantages l'emporte sur les inconvénients.

La commission d'enquêtes donne un AVIS FAVORABLE à la Déclaration d'Utilité Publique au profit de la Ville de Paris, relative au projet d'acquisition des droits réels sur les volumes nécessaires à la réalisation du projet de rénovation du pôle de transport Châtelet-les-Halles, conformément aux plans et documents du dossier.

Elle assortit cet avis de la RECOMMANDATION suivante :

- Mettre en place, pour les amodiataires de places de stationnement, des mesures d'accompagnement efficaces dans leurs démarches pour retrouver un emplacement de stationnement dans le voisinage.

Fait à Paris le 19/07/2010

La commission d'enquêtes

Mme M-C Eustache

Mme I Lesens

M. J-F Hervé

CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PARCELLAIRE

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, ainsi que des observations du public, et ceci grâce aux permanences et aux registres, puis avoir recueilli auprès du Maître d'Ouvrage les informations disponibles, la commission est à même d'établir son analyse du projet soumis à enquêtes publiques.

La commission considère que :

- Les volumes dont l'expropriation est demandée figurent bien sur le plan soumis à la Déclaration d'Utilité Publique

- Leur expropriation apparait nécessaire pour réaliser le programme de travaux lié au réaménagement du pôle de transport RER Châtelet-les-Halles à Paris, que constituent la création de l'accès Marguerite de Navarre, le prolongement des accès Berger et Rambuteau et le réaménagement de la salle d'échanges, d'une part, et sur les projets connexes que sont la réalisation du mail Marguerite de Navarre et la restructuration du parking Berger d'autre part

- L'acquisition des droits réels portant sur les volumes nécessaires à la réalisation de l'opération du pôle transport et ses dérivés est ainsi justifiée par :
    - La création d'un accès direct entre la salle d'échanges RER au niveau -4 et la place Marguerite de Navarre et d'un mail de liaison avec le Forum au niveau -3,
    - Le prolongement des deux accès Berger et Rambuteau du niveau -3 à la salle d'échanges au niveau -4,
    - Le réaménagement de la salle d'échanges par le déménagement des locaux techniques dont le PC de sécurité, la création d'issues de secours entre la gare et le niveau -3 et la reconfiguration de la Place Carrée.

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

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

- Les places de stationnement de l'hôtel Novotel, à acquérir dans le cadre de la création de l'accès Place Marguerite de Navarre, et appartenant à la Société Hôtelière Paris les Halles (SHPH), ont été intégrées dans les premières enquêtes publiques (DUP et parcellaire) qui se sont déroulées du 15 juin au 17 juillet 2009, au titre de la restructuration des voiries souterraines des Halles

- La cessibilité est bien demandée pour le même objet que la DUP

- Chaque propriétaire d'un volume à acquérir identifié au cadastre et concerné par l'expropriation a bien fait l'objet d'une notification par courrier recommandé avec

accusé de réception, tel que prévu à l'article R11-22 du code de l'expropriation. L'enquête a permis de prendre note du décès d'un propriétaire, sa veuve demeurant propriétaire et l'adresse étant inchangée

- Pour les cas où le domicile du copropriétaire est inconnu ou NPAI (n'habite pas à l'adresse indiquée), la procédure d'affichage dans la mairie concernée des copropriétaires non contactés a bien été exécutée conformément aux stipulations de ce même article R11-22.

AVIS DE LA COMMISSION SUR L'ENQUETE PARCELLAIRE

La commission d'enquêtes a examiné le dossier, visité les lieux et discuté du projet avec les services de la RATP, du STIF et de la Ville de Paris, pris connaissance et analysé les observations du public.
Elle a ainsi pu constater que les volumes dont l'expropriation est demandée sont nécessaires à la réalisation de l'opération, qu'ils figurent bien sur le plan soumis à la Déclaration d'Utilité Publique, que les amodiataires et propriétaires commerciaux ont bien été avertis et que la cessibilité est demandée pour le même objet que la DUP.

La commission d'enquêtes donne un AVIS FAVORABLE à l'enquête parcellaire portant acquisition, par la Ville de Paris, de volumes à l'intérieur de la zone déclarée d'utilité publique et nécessaires à la réalisation de l'aménagement projeté, tel que présenté dans le dossier.

Fait à Paris le 19/07/2010

La commission d'enquêtes

Mme M-C Eustache | Mme I Lesens | M. J-F Hervé