

REAMENAGEMENT DU SITE PARISIEN DES HALLES DE PARIS

REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION SUR LE CHANTIER
JEUDI 5 JUIN 2014

(N°X : vous permet de relier les éléments de discours aux pages de la présentation)

A la tribune

Jean-François LEGARET, Maire du 1^{er} arrondissement

Jean-Louis MISSIKA, Adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité de l'Urbanisme

Valérie GEBURTIG, Chef de projet pôle Transport, RATP
Jean-Marc VIAUT, Chef de projet Renouveau du Métro, RATP

Dominique HUCHER, Directeur Général, en charge du réaménagement des Halles, SemPariSeine

Participants :

Elus

Mairie du 1er arrondissement

Marc MUTTI
Nicolas MARTIN LAVANDE

Conseiller du 1^{er} ardt

Josy POSINE

Conseiller du 2e ardt

Véronique LEVIEUX

Conseiller de Paris

Jacques BAUDRIER

Ville de Paris

Secrétariat Général

Sébastien HENNICK

Cabinet du Maire

Carine BERNEDE
Alice TERCE

Associations

Association des usagers des transports

Bernard GOBITZ

Association des Piétons et Cyclistes des Halles

Christian JOLLIN

Association des commerçants Louvre/Rivoli

Mathieu GUYON

A.D.R.A.Q.H.

Jacques CHAVONNET

Association Vivre aux Halles

Danièle HESSE
Anne RENAUX
Françoise THOMAS
Alain LEHEUREUX
Joelle CASAROSA
Claude CHANAUD

S.H.P.H.

Eric DOBLER

Conseillers de quartier

Conseil de Quartier des Halles

Alain LE GARREC
Françoise FILOCHE

Autres participants

SemPariSeine

Fabrice HEIM
Emmanuel de LANVERSIN
Lionel BOUZIDI

MAISONS DU MONDE

Alain COET

RATP

Jean-François LUNIX
Caroline SECHEx

Paroisse de St-Eustache

George NICHOLSON

Société du Forum des Halles

Laurent PETIT
Jean POYET

Commissariat Police 1^{er} ardt

Jean-René BECHONNET
Stéphanie BOISNARD

Chambre de commerce et industrie de Paris

Sophie LAUNAY

ARTELIA

Anthony GALVAN
Arnaud BERTHIER

Riverains - Particuliers

Martine DURIEUX
Pierre SAGAUT
Eric DOUILLARD
Eric PERIGAULT
Guillaume SENTIS
Michèle HAEGY
Claude PHILIPPE
Marcel BENEZET
Pierre CHAPON
MC PLANTE
Didier LUCAS
Danièle HESSE
Bruno RENE BAZIN
Sylvie DOURNEAU
François LAFONT
Elisabeth CAPUISLE
Anne IACINO
Delphine VERBEKE
Pierre BRUTELLE
Elisabeth ICARWISCE
Yann TEISSIER DU CROS
Hanne TEISSIER DU CROS
Lunik VESNA
Laure BOSNAN
Antoine FISHER
Ricard WILLE
Bernadette PONCHON FRANCOIS
Michel TINTIGNAC
Jacques LEPERRE
Jean HAMELIN
Michèle PICOU
Philippe PICHERIT
Monique CHABASSE
J-C HOALLANDER

Échanges avec la RATP sur le chantier du pôle transport

Valérie GEBURTIG, Chef de projet pôle Transport, RATP :

(N° 2) Bonsoir, nous allons principalement vous présenter aujourd'hui les actualités du projet de l'année en cours, ce qui a déjà été fait et ce qu'il nous reste à faire :

- ✓ les principaux objectifs ;
- ✓ les emprises chantiers ;
- ✓ les dates clés ;
- ✓ l'actualité, principalement des images du chantier.

Dans un deuxième temps, Monsieur Viaut nous présentera le projet de la RATP « Renouveau du métro », ainsi que les travaux qui seront réalisés au niveau de la station de métro Châtelet.

(N° 3) Deux couleurs identifient ces travaux : en bleu, la zone RER et en rose orangé, la zone métro. C'est un peu compliqué puisque Châtelet accueille 3 lignes de RER, 5 lignes de métro. Dans le cadre de nos travaux, nous travaillons principalement sur la plateforme RER ; ensuite, puisque c'est une opération d'envergure, afin que l'ensemble du site, en infrastructure et en superstructure, soit refait, la RATP a également investi afin de refaire tous les espaces du métro Châtelet qui en avaient bien besoin.

La gare de Châtelet représente 750 000 voyageurs/jour.

Les principaux objectifs

- Créer un accès à la gare RER depuis la rue, car actuellement, les seuls accès à la gare se font via le centre commercial ou via le métro.
- Une amélioration de la signalétique pour l'orientation des voyageurs à l'intérieur de la gare.
- Un agrandissement d'au moins 50 % des espaces afin que cette gare soit beaucoup plus confortable.
- Une amélioration de l'ambiance lumineuse, des revêtements, etc.

Cette gare ouverte en 1977 a prématurément vieilli.

Nous sommes au niveau -4 du Forum des Halles. Les niveaux -1, -2, -3 sont le Forum des Halles, le niveau -3 est la FNAC, la salle des échanges se situe au niveau -4 et en dessous, le niveau -5, les quais RER.

(N° 4) La salle des échanges, hier et demain. Nous voyons bien que l'objectif a été de l'agrandir. Nous avons la chance d'avoir de nombreux parkings, principalement le parking sud Berger mitoyen avec la gare. Le parking sud Berger disparaît afin d'y agrandir la gare. En même temps, tous les locaux un peu disparates au centre de la gare seront repositionnés en périphérie : des locaux techniques, à l'arrière, et des commerces en façade d'une galerie commerciale qui permettra de faire la liaison entre le nouvel accès, place Marguerite de Navarre et la place Carrée actuelle.

Les emprises de chantier :

(N° 5) La couleur rouge représente tout ce qui est sous emprise chantier. Le gros des travaux se fait caché des voyageurs puisque cela se passe dans le parking Berger où nous sommes en travaux de génie civil importants ; les tâches vertes représentent les travaux terminés :

- l'accès Rambuteau : ce nouvel accès ouvert depuis le 31 janvier 2014 permet de faire une connexion entre la gare et le centre commercial au niveau -3 ;
- un ascenseur : ouvert le 18 avril entre la salle d'échanges et la place Carrée ;
- nous avons commencé à refaire des lignes de contrôle : c'est le nouveau matériel que vous retrouverez partout sur le réseau RATP. Ce sont des appareils plus larges (60 cm), ce qui est beaucoup plus confortable pour passer par rapport aux anciens appareils qui faisaient 50 cm de large. On les retrouve place Carrée et en bas de place Carrée ;
- nous avons refait un bureau de vente pour le confort de tous.

En parallèle, la Ville effectue des travaux avec une grande emprise dans la salle des échanges afin de réaliser les fosses des futurs escalators jardin. Monsieur Hucher en parlera.

Les autres travaux se font au niveau du couloir qui permet d'aller sur la ligne 14 : les nouveaux escaliers fixes et mécaniques que nous creusons permettront de faire une connexion entre la ligne 4 et la ligne 14, ils remplaceront les escaliers très étroits qui débouchaient sur le quai et qui ont été fermés.

Les grandes dates clés

✓ 2014

(N° 6) Le 31 janvier, ouverture de l'accès Rambuteau : le niveau -3 correspond au niveau Forum et le niveau -4 à celui de la salle des échanges : deux escaliers mécaniques, un escalier fixe.

(N° 7) L'ascenseur incliné place Carrée avec la photo de l'ascenseur et l'image de synthèse sur l'insertion de l'ascenseur dans l'environnement final. Actuellement, nous sommes en train de réaliser cet escalier qui sera terminé fin d'année.

✓ 2015

(N° 8) Début 2015, ouverture de la Porte Berger : comme l'accès Rambuteau, ce sera une connexion entre le centre commercial et la gare pour arriver dans la salle des échanges.

En février, dès que l'accès Berger est ouvert, nous allons fermer l'accès Lescot existant et le reconfigurer uniquement en sortie voyageurs. L'entrée à la gare se fera par Rambuteau, place Carrée et Berger afin de permettre de faire les travaux dans cette zone. En octobre, nous rouvrirons partiellement l'accès en entrée et sortie. La fin des travaux sur Lescot est prévue en janvier 2016, il y a donc une année de travaux sur cet accès.

Toujours début 2015, les fameux escaliers de correspondances que nous creusons actuellement seront ouverts et nous aurons l'ouverture du nouveau couloir de la Ferronnerie.

En fin d'année, la mise en service de deux gros ascenseurs de 1 000 kg place Marguerite de Navarre permettront de desservir la gare à partir de la voirie en surface.

✓ 2016

À plus long terme, en début d'année 2016, l'accès à la Porte Lescot reconfigurée et surtout en juin, la mise en service d'un nouvel accès Porte Marguerite de Navarre ; en décembre, la fin des travaux toutes zones.

Nous refaisons tous les quais RER, les couloirs de correspondances, et ensuite, la station ligne 4 Les Halles puis la station ligne 4 Châtelet par le projet RNM ; donc, fin 2016, l'ensemble du site est entièrement reconfiguré.

(N° 9 à 12) Ces photos montrent les travaux des escaliers ligne 4, les anciens escaliers que nous avons bouchés et l'impact des futurs escaliers qui vont arriver sur le côté sur le quai. Ce sont les travaux en cours, il y a beaucoup d'acier. Par rapport à avant, ces escaliers ont presque triplé en largeur.

De l'autre côté du couloir, il y a un grand mur en carreaux de plâtre dans le couloir de la Ferronnerie, et de l'autre côté, nous avons recréé 100 mètres de rail à Châtelet qui permet de sortir tous les gravats. Nous voyons les machines qui permettent de creuser. Les strates du terrain se distinguent bien.

(N° 13) Place Marguerite de Navarre avec le Novotel, le Forum des Halles au-dessus et la rue de Rivoli en bas. Nous avons la grue en beige et en vert l'emprise de chantier qui va rester ainsi jusqu'à l'été 2015 pour ensuite progressivement diminuer.

(N° 14) Vue de la grue qui permet d'avoir une vision, même s'il reste encore à démolir, du volume qu'aura le futur accès, avec la marque du futur accès qui va sortir sur la place.

(N° 15) Nous nous rapprochons un peu : nous avons commencé par démolir les dalles, les poutres, et le fut central dont la moitié a déjà été découpée.

(N° 16 à 18) Vue du bas, nous distinguons les poutres et de plus en plus profond.

(N° 19) Les images du futur :

- L'accès place Marguerite de Navarre, dans un sens et dans l'autre
- Les quais
- La salle d'échanges et les escaliers qui mènent aux quais
- La galerie latérale avec une ouverture en été 2015.

Je laisse la parole à Monsieur Viaut.

Jean-Marc VIAUT, Chef de projet Renouveau du Métro, RATP :

Bonsoir. Je suis un peu jaloux de voir tout ce que fait Valérie sur la partie Châtelet-Les Halles parce que le projet Renouveau du métro est un grand projet, mais pas aussi spectaculaire. C'est une opération comme son nom l'indique de rénovation de pratiquement toutes les stations de métro.

1. Opération Renouveau du Métro - RNM

(N° 1.1) Cette opération commencée en 1999 concerne 263 stations, Châtelet doit être la 250^{ème} station de « Renouveau ». Nous requalifions à la fois les salles, les couloirs, les accès et les quais. C'est une opération d'envergure : 468 opérations sont menées dans le cadre de ce projet.

(N° 1.2) Vous avez peut-être vu dans les stations de métro les couleurs de cette opération. Nous essayons de faire un métro plus beau, plus agréable, plus facile à vivre, plus confortable, plus lumineux.

(N° 1.3 et 1.4) Voici quelques exemples en photos. Il y en aura moins sur les travaux en cours puisque nous avons démarré il n'y a pas très longtemps, mais cela vous donne un aperçu des espaces qui ont été rénovés dans le cadre de ce projet au niveau du métro : ils sont propres, nets, faciles d'accès. Également d'autres opérations menées récemment dans des stations comme Strasbourg-Saint-Denis, comme Nation.

2. État de la station

(N° 2.1 et 2.2) La station Châtelet est très importante, c'est la première station de métro de notre réseau ; c'est également une des premières stations au monde, mais elle date du début du siècle et est en très mauvais état. Des opérations successives de maintenance ont eu lieu, mais pas des opérations véritablement de rénovation de la station. Nous profitons des travaux sur le pôle pour rénover également la station Châtelet. Nous souhaitons, à la fin de ces opérations communes, avoir un ensemble de stations Châtelet-Les Halles pour le RER, Châtelet pour le métro et même la station Les Halles du métro qui soient au même niveau de qualité, même si ce n'est pas forcément avec les mêmes aménagements. La station Châtelet est sale et vétuste. Vous connaissez certainement les dégradations d'infiltration, d'équipements qui sont parfois un peu obsolètes ou insuffisants dans la station.

3. Travaux

(N° 3.1 et 3.2) Nous allons rénover tous ces espaces sans forcément les agrandir, mais en tout cas faciliter la vie à l'intérieur de ces espaces, améliorer leur état sur l'ensemble des fonctionnalités. J'en ai cité quelques-unes ici : les flux, la signalétique, l'éclairage, la sécurité. Nous allons mettre de l'éclairage à Led, changer les écrans d'information, mettre les nouveaux passages plus confortables, plus faciles d'accès et moins hauts, afin d'avoir une vision un peu plus agréable, aux lignes de contrôles.

Il y aura un nouveau système de sécurité incendie, ce qui n'était pas le cas aujourd'hui. Nous allons changer tous les équipements que nous allons trouver dans la station.

4. Phasage

Pour réaliser cette opération, un phasage assez important a été réalisé, car les travaux vont durer assez longtemps – un peu plus de deux ans puisque nous les avons démarrés en février de cette année pour terminer en avril 2016. Pour ce faire, nous menons deux chantiers de front :

- un chantier sera mené côté espaces des lignes 1 et 4 ;
- un chantier sera mené côté espaces des lignes 7 et 11.

Deux équipes d'entreprises différentes travaillent chacune de leur côté de façon à ce que les choses se fassent bien. Je vais présenter rapidement les différents éléments de phasage qui vont se faire au fil du temps, au fil des différentes opérations par salles, par couloirs.

Nous allons devoir de temps en temps fermer certains couloirs, certains accès, en nous efforçant de ne pas fermer tous les accès au même endroit, mais ceux laissés à proximité des accès existants en accès libre au fur et à mesure de nos travaux.

(N° 4.1 à 4.6) L'année prochaine, la salle principale rue de Rivoli va fermer, et nous avons une fermeture également prévue au niveau de la ligne 7.

Pourquoi fermons-nous certains espaces ? Cela nous permet de faire des travaux de jour, donc de faire des travaux plus rapidement et aussi moins coûteux. Nous allons fermer pendant douze semaines les quais de la ligne 7, du 27 juillet de cette année au 19 octobre, parce que là aussi, cela nous permet de traiter tous les espaces autour dans un délai plus rapide et plus court.

Pour des questions de sécurité, nous ne pouvons pas nous permettre de temps en temps de laisser un accès ouvert d'un côté et pas de l'autre côté sur une ligne de métro. Il est nécessaire qu'il y ait toujours de chaque côté d'un quai de métro un accès libre en termes d'évacuation.

(N° 4.7) *Quand allons-nous fermer les accès ?* Au niveau des accès de la place du Châtelet, la fermeture des accès se fera par séquences, les uns après les autres, ce qui permet d'accélérer le rythme des travaux et d'en diminuer le coût, ce qui est très important.

(N° 4.8) Nous allons installer une emprise chantier le long du square Saint-Jacques, à côté de la tour Saint-Jacques avec des bungalows que l'on habillera des couleurs Renouveau du métro.

5. Aménagements spécifiques

Quelques images du futur. Il y a quelques espaces très particuliers dans la station de métro Châtelet :

- (N° 5.1) le trottoir roulant, entre les espaces de la ligne 1 et de la ligne 4 et ceux qui relient la 7 et la 11, n'est pas adapté et très bas de plafond, etc. Nous allons le rénover et il deviendra cela dans quelque temps.
- (N° 5.2) l'extrémité du trottoir roulant
- (N° 5.3) La salle des Musiciens où se trouvent régulièrement des musiques de tous les pays, notamment un ensemble russe que l'on retrouve régulièrement. Là aussi, nous allons l'habiller, le rénover, avec des éclairages un peu particuliers que nous allons retrouver à quelques endroits de la station, comme dans la salle d'échanges.
- (N° 5.4) La salle d'échanges est l'endroit où vous achetez vos billets, où vous prenez les lignes de contrôle. Cette image représente la salle d'échanges sous la rue de Rivoli. Effectivement, il y a du changement entre ce qu'elle est aujourd'hui et ce qu'elle deviendra demain.
- (N° 5.5) La salle d'échanges du côté de la place du Châtelet. Le travail n'est pas simple puisque c'est une salle petite, étroite, basse de plafond et nous voulons lui donner plus d'espace, en tout cas l'impression de plus de volume.
- (N° 5.6) L'extrémité du trottoir roulant qui vient du RER est en fait l'extrémité du projet de Valérie et du projet que je conduis. Nous allons arriver à quelque chose, là aussi, qui fait la jonction entre nos deux projets.

6. Communication

(N° 6.1 à 6.4) Si vous êtes riverain de la station, vous avez dû recevoir des informations dans votre boîte aux lettres sur les travaux en cours et à venir ; des informations sont installées dans la station un peu partout sur quels travaux, à quels endroits, comment cela se passe, etc., ainsi que les informations nécessaires quand nous fermons un accès : où se trouve l'accès le plus proche, comment le rejoindre, comment y passer ; et les informations génériques.

(N° 6.5) Puisque nous n'avons pas encore installé les bungalows de la base vie de « Renouveau du métro » à l'extérieur, ces exemples montrent des types d'habillages que nous avons faits dans d'autres opérations précédentes.

Voici rapidement présenté le projet « Renouveau du métro » à la station Châtelet.

Y a-t-il des questions ?

Une intervenante : La sortie place Marguerite de Navarre sera-t-elle ouverte également le dimanche ? Aujourd'hui, quand les gens viennent du RER le dimanche, pour sortir, ils sont complètement perdus parce que les accès normaux sont fermés et il faut passer par la station Les Halles et la sortie rue Rambuteau, ce qui n'est pas très pratique, notamment pour les étrangers. Y aura-t-il une sortie RER ce qui serait plus pratique ?

Valérie GEBURTIG : Nous allons prendre plusieurs questions et ensuite, je réponds.

Un intervenant : Il y a quelques années, il avait été envisagé de scinder ce grand pôle de métro Châtelet en trois pôles de dimensions plus petites en termes de dénomination. On parlait d'un pôle Châtelet-Les Halles, un pôle Châtelet-Rivoli et un pôle Châtelet-Victoria afin de permettre aux usagers de se rendre compte où ils se trouvent réellement par rapport au sol.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Ces dénominations vont-elles évoluer ou pas ?

Simone BIGORGNE, Association des usagers de transports d'Île-de-France : Bonjour. Nous ne sommes pas du tout riverains, mais je voulais souligner trois points.

1/ Je suis malvoyante. Je suis arrivée place Carrée, venant de la ligne 4 : on voit la direction place Carrée, un nombre de portes indiquées, mais ensuite, on ne voit plus rien. Je voulais sortir éventuellement Porte Saint-Eustache, et en tout cas, place Carrée, on ne voit strictement rien, Porte du Jour, je n'ai rien vu. Je n'ai pas vu d'ailleurs non plus l'ascenseur incliné.

2/ Le deuxième point concerne l'accessibilité, donc plutôt Renouveau du métro : 200 escalators vont être construits par la RATP, dont 25 % concernent le réseau actuel, ce qui fait 50 ascenseurs. En a-t-on prévu au moins un pour la ligne 4 lors de la rénovation du métro ?

3/ Le troisième point concerne les ascenseurs : combien y a-t-il d'ascenseurs voiries-quais sur le RER ?

Merci.

Un intervenant : Bonsoir. Je suis riverain au 31 rue de la Ferronnerie et je vais être un peu plus terre-à-terre que la révision et le renouveau du métro et du RER.

Nous subissons des nuisances vibratoires et sonores quotidiennes depuis des dizaines de mois. Que pouvez-vous faire pour nous, sachant que le matin, cela commence à 7 h 15, idem pendant les vacances scolaires ; donc, les personnes ne peuvent se reposer ni le matin ni le soir, plus les débordements d'horaires de chantier qui a déjà une plage de 15 h, je crois, de 7 h à 22 h, ce qui est énorme.

Quelles sont les normes sonores autorisées pour le chantier ? Comment contrôlez-vous le respect de ces normes ?

Anne IACINO : Je trouve qu'en effet, la gare avait besoin d'être refaite, on nous propose toute sorte de belles choses, je n'y suis pas du tout opposée. On nous parle des problèmes de sécurité : ce sera plus agréable, on va se sentir plus en sûreté, mais pour moi, ce n'est pas la station qui fait peur par rapport aux couloirs, etc., c'est plutôt par rapport à la population et au manque de sécurité, et de visibilité des forces de police, de la vidéosurveillance, etc.

Quels moyens vont être mis en œuvre pour assurer la sécurité ?

Jacques CHAVONNET, Président de l'association ADRAQH (défense des riverains) : Une première question que l'on a déjà posée en Comité de suivi et qui m'a été redemandée par plusieurs riverains : quel sera le niveau sonore des escalators une fois que la station Marguerite de Navarre va être ouverte ? Cette question était posée pendant la Commission d'enquête et n'a pas eu de réponse bien que la Commission d'enquête ait dit qu'il y en aurait une. Donc, nous voudrions bien avoir cette réponse : les riverains sont inquiets de savoir si effectivement ces escalators qui fonctionneront pendant de très longues périodes du jour et de la nuit, sont bruyants.

Le deuxième point est plutôt pour monsieur : je voudrais me plaindre de l'information qui a été faite autour de la station Sainte-Opportune. Je l'ai déjà dit, il n'est pas normal que les riverains s'aperçoivent en descendant dans le métro qu'ils ne peuvent pas prendre le métro. Il n'y a eu aucune information lorsque vous avez commencé les travaux. Ensuite, vous vous êtes rattrapés, l'information est passée, mais cette information auprès des riverains — ce n'est pas seulement pour cette station-là — est très importante, il n'est pas normal que les usagers se cassent le nez sur une station et ne sachent pas où aller reprendre le

méto. Il a été indiqué seulement après qu'il fallait, par exemple, traverser la rue deux fois et aller à Rivoli pour prendre le RER. Même si cela a été fait assez rapidement, c'est mieux d'être informé avant.

Merci.

Une intervenante : Bonjour. Je voudrais vous signaler le manque d'entretien de la nouvelle sortie Rambuteau : un ascenseur sur deux fonctionne, celui qui fonctionne est déjà complètement dégingué ; de plus, il y a des dégoulinades de plâtre sur la porte depuis deux mois et lorsque l'on vient de la salle d'échanges et que l'on prend cette nouvelle sortie, c'est innommable tellement c'est sale. C'est inquiétant de voir de belles installations dans un tel état par manque d'entretien uniquement.

Valérie GEBURTIG : Nous allons répondre aux différentes questions.

Place Marguerite de Navarre : effectivement, le nouvel accès que nous allons faire est un accès au métro et au RER, il aura donc absolument les horaires d'ouverture de la gare : 5 h 30 – 1 h 30, sept jours sur sept. Il n'y aura plus du tout le problème de passer par le Forum qui effectivement avait été ouvert en fonction des horaires des magasins. Ce sera un avantage pour la suite.

Les sous-pôles : les sous-pôles sont gardés, la dénomination a un peu changé :

- Châtelet-Victoria va devenir le secteur Seine ;
- Châtelet-Rivoli va rester Rivoli
- Châtelet-Les Halles, c'est Forum.

Ce sera appliqué au niveau de la signalétique de la gare : les sorties seront à chaque fois associées à un secteur avec une couleur afin que les gens se repèrent. Il y aura aussi un logo : Seine, des vaguelettes, Rivoli, des arcades et le Forum, la forme de la Canopée afin que justement, dessous, les gens se repèrent par rapport à dessus. Ceci est fait bien sûr en collaboration avec le projet RNM afin que ce soit sur la globalité du site.

La visibilité dans place Carrée : Je pense que la signalétique va être faite, mais je laisserai Dominique répondre.

Dominique HUCHER, Directeur Général, en charge du réaménagement des Halles, SemPariSeine : Dans le Forum des Halles, nous sommes hors du domaine RATP. À terme, la signalétique sera entièrement reprise avec un soin particulier pour toutes les personnes souffrant d'un handicap, quel qu'il soit. À court terme, nous essayons de faire la signalétique provisoire du mieux possible afin de répondre à une pluralité de besoins assez complexe à satisfaire. Nous pouvons nous améliorer en permanence. De temps en temps, avec le comité de suivi, donc les personnes qui habitent dans le quartier, nous faisons une tournée de tout le site et nous discutons ensemble de ce qui va et ce qui ne va pas, et nous améliorons au fil du temps. Pour les problèmes spécifiques de malvoyant, je vous propose de prendre rendez-vous avec la personne de la SemPariSeine qui s'occupe de cela, dont je vous donnerai les coordonnées, afin que vous lui expliquiez ce qui ne va pas dans ce que nous avons fait à ce jour et nous suivrons vos suggestions afin d'essayer d'améliorer la situation jusqu'à ce que la signalétique définitive soit faite.

Valérie GEBURTIG : *L'accessibilité :* il y avait aussi des questions sur la ligne 4. Dans le cadre du projet, nous rajoutons deux escaliers mécaniques qui permettront de relier la ligne 4 Châtelet au RER ; par contre, il ne sera pas créé d'ascenseur pour accéder au métro. Il y aura un escalier mécanique par quai, à la montée. Nous n'avons pas la place pour en faire deux ; de plus, le temps des travaux aurait été beaucoup plus long. Nous avons privilégié un escalier fixe et un escalier mécanique qui fonctionnera à la montée.

Le RER : à terme, deux ascenseurs à Lescot permettront de faire la connexion entre la voirie, les niveaux du centre commercial et la gare. Par contre, après, il y aura une rupture de charge, passer les lignes de contrôle et de nouveau prendre les ascenseurs qui mènent sur les quais. Il n'y a pas de connexion directe entre la rue et les quais, nous ne pouvons pas sortir tout droit, il faut prendre deux ascenseurs.

Place Marguerite de Navarre, deux ascenseurs vont être créés et permettront de rejoindre la gare depuis la voirie. Ces ascenseurs s'arrêteront uniquement au -3 du centre commercial, ils ne feront pas tous les niveaux.

Au niveau des quais RER, un ascenseur actuel existe par quai. Ensuite, nous avons l'ascenseur incliné dont nous avons parlé, qui est ouvert, mais qui lui, ne va pas à la voirie. Donc, depuis la voirie, il y en aura uniquement quatre.

Sur le site, quatre ascenseurs permettent d'accéder : un par quai RER et deux au niveau du métro, la ligne 14.

Les travaux : 31 rue de la Ferronnerie, on se situe au-dessus des travaux de création des escaliers de correspondance entre la ligne 4 et la ligne 14. Par rapport aux petits escaliers qui existaient, nous avons créé de gros escaliers sur les côtés. Ces travaux ont commencé en mai/juin l'année dernière et doivent finir en février 2015. Il reste encore huit à dix mois de travaux.

Ce sont des travaux, effectivement, à un horaire assez élargi : cela commence le matin à 7 h 15 jusqu'à 22 h suivant les postes de travail. Comme ils creusent dans la journée, les ouvriers ne peuvent pas partir tant que ce n'est pas consolidé. C'est pour cette raison que les horaires sont un peu fluctuants, en sachant que la partie qui fait du bruit est principalement quand on creuse et normalement, ce n'est pas le soir.

Un intervenant (hors micro) : Il y a du bruit, il y a les vibrations, les gens déchargent les gravats par l'ancien ascenseur de la ligne 14. Nous sommes juste au-dessus, donc le matin, nous sommes réveillés à 7 h par les vibrations et le soir et la journée, nous subissons le bruit.

Je vous demandais quel était le niveau sonore autorisé. Y a-t-il des règles ou aucune règle pour la RATP ?

Valérie GEBURTIG : Il y a des règles pour tout le monde, ce n'est pas spécialement la RATP. Le problème est que nous sommes là en vibratoire. Nous faisons des mesures au niveau de cette rue. En face de chez vous, nous avons installé chez trois riverains des micros soit extérieurs, soit intérieurs, et au niveau vibratoire, nous sommes dans les normes. Effectivement, c'est très désagréable ; par contre, le niveau sonore n'est pas si élevé que cela.

Un intervenant (hors micro) : Quelle moyenne en décibels relevez-vous ?

Valérie GEBURTIG : Nous sommes dans les 60, 70 décibels.

Un intervenant (hors micro) : Est-ce ce qui est autorisé ?

Valérie GEBURTIG : La norme du Code du travail est 80 décibels pendant huit heures. Ce qui compte, c'est le niveau sonore du lieu, nous sommes dans un environnement urbain relativement important – nous sommes en plein Paris. C'est l'émergence par rapport au niveau extérieur et au niveau extérieur qui est importante, nous sommes à 60, 70 décibels. Je peux vous communiquer les chiffres plus précis si vous le souhaitez, via monsieur Chavonnet, nous avons un micro au 27 rue de la Ferronnerie.

Afin d'éviter que les ouvriers parlent entre le haut et le bas, ils ont installé récemment un système de téléphone. J'espère qu'ils l'utilisent. Je ne sais pas si vous avez senti la différence, mais concernant la vibration, nous avons changé la méthode pour creuser en dessous et normalement, la méthode actuelle fait moins de bruit. En fait, ils n'utilisent plus d'engins, ils creusent « à la main ». Ils n'arrivent pas à monter l'engin dans l'escalier qui est creusé et du coup, c'est censé faire moins de bruit. Nous pouvons difficilement faire autrement.

Un intervenant (hors micro) : Quelles sont les normes humaines acceptables quand on subit les travaux depuis trois ans ?

Une intervenante : Il me semble que lorsque de telles perturbations dérangent un certain nombre de personnes, qui sont au-delà de ce qui est généralement acceptable, des compensations sont offertes. Cela facilite souvent beaucoup de choses !

Dominique HUCHER : Je me permets de faire un petit point sur le droit. En France, il n'y a pas de normes de bruit sur les travaux publics en milieu urbain, il y a des normes sur le bruit permanent, c'est-à-dire les gens qui par leur travail vivent en permanence dans le bruit ou si vous habitez, par exemple, à côté d'une usine bruyante, puisque cette usine ne bouge pas, elle est soumise à des normes ; mais les travaux publics en France ne sont pas assujettis à des normes plafonds.

Un système d'indemnisation est prévu en France pour les activités économiques quand des travaux publics leur créent des préjudices. Par contre, le droit français ne prévoit pas d'indemnisation pour les particuliers. Je vous donne simplement l'état du droit afin de répondre à votre question très précise de savoir s'il existait des normes.

Un intervenant (hors micro) : On peut donc subir pendant trois, quatre ans, à bout portant, des bruits intolérables.

Valérie GEBURTIG : Une charte a été signée sur le site définissant les périodes d'activité du chantier à 7 h/22 h, ce n'est pas tout le temps.

Un intervenant (hors micro) : Qui vide les bennes à minuit ?

Valérie GEBURTIG : Je ne pense pas ce soit souvent à minuit. Ils travaillent en deux postes et ne travaillent pas jusqu'à minuit.

Une intervenante (hors micro) : Avez-vous des contrôles en cas de sous-traitance ?

Valérie GEBURTIG : Il n'y a pas de sous-traitance sur ce type de travaux, ce sont des travaux très délicats, la même équipe est là depuis le début. L'équipe à la fin de son travail passe le relai à l'autre équipe. La sécurité de tous est en jeu. Ces travaux ne sont pas faits avec des intérimaires dans tous les sens.

Au niveau des horaires, la problématique des bennes sur Paris : les déchetteries sont fermées à partir de 15 h ou 16 h, ainsi, nous sommes obligés de commencer tôt sinon nous ne pouvons pas évacuer les gravats de la journée. Effectivement, à un moment, nous avons demandé à décaler les horaires, mais si l'on décale les horaires, les déchetteries étant fermées, nous n'arrivons pas à travailler.

Normalement, au niveau du site, nous essayons vraiment de faire les travaux bruyants de 10 h à 18 h. Au niveau de la place, tous les gros travaux de découpage, de marteaux-piqueurs, etc., commencent à 10 h. Au niveau du bruit aérien du chantier vis-à-vis des riverains, normalement le bruit important commence à 10 h. À 7 h, ce sont les bennes qui arrivent.

Un intervenant (hors micro) souhaite être informé des niveaux sonores relevés.

Valérie GEBURTIG : Nous allons regarder plus précisément les niveaux sonores des capteurs que nous avons en face. Je communiquerai à Monsieur Chavonnet les moyennes. Je sais que nous sommes toujours dans les 60, 70, mais si ce n'est pas supportable...

Un intervenant (hors micro) évoque la longueur des travaux.

Valérie GEBURTIG : C'est cela, les travaux vont finir en fin d'année. Nous avons commencé en mai/juin l'année dernière, ce qui fait un an et demi.

Intervention (hors micro) : Sans compter la sécurité pour sortir de chez nous. Nous avons un mètre cinquante avec des scooters, des vélos qui passent et le risque de se faire renverser.

Valérie GEBURTIG : Normalement, un grand panneau a été mis pour cela.

Un intervenant (hors micro) : Je vous encourage à venir faire la police devant le panneau. Vous allez faire fortune !

Valérie GEBURTIG : Nous avons eu de grands débats avec la voirie. Nous souhaitons installer des plots pour justement supprimer l'accès des vélos, mais nous n'avons pas eu l'autorisation de mettre une barrière pour limiter les deux roues.

Les niveaux sonores des escaliers mécaniques : j'ai retrouvé les études effectuées au moment de l'enquête publique, une alerte avait été faite au niveau de la problématique, non pas des escaliers mécaniques, mais de la sonorisation des lieux. Suite à cela, je vous avais répondu que nous n'avons pas mis de sonorisation dans l'accès, il n'y aura pas de haut-parleurs.

Jacques CHAVONNET : Le niveau sonore des escalators.

Valérie GEBURTIG : C'est ce qui avait été relevé à l'époque au niveau de cette enquête ; nous attendions d'avoir retenu le fournisseur afin de pouvoir faire les études avec son matériel. Il a été retenu il y a peu, et j'ai relancé mes collègues pour leur demander les données afin que nous puissions faire les études sur le niveau sonore. Ces escalators – c'est le nouveau système – fonctionnent à vitesse réduite quand les voyageurs ne les utilisent pas, c'est-à-dire que dès qu'il y a un trafic réduit, la nuit, le matin, ils tournent à toute petite vitesse, ce qui va dans le bon sens pour le bruit.

Jacques CHAVONNET : Je voulais revenir sur un problème qu'apparemment vous avez réglé, et qui importunait effectivement toute la rue : les ouvriers qui s'interpellaient à travers la colonne d'ascenseur à n'importe quelle heure de la journée, ce qui n'était pas très confortable pour les commerces. Apparemment, on entend moins – on l'a entendu une ou deux fois –, le phénomène a pratiquement disparu. Par contre, il est remplacé par un nouveau bruit : lorsqu'ils sortent les gravats de cet ascenseur, l'ouvrier tape sur le cul de la benne afin de faire descendre les dernières miettes.

Valérie GEBURTIG : Avant, ne le faisaient-ils pas ?

Jacques CHAVONNET : Ils ne le faisaient pas. Maintenant, cela fait un vacarme épouvantable ! C'est comme sonner les cloches ! Je me suis approché une fois d'un monsieur très gentil, qui est d'ailleurs un peu sourd, je le comprends. Il me dit : je n'ai pas d'autre moyen. Même mon grand-père me disait qu'il suffit de nettoyer la benne à coup de jet d'eau, et le reste part. Arrêtons de taper comme des sourds en plein après-midi. Tous les commerces subissent effectivement le dommage.

Valérie GEBURTIG : Nous allons faire passer le message.

Monsieur CHAVONNET : Merci, Madame.

Valérie GEBURTIG : Sur l'information riverains Sainte-Opportune.

Jean-Marc VIAUT : Sur l'information Sainte-Opportune, il y a eu un vrai loupé, je n'en disconviens pas.

J'ai mis tellement de pression sur les gens de la maîtrise d'œuvre qu'ils ont démarré les travaux deux ou trois jours avant la date prévue, et ils ont donc fermé l'accès en entrée et pas en sortie, alors que toute l'information voyageurs était prête : les lettres, l'habillage, etc. Je n'étais pas très content. Nous veillerons à ce que cela ne se reproduise pas.

Valérie GEBURTIG : *Le manque d'entretien noté sur l'accès Rambuteau* : malheureusement, nous déplorons le même constat, c'est vraiment problématique, nous avons eu plusieurs rendez-vous avec l'exploitant.

En fait, le marché de nettoyage global de la RATP a changé l'année dernière et ils ont un peu de mal à passer les consignes et à tout mettre en place avec les nouvelles équipes ; on m'a assuré que cela allait être mieux. Il doit y avoir de gros entretiens, normalement le rythme est bien un entretien journalier et un gros entretien mensuel.

Une intervenante (hors micro) : Cela ne change pas l'état des ascenseurs tout neufs complètement dégingués.

Valérie GEBURTIG : Vous parlez des ascenseurs du Forum. Nos ascenseurs ne sont pas dans la gare. Ce sont les ascenseurs du Forum où souvent il y en a un en panne !

Dominique HUCHER : C'est moi le coupable ! Effectivement, il y a eu des défauts. La société Thyssen qui les a installés est déjà intervenue près de quatre-vingts fois afin de réparer des pannes !

Les ascenseurs se sont bardés de sécurités au fil des accidents qui ont pu se produire. Le moindre désalignement de quelques millimètres arrête le fonctionnement ; or, lorsque vous faites des ascenseurs dans des structures complexes, le haut ne bouge pas de façon identique au bas, etc. L'entreprise s'est un peu loupée sur Rambuteau ; j'espère que des personnes dans la salle les prennent à Berger et peuvent dire qu'ils marchent à peu près bien et ne tombent jamais en panne !

Une intervenante (hors micro) : Je parlais de l'entretien de la cabine.

Dominique HUCHER : Là, pour le coup, le gestionnaire du centre commercial est responsable de la propreté. En tout cas, sur les pannes, j'en suis responsable, nous connaissons le problème et il sera résolu, je l'espère, d'ici un mois ou deux en refaisant une intervention lourde.

Valérie GEBURTIG : Y a-t-il d'autres questions ?

Un intervenant : Je suis arrivé très en retard au cours de cette réunion, je vous prie de m'en excuser et en particulier si ma question traite d'un sujet qui a été abordé avant mon arrivée.

Néanmoins, ma question est un petit peu en dehors du sujet de ce soir ; elle concerne le projet de réaménagement général des Halles.

Je suis président d'une copropriété située 3 rue du Jour. Au début du projet, il était question de la fermeture des tunnels situés dans la rue Coquillière et de la transformation de cet espace en zone piétonnière devant les restaurants, pieds de cochon, etc. Il s'agit d'un sujet dont on a parlé il y a trois ou quatre ans. Pour l'instant, nous n'en entendons plus parler puisque nous sommes peut-être à l'intérieur d'une période du chantier qui ne le concerne pas.

Ce projet est-il toujours maintenu ? Si oui, quel sera son planning ? Pouvez-vous nous en dire quelques mots, s'il vous plait ?

Dominique HUCHER : J'interviens après pour parler de tous les travaux autres que ceux de la RATP et je répondrai par ce biais à votre question.

Un intervenant : Merci beaucoup.

Un intervenant : C'est le lot de ce genre de réunion, il y a beaucoup de plaintes, mais beaucoup de choses se sont améliorées dans plusieurs endroits, des choses marchent très bien.

Je voudrais tout de même dire quelque chose qui ne va pas ! L'escalator de la ligne 4, en venant du RER pour remonter sur le quai direction Montrouge fait un bruit épouvantable tout le temps. Je le signale.

Un intervenant : C'est vrai, il y a beaucoup plus d'espace au niveau du RER, ce qui est vraiment bien. J'avais une autre question. Un jour, le RER B, il me semble, a été stoppé, provoquant pratiquement un

mouvement de panique : tout reste bloqué. Sur les nouveaux portiques que vous avez installés, y a-t-il des personnes de l'exploitation qui vérifient en temps réel, qui peuvent ouvrir à distance ? Comment se passe l'évacuation du pôle en cas de problème ou de danger ? Les escaliers s'arrêtent-ils aussi ?

Merci.

Valérie GEBURTIG : Dans la gare de Châtelet-Les Halles, actuellement un poste de police existe. Dans le cadre du projet ce poste va déménager et s'installer au niveau du futur accès Marguerite de Navarre, toujours au niveau de la salle des échanges, au niveau -4. Par contre, il sera beaucoup plus important, nous doublons presque les mètres carrés de surface avec 300 mètres carrés. Il y aura donc une présence maintenue de police dans la gare. Je ne connais pas exactement quel est l'effectif actuel, presque une dizaine de personnes.

Une intervention (hors micro) : Quels sont les horaires ?

Valérie GEBURTIG : Normalement, ce seront les horaires de la gare. Actuellement, ce n'est pas cela, je crois qu'ils s'arrêtent le soir à 20 h ou 22 h. Nous n'avons pas encore totalement finalisé avec la préfecture de police, mais normalement, ce sont les horaires de la gare.

En plus de la police, il y a Vigipirate – des militaires – avec une présence quasiment en permanence en ce moment avec un local dans la gare. Ils travaillent par équipe, en roulement sur les horaires de la gare, ce qui fait également une présence.

Dans la gare, environ 300 caméras sont installées avec un centre de vidéosurveillance qui collecte les images. À terme, le stockage des images sera de huit jours afin de récupérer, s'il y a un souci, les informations sur cette durée d'archivage des données. Il y a un système d'alerte qui la nuit rebascule sur un PC sécurité situé au siège de la RATP.

Le centre de surveillance PC sécurité va être complètement modernisé avec un nouveau PC à un autre endroit et le PC actuel sera fermé. Cela reprend tous les aspects exploitation de la gare, la sécurité incendie et la sûreté.

En cas de problème au niveau de l'évacuation, des systèmes automatiques permettent de déverrouiller toutes les lignes de contrôles. Les escaliers mécaniques sont maintenus en service quand ils vont vers la sortie, mais ceux qui descendent sont arrêtés. Effectivement, s'il y a un problème autre que technique sur le RER, il faut que les agents voient le problème et du coup déverrouillent les lignes. Cela peut se faire, peut-être pas en instantané. On estime qu'en sécurité d'incendie, la levée de doute est de trois minutes, le temps de réaction pour que les actions commencent à se mettre en œuvre. Au niveau de la sécurité incendie, des pompiers sont présents 24 h/24 dans la gare.

Des caméras, et des boutons d'appels régulièrement disposés servent au voyageur lambda qui voit un problème ou qui a un problème. Vous êtes en liaison vidéo avec le PC dans la gare qui vous voit et vous pouvez exposer le problème. Sur le site de Châtelet, depuis récemment un certain nombre de SDF squattent et nous avons un peu du mal à les faire partir. Je pense que c'est un peu sur tout le site et il y a une recrudescence de ce qu'on appelle « les psys ».

Jean-Louis MISSIKA : Je peux dire un mot sur cette question de sécurité puisque nous sommes en train de mener à la gare du Nord un travail de fond faisant intervenir la SNCF, la RATP, la préfecture de police et la ville de Paris.

Le problème n'est pas tant celui des effectifs et celui de la vidéosurveillance puisque le nombre de caméras de vidéosurveillance est considérable en général sur les sites de gare que ce soit à Châtelet-Les Halles ou à la gare du Nord, mais le problème est souvent un problème de coordination entre les différents acteurs. Il y a des acteurs à l'intérieur de la gare, à l'extérieur. C'est aussi un problème de lutte contre les incivilités et de gestion de la propreté. Nous avons essayé dans le cadre de ce groupe de travail — avec une certaine

efficacité parce qu'il y a une véritable amélioration, les riverains de la gare du Nord nous l'ont signalé — de justement mieux coordonner les activités des uns et des autres et de faire en sorte que l'on puisse lutter contre les incivilités, contre la saleté et bien évidemment la protection des touristes qui, à la gare du Nord est un véritable sujet, et d'un certain point de vue, presque plus grave qu'à Châtelet-Les Halles. Je propose qu'une fois les travaux terminés nous puissions mettre en place un groupe de travail de même nature avec les différentes parties prenantes afin de tenter d'améliorer la coordination et l'intervention des uns et des autres.

Jean-François LEGARET, maire du 1^{er} arrondissement de Paris : Ne voulant pas retarder l'intervention de Dominique Hucher, j'apporterai tout à l'heure des nuances et des compléments de réponse à ce que vient de dire Jean-Louis Missika. Il se trouve que nous y travaillons déjà, j'ai rencontré le préfet de police et il y a un certain nombre de dispositions sur lesquelles il faut faire un effort d'anticipation, et je vous expliquerai pourquoi.

Échanges avec la SemPariSeine sur les autres chantiers en cours

Dominique HUCHER, Directeur Général, en charge du réaménagement des Halles, SemPariSeine :

Bonjour. Je m'occupe de tous les travaux en cours sur le site, autres que ceux de la RATP qui viennent de vous être présentés.

Je vous propose tout d'abord un diaporama qui devrait répondre à certaines questions déjà posées et je suis ensuite à votre disposition pour les sujets que je n'aurais pas traités.

- **Chantiers en cours** :

(N° 2) Nous avons sur le site aujourd'hui la cité de chantier qui est la base vie des entreprises qui travaillent un peu partout, y compris celle de la RATP.

Dans le jardin, il n'y a plus trop d'emprise chantier aujourd'hui, si ce n'est un petit bungalow qui accueille provisoirement la bagagerie, mais qui va bientôt s'installer dans un site définitif de l'autre côté de la rue de Rivoli. Ce bungalow sera reconverti en base vie pour les ouvriers ce qui nous permettra le moment venu de commencer à démonter la grande cité de chantier pour faire le jardin prévu à cet endroit-là à terme.

Plus près de la porte Lescot, nous avons le chantier de construction de la Canopée et en dessous tous les travaux de restructuration des circulations verticales – les escaliers mécaniques, les ascenseurs – et d'embellissement général du site souterrain.

À quelques endroits, nous avons des emprises des travaux dans la voirie souterraine, mais comme le chantier de la RATP, on ne voit que la partie émergée de l'iceberg, cela se passe aux niveaux -2, -3 en dessous.

Enfin, vous avez le site principal visible des travaux RATP.

- **Calendrier 2014-2015**

(N° 3) Ce tableau décrit ce qu'il va se passer en 2014 et en 2015.

Les travaux de voiries souterraines : ces travaux commencés en 2011 se poursuivent en 2014 pour se terminer à mi 2016.

La Canopée : la grande verrière centrale est pratiquement terminée aujourd'hui ; par contre, les bâtiments de part et d'autre ont pris un peu de retard et l'aménagement intérieur de la Canopée se terminera vers mi 2015.

Avec l'achèvement de la Canopée, il est prévu de refaire toutes les rues périphériques à la Canopée. Cela se déroulera de novembre 2014 à mi 2015.

Le Forum : dans les volumes souterrains qui sont sous le chantier de la Canopée, la circulation verticale Rambuteau est pour l'essentiel terminée, cela s'est fait en 2013. En ce moment, les travaux de la circulation verticale Berger sont en cours : les ascenseurs sont déjà en service, par contre nous travaillons sur les escalators. Nous sommes en train de faire aussi les nouveaux escalators Lescot qui nous permettront d'aller de la surface jusqu'à la gare. En 2015, nous nous attaquerons aux escalators de la circulation verticale Lescot pour terminer cette partie-là fin 2015.

Le jardin : nous avons inauguré en décembre 2013 la partie ouest du jardin. Nous commencerons une deuxième phase de jardin au débouché des emmarchements sous la Canopée en septembre pour terminer à mi 2015, en même temps que la Canopée et les voiries autour. Nous ferons également une phase 3 du jardin sur la partie nord de la cité de chantier qui commencera fin 2014 pour se terminer au printemps 2016. Enfin, une autre phase de travaux de jardin va démarrer début 2015 du côté de la rue Berger.

Le chantier de réalisation de Centr'Halles Park : C'est un équipement sportif dédié à un sport qui s'appelle « Le parcours », dans l'ancienne serre tropicale, qui a commencé en février de cette année et qui se terminera lui aussi à mi 2015.

Je vais maintenant faire un zoom sur chaque opération.

- **Jardin ouvert au public fin 2013**

(N° 4) Ce plan schématique montre le jardin que vous pouvez fréquenter depuis décembre.

Toute la partie centrale, y compris l'aire de jeu pour enfant, est définitive. Par contre, tout ce qui est sur les bords est provisoire. Par exemple, la traversée nord-sud qui est une traversée en stabilisé, en terre tassée, est un ouvrage provisoire.

Toute la zone autour de la Porte du Jour avec l'allée en stabilisé, la trémie Coquillère est aussi du provisoire puisque nous interviendrons plus tard à cet endroit-là.

(N° 5) Quelques photos du jardin : la perspective que nous avons montrée en 2010 et cette photo, qui montre que ce que nous réalisons, permet de voir que cela ressemble beaucoup aux images que nous vous avons montrées à l'époque.

(N° 6) D'autres photos prises depuis la grue permettent d'avoir une vue d'ensemble et une autre pour mettre en valeur Saint-Eustache.

- **Jardin – Phases de travaux 2014-2015.**

(N° 7) Mi 2015, nous allons arriver à une grande étape de l'opération puisque nous allons terminer la Canopée qui mobilise beaucoup d'ouvriers et qui mobilise en gros la moitié de la cité de chantier. Nous allons commencer le retrait de la cité de chantier.

La phase 1 est ce qui est mis en service.

La phase 2 est ce rectangle d'environ 10 à 15 mètres de large, qui va de la rue Berger à la rue Rambuteau. Nous allons commencer les travaux en septembre 2014 pour les terminer mi 2015 de sorte que lorsque nous allons mettre en service toute la Canopée, avec les espaces publics situés sous la verrière en surface, les emmarchements qui viennent du patio, tout cela puisse déboucher non pas dans la cité de chantier, mais dans un espace public déjà approprié pour le public.

Ces travaux se dérouleront parallèlement à l'achèvement de la Canopée.

La phase 4 démarrera en mars 2015 à un moment où tout le gros œuvre de la Canopée sera terminé, où l'aménagement se terminera. Nous pourrons alors supprimer trois blocs de bungalows et enclencher la réalisation de ce secteur.

En même temps, nous ferons la restructuration de la porte Saint-Eustache, essentiellement un embellissement sans modification majeure du site.

La phase 3 correspond à la réalisation du petit secteur de jardin qui est par là et surtout des locaux de la direction des espaces verts que la ville de Paris possède historiquement sur le secteur des Halles. Ces locaux accueillent les jardiniers s'occupant de tous les jardins du centre de Paris, le plus grand jardin du centre – pas le plus grand, mais le plus beau ! – étant celui des Halles.

Ces travaux commenceront en novembre 2014. Ce sont des impératifs liés aux travaux de voirie souterraine qui se font en dessous, ce qui explique que l'on ne peut pas commencer plus tôt, et se termineront début 2016.

Au-delà de ces quatre phases de chantier, il en restera deux :

La partie sud de la cité de chantier ne pourra commencer que lorsque la RATP notamment aura terminé son chantier, c'est-à-dire que nous pourrons enlever tous les bungalows qui accueillent les ouvriers travaillant pour la RATP à mi 2016. Il nous restera cela à faire au-delà des phases 2, 3, 4 que je vous indique.

L'autre grosse partie qui restera est celle cerclée en bleu correspondant à la suppression de la trémie, c'est-à-dire la rampe qui permet aux voitures de partir dans la voirie souterraine et la réalisation d'une extension du jardin, comme l'indique déjà le fond de plan ; du coup, nous rétablirons toutes les liaisons piétonnes permettant d'aller depuis le trottoir devant toute la série de restaurants bien connus, directement dans le jardin.

Là aussi, nous ne pouvons pas commencer ces travaux plus tôt parce que nous avons obligation de maintenir presque tout le temps deux entrées et deux sorties dans le chantier de la voirie souterraine pour des raisons de sécurité incendie, afin que les pompiers aient deux possibilités pour rentrer et qu'en cas d'incendie, il y ait deux sorties pour que tous les usagers puissent sortir. Nous ne pourrons fermer cette entrée dans la voirie souterraine que lorsque nous en ouvrirons une autre qui est dépendante du chantier de la RATP. Dans ce secteur, l'imbrication des voiries souterraines un peu dans tous les sens et le puits qu'est en train de creuser la RATP pour réaliser son accès ne nous permet pas d'aller plus vite.

Je ne fais pas trop de commentaires sur ce qui va être réalisé sur les phases 2 et 3 puisque le parti général du jardin est un grand parti unitaire : une prairie au centre, des lisières sur les deux côtés. La réalisation des phases 2 et 3 est la duplication de ce qui existe déjà dans la phase jardin déjà ouverte.

La phase 3 : les locaux de la DEVE.

(N° 8) Il y a la rue Berger, le trottoir de la rue Berger, les immeubles riverains de la rue Berger, le début du jardin et la Porte du Louvre.

Les locaux de la DEVE vont être constitués comme suit :

- une grande cour au rez-de-chaussée puisque les jardiniers ont besoin d'une partie d'espaces à l'air libre avec des emplacements pour ranger des véhicules qui évacuent les déchets végétaux ou qui apportent les matériaux dont la DEVE a besoin ;
- un petit bâtiment va abriter des garages avec des véhicules que vous voyez symbolisés ici pour les petits matériels automobiles de la DEVE ;
- le reste sera des espaces extérieurs où la DEVE peut faire du compost, stocker des végétaux en attente de plantation, etc.

Tout cela sera masqué par une clôture, le reste des locaux de la DEVE seront réalisés en souterrain, sous la rue. Ceci est le projet à terme, ici, il y a la rampe qui permet aux véhicules venant de la voirie souterraine de sortir vers la rue du Louvre. À la place du trou de cette rampe, nous allons réaliser deux planchers. Ceci est une coupe en travers de la rue Berger avec les immeubles voisins de la rue Berger, le trottoir de la rue Berger, la rue Berger et le début du jardin ; sous le jardin, il y a le cinéma UGC. La partie rez-de-chaussée des nouveaux locaux de la DEVE correspond à ce bâtiment en coupe et les niveaux souterrains des locaux de la DEVE seront ici, en dessous de la rue.

Pour accéder à ces locaux souterrains, il y aura un escalier, un monte-charge et un autre escalier de secours. Dans les locaux souterrains, au premier sous-sol, il y aura les locaux sociaux, c'est-à-dire les vestiaires, les sanitaires, les réfectoires, les bureaux du personnel et au niveau -2, il y aura les petits stockages pour produits non dangereux.

(N° 9) Cette perspective est vue depuis l'intérieur du jardin, avec les tables de ping-pong, les arbres existants, puis comment cela se présentera une fois les locaux de la DEVE aménagés : les arbres demeurent, le sol demeure à peu près tel qu'il est, puis la clôture entourant la cour de la direction des espaces verts, et les portes donnant accès au garage des engins de la DEVE.

- **Centr'Halles Park**

Une autre opération menée dans ce secteur est la transformation de la serre tropicale en parcours. Cet équipement sportif de parcours a reçu le nom de Centr'Halles Park.

(N° 10) Ces images représentent l'aménagement intérieur. Les travaux sont en cours ; ils ont commencé depuis février 2014 et s'achèveront mi 2015. Les travaux en cours portent actuellement sur des désamiantages dans toutes les verrières, une réappropriation et une mise en sécurité du site, la préfecture de police nous ayant demandé de profiter de l'occasion pour améliorer, comme on le fait un peu partout dans le Forum, la sécurité incendie, notamment en améliorant le niveau coupe-feu.

À l'intérieur du volume de la serre qui reste à peu près inchangée, 80 mètres de long sur 20 mètres de large, seront aménagés des espaces sportifs. À une extrémité ce seront des équipements sportifs pour des jeunes, ce qui permettra d'accueillir des groupes scolaires en continu pendant la semaine, avec des agrès de petite taille adaptés aux performances des enfants et à l'autre extrémité, ce sera des agrès beaucoup plus importants dont certains peuvent culminer à trois mètres où de jeunes pratiquants de ce sport pourront se livrer à des acrobaties.

Cet équipement sera relié au gymnase existant par un hall d'accueil commun. Puisque ce sont deux équipements sportifs, la ville de Paris a décidé de les exploiter conjointement afin de faciliter la gestion de l'ensemble.

- **Le parking Berger**

(N° 11) Un autre chantier est en cours depuis mars 2014 et se terminera fin 2015 : la reconfiguration du parking Berger.

Le parking Berger, au départ, faisait 700 places ; 400 sont supprimées afin de permettre l'extension de la gare, la création de l'accès et les 300 places restantes seront reconfigurées afin de permettre leur exploitation. Ce parking de 300 places rouvrira fin 2015.

Par ailleurs, dans une petite partie de ce parking, un petit mail reliant le niveau -3 du puits en cours de creusement par la RATP au Forum existant sera aménagé et ouvrira mi 2016 en même temps que le nouvel accès à la gare.

- **La voirie souterraine**

Nous avons eu beaucoup de difficulté sur ce chantier à cause du plomb qui est une nouvelle sorte d'amiante. Le chantier a pris pratiquement un an de retard. Nous espérons initialement le terminer mi 2015, nous le terminerons mi 2016.

(N° 12) Les photos montrent ce que nous sommes en train de réaliser en ce moment : des travaux de génie civil.

L'une des difficultés que nous avons est que la voirie souterraine est au niveau -2 du Forum, donc au-dessus du niveau -3 où il y a des commerces et des zones ouvertes au public. Quand on fait des travaux de ce type où, par exemple, on démolit des murs verticaux, lorsque l'on démolit la base du mur, il y a le risque qu'une erreur humaine conduise à percer la dalle – cela nous est arrivé une ou deux fois dans le passé. Pour se prémunir de tout accident sur ce qui se passe en dessous, des mesures drastiques sont mises en place : cela passe d'abord par des horaires adaptés, c'est-à-dire que l'on travaille de 7 h à 10 h, pas avant 7 h parce qu'il y a tout de même un aspect réglementation, nous n'avons pas le droit de faire du bruit avant 7 h, et l'on travaille jusqu'à 10 h qui est l'heure d'ouverture au public des zones du Forum. Pendant ces trois heures, nous avons des procédures spéciales sur la façon de faire les travaux afin d'éviter le risque de percer, et des personnels de l'entreprise sont placés au niveau -3, pour détecter l'amorce de tout début de percement et à ce moment-là arrêter les travaux qui se passent au-dessus. Entre 7 h et 10 h, il n'y a pas de public, mais il peut y avoir du personnel, en particulier si c'est des commerces, le personnel est en train de mettre en place la marchandise. C'est ce qui explique que dans des secteurs où nous nous sommes engagés à ne pas faire de bruit avant 10 h, notamment l'hôtel Novotel, nous ne pouvons pas dans ces configurations-là faire les travaux après 10 h

(N° 13) Sur le phasage général et en particulier le plan de circulation en vigueur, les zones indiquées en orange sont des voies de circulation aujourd'hui fermées parce que l'on y fait des travaux lourds non compatibles avec la circulation. Une des gênes pour l'activité du Forum est que les camions de plus de 3,50 mètres ne peuvent plus accéder à l'une des aires de livraison.

Ce plan de circulation durera jusqu'en novembre 2014. Ensuite, nous passerons à un plan de circulation un peu différent puisque nous allons rouvrir ce que nous appelons la grande boucle : la voirie souterraine du Forum des Halles est une grande boucle qui fait en gros le tour par l'extérieur du Forum des Halles et sur laquelle se branche ensuite un certain nombre d'entrées et de sorties qui sont périphériques.

Nous allons la rouvrir et cela va nous permettre de fermer l'entrée actuelle de la rue du Pont-Neuf qui le sera définitivement puisqu'elle ne sera jamais rouverte.

(N° 14) Pour terminer le chantier des voiries souterraines, il y aura une dernière phase d'octobre 2015 à mi 2016 avec la fermeture de la trémie d'entrée dans la rue Coquillière et l'ouverture d'une nouvelle trémie d'entrée qui est exactement à l'emplacement du chantier RATP en cours.

Les photos illustrent les opérations de déplombage en cours. Ce plomb dont nous parlons était du plomb qui était dans l'essence, jusqu'en 2000, et qui du coup se trouvait aussi dans les gaz d'échappement. Il s'est déposé partout dans les tunnels pendant des décennies ; à l'extérieur, les eaux de pluie se chargeaient de le laver. Il y en a partout et il n'est pas possible de faire travailler des ouvriers parce que l'on soulève la poussière pleine de plomb, ils sont susceptibles de la respirer et donc d'attraper le saturnisme. Il faut donc tout laver.

On prend section par section du tunnel. Les parties inférieures, les extrémités sont entièrement closes hermétiquement ; ensuite, c'est lavé à l'eau avec une sorte de karcher un peu spécial et toutes les eaux de lavage sont récupérées au sol grâce à ces plastiques pour être envoyés dans des déchetteries spécialisées en produits toxiques.

- **La Canopée**

(N° 15) Je vous montre à chaque réunion une photo générale du site de la Canopée. Une photo montre comment était le chantier en septembre lors de la dernière réunion et comment il est aujourd'hui.

La grande verrière centrale, jetée entre les deux bâtiments nord et sud, est terminée depuis mars 2014. Nous sommes maintenant en train de déposer le platelage, l'énorme plateau qui a permis aux ouvriers de réaliser la verrière en étant à cinq ou six mètres de cette verrière. Vous voyez l'atelier de dépose de ce platelage. Pour le poser, cela a été assez facile, nous avons les grues ; maintenant, il n'est plus possible d'utiliser les grues puisque la verrière empêche d'y accéder. Il est donc assez laborieux de retirer ce platelage, on le tire par petits morceaux, on le soulève, l'entreprise doit faire des prodiges d'ingéniosité pour réussir cette performance. Le platelage sera totalement déposé en août 2014.

Sur les bâtiments, nous sommes en retard. Initialement, nous pensions terminer le clos-couvert – c'est-à-dire la toiture, la façade, ce qui permet de mettre l'intérieur du bâtiment à l'abri des intempéries et de faire les travaux d'aménagement intérieur – et la sur-toiture de verre – puisque la toiture des bâtiments est une toiture-terrasse classique, sauf que pour des raisons esthétiques elle est recouverte par une sur-toiture en verre – à peu près dans le même délai. Cela n'a pas été possible.

La pose complète des verrières et des façades sur notre planning recalé est prévue en novembre 2014 et l'ensemble des bâtiments, notamment des locaux intérieurs qui seront mis à disposition du conservatoire, de la bibliothèque, de l'équipement hip-hop et de la maison des pratiques artistiques amateurs, ainsi que des commerces en rez-de-chaussée seront mis à disposition mi 2015.

Quelques photos du chantier que vous ne voyez pas peut-être pas dans la rue directement.

(N° 16) Nous avons réalisé un petit film que vous pouvez voir sur notre site internet parisleshalles.fr qui fait un peu le bilan de trois ans de chantier. Pour le réaliser, nous avons fait prendre des images par un petit drone qui s'est promené, par exemple ici entre les ventelles. L'autre photo est issue d'une perspective d'un film de prospective que nous avons réalisé en 2010, là aussi pour vous faire remarquer que cela ressemble tout de même un peu.

(N° 17) Une photo prise de l'intérieur. Aujourd'hui, l'intérieur du volume sous la grande verrière est visible depuis la porte Lescot. Si vous pouviez entrer un peu plus, vous verriez par exemple que toute la façade du premier et du deuxième étage du Conservatoire – dans le bâtiment sud – est terminée. À côté, la photo du même film de 2010 montre son allure une fois terminée. Vous voyez que cette façade est à peu près aboutie, il manque juste des éléments décoratifs qui vont dessiner ces lignes horizontales qui ne sont pas encore posées.

(N° 18) Quelques photos de l'intérieur du patio. Un des partis de l'architecte est de créer un immense volume qui permettra depuis la Porte Lescot et les différents endroits sous la verrière d'avoir une vue magnifique sur le jardin et la bourse du commerce. Jusqu'à présent, on avait du mal à le voir puisque tout cela est encombré par le platelage qui a permis de construire la verrière. Nous avons commencé à déposer le platelage et ici, nous sommes dans la partie sud avec la façade du Conservatoire, l'espace public à rez-de-chaussée qui va permettre, par exemple, si vous venez de la porte Lescot d'aller vers le jardin, chose que l'on ne pouvait pas faire dans le site antérieur. Un bout de platelage existe encore et disparaîtra laissant tout le volume du patio.

Une autre photo prise dans l'autre sens, en me tournant vers l'est, vers la porte Lescot, vers le centre Pompidou : vous voyez des structures métalliques qui portent l'extension de plancher où est réalisé l'espace public et vous devinez la façade du Conservatoire. Quand on se promènera ici, on sera sous un volume de 10 à 15 mètres puisque la partie supérieure de la verrière est à 14,50 mètres et sa partie inférieure est environ à 10 mètres.

Par contre, quand on sera au fond du patio, donc au niveau -3 du Forum, sous la grande verrière, il y aura une hauteur de 21 à 28,50 mètres sous le plafond.

Enfin, pour visualiser aussi l'achèvement de cette opération, cette photo vous montre, sous la partie centrale du platelage qui n'est pas encore déposé, les structures qui vont bientôt supporter les emmarchements puisque sur toute la largeur du patio, il y aura des escaliers qui permettront depuis le bas du patio de rejoindre le jardin.

- **Réfection des rues autour de la Canopée**

(N° 19) Le chantier de réfection des voiries des trois rues périphériques de la Canopée ne commencera que lorsque nous aurons fini les façades du rez-de-chaussée du bâtiment et nous referons entre façades, la façade des immeubles existants et la nouvelle façade de la Canopée, la totalité de la rue piétonne : rue Lescot, rue Rambuteau et rue Berger.

Le chantier commencera en novembre 2014 pour s'achever mi 2015. Ce sera extrêmement phasé afin de permettre à la vie du quartier de se poursuivre. Les piétons pourront toujours circuler partout et les véhicules presque partout, notamment les bennes à ordures, les livraisons de commerçants, etc.

- **Circulations verticales**

(N° 20) Ces plans symbolisent le niveau -1, le niveau -2, le niveau -3 du centre commercial. Les zones rouges sont les zones aujourd'hui en travaux où le public ne peut pas accéder même de jour. C'est essentiellement le patio, mais également les chantiers principaux qui sont en cours.

Par exemple, au niveau -3 Berger, nous sommes en train de réaliser la liaison par escalators et escaliers vers la gare RER. Ce sera un accès supplémentaire petit jumeau de l'accès Rambuteau qui existe déjà.

À cet endroit, nous sommes en train de réaliser le duplex de deux ascenseurs dont on a déjà parlé qui permettra depuis la rue Lescot d'accéder aux trois niveaux du centre commercial et au niveau -4 de la gare.

Des travaux assez significatifs sont également réalisés dans le centre commercial par le gestionnaire du centre commercial Unibail et non par la SEM. En effet, le centre commercial a engagé une rénovation complète du réseau de désenfumage du centre commercial, des installations assez gigantesques qui avalent la fumée en cas d'incendie afin d'éviter aux gens de mourir asphyxiés. Ces gaines peuvent atteindre un à deux mètres carrés de section, ce qui est très important. La rénovation du réseau de désenfumage est quelque chose de lourd et il se trouve qu'il est situé, pour l'essentiel, dans les volumes des faux plafonds, c'est-à-dire le volume entre le faux plafond et le plafond en béton qui est au-dessus. Dans le Forum, ce volume fait 1 mètre, 1,50 mètre de hauteur et y sont logées toutes sortes d'installations techniques et en particulier les gaines de désenfumage. En décembre 2013, la ville et Unibail ont passé un accord afin que la réfection architecturale des plafonds de toutes les zones où travaille la ville soit faite par Unibail et non pas par la ville. Au départ, il était prévu que par exemple, dans la circulation Rambuteau, la ville fasse tout : elle changeait les escalators et les ascenseurs, elle relookait architecturalement le sol, les murs et les plafonds. Finalement, les plafonds seront faits par Unibail en coordination avec ces travaux de désenfumage. Par exemple, la SEM pour le compte de la ville, a fini son travail à Rambuteau même si en plafond ce n'est pas encore fait parce que nous passons la main à Unibail pour cette partie des travaux.

En août 2014, nous allons supprimer le tunnel qui traversait le patio et qui a permis de faciliter la circulation du public dans le Forum pendant une bonne partie du chantier. A partir de cette date nous commençons à travailler sur la configuration définitive du patio et il faut enlever le tunnel afin que nous puissions travailler.

Les façades du patio : en 2011, nous avons déposé les façades préexistantes qui avaient été conçues par Vasconi à l'époque. Nous avons posé des façades provisoires (limite du trait rouge et du trait jaune) qui sont des structures assez simples qui ont duré environ deux ans. À partir de septembre-octobre 2014, nous allons commencer à poser les façades définitives et à partir de novembre, une fois que les façades définitives auront été posées, les façades provisoires vont se retrouver à l'intérieur du Forum et nous allons les déposer ; le centre commercial sera proche de la configuration définitive.

Les travaux dans les Portes. (N° 21)

Porte Rambuteau : Les deux photos montrent avant et aujourd'hui. Les travaux sont terminés sauf la partie plafond que va entamer bientôt Unibail. Le nouvel accès à la RATP est ouvert, même s'il reste aussi un petit peu de finitions à faire. Il nous reste à faire le local où débouchent les escaliers et escalators au rez-de-chaussée de la Canopée. Aujourd'hui, c'est brut de béton ou de métal, donc un chantier de six semaines va être conduit sur septembre/octobre, qui va nous amener à fermer la Porte, c'est-à-dire que l'on ne pourra plus aller de la rue au niveau -1, par contre, on pourra continuer à circuler du niveau -1 au -2 au -3 et au -4 jusqu'à la gare.

Porte Berger : Nous avons à peu près le même dispositif un peu décalé dans le temps. Les travaux sont en cours et nous devrions les terminer fin 2014. La RATP prévoit d'ouvrir le nouvel accès à la gare début 2015 et nous aurons une séquence d'environ quatre semaines, sur octobre, novembre, que nous engagerons seulement quand nous aurons terminé Porte Rambuteau, et où nous allons fermer aussi la Porte Berger en surface afin de faire cet aménagement du rez-de-chaussée.

Le principe général est que l'on essaie de ne jamais fermer les portes, sauf impératif, et à ce moment-là, nous n'en fermons qu'une à la fois afin que le Forum puisse continuer à vivre avec les deux autres portes de ce secteur et les quatre autres de l'autre côté.

Porte Lescot : Cela se réalisera en 2015, c'est une restructuration très lourde. La porte en surface sera fermée pendant dix mois, c'est-à-dire que l'on pourra circuler toujours du niveau -4 au niveau -1, mais pendant dix mois, on ne pourra plus aller du niveau -1 à la surface.

Le trafic piéton sera réorienté vers les portes Rambuteau et Berger. À ce moment-là, la liaison vers la gare existera, donc depuis Berger comme depuis Rambuteau, on pourra depuis la rue prendre des escaliers ou des escalators qui nous emmènent jusqu'à la gare.

Côté RATP, le chantier conduit aussi à impacter profondément toute la ligne de contrôle au niveau de la porte Lescot. La RATP va procéder par moitié et pendant toute l'année 2015 on ne pourra plus entrer dans la gare à cet endroit-là au niveau -4, on pourra seulement en sortir. Nous avons donc une bonne coordination au niveau de la gestion du trafic piétons entre les deux chantiers RATP et SEM.

Un petit mot sur une situation actuelle

Il était temps que cette opération arrive puisque les escalators de l'ancien Forum qui ont environ 35 ans sont à bout de souffle, ceux du tube, c'est-à-dire ceux qui vont directement du -1 au -3, sont tombés en panne et le prestataire d'Unibail ne sait pas les réparer. Unibail lance une opération où ils vont reconstruire pour six mois seulement un escalator. Le chantier a commencé récemment et ils devraient rouvrir en juillet.

○ Horaires des travaux (N° 22)

Travaux de nuit

- ✓ Chantier de la Canopée

Nous avons fait beaucoup de travaux de nuit qui sont terminés :

- 74 nuits afin de poser des pièces lourdes, en accord avec la préfecture de police, afin d'éviter que, si par accident l'une de ces pièces se décrochait d'une grue, elle ne traverse les plafonds du Forum et ne crée une catastrophe en dessous.
- 33 nuits de pose de petites pièces, simplement pour rattraper des retards qui avaient été pris sur le chantier.
- ✓ La voirie souterraine

Depuis le début de l'année, nous avons fait 37 nuits de travaux qui se traduisent aussi par 37 nuits de fermeture à la circulation. Nous en avons prévu encore 40 à 50 jusqu'à fin 2014. Elles sont toutes faites pour des impératifs de sécurité concernant des travaux du type de ceux que je vous montrais sur les photos. Par exemple, lors d'une opération de nettoyage du plomb en section courante du tunnel, il n'est pas possible d'avoir des voitures qui passent au milieu de tout cela.

✓ Circulations verticales

Ce sont les travaux sur les ascenseurs, les escalators, etc. Nous les faisons de nuit du lundi au vendredi pour des impératifs de sécurité également. Ces travaux nous amènent souvent à mettre hors service des dispositifs de sécurité, comme le désenfumage, l'alarme incendie, etc., ou à obstruer des cheminements d'évacuation.

Travaux le samedi

Initialement, nous espérions ne pas travailler le samedi. Les difficultés que nous avons pu rencontrer nous ont amené à changer notre fusil d'épaule. De janvier 2013 à mars 2014, nous avons travaillé pratiquement tous les samedis afin de poser des éléments de la charpente métallique de la Canopée. Ceci est maintenant terminé. Sur le clos-couvert des bâtiments, pour essayer de rattraper le retard que nous avons pris, nous avons autorisé les entreprises à travailler le samedi.

Cela s'explique notamment par le fait que beaucoup d'entreprises qui travaillent sont des entreprises qui viennent de très loin, les gens sont en déplacement et les entreprises trouvent des accords avec les ouvriers afin de faire des semaines longues plutôt que de faire des aller-retour entre leur lieu de travail et leur domicile.

Le bruit

Nous essayons d'abord de respecter la charte chantier, donc de respecter les séquences 7 h/20 h pour l'essentiel ; 10 h/18 h pour les bruits les plus forts sous la place Marguerite de Navarre, etc., mais c'est parfois compliqué, nous ne sommes pas toujours capables d'anticiper ce que peut provoquer comme bruit un type de travail.

Généralement, nous faisons des essais quand une nouvelle tâche s'annonce et que nous ne savons pas très bien ce que cela va occasionner comme bruit ; nous écoutons ce qui se passe pour ensuite prendre des options sur la meilleure façon de faire.

Nous avons un dispositif qui, je pense, fonctionne assez bien, notamment avec le comité de suivi. Si vous êtes riverain et que vous vous plaignez de bruits, il faut le faire remonter à la SemPariSeine, soit par le biais des membres du comité de suivi, soit, si vous souhaitez traiter directement, vous pouvez également envoyer des mails à la rubrique « contact » de notre site internet. Il faut nous dire où vous habitez, à quelle heure vous avez du bruit et quel type de bruit parce qu'il n'est pas simple de déterminer quelle est la cause du bruit. Nous avons des micro-chantiers partout et la façon dont se propage le bruit n'est pas toujours très simple : un bruit aérien se propage à peu près en ligne droite, un bruit solidien suit des trajectoires parfois imprévisibles. Nous avons donc besoin d'éléments précis pour essayer de reconstituer la source et voir s'il y a moyen de faire autrement pour limiter cette gêne.

J'en ai terminé, je suis à votre disposition pour des questions.

Jean-François LEGARET : Merci à Dominique Hucher qui est toujours très précis, et merci à Jean-Louis Missika qui est présent ce soir. J'espère qu'il sera là lors des prochaines réunions parce que la mairie de Paris a souvent été absente lors de nos réunions publiques au cours des derniers mois. Je trouve que c'est un progrès.

Je voudrais poser une question, et cette question je l'ai posée lors de toutes les réunions précédentes et je n'ai jamais eu de réponse :

Quand tout cela sera-t-il définitivement terminé ?

Je pense qu'il y a un devoir de transparence et de vérité à l'égard de tous les habitants du quartier qui subissent effectivement des contraintes et des nuisances lourdes, et nous sommes tous conscients, moi le premier, qu'il faut maintenant aller jusqu'au bout de ce chantier, que cela s'achève le plus tôt possible et qu'on en ait terminé avec cette phase de chantier qui aura été un chantier gigantesque, qui a dérapé pour un certain nombre de raisons – je ne vais pas revenir sur toutes les critiques et les réserves que j'ai formulées, vous les connaissez et beaucoup d'entre vous les ont manifestées également. Maintenant, ce qui nous intéresse, c'est aller jusqu'au bout. Or, j'ai déjà dit lors des réunions précédentes qu'en réalité si je lisais bien les documents – mais il faut lire entre les lignes – l'opération devait être terminée en 2017. Or, il se trouve que Madame Hidalgo, maire de Paris, vient d'adresser des lettres de mission à ses adjoints qui ont été rendues publiques, j'ai donc pris connaissance de la lettre qu'elle a adressée à Jean-Louis Missika le chargeant de suivre l'opération des Halles jusqu'à son achèvement en 2018.

J'aimerais savoir pourquoi cela a été écrit, à quoi cela correspond et ce qu'il reste à faire.

J'ai déjà posé cette question à chacune des réunions et monsieur Hucher, avec une parfaite connaissance du dossier à laquelle je ne manque jamais de rendre hommage, nous annonce les bonnes et les mauvaises nouvelles sur des séquences des deux ou trois ans qui viennent, mais on ne sait jamais jusqu'où cela nous entraîne. Pourrait-on, une bonne fois pour toutes – je crois que c'est tout de même une question importante – nous dire quand ce chantier sera définitivement achevé ? Je crois que vous, riverains, habitants, avez besoin de savoir, d'avoir effectivement quelques exigences en termes d'horaires, en termes de jours. Vous avez connu plus de 70 chantiers de nuit et on vous a expliqué pourquoi c'était incontournable ; vous l'avez accepté, non sans mal, mais vous l'avez accepté et je dois dire que ces chantiers de nuit ont été entourés de précautions tout à fait exceptionnelles afin de faire en sorte qu'ils puissent se dérouler de manière supportable. Tout cela est fait, c'est derrière nous.

Que reste-t-il à faire ? Pour combien de temps ? Peut-on avoir quelques garanties que les jours, les week-ends, les jours de fête, les horaires matinaux seront respectés ? C'est une question que je pose et à laquelle je voudrais bien que l'on puisse nous apporter dans des délais raisonnables une réponse fiable, sérieuse.

Je voudrais maintenant en venir rapidement à la question posée par Anne Jacino sur la sécurité. J'ai rencontré le préfet de police. J'ai une réflexion de simple bon sens et je pense que vous serez nombreux à la partager : le chantier des Halles a finalement créé une espèce de no man's land inaccessible puisque l'on a hermétiquement clôt de palissades quatre à cinq hectares du 1^{er} arrondissement dans lequel il n'y avait plus personne si ce n'est les accès aux pôles et naturellement les accès au chantier. Cela veut dire que les effectifs de police qui étaient très nombreux et très présents sur le jardin, etc. ont été allégés. Je demande que l'on fasse un travail de réflexion et d'anticipation afin qu'à partir du moment où les flux de personnes très importants qui seront générés par la mise en service de la totalité de l'opération du pôle transport, on ait des effectifs qui correspondent aux nécessités de la sécurité.

Jean-Louis Missika a parlé de la gare du Nord, c'est vrai que c'est un bon exemple, mais au Forum, les phénomènes de bandes suffisent à notre bonheur, nous connaissons tout cela. Je crois qu'il y a un travail indispensable. J'ai demandé au préfet de police de le faire, il s'y est engagé et je vois une nécessité d'avoir en réalité trois partenaires indispensables :

- les institutions, c'est-à-dire la préfecture de police, la mairie de Paris et accessoirement la mairie du 1^{er} ;
- les exploitants commerciaux, Unibail, le Forum commercial et la RATP qui ont leur propre logique et qui ne peuvent naturellement pas s'exonérer ni se désintéresser de ces questions de sécurité ;
- un troisième partenaire me paraît indispensable : les associations de préventions, clubs de préventions, associations caritatives qui doivent faire le travail. Je vais, en tout cas à mon niveau, associer et intéresser toutes les grandes associations dont on connaît le savoir-faire afin que les

populations que nous connaissons et que nous identifions parfaitement sur le secteur des Halles puissent être suivies.

Je pense qu'il faut anticiper et se mettre au travail dès à présent. Madame la Commissaire Bouesnard que je salue est également très informée de la démarche que je souhaite, et je pense qu'il faut, avec tous les partenaires concernés, que l'on puisse travailler sur cette nécessaire anticipation dès à présent.

Jean-Louis MISSIKA, Adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité de l'Urbanisme :

Je vois avec beaucoup de satisfaction qu'il y a une convergence entre ce que propose Jean-François Legaret et ce que j'ai proposé.

Je suis entièrement d'accord et je vais saisir dès demain ma collègue Myriam El Khomri, adjointe en charge de la sécurité afin que nous montions ce groupe de travail dans un délai raisonnable sur le modèle de ce qui a été fait à la gare du Nord parce que je pense que cette méthode de coordination de l'ensemble des parties prenantes est la bonne méthode, étant entendu qu'il y a des responsables de sécurité chez Unibail-Rodemco, à la RATP, à la ville de Paris et il y en a bien évidemment dépendant de la préfecture de police. C'est dans le meilleur travail en commun, la meilleure exploitation des informations, y compris en temps réel en ce qui concerne les caméras de vidéo-protection, que l'on améliorera la sécurité et je suis entièrement d'accord avec Jean-François Legaret, il faut commencer ce travail tout de suite et que nous mettions en place un standard de sécurité dès que les palissades seront retirées. Je suis tout à fait prêt, Jean-François, à travailler avec toi sur ces sujets-là.

La date de fin de chantier.

Nous savons très bien que c'est un chantier gigantesque, nous en avons tous conscience, c'est un chantier extrêmement complexe, en site occupé, en plein cœur de l'un des quartiers les plus denses et les plus étroits de Paris et c'est un chantier sur quatre niveaux qui, en plus, concerne une station de métro et de RER qui est l'une des plus fréquentées d'Europe – 750 000 voyageurs.

Je voudrais féliciter le patron de la SemPariSeine et la responsable du chantier de la RATP pour la qualité de leur travail et la qualité de leurs explications. Je voudrais aussi vous dire que des événements comme la nécessité de déplomber les souterrains sont des événements imprévus qui ralentissent un chantier d'un an et de tels aléas arrivent souvent dans les chantiers de cette taille. De ce point de vue, je considère que la gestion du chantier en termes de calendrier a été tout de même maîtrisée par les responsables, mais bien évidemment, nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour que ce chantier soit terminé en 2017 ; est-ce que cela débordera sur 2018 ? C'est peut-être à vous de nous le dire, mais ma volonté profonde est que tout soit terminé en 2017. J'ajoute que la partie du chantier traitée dans l'année 2017 sera beaucoup plus légère que tout ce que nous avons connu jusqu'à présent.

Je vais laisser la parole à Dominique Hucher afin qu'il nous dise comment il voit les choses en termes de calendrier.

Dominique HUCHER : Je vous remontrerais cette image du jardin qui permet de mieux localiser les choses.

Au-delà de ce que je vous ai décrit qui se situe plutôt sur 2014, 2015, et début 2016, ce secteur peut démarrer à partir de fin 2015 quand on ferme la trémie routière, et nous avons une bonne année pour le faire, donc à fin 2016.

Nous ne pouvons déposer la cité de chantier que lorsque les gros chantiers seront terminés :

- mi 2015 pour la Canopée ;
- mi 2016 pour la RATP et les voiries souterraines.

Donc, à partir de mi 2016, nous commençons à déposer les quatre blocs de bungalows et à transformer tout cela en jardin. C'est pour cette raison que si l'on donne le top départ mi 2016, cela nous emmène au moins jusque fin 2017 pour faire cette partie-là du jardin.

Nous avons une petite partie pas très compliquée à faire, là où se situe une aire de jeu provisoire pour les enfants de 3 à 7 ans. Afin d'assurer la continuité de l'offre de jeu, l'idée est de maintenir cette aire provisoire jusqu'à ce que l'aire définitive soit réalisée. Ce sera un petit chantier à l'échelle de l'opération (un million d'euros sur trois mois) qui sera effectuée plutôt en 2018.

L'opération prévoit de refaire la rue Berger et de la piétonner. Aujourd'hui, cette rue Berger est empruntée par le trafic poids lourds qui alimente la cité de chantier. L'idée générale est que les rues piétonnes seront refaites entièrement quand les camions de chantiers ne les emprunteront plus. Donc ce sera plutôt fait en 2018.

Pour l'instant, nous tenons le planning sur les grands objectifs, mais de petites finitions à l'échelle de l'ensemble de l'opération déborderont sur 2017 et 2018.

Jean-Louis MISSIKA : Si je dois résumer pour répondre à la question de Jean-François Legaret, c'est fin 2017 ou au plus tard début 2018.

Jean-François LEGARET : Merci de ces précisions. C'est la première fois qu'on nous le dit de manière aussi nette et claire.

Un intervenant : Je vous remercie beaucoup de vos explications. Vous parlez des jardins. Y a-t-il eu une petite enquête de satisfaction, surtout l'enquête auprès des parents, sur les aires de jeux, la place René Cassin par rapport à l'utilisation qui en est déjà faite ? Nous pouvons avoir quelques craintes.

Ma deuxième question est très courte : vous avez parlé des fermetures des voies souterraines à certains moments. Comment sont informés les utilisateurs ? J'avais évoqué la possibilité d'un flash code, quelque chose de très souple et que l'on puisse avoir avec nos Smartphones, une indication directe et y compris poser des questions. Cela ne semble pas avoir été retenu.

Merci.

Elisabeth BOURGUINAT, Association Accomplir : Merci pour ces deux présentations comme toujours très précises. Vous avez évoqué la possibilité pour les habitants de passer par le comité de suivi du chantier afin de poser leurs questions ou formuler leurs récriminations. Nous sommes deux habitants membres de ce comité de suivi du chantier, Jacques Chavonnet et moi-même, membre de l'association Accomplir.

Ceux qui sont passés par nous peuvent témoigner : nous suivons très bien les questions qui nous sont posées, nous les posons à Monsieur Hucher et nous revenons vers la personne pour donner la réponse. J'ai été étonnée par le fait qu'il y ait eu peu de sollicitations, donc n'hésitez pas à poser vos questions, nous sommes là pour cela, c'est notre fonction, nous vous représentons au sein du comité de suivi du chantier.

La lettre d'Accomplir est un petit journal fait par notre association, au verso, vous avez l'adresse contact@accomplir.asso.fr ; je suis la secrétaire de l'association et je reçois les courriers, donc si vous écrivez à cette adresse, je me ferai un plaisir de transmettre vos questions à Monsieur Hucher et d'apporter la réponse. C'est d'autant plus intéressant si vous passez par nous, cela nous permet de répercuter à d'autres et de diffuser l'information plus largement que si vous écrivez directement à la SEM – ce qui est très bien aussi. En nous transmettant l'information, nous en faisons profiter nos adhérents, mais aussi les habitants du quartier puisque nous mettons des informations sur le chantier dans cette lettre.

J'ai été un peu surprise, Monsieur Hucher, quand vous avez parlé de la voirie souterraine en direction du Pont-Neuf. Je n'avais pas compris que tout fermait côté Pont-Neuf. Y a-t-il eu un changement ? Le côté quai du Pont-Neuf reste-t-il ouvert ? Pourriez-vous récapituler ? Que reste-t-il d'ouvert et fermé ?

Dominique HUCHER : Nous avons trois phases de chantier.

Elisabeth BOURGUINAT : Sur l'image suivante, vous avez mis deux croix.

Dominique HUCHER : L'image suivante, effectivement, nous fermons tout.

Elisabeth BOURGUINAT : Est-ce tout fermé pour toujours ? Je croyais que rue du Pont-Neuf c'était fermé, mais que les quais restaient ouverts.

Dominique HUCHER : Vous le voyez, elle est rouverte dans la phase suivante.

Elisabeth BOURGUINAT : D'accord. J'avais également une question sur ce que l'on appelle le barreau nord-sud. Il était question il y a fort longtemps d'ouvrir à cet endroit-là un Monoprix ou un commerce alimentaire en tout cas. Est-ce toujours d'actualité et à quel moment ce commerce ouvrirait-il ?

La dernière chose concerne le tube Lescot. Nous l'avons mis dans La Lettre, je me permets de le redire publiquement : nous sommes très étonnés de la perspective qu'Unibail puisse choisir, une fois qu'ils auront mis cet escalator temporaire, de le mettre en position descendante et non pas en position montante. Je trouve cela complètement aberrant ; si un seul sens est rétabli, il faut impérativement que ce soit le sens montant et pas le sens descendant parce que nous avons tous vu de nombreuses personnes qui faisaient marche arrière, qui étaient complètement perdues dans le Forum avec leurs valises. Cela me choque, même si c'est un opérateur privé qui le fait, cela sert tout de même de voie publique pour accéder à la gare.

Merci.

Gilles POURBAIX, Association Accomplir : J'ai trois questions qui concernent les déplacements, la voirie.

Vous avez parlé de la réfection des voiries autour de la Canopée et montré une diapositive représentant les voiries que vous allez refaire, à savoir, la partie rue Berger, rue Lescot et rue Rambuteau qui entourent la Canopée. Allez-vous également refaire le reste des voiries de surface ? Par exemple, une flaqué d'eau d'environ 10 mètres de long sur 5 mètres de large inonde la rue Saint-Denis, quand il pleut parce que la voirie s'est complètement affaissée du fait du passage des camions. C'est également le cas rue Rambuteau dans la partie qui va vers le boulevard de Sébastopol.

Quel est le périmètre d'intervention sur la réfection des voiries de surface ?

La deuxième question est liée : où en est-on de la fermeture de la zone piétonne ? La ville a-t-elle déjà travaillé sur la méthode magique pour rendre la zone piétonne réellement piétonne ? À l'heure actuelle, la zone piétonne n'est pas piétonne, mais largement circulée et le soir, c'est un gigantesque parc de stationnement gratuit.

La dernière question concerne les allées qui se trouvent dans le Forum des Halles. Peut-être peu de gens savent que ces allées sont des rues de Paris et la ville avait caressé le projet de vendre ces voiries à Unibail-Rodamco. Je souhaiterais savoir si ce projet de vente à Unibail-Rodamco est définitivement enterré ou si l'on doit continuer à regarder en permanence tous les bulletins BMO, etc., pour voir si la ville n'essaie pas de vendre cela un peu en catimini ou en petits morceaux. C'est vraiment une question très sérieuse et très importante et nous aimerions avoir la réponse de Monsieur Missika soit ce soir, soit par écrit à l'association Accomplir, 49 rue Saint-Denis, 75001, nous sommes preneurs.

Merci.

Un intervenant : Trois questions :

1/ Vous avez évoqué la remise à niveau de la porte Saint-Eustache. Qu'entendez-vous par là ?

2/ En ce qui concerne les voiries, je voudrais vraiment comprendre qu'après 2017 la sortie sur les quais, évoquée par Élisabeth Bourguinat, sera vraiment ouverte pour toujours.

3/ Qu'en est-il de la sortie/entrée rue Turbigo, angle Étienne Marcel ? Actuellement, il y a une espèce de no man's land, de plots. Qu'est-il prévu pour rendre cela un peu moins sinistre et plus traversant pour les piétons qui longent la rue Turbigo, qui viennent de la rue Française et veulent aller vers de l'autre côté de ce fleuve de voitures ?

Un intervenant : Puis-je me permettre une question complémentaire puisque tout à l'heure ma question était peut-être un peu trop large et trop tôt. Je vais être plus précis.

Nous habitons dans un immeuble qui a été construit en 1640, il a 400 ans. Toute la rue du Jour est construite d'immeubles de la même époque, 17^{ème}, 18^{ème} siècle, soit en pierre, soit en pan de bois. Ces immeubles sont fragiles et à proximité immédiate d'un chantier en béton avec des travaux majeurs. Je coordonne les travaux de consolidation de cet immeuble depuis six ans : nous avons des étais au sous-sol, nous avons eu des étais pendant deux ans au rez-de-chaussée, nous avons refait les planchers et la structure des planchers de l'immeuble du rez-de-chaussée ; nous avons refait les poutres du deuxième étage ; nous avons refait également les poutres dans certains appartements du troisième étage ; nous envisageons de consolider la structure de notre immeuble au premier étage. Cela représente 450 000 euros de travaux.

Mon inquiétude est claire : lorsque je vous parlais tout à l'heure de la fermeture de la voirie souterraine de la rue Coquillière, c'est à quelques dizaines de mètres de notre immeuble et nous ne sommes pas les seuls. L'inquiétude se porte sur la structure de nos immeubles qui aujourd'hui est fragilisée, ce sont de vieux immeubles, malades, nous les consolidons comme nous pouvons, mais évidemment avoir un chantier de cette nature aussi près avec potentiellement une décompression des sols, cela peut avoir des conséquences dramatiques pour le bâti.

Je souhaiterais en savoir un peu plus en amont sur les techniques qui seront employées afin de fermer ces voiries souterraines. Allez-vous consolider les murs existants ? Allez-vous les supprimer ? Que va-t-il se passer ? Il y a eu un référé préventif, c'était une plaisanterie ! Un expert est passé sans contre-expertise, il a décrit vaguement que les appartements étaient jolis et cela s'est terminé. Nous n'avons pas non plus envie d'engager des procédures, ce n'est pas le sujet. Nous ne nous sommes plaints à personne, nous prenons les travaux à charge. Si en 2017 tout ce que nous sommes en train de faire depuis six ans pour consolider notre immeuble prend un risque encore plus important, nous voulons le savoir.

Une intervenante : En tant que riveraine rue Saint-Honoré, entre le Centre aérospatial et le Novotel, je voudrais poser des questions plus domestiques :

- Y aura-t-il des toilettes publiques ou les gens continueront-ils à uriner sur les portes des immeubles des riverains ?
- La soufflerie qui existe depuis dix ans et qui nous envoie dans les poumons, je pense, le plomb dont vous avez parlé, va-t-elle être fermée ?
- Va-t-il y avoir des caméras de surveillance, notamment dans le passage des Lingères où il s'est produit de nombreuses agressions depuis 15 ans ?
- Où peut-on trouver un projet d'aménagement de la surface entre la rue du Pont-Neuf et la place Marguerite de Navarre ? C'est une énigme, personne ne peut nous dire ce qu'il y aura demain ou après-demain.

Jacques CHAVONNET : L'association existe depuis 1992 et pourquoi ce vocable un peu dur d'association de défense des riverains ? Parce que déjà à l'époque, nous nous battions contre Météor. Nous avons appris beaucoup de Météor, et c'est avec le bureau de la concertation que le comité de suivi a pris la relève, mais pas avec les mêmes prérogatives.

Lors de l'avant-dernière réunion, Monsieur Brossat, président de la SemPariSeine, m'avait promis un rendez-vous pour reparler de cette concertation qui comportait un dernier volet sur l'aménagement du quartier auquel les riverains pourraient participer. L'aménagement du quartier se présente vite et personne ne nous a dit sous quelle forme allait se passer cette consultation et dans quel délai, alors que nous avons déjà beaucoup de questions à poser, ne serait-ce que la réfection des quatre voies qui ont été constituées dont les matériaux ont été choisis sans que nous ayons été consultés ou même interrogés.

Monsieur Missika, quelle suite comptez-vous donner à la concertation ? Monsieur Hucher m'a dit qu'il poserait la question à l'Hôtel de Ville. À l'époque, Monsieur Delanoë ne nous a jamais répondu sur ce problème de la concertation. Je souhaiterais, avec cette nouvelle mandature, que l'on réponde à mes questions et à mes lettres. Monsieur Pourbaix parlait tout à l'heure de la zone piétonne des Halles, c'est mon plus gros échec ! Depuis cinq ans nous essayons de fermer cette zone et n'y arrivons pas. On nous a dit qu'il fallait attendre 2017, sans doute 2018, parce que l'on va réunir la zone Montorgueil et la zone des Halles et à ce moment-là on verrait quel système serait utilisé.

Je m'aperçois que pendant ces quatre ou cinq ans, nous avons travaillé d'arrache-pied, nous avons posé des questions, envoyé des lettres auxquelles on n'a jamais répondu, il y a eu quelques petits travaux. Il faut savoir que quatre caméras posées aux entrées et aux sorties de la zone ne fonctionnent absolument pas ! Elles devaient être reliées au PC Bellan, malheureusement le PC Bellan est mort puisque les bornes de la zone Montorgueil sont mortes également. Il n'y a donc pas eu de possibilité concernant cette installation. Je comprends aussi que l'on ne peut pas remplacer le système, cela coûterait trop cher, mais que l'on nous dise comment on va faire quelque chose. Il y a eu effectivement une décision prise par le Conseil de Paris indiquant que la zone piétonne des Halles devrait se voir renforcée par des ASP que nous attendons toujours alors que le 2^{ème} a ses ASP !

Il y a donc un petit peu deux poids deux mesures et un voile que nous aimerions bien lever.

Dominique HUCHER : Je voudrais signaler que nous devons rendre la salle à moins le quart.

Un intervenant : Chaque fois c'est la même chose, on ne peut pas avoir de réponse parce que l'on doit rendre la salle !

Jean-Louis MISSIKA : Je vais être très bref. Je suis récemment nommé dans ma fonction d'adjoint à l'urbanisme et à l'architecture, donc je ne maîtrise pas la totalité des dossiers autant que mon voisin de droite et vous-même.

Je sais qu'une concertation aura lieu, je vous dirai la forme qu'elle prendra un peu plus tard. Sur la question de voiries, je partage cette responsabilité avec mon collègue Christophe Najdovski et il faut que je m'entretienne avec lui pour piloter cette discussion.

En ce qui concerne la vente de la voirie à Unibail, cela ne peut pas se faire en catimini puisqu'il y a une nécessité d'enquête publique.

Jean-François LEGARET : C'est une explication parce que cela paraît curieux. Il faut savoir qu'à l'origine de la construction du Forum, toutes les voies intérieures ont été classées en voies publiques, donc c'est un statut très particulier. Je harcèlerai Jean-Louis Missika sur ce point-là comme sur d'autres, mais il apportera des réponses, j'en suis sûr.

Jean-Louis MISSIKA : Quant à la nécessité de sécuriser les zones piétonnières, je partage tout à fait votre préoccupation. Là aussi, je pense que dans le cadre de la concertation que nous essayerons de mener, nous allons tenter de trouver des solutions. Les systèmes de plots amovibles ne fonctionnent pas et il faut donc trouver d'autres solutions. Les caméras et les systèmes d'amendes automatiques sont une solution, nous verrons si ce dispositif peut être installé dans le cadre de nos relations avec la préfecture de police.

J'entends ce que vous dites, je trouve que cette discussion a lieu dans un climat tout à fait positif et je ferai mes meilleurs efforts afin d'essayer de répondre à vos questions dans les délais raisonnables.

Un intervenant (hors micro) : Le site internet n'est pas du tout à jour pour les travaux. Ce serait bien d'avoir l'état d'avancement des travaux.

Je suis toujours très déçu par les traversées à bicyclette du Forum. Il y a une espèce de mixité piétons/vélos ingérable.

Une intervenante (hors micro) : C'est très dangereux parce que ça roule très vite.

Dominique HUCHER : *Sur la façon de s'informer* et cela répond aussi à votre dernière question : le site internet parisleshalles.fr, propose une information détaillée dans la rubrique « documentation » où vous trouvez, par exemple, ces présentations et de nombreux autres documents :

- Les comptes rendus mensuels des comités de suivi, avec beaucoup de réponses sur de nombreux sujets, des petits problèmes qui sont évoqués au sein des comités de suivi.
- Tous les diaporamas que nous actualisons environ tous les trois mois
- Les comptes rendus exhaustifs des réunions que nous tenons.

Ensuite, toutes les semaines, nous sortons deux flashes info chantier qui donnent des informations sur ce qui se passe la semaine suivante. Vous pouvez vous abonner, vous le recevrez directement sur votre mail.

Les fermetures de voirie souterraine : si vous voulez avoir l'information en direct, si vous êtes abonné à notre flash hebdo, toutes les semaines nous vous informons des fermetures, et nous vous indiquons les parkings où l'on ne peut entrer ou sortir, les gênes que cela occasionne.

Nous donnons également une information plus détaillée aux exploitants des parkings qui ensuite se chargent de les répercuter vers leurs usagers. Ils le font le plus souvent par voie d'affiches qui sont apposées aux endroits stratégiques du parking.

L'usage du jardin : par exemple, l'aire de jeux des enfants est maintenant entre les mains de son exploitation, donc la SEM n'intervient plus dessus. C'est à discuter avec les animateurs sur le terrain de l'aire de jeux et la direction des espaces verts qui gère et sera certainement très ouverte à discuter avec vous des évolutions à envisager.

Le barreau : il est toujours prévu d'y faire un commerce puisque le barreau, c'est-à-dire cette partie de la voirie souterraine, à terme est supprimé. Un volume commercial d'environ 3 000 mètres carrés est bien prévu dedans, normalement, un commerce alimentaire ; donc la ville vendra à Unibail. Cela ouvrira plutôt en 2016, voire 2017 puisqu'il faut que le chantier de voirie souterraine soit terminé et ensuite, il y a les travaux de transformation en commerce qui prennent un peu de temps.

Le phasage du plateau piétonnier : je vous parlais tout à l'heure des rues proches puisque ce sont celles que nous faisons en 2014, je vous donnais des indications sur la rue Berger. L'idée est de faire plutôt les rues piétonnes à la fin de l'opération donc certainement sur la séquence 2016/2017.

Le référentiel de ce que nous faisons et de ce que nous ne faisons pas est ce qui a été prévu en 2009 lors de l'enquête publique : on peut remettre à la disposition de ceux qui le souhaitent des petits schémas qui se trouvent dans le dossier d'enquête publique qui est présenté par rues, l'état initial et l'état projeté. Par exemple, pour la rue Saint-Honoré, vous pourrez trouver ce qui avait été envisagé à l'époque.

Jean-François LEGARET : Nous n'avons pas parlé du passage des Lingères qui évidemment est une question qui préoccupe à juste titre.

Dominique HUCHER : Comme ce sont des travaux que nous allons effectuer sur 2016/2017, nous ne pouvons pas faire toutes les études en même temps, nous les faisons au fur et à mesure, donc les études dans ce secteur seront plutôt en 2015.

Une intervenante (hors micro) : Pour l'instant, il n'y a rien du tout.

Dominique HUCHER : Je crois qu'il y a quelque chose sur la rue Sainte-Honoré.

Une intervenante (hors micro) : Pas à cet endroit-là.

Dominique HUCHER : Nous le saurons lorsque nous ferons des études précises, mais à ce jour, je peux vous assurer que personne ne peut répondre à votre question immédiatement.

L'aménagement de la porte Saint-Eustache : ce sera un aménagement léger qui aura deux dimensions principales :

- résoudre le problème des cascades : les anciens habitants du quartier ont dû les voir avec l'eau qui coulait. Cela ne marchait pas du tout. Du coup, ce sera végétalisé. La forme sera gardée et il y aura dans les parties verticales du mur végétal et dans les parties horizontales des petits bouts de jardins.
- L'emprise de la porte va être un peu diminuée afin de prendre moins de place dans le jardin et sur la rue, mais les escaliers vont rester grossièrement comme ils sont aujourd'hui.

Une intervenante (hors micro) : Il y avait un éclairage à la Porte Saint-Eustache d'une partie du jardin pour éclairer la partie centrale de Saint-Eustache.

Dominique HUCHER : Vous parlez des illuminations. Ce sera également refait.

Rue Turbigo : cela fait partie du document de référence qui indiquait les évolutions envisagées. Nous transmettrons à la personne qui posait la question ce document de référence où un petit plan répondra à sa question.

L'immeuble de la rue du Jour : là aussi, nous n'avons pas encore engagé d'études très précises. *A priori*, nous faisons très peu de génie civil, c'est-à-dire qu'une partie de la rampe qui permet aux véhicules de descendre, encadrée par deux grands murs, est dans le trou des Halles et pour une autre partie, c'est au-dessus du sol comme l'est votre immeuble. *A priori*, nous ne toucherons pas à ces murs, nous nous contenterons de peut-être casser un peu le sol qui supporte la chaussée des véhicules, uniquement la partie presque horizontale afin d'y redévelopper les volumes de terre nécessaires pour planter des arbres à cet endroit. Nous garderons le soutènement de votre côté, pas forcément de l'autre.

Un intervenant : Aurons-nous des informations précises à ce sujet ?

Dominique HUCHER : Il n'y a pas de problème. Venez régulièrement dans ces réunions et interpellez-moi si vous n'avez pas l'information.

Un intervenant : Notre architecte peut-il consulter quelqu'un chez vous ?

Dominique HUCHER : Pour l'instant, il n'y a rien à consulter, c'est comme pour la rue Saint-Honoré. Donnez-nous vos coordonnées et nous essayerons de vous contacter dès que les choses seront suffisamment mûres.

L'expert du référé préventif interviendra de nouveau pour vous comme pour nous s'il y a des désordres qui apparaissent dans votre immeuble.

La soufflerie rue Saint-Honoré : c'est la soufflerie RATP qui est au rez-de-chaussée, elle sera supprimée. L'opération permet de la supprimer parce que la RATP va se rebrancher sur une grande cheminée qui débouche sur le toit de votre immeuble ce qui permettra de résoudre ce problème de bruit.

Les WC publics : C'est un sujet difficile !

Jean-Louis MISSIKA : Dans le projet d'Anne Hidalgo, nous avons un doublement des sanisettes et nous discutons notamment aussi avec la RATP et Unibail. Nous aurons des propositions à faire dans un délai, je l'espère, raisonnable pour cette question des toilettes.

Un intervenant : Le problème est : où les mettre ?

Jean-Louis MISSIKA : Le problème de place est beaucoup plus crucial aux Halles qu'à la gare du Nord où l'on a trouvé des endroits parfaits.

Jean-François LEGARET : Je répète qu'il faut trouver ces emplacements dans la Canopée.

Un intervenant : Unibail a refusé, ils préfèrent faire des commerces plutôt que des toilettes.

Jean-François LEGARET : Quand on a un bâtiment comme la Canopée, il y a beaucoup de mètres carrés et c'est là que cela se case. Ce n'est pas en rajoutant des sanisettes sur la voie publique devant la Canopée que l'on réglera correctement la question. C'est un point sur lequel il faut faire caler Unibail dans la négociation parce que c'est la seule solution raisonnable.

L'aménagement intérieur de la Canopée n'est pas terminé, des questions comme l'intégration de toilettes publiques dans ces volumes est une question que l'on doit pouvoir encore régler si on a la volonté de le faire.

Dominique HUCHER : Il nous reste quatre minutes.

Des caméras de vidéo-protection : un travail est en cours entre la ville de Paris et la préfecture de police afin de compléter l'équipement de l'ensemble du quartier. Il y en a déjà quelques-unes, mais il y en aura plus à la fin de l'opération.

Y a-t-il d'autres questions ?

Une intervenante (hors micro) : Pour la traversée par le jardin de l'église Saint-Eustache à la rue Berger, il a été prévu un passage absolument ridicule et les gens passent sur le côté, la pelouse commence déjà à être très abimée, quand il pleut, c'est de la gadoue.

Dominique HUCHER : Cette partie n'est pas aménagée définitivement. Tout cela sera repris quand nous ferons la partie de jardin sous la cité de chantier. De plus, aujourd'hui la configuration des lieux fait qu'il y a une concentration de trafic piéton à cet endroit-là qui sera moindre lorsque le jardin sera complètement réalisé puisque les flux vont se répartir.

Une intervenante (hors micro) : Cela a été un grand conflit lors de la concertation, on nous a toujours refusé un passage nord-sud à cet endroit-là. Cet endroit est aménagé de façon définitive, tel qu'il est aujourd'hui. Nous avons 40 centimètres, nous avons demandé 2 mètres, mais c'était infaisable, nous ne les avons jamais obtenus.

Dominique HUCHER : Je vous propose d'en rester là par respect pour les gens qui travaillent ici.

Une intervenante (hors micro) : J'avais noté une question sur la voirie qui a été abimée par le passage notamment des camions. Quelle sera la part entre l'Hôtel de Ville et la SEM ?

Dominique HUCHER : La SEM ne met pas un centime, elle se contente de dépenser l'argent que la ville met à sa disposition .