

REAMENAGEMENT DES HALLES

REUNION D'INFORMATION CHANTIER : LA VIE DU QUARTIER PENDANT LES TRAVAUX EN 2011 ET LE REAMENAGEMENT DE LA VOIRIE SOUTERRAINE

MARDI 22 JUIN 2010

Sous la présidence de

M. Dominique HUCHER, Directeur de projet, SemPariSeine

En présence de

Jean-François LEGARET, Maire du 1er arrondissement

M. Thierry LE ROY, Garant de la concertation

Participants :

Elus

Mme Michèle HAEGY, Adjointe au Maire du 1er arrondissement

Mme Catherine MATHON, Adjointe au Maire du 1er arrondissement

M. Louis RAOUL, Elu du 1er arrondissement

Mme Josy POSINE, Elue du 1er arrondissement

Ville de Paris

Cabinet de Mme Anne HIDALGO
Mme Christiane DUCASTELLE

Secrétariat Général / Mission Halles
Mme Elise PENCE

Associations

Association « Accomplir »

M. Gilles POURBAIX

Association « Glob’Halles »

M. Dominique MAGNIETTE

Association de défense des riverains

« Châtelet – Les Halles »

M. Jacques CHAVONNET

Association « Paris des Halles »

M. Olivier PERAY

Association « Curiositas »

Mme Paule CHAMPETIER DE RIBES

Association « Qualité de vie autour de St-Eustache »

M. Jean POYET

Conseil Syndical 5/7 rue des Innocents

M. Jean-Pierre MARTIN

Conseil Syndical

Mme Eva CORRAL

Conseils de quartier

Conseil de Quartier des Halles

M. Alain LE GARREC

Mme Françoise FILOCHE

Mme Pascale RACAT

Mme Liliane SANZ

Conseil de quartier Palais-Royal

Mme Micheline MOURADIAN

Conseil de quartier Montorgueil/St Denis

M. Gérard RAISER

Conseil de quartier

Mme Gisèle CHALEYAT

Autres participants

SemPariSeine

M. Olivier AUTRET

M. Lionel BOUZIDI

M. Benoit FARCETTE

M. Julien GIVORD

M. Fabrice HEIM

M. Eric PASSIEUX

www.projetleshalles.fr

M. Denis BAUDRY

Mme Sylvie LECONTE

EGIS CONSEIL

Mme Alice LE FUR

Mme Sophie LEMARCHAND

M. Frédéric MOURY

RATP

M. Paul COIRON

COTEBA (groupe Artélia)

M. Mathieu ESNARD

Paroisse de St-Eustache

M. George NICHOLSON

Professionnels

Mme Christine GALANT, Flunch

M. Paul LOISEL, Manège

M. Guran LE GUELLEC, Nouvel Obs

M. Paul RACAT, Restaurateur

Particuliers

Mme Marie-Catherine JACOTET

Mme Evelyne ELKRONI, riveraine

M. Serge BABEL, rue St-Honoré

Mme Marie FERRER, rue JJ Rousseau

Mme Dano GERMINAL, rue Montorgueil

Mme Paulette LECOMTE, rue Montorgueil

M. Francis VIARD, rue Perrault

Mme LACAZE, touriste

M. Robert DAAGE, résident du quartier

M. Suzel GOFRE, rue Pierre Lescot

Mme H. BAUDILLON, rue de la Cossonnerie

M. Damien SCHMITZ, rue Rambuteau

Mme DARCHE, habitante du 1er

M. JF LLAMA, rue du Pont Neuf

M. Maurizio BARTOLINI, rue Grenetta

M. Paul DEFAY, rue Grenetta

Mme J. MOINET, rue Pierre Lescot

Mme CURTIL, rue de la Grande Truanderie

M. Jean FOUQUET-LAPAR

Mme Monique FOUQUET-LAPAR

M. C. BRETTE

M. Dominique HUCHER, Directeur de projet, SemPariSeine : [...] Pour ceux qui n'étaient pas à ces réunions précédentes, je rappelle que le 17 février, a eu lieu un groupe de travail thématique de la concertation, auquel étaient invitées les 300 personnes qui participent depuis longtemps à la concertation sur cette opération, où a été présenté le planning général des travaux de l'opération. Les travaux commenceront en 2010 et s'étaleront jusqu'en 2015-2016. Cela a fait l'objet d'un « Halles Métropole » qui, je l'espère, vous est parvenu. Il a été largement diffusé, notamment dans les boîtes aux lettres en avril.

Aujourd'hui, conformément à des discussions dans le cadre de la concertation, l'invitation a été diffusée à 23 000 exemplaires dans toutes les boîtes aux lettres, dans un rayon de 500 m à peu près autour du site des Halles et mise à disposition dans toute une série de lieux publics. Cela a ensuite été envoyé par mail à tous les participants habituels de la concertation.

Nous avons tenu aussi, le 7 avril, dans la mairie du 1^{er} arrondissement, une réunion d'information publique sur le chantier, qui était focalisée sur les travaux 2010 : les travaux d'aménagement des rues Berger et Pont-Neuf, qui avaient été présentés à l'époque, sont aujourd'hui, terminés ; et les travaux des aires de jeux des 7-12 ans, qui ont commencé le 6 mai mais qui sont aujourd'hui suspendus, sur décision de justice. Ces travaux reprendront, dès qu'un nouveau permis de démolir aura été délivré, puisque le Conseil de Paris a délibéré le 7 juin pour lever un motif de forme qui avait fondé cette décision du juge de suspendre le permis de démolir.

Après cette réunion, où nous avons surtout parlé des travaux 2010 l'ordre du jour d'aujourd'hui poursuit cette présentation du chantier, en parlant de toute l'année 2011, qui verra une intensification du chantier. Trois opérations vont démarrer, la réalisation de la cité de chantier, la démolition des pavillons Willerval et le début des travaux de la voirie souterraine.

La réalisation de la cité du chantier

La cité de chantier va occuper à peu près la moitié du jardin, la partie Est du jardin située contre le Centre commercial actuel, entre le Centre commercial et la place René Cassin.

Quelques explications sur le fonctionnement général de cette cité de chantier, une fois qu'elle sera réalisée. D'abord, pour tout ce qui est approvisionnement par des camions, tout se fera par le Sud, avec une arrivée par la rue du Pont-Neuf et un retour par la rue Berger. C'est pour cela que nous avons aménagé ces rues le mois dernier, pour permettre que le passage des camions dans ces rues coexiste du mieux possible avec la vie de ces deux rues.

Il y aura également un accès secondaire vers la rue de Turbigo et la rue Montmartre qui, en principe, sera très peu utilisé mais qui pourrait s'avérer indispensable pour certains transports exceptionnels, c'est-à-dire des transports de très grande longueur qui ne pourraient pas par exemple emprunter les carrefours de la rue de Rivoli, qui sont à angle droit et ne permettent pas à de grands camions de tourner. Un certain nombre d'itinéraires convois exceptionnels existent dans la Ville de Paris pour ce genre de situations et, dans le quartier, l'itinéraire convois exceptionnels arrive plutôt par le Nord. Il se peut donc par exemple que, pour construire la canopée, de grandes poutres soient fabriquées dans des usines métallurgiques et arrivent, par des transports exceptionnels, par ce côté.

Sur ce plan, vous voyez en violet la voirie interne de la cité de chantier. Comme la plupart des camions arriveront par le Sud, cette voirie se termine par un carrefour giratoire qui permet aux camions de tourner au bout de la cité pour repartir vers le Sud et sortir. En rouge, le long des voiries violettes, sont représentées les principales aires de déchargement où les camions pourront stationner et où des engins de manutention pourront les décharger ou les charger.

Enfin, toujours sur cette aire de circulation interne, vous avez ici l'aire de lavage que tous les camions devront utiliser en sortant, pour ceux qui, en fonction des conditions climatiques, pluie et éventuellement boue, seraient sales et mériteraient un lavage avant d'emprunter la voirie publique.

Je continue sur cette présentation. D'abord, pour la partie de la cité de chantier qui servira à la construction de la canopée. La partie la plus emblématique de la canopée est une très grande toiture qui va surmonter le patio, avec des portées de l'ordre de 80 m. L'idée que nous partageons avec notre maître d'œuvre aujourd'hui est que cette canopée sera construite par poussage, c'est-à-dire par petites tranches, sur un outil qui aura à peu près cette forme, c'est-à-dire qu'il aura la longueur de la canopée et permettra de

construire de petites tranches de 15 à 20 m. Dès qu'une première tranche sera construite, elle sera poussée en direction de son emplacement définitif. Une deuxième tranche sera construite dans le prolongement de la première puis ces deux tranches seront poussées ensemble, une troisième sera construite et ainsi de suite, jusqu'à ce que la totalité de cette grande toiture au-dessus du patio soit construite et ait été mise dans son emplacement définitif. Cette tache orange foncé est l'outil de construction de la canopée. En orange plus clair, vous avez des aires qui seront dédiées au stockage et qui pourront accueillir tous les matériaux qui serviront à construire la canopée, en particulier la toiture au-dessus du patio. C'est là par exemple que des transports exceptionnels pourraient apporter des grands éléments de poutres, qui seraient déchargés des camions stationnant sur les aires et qui seraient peut-être entreposés sur cette zone, avant d'être mis en place et d'être assemblés sur l'outil de montage.

La cité de chantier voit une partie importante de sa superficie dédiée à la construction de la canopée mais elle sert aussi à l'ensemble des chantiers de l'opération. En particulier, vous avez ici représentée en jaune toute une série de bungalows qui accueilleront d'une part les sanitaires, les vestiaires, toutes les installations de confort des ouvriers – il pourrait y en avoir un petit millier au plus fort du chantier sur l'ensemble de l'opération – et qui accueilleront également les bureaux des cadres, les bureaux d'études des entreprises qui seront installées sur place.

Les entreprises autres que celles qui réaliseront la canopée disposeront aussi d'espaces de stockage, indiqués ici par ces taches marron clair, placés à proximité de la voirie, où les entreprises pourront entreposer des matériaux, des fournitures, développer de petits ateliers de préfabrication avant de réutiliser ces matériaux sur le lieu de leur emplacement définitif. En jaune, est également représenté ici le local d'information du public mais j'en reparlerai tout à l'heure.

La conception de la cité de chantier a dû aussi intégrer le fait qu'on se situe au-dessus du nouveau forum, avec notamment beaucoup de sorties de secours. Le maintien de ces sorties de secours pendant toute la construction et pendant toute la vie de la cité du chantier, certainement jusqu'en 2014 et même peut-être un peu au-delà pour une partie d'entre elles sera assuré. Donc, dans toute la conception de la cité de chantier, les petites taches marron représentent l'émergence d'une sortie de secours venant du nouveau forum et le trait marron foncé représente l'itinéraire aménagé, spécialement réservé pour qu'en cas de sinistre, le public évacuant le nouveau forum puisse effectivement, en toute sécurité, se retrouver à l'air libre dans la rue.

Une de ces issues, en violet, aura aussi une autre fonction puisque l'ascenseur qui donne accès à la fois à la place Carrée, au niveau -2, par exemple pour la médiathèque musicale, ou au niveau -3, mais aussi au parking Saint-Eustache qui est en dessous, restera en fonctionnement pendant toute la vie de la cité de chantier et sera accessible par un itinéraire spécialement aménagé, complètement étanche et sécurisé par rapport à la cité de chantier.

Le fonctionnement de jour se traduira par des portillons en permanence ouverts et les usagers souhaitant accéder à l'ascenseur, en particulier les handicapés, pourront aller jusqu'à l'ascenseur et l'utiliser pratiquement comme aujourd'hui.

De nuit, quand le nouveau forum est fermé, le parking reste ouvert 24 heures sur 24 et il existe un dispositif de contrôle d'accès spécifique qui permet aux usagers d'emprunter l'ascenseur, même quand le nouveau forum est fermé. Ce dispositif de contrôle sera réinstallé ici, en limite de la cité de chantier pour que, comme aujourd'hui, un usager qui a par exemple apporté sa voiture dans la journée et qui veut ressortir le soir en accédant au parking par ici puisse, grâce à son badge, ouvrir la porte ici et accéder à l'ascenseur.

L'ensemble sera sécurisé. Des clôtures de 3 m de haut sont tout autour. Il y aura un gardiennage permanent, de l'éclairage permanent, de la vidéosurveillance, pour éviter tout problème de sécurité pendant l'opération.

J'en viens maintenant aux travaux de réalisation de cette cité de chantier. Quelques mots tout d'abord sur les travaux suspendus par décision de justice. Leur périmètre était celui-ci. Il s'agissait essentiellement de travaux de réalisation des jeux mais le marché de travaux correspondants intégrait également quelques travaux préparatoires à la cité de chantier. Cette cité de chantier est quelque chose de très important, cela représente plus d'une quinzaine de millions d'euros de travaux et nécessite pas mal de temps. Nous avons prévu d'en réaliser l'essentiel sur une année, entre janvier et décembre 2011 mais, pour réussir à faire cela, il y a nécessité de permettre à l'entreprise qui décrochera ce marché, de pouvoir commencer très vite. Donc, dans les travaux des jeux, nous avons intégré quelques travaux préparatoires dans ce secteur, par exemple la rampe d'accès, dont vous voyez la trace sur la place devant l'entrée du CNES aujourd'hui, avec

des clôtures qui entourent cette partie. Cette rampe, qui permettra demain aux camions arrivant par la rue du Pont-Neuf de monter ici pour redescendre ensuite dans la cité du chantier, fait partie des travaux préparatoires. Dès que nous aurons un nouveau permis de démolir, c'est dans ce secteur que nous souhaitons démarrer très vite pour ne pas compromettre le planning général de l'opération et celui de la cité du chantier.

Au-delà de ces travaux préparatoires, les travaux proprement dits de la cité de chantier, qui se feront en 2011, concernent d'une part l'installation d'une clôture qui ne portera pas seulement sur la cité de chantier elle-même. Nous mettrons, dans le même marché de travaux, la clôture de l'ensemble du périmètre formé par la cité de chantier et par l'ancien forum. Les deux chantiers démarrant en même temps, nous souhaitons avoir une clôture homogène pour donner une bonne image du chantier. Le mieux pour cela est de le confier à la même entreprise.

Sur la cité de chantier, une partie importante des travaux consiste à évacuer toute la terre du jardin actuel, à démolir tous les élégissements qui sont en-dessous, sauf les élégissements qui contiennent des locaux techniques, que nous conservons dans leur quasi intégralité. Dans les années 80, quand le nouveau forum a été construit, les concepteurs du jardin ont souhaité lui donner un certain relief qui n'était pas celui de la dalle formant plafond du nouveau forum. Il se trouve que cette dalle a une portance limitée, on ne peut pas mettre dessus un poids trop élevé. Elle a été calculée pour porter un certain poids. Par exemple il était impossible, pour les concepteurs des années 80, de mettre 3 m de terre comme ils l'auraient peut-être souhaité à certains endroits. Ils ont donc réalisé des sortes de vides sanitaires, par exemple de 1,5 m d'épaisseur et pour atteindre leurs 3 m, ils ont mis 1,5 m de terre. Donc à peu près la moitié du jardin aujourd'hui est composée de vides qu'on appelle les élégissements, du mot élégir, qui veut dire alléger. Sur la cité de chantier, nous sommes obligés d'enlever la terre, d'enlever les élégissements et tout ce qu'on peut enlever, de façon à pouvoir utiliser au maximum la portance de la dalle pour le fonctionnement de la cité de chantier.

Ce n'est pas forcément suffisant partout puisque par exemple sur la voirie, qui verra une concentration de camions qui pourront circuler très près l'un de l'autre, par exemple quand ils se croiseront, nous sommes obligés, au-dessus de la dalle, de faire à certains endroits des renforcements pour que le poids du camion ne porte pas sur la dalle mais juste au-dessus des poteaux sous la dalle.

Vous imaginez aussi qu'avec un millier de personnes à faire vivre ici et de nombreux engins fonctionnant à l'électricité, comme toutes les grues qui seront installées sur le chantier, la cité de chantier inclut un raccordement à tous les réseaux : l'électricité, l'eau, le téléphone, l'assainissement, pour que ce petit village vive correctement pendant quatre ans. Enfin, elle inclut également l'installation de bungalows.

La démolition des pavillons Willerval

C'est le deuxième chantier qui va démarrer en 2011, à peu près à la même période. Cette démolition se fera en deux phases avec, au 1^{er} semestre 2011, une phase relativement peu spectaculaire. Nous allons par exemple désamianter le bâtiment, retirer l'amiante qui peut se trouver parfois dans les faux plafonds, en isolation de certains tuyaux, puisque cela pose un problème de santé pour les ouvriers susceptibles d'intervenir ensuite. Ce sont des ouvriers spécialisés et protégés qui le font. Ensuite, il y a des équipements des réseaux pour recycler tout cela dans des filières spécifiques de déchets. Ce n'est qu'au deuxième semestre 2011 que nous attaquerons la démolition proprement dite du gros œuvre et que nous abattons les structures métalliques et en béton.

Sur la première phase, plus légère, cela se traduira, début 2011, par l'implantation d'une clôture de chantier qui ceinturera tous les pavillons Willerval. Dans la rue la plus étroite, la rue Rambuteau, il est prévu d'implanter cette clôture de chantier, qui fera à peu près 3 m de haut, à 4 m de la façade actuelle ou des emmarchements puisque, parfois, la façade est légèrement en retrait du socle qui supporte les bâtiments. Dans la rue Rambuteau, cela dégage 6 m entre la clôture et la façade opposée.

Pour la vie du quartier dans cette partie de la rue, nous pouvons vous assurer que, sur les rues Lescot et Berger, qui sont les plus larges, ou du moins sur la rue Berger où il y a relativement peu de terrasses ou d'extensions de commerces en extérieur, cela ne perturbera pas ces terrasses ou ces commerces. Par contre, sur la rue Rambuteau où il y a trois terrasses plus une petite sur l'ensemble, nous espérons, quitte à restreindre la largeur de 4 m au droit de ces terrasses, leur permettre de continuer à fonctionner pendant le chantier mais nous sommes encore en train d'y travailler.

J'en viens aux circulations de camions puisque la démolition, cela veut dire des matériaux à évacuer. Au départ, c'est peu de choses et cela se fera par les itinéraires suivants, puisque la cité du chantier, en cours de réalisation, n'existera pas encore. Pour la démolition des pavillons Willerval qui donnent sur la rue Rambuteau, nous aurons à peu près trois camions par jour qui arriveraient de la rue du Louvre par toute la rue Rambuteau, qui pénétreraient ici dans le chantier, derrière la palissade, et qui circuleraient le long de la façade pour se positionner aux endroits adéquats pour être chargés par les ouvriers. Ces camions ressortiraient à cette extrémité pour rejoindre le boulevard de Sébastopol. L'idée est que ces mouvements de camions soient concentrés le matin, un peu à la même heure que celle utilisée aujourd'hui par les ordures ménagères ou les livraisons des commerçants de la rue. Sur la rue Lescot, ce serait à peu près le même principe. Les camions arriveraient par la place des Innocents, à l'angle de la rue de la Reynie, tourneraient ici, entreraient dans le chantier à cet angle-là puis pourraient circuler tout à l'intérieur et ressortiraient ici. A priori, nous visons mi-2011.

Au deuxième semestre 2011, nous prévoyons la démolition du gros œuvre. La technique utilisée pour nuire le moins possible à la vie du quartier sera du sciage des grosses charpentes métalliques et du béton, et de la dépose en douceur de ces éléments par des grosses grues qui soutiendront les éléments pendant leur phase de sciage et qui, ensuite, les poseront délicatement, soit sur le sol soit sur des camions, avant que ces camions les évacuent ailleurs. Pendant toute cette phase, une difficulté est, comme sur la cité de chantier, de maintenir tous les accès au niveau forum, à la fois les accès quotidiens, les trois portes, mais aussi tous les accès de secours. Ils sont assez nombreux et toutes ces taches jaunes indiquent les liaisons entre les tours de sécurité qui remontent de la gare et du Centre commercial et qui débouchent sur la rue. Nous allons nous obliger, pendant la phase de démolition, à faire un travail de dentelle. Par exemple, nous allons commencer par démolir ceci puis nous aménagerons une sortie provisoire de secours qui passera ici, nous en profiterons pour démolir ce secteur puis nous rétablirons la sortie de secours à son emplacement initial et ainsi de suite. Cela explique en partie pourquoi il nous faut un an pour réaliser cette démolition des pavillons Willerval.

Une des difficultés par rapport à ce que nous avons envisagé antérieurement est que nous pensions que les grues et les camions pourraient circuler sur la dalle de l'ancien forum. Nous imaginions de démolir d'abord cela puis de rouler sur ce que nous avons démolit, pour grignoter les pavillons Willerval petit à petit. Il s'avère que c'est malheureusement plus compliqué car la dalle, à cet endroit-là, ne peut pas porter les camions et les grues, surtout, de gros tonnages dont nous avons besoin pour réaliser cette démolition. Tout se fera donc depuis le bord de la rue, dans cette zone de 4 m entre la façade actuelle et la clôture de chantier.

Les évacuations de matériaux : pour la rue Rambuteau, l'objectif est de mettre en service la voirie interne de la cité de chantier au milieu de l'année 2011, de façon à pouvoir ensuite aménager un itinéraire qui ferait que, plutôt que de faire passer les camions sur toute la rue Rambuteau depuis la rue du Louvre, nous les ferions arriver par la rue du Pont-Neuf, traverser la cité de chantier et entrer ici, dans l'emprise de chantier de démolition. De l'autre côté, nous continuerons à faire la même chose que pour le premier semestre, avec l'arrivée par la place des Innocents et l'emprunt du chantier. Nous aurons une dizaine de camions par jour puisque nous démolissons le béton et les structures métalliques et cela fait plus de poids et de volume qu'au premier semestre.

Petit zoom sur une image de la grosse grue, qui viendrait déposer en douceur les gros éléments préalablement sciés.

Quelques zooms pour expliquer les difficultés que nous avons à gérer : ceci représente la zone de 4 m dans laquelle peuvent circuler les camions, qui croisent forcément les accès au forum. Ce schéma n'est qu'un schéma de principe, il n'est pas forcément cohérent avec d'autres images que je vous montrerai ensuite. Le principe est d'avoir pour les sorties de secours, qui ne servent pas souvent, des portes type portes de secours qui donnent sur la rue et des dispositions particulières font que les camions peuvent passer avec précaution devant la sortie de secours pour le cas où, d'un seul coup, elles s'ouvriraient et que des gens en sortiraient – généralement, il y a moyen d'être averti par le PC de sécurité de l'ancien forum que ceci est en train d'arriver – et, par exemple, interdiction absolue de stationner à cet endroit-là.

Pour les sorties quotidiennes, les trois portes, le système est un peu inversé, c'est-à-dire que l'espace est d'abord dédié à l'accès des piétons au forum, avec plutôt des portes qui ferment l'emprise de chantier de part et d'autre. Si un camion a besoin de passer, il existe tout un processus avec une gestion manuelle, pour faire une sorte de police de la circulation et bien s'assurer que les gens qui ont envie de rentrer ou de

sortir du forum s'arrêtent pendant les trente secondes nécessaires au passage d'un camion qui doit circuler dans ce sens.

Nous avons vérifié avec les services concernés que tout ceci était compatible avec les livraisons des commerces et le ramassage des ordures ménagères, qui se feraient à peu près dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui. Dans les 6 m résiduels de la rue Rambuteau, avec une largeur supérieure sur les autres rues, tous les véhicules peuvent passer.. Tout cela a été vérifié avec les services concernés.

Un petit point sur les mobiliers urbains impactés. Le fait d'aménager notre emprise de chantier met en jeu deux kiosques à journaux situés rue Lescot et rue Rambuteau. Des discussions sont en cours avec tous les intervenants concernés pour savoir qu'en faire. L'idée est de ne pas remplacer celui de la rue Rambuteau puisqu'il y en a un sur la place des Deux écus en voie de création, indépendamment de l'opération des Halles. Des études sont en cours pour réimplanter le kiosque de la rue Lescot soit sur la place Joachim du Bellay, soit sur la rue de la Cossonnerie. Toutes les idées sont bonnes à prendre et rien n'est encore décidé sur le sort de ces deux kiosques.

Trois stations Vélib' sont en jeu et les réflexions sont là aussi en cours. L'idée est d'assurer la constance de l'offre de Vélib' dans le quartier, y compris en tenant compte du fait que nous en avons déjà supprimé une rue du Pont-Neuf, qui n'a pas pu être reconstituée. J'en profite pour dire que les travaux de la reconstitution d'une des deux stations de la rue du Pont-Neuf ont pris du retard mais que ce sera fait fin juin.

Enfin, des études sont en cours pour repositionner le manège à proximité.

Tous ces chantiers posent aussi la question de la signalétique, à la fois pour les habitants des quartiers mais aussi pour les visiteurs occasionnels, les piétons, les cyclistes, les automobilistes. Tous leurs cheminements seront perturbés par cette opération et une signalétique adaptée sera mise en place. Je vous montre ici un exemple de signalétique mise en place depuis peu, autour du périmètre des travaux actuellement suspendus. Tous ces petits emplacements sont des endroits où nous avons placé des totems, avec certaines informations visant à aider les personnes à trouver leur chemin. Ce genre de signalétique n'est pas facile à déterminer, nous pouvons débattre à l'infini de ce qu'il faut signaler et comment. Comme nous avons un petit groupe de travail, avec certains d'entre vous qui réfléchissent actuellement à une charte du chantier, nous leur avons proposé de nous donner leur avis sur ce que nous avons fait sur ce premier exemple. Nous sommes prêts à accueillir toutes les idées sur comment améliorer ce dispositif. Vous voyez ici les supports de signalétique implantés sur le terrain, avec à la fois les lignes de transport en commun, les commerces du forum et tous les équipements publics qui sont dans le forum.

Un enjeu qui nous paraît fort est, pendant le chantier, de préserver le repérage et l'attractivité des accès au forum, à la fois la gare, le Centre commercial, les équipements publics qui sont dessous. Nos architectes nous ont proposé pour cela d'aménager les portes avec de grandes arches de formes géométriques, constituées d'une structure métallique légère pour durer trois ou quatre ans, revêtues d'un polycarbonate, un matériau translucide, éclairées de l'intérieur pour avoir une très bonne visibilité en hiver ou le soir, depuis l'ensemble des rues avoisinantes, avec des dimensions très respectables, 5 m de haut et plus de 10 m de large. Le polycarbonate est l'équivalent du verre, il s'utilise en architecture même pour des solutions définitives, c'est très solide.

Pour les clôtures de la cité de chantier et du chantier de démolition, un travail a aussi été réalisé avec une proposition de faire un camaïeu de verre, donc de ne pas utiliser les clôtures traditionnelles de la Ville de Paris, pour avoir quelque chose de plus élégant et qui s'inspire un peu de l'esprit nature de la canopée.

Ici, une mise en situation de la porte et des clôtures sur la rue Rambuteau. Cela correspond à l'image que pourrait avoir la rue Rambuteau au printemps 2011, avant qu'on ne s'attaque aux démolitions du gros œuvre.

Le local d'information du public, qui se trouve actuellement dans les pavillons Willerval, disparaîtra bien entendu en même temps que les pavillons Willerval. Il est prévu de construire un nouveau pavillon d'accueil du public, qui sera juché sur quatre poteaux accessibles par escalier et par ascenseur et permettra au public de contempler le chantier du meilleur point de vue possible.

Sur tout le périmètre du chantier, il est prévu de créer des ouvertures à des endroits judicieusement choisis pour permettre à chacun de satisfaire sa curiosité sur les points les plus intéressants du chantier. Ce qui ne figure pas sur cette vue est l'idée que nous avons d'utiliser aussi le support de la clôture comme support

d'information pour expliquer ce qui est en train de se passer. A côté de chaque ouverture, par exemple, il y aura une petite information disant ce qui est en train de se faire derrière, une information évolutive au fur et à mesure que le chantier avance. Il y aura aussi une information permettant de faire la promotion des activités qui continuent à s'exercer en dessous, dans le forum.

Une autre vue depuis la rue du Pont-Neuf et une autre de la cité de chantier depuis le jardin, avec le local d'information du public.

Le début des travaux de la voirie souterraine

J'en viens aux voiries souterraines, le troisième gros chantier qui va démarrer début 2011. Les travaux sur les voiries souterraines répondent à deux nécessités : mettre ces voiries aux normes Mont-Blanc. Vous savez qu'une catastrophe a eu lieu en 1999, avec des dizaines de morts, qui a conduit la France et l'Europe à édicter une nouvelle réglementation qui s'impose à tous les tunnels existants pour les mettre en sécurité, comme les équipements recevant du public qui, depuis fort longtemps en France, sont dotés d'une réglementation équivalente. La deuxième nécessité est d'écarter le trafic de transit qui aujourd'hui n'a rien à faire dans le quartier mais qui le traverse grâce à l'appel de ce barreau nord-sud. Il s'agit de supprimer le maximum de trémies d'entrée et de sortie qui aujourd'hui coupent l'espace public et font que toute une série de cheminements piétons sont extrêmement malaisés aujourd'hui.

L'idée est de faire tout cela en ne dégradant pas la desserte des parkings, la desserte des aires de livraison du forum et en préservant aussi l'accès des véhicules des pompiers en dessous. Ces objectifs sont atteints par une modernisation et un renouvellement complet des équipements de sécurité. Par exemple, sur l'ensemble de la voirie souterraine, nous allons aménager douze sorties de secours alors qu'aujourd'hui, il n'en existe aucune. Le barreau Nord-Sud sera supprimé, de même qu'un certain nombre de trémies : l'entrée Coquillière supprimée, la sortie Berger supprimée, l'entrée Pont-Neuf supprimée, la sortie rue des Halles supprimée et une des entrées Turbigo supprimée. Ce qui est en bleu est ce qui est conservé. A la fin des travaux, voilà l'allure qu'aura la voirie souterraine, avec uniquement une entrée-sortie sur la rue de Turbigo, une entrée sur la rue des Halles, une sortie sur la rue du Pont-Neuf au niveau des quais et une sortie sur la rue du Renard.

La réalisation de tous ces travaux nécessite un phasage assez fin puisque, pendant toute la durée du chantier, il faut toujours assurer la desserte des parkings, des aires de livraison et l'accès des pompiers au forum. Le chantier va se réaliser en quatre grandes phases. Sur chacun des plans sont indiquées la zone qui sera en travaux, donc interdite à la circulation et, par des traits bleus, les voies qui restent utilisables par des véhicules.

Cette première phase, assez courte par rapport aux autres puisque de janvier à avril 2011, vise essentiellement à faire des travaux dans ce secteur pour préparer la phase suivante. Elle comporte aussi des travaux de réseau dans ce secteur, notamment des lignes haute tension qui participent du fonctionnement des voiries souterraines, qui ont la malchance de se trouver à l'endroit où la RATP va réaliser son nouvel accès à la gare RER et qu'il faut donc déplacer avant que le chantier du pôle transport ne commence.

La deuxième phase, mai 2011 à juin 2013, toujours la même légende : les flèches bleues indiquent les circulations qui demeurent. Nous commençons à fermer un certain nombre d'accès. La sortie Berger est définitivement fermée. La continuité de la grande boucle n'est plus assurée pendant cette phase et la sortie du Pont-Neuf, qui consistait à pouvoir faire cet itinéraire, n'est plus assurée non plus pour pouvoir réaliser des travaux dans ce secteur. Dans cette phase, une des difficultés à gérer sera que, comme cette partie de la voirie ne sera plus accessible que par l'entrée du Pont-Neuf, qui a un gabarit réduit de 2,30 m, les commerçants et les équipements publics du nouveau forum devront s'organiser dans leur approvisionnement pour, pendant cette période, utiliser des véhicules utilitaires plus petits que ceux qu'ils peuvent utiliser aujourd'hui.

Je ne détaille pas tous les travaux puisqu'à chaque fois qu'une zone est en orange, nous faisons tout ce qu'il y a à faire dans cette zone. A noter que, dans ce secteur, ce que nous essaierons de faire le plus vite possible, ce sont les travaux de modification de toutes les voiries qui sont dans ce secteur et qui sont un préalable au démarrage des travaux du pôle transport, comme la modification des réseaux que j'évoquais tout à l'heure. Une petite particularité de cette phase est que le petit bout de rue de Turbigo ici va fonctionner à l'anglaise pendant cette phase, c'est-à-dire que nous allons rouler à gauche. Le sens de sortie est du côté gauche de la rue et l'entrée se fait sur la droite. Le carrefour à feux sera aménagé en

conséquence pour éviter tout problème de sécurité. Tout cela a fait l'objet de longues discussions, notamment avec la préfecture de police, pour s'assurer que cela fonctionnait bien.

Phase suivante, toujours la même légende. Au niveau de la circulation, l'entrée du Pont-Neuf est fermée définitivement. Par contre, la boucle Sud est rétablie. Enfin, l'aire Ouest peut être rétablie pour des camions de gabarit supérieur. J'en profite pour dire que les aires de livraison participent du système de la voirie souterraine. Elles ont le même système de sécurité, par exemple, ce qui n'est pas conforme à la réglementation Mont-Blanc. Nous allons donc profiter de l'opération pour rendre les systèmes de sécurité, de désenfumage de ces aires de livraison, totalement autonomes, pour assurer des isolations coupe-feu correctes entre les aires de livraison et les voiries.

Ces travaux seront menés par microphases, pour permettre à chacune des aires de continuer à assurer le transit des marchandises vers le forum. Chacune de ces phases fera l'objet d'un travail spécifique avec les pompiers pour déterminer ce qu'on appelle un PIS, un plan d'intervention et de secours, qui est attaché à l'opération en exploitation et qui définit toutes les mesures que les différents intervenants doivent prendre en cas d'incendie. Comme chaque phase de travaux est une sorte de nouveau tunnel, il faut un plan adapté pour qu'en cas de sinistre, tout le monde soit à son poste et que les services soient bien coordonnés pour intervenir.

Le fait que nous ayons une petite boucle et une grande boucle nous permet, avec les phases, de jongler, de faire passer la circulation de l'une à l'autre et de faire des travaux sans trop de complications. Il y a malheureusement certaines sections où nous ne pouvons pas procéder ainsi, par exemple la rue du Renard. Ici, vous êtes sur la grande boucle, ici, vous avez la rue du Renard et là, vous avez une très longue sortie qui passe le long du musée Georges Pompidou et qui dessert le parking Sébastopol, le parking du musée. Nous sommes obligés de faire cette section essentiellement de nuit parce qu'il n'y a pas d'autres moyens. De jour, nous essaierons de traiter les bords du tunnel, en maintenant totalement la circulation. La nuit, nous serons amenés à fermer totalement pour pouvoir faire les travaux qui sont impossibles à faire de jour dans une configuration comme celle-ci.

Phase suivante : toujours la même légende. Au niveau de la circulation, ce qui change est que la nouvelle entrée des Halles est ouverte. L'entrée des Halles aujourd'hui permet de partir vers le Nord. Dans la nouvelle configuration, elle permet de partir sur la grande boucle et se substitue en quelque sorte à l'entrée Pont-Neuf. La sortie Pont-Neuf est rouverte. Si vous vous souvenez bien, nous l'avions fermée dans une phase précédente. L'entrée Coquillière est définitivement fermée. Ici, actuellement, il y a l'entrée du parking Saint-Eustache. Quand nous allons fermer la rue Coquillière, nous allons supprimer l'entrée du parking Saint-Eustache. Cette entrée est reconstituée dans ce secteur, depuis la grande boucle, donc nous ne passerons à cette phase qu'après avoir créé le nouvel accès du parking Saint-Eustache.

Dans ce secteur, nous en profiterons pour rouvrir le parking de l'hôtel Novotel. Pour ceux qui connaissent la place, on y rentre par le dessus. Pendant toutes les phases précédentes, ce parking sera fermé, en travaux et, dans cette phase, nous pourrons le rouvrir puisque nous allons recréer une entrée et une sortie sur la partie résiduelle du parking Novotel qui n'est pas incorporée dans le nouvel accès à la gare RER.

Le parking Berger, qui aura été fermé pendant toutes les phases précédentes, pourra rouvrir.

Encore un exemple de section que nous sommes obligés de traiter de nuit, entre l'entrée Coquillière et le secteur Turbigo. C'est un peu comme la section que je vous montrais précédemment. De jour, nous en faisons le maximum mais nous ne pouvons pas tout faire et, de nuit, nous serons amenés à fermer une partie de la grande boucle pour pouvoir travailler plus largement. Dans les travaux de nuit, nous pourrons être amenés à certains moments à interdire l'entrée dans un parking mais, par contre, il faut toujours permettre la sortie donc nous autoriserons, au milieu du chantier, avec des mesures de sécurité spécifiques, avec une gestion manuelle, les usagers qui veulent sortir alors que nous sommes en pleins travaux. Nous les autoriserons, avec un accompagnement humain, à traverser le chantier pour sortir en toute sécurité.

Sur la place Marguerite de Navarre, les travaux de voiries souterraines vont eux aussi commencer début 2011. Sur cette place, il se passe pas mal de choses puisqu'il y a d'une part la création de l'accès à la gare mais aussi la volonté, dans l'aménagement de la place, de reconstituer des cheminements piétons agréables qui, aujourd'hui, sont totalement impossibles. Si on veut faire ce parcours aujourd'hui, on est obligé de faire ce détour puisque tout ceci est un tube à voitures qui n'est pas traversable.

Vous voyez ici la trémie qui permettra de descendre dans la voirie souterraine. Aujourd'hui, les voitures ne commencent à descendre qu'à peu près à ce niveau et disparaissent complètement dans le tunnel ici. Donc nous reculons la trémie vers la rue de Rivoli pour dégager cet espace pour l'offrir aux piétons. Nous avons donc des travaux très compliqués dans ce secteur puisqu'il faut reculer l'entrée de cette voie d'accès aux voiries souterraines. Comme nous la reculons et que c'est quelque chose d'incliné, cela veut dire qu'elle est plus profonde. Comme, en dessous de cette bretelle, une autre la croise, il faut aussi descendre celle-ci. Nous sommes donc obligés de remanier totalement un plat de nouilles de tunnels qui se trouvent en dessous de ce secteur et dont une partie empiète sur les volumes futurs de l'accès à la gare RER. C'est ce qui explique que, dans la deuxième phase que je vous présentais tout à l'heure, les travaux les plus urgents que nous avons à faire sont dans ce secteur, pour permettre à la RATP d'engager ensuite son chantier, avec un puits Marguerite de Navarre qui soit dégagé des contingences de la voirie souterraine.

Le chantier sur 2011 aura cette allure. La place restera accessible pour le public dans cette partie, notamment nous maintiendrons dans cette phase l'entrée et la sortie dans le parking Novotel à peu près jusqu'à l'automne 2011, et le chantier des voiries souterraines s'implantera dans cette zone avec, par le dessus, démolition de toute une partie des voiries souterraines qui sont en dessous et début de reconstruction des nouvelles voiries souterraines s'inscrivant dans le cadre du projet définitif.

Voilà, j'en ai terminé avec cette présentation. Je propose maintenant que nous passions à un échange questions-réponses. Ceux qui ont posé des questions auxquelles je n'ai pas répondu, je vous invite à les poser et les autres peuvent le faire maintenant.

Une intervenante : S'il vous plaît, combien cela va-t-il coûter ?

M. Robert DAAGE, résident du quartier : Je suis résident 18 rue Montmartre, je suis piéton et je fais souvent beaucoup d'achats dans le secteur Sud du forum, c'est-à-dire du côté de la rue Saint-honoré. Quand on voit l'état actuel de la circulation piétonne, c'est catastrophique, sans parler des vélos qui vous rentrent dedans. J'insiste pour dire que vos plans sont bien jolis mais que, comme d'habitude, on a pensé d'abord aux voitures mais pas aux piétons. Je n'ai pas envie de faire les trois quarts du tour du jardin actuel pour aller de la pointe Montorgueil jusqu'à la rue Sauval. Heureusement qu'il y a eu la suspension des travaux parce qu'on ne peut même plus utiliser la passerelle, donc je suis condamné pratiquement de faire rue Coquillière, rue du Louvre pour aller à la rue Sauval ou, de l'autre côté, rue du Pont-Neuf, où la place du Pont-Neuf est déjà pratiquement à moitié encombrée, où on fait un grand détour pour rattraper la rue Berger. Quand on voit les grillages qui ont fermé l'enceinte des travaux, vous avez fermé trois passages piétonniers Nord-Sud. Vous auriez pu en laisser un et basculer de l'un à l'autre, et faire comme pour les voitures, une phase où on travaille sur un secteur et on le rouvre. Alors que là, non, les piétons, on s'en fiche, on ferme tout et tant pis si ça râle.

Deuxième question importante, vu l'implantation de la cité de chantier, on va longer la place Cassin et, si vous regardez le parcours, c'est bourré d'escaliers, on suit les anciennes fontaines. Alors imaginez, pour les personnes âgées. Moi, ça va, j'ai encore mes deux jambes, je marche bien et peux faire de la varappe. La circulation piétonne est totalement shaddockienne. Je vous demande de bien veiller à cela. Pouvez-vous répondre, maintenant ?

M. Olivier PERAY, association Paris Les Halles : J'habite à l'angle Rambuteau-Lescot, qui sera fortement impacté par ces travaux. Je ferai tout d'abord une remarque. Je suis très étonné, alors que nous sommes depuis huit ans en concertation, que ces travaux n'aient pas été soumis à la concertation. Je trouve cela sidérant parce que, finalement, c'est là où les riverains et l'expertise citoyenne auraient peut-être eu leur mot à dire. Donc je trouve cela particulièrement étonnant et je m'en plains amèrement. Je trouve que c'est un scandale.

La deuxième chose que je voudrais vous dire est qu'il est évident que ces énormes travaux de poussage des lamelles de la canopée se feront au-dessus d'une zone ouverte au public dans la journée, de même que les sciages des pavillons Willerval, qui seront des opérations absolument énormes. Ces opérations sont-elles a priori compatibles avec la présence du public et le bon fonctionnement des commerces ? Autrement dit, ma question est la suivante : pouvez-vous nous dire exactement aujourd'hui quels seront les travaux exécutés de nuit ? C'est une question qui nous concerne au premier chef et à laquelle j'aimerais vraiment que vous répondiez. Merci.

M. Jean-François LEGARET, Maire du 1^{er} arrondissement : Je voudrais simplement apporter une précision, c'est qu'en tant que maire du 1^{er} arrondissement, je découvre ces documents en même temps

que vous. Je tenais à ce que vous le sachiez. Il faut que les choses soient dites de manière très claire, je n'ai jamais vu ces documents. J'en prends connaissance avec intérêt parce que je considère comme vous qu'il y a un impact considérable, sur lequel nous allons devoir poser des questions et essayer d'obtenir peut-être certains aménagements ou certaines évolutions.

Une deuxième chose m'interpelle après avoir entendu M. HUCHER nous faire un exposé assez exhaustif. Il nous a parlé du jardin, de la démolition de Willerval, de la construction de la canopée, de la voirie souterraine. Il ne nous a pas parlé du pôle transport. Je continuerai à dire que les travaux du pôle transport sont quand même l'aspect primordial, prioritaire de cette opération des Halles et on n'en parle jamais alors qu'en termes d'utilité publique, c'est certainement le point de loin prioritaire. On n'en parle jamais. On nous parle des aires de jeux pour enfants. C'est important, surtout pour les gens du quartier, mais puisqu'on nous parle de la vocation et de la dimension métropolitaine du projet, je suis quand même très surpris qu'on n'aborde pas cette question, qui est très importante. C'est une question très complexe en termes de chantier parce que le chantier du pôle transport devra se faire en site occupé. Nous n'allons pas interrompre le fonctionnement du métro et du RER. Je constate une fois de plus que cet aspect absolument fondamental de la question n'est même pas abordé.

Le dernier point est que je vous informe que j'ai reçu, à la mairie du 1^{er} arrondissement cet après-midi, les documents du permis de démolir le jardin, ce permis même qui a été contesté et suspendu par le tribunal administratif, et que les documents que j'ai reçus cet après-midi attestent que le permis qui vient d'être déposé est absolument identique au permis antérieur. Il n'y a pas eu une seule évolution. C'est donc le même permis qui vient d'être redéposé. Les démolitions des élégissements sont égales et exactement de même ampleur. M. HUCHER nous a dit tout à l'heure que cela représente à peu près la moitié du jardin. Non, la surface des élégissements représente à peu près les deux tiers voire les trois quarts de la superficie actuelle du jardin. Il s'agit donc bien de détruire la quasi-totalité du jardin que nous connaissons actuellement, en application de ce permis de démolir, et la place René Cassin est totalement absente des documents que j'ai reçus encore cet après-midi même. Donc nous sommes toujours dans un dialogue de sourds. Je n'arrive pas à comprendre, et je rebondis sur la question d'Olivier PERAY, cela fait effectivement huit ans que nous sommes ensemble. Je reconnais des participants qui ont été très assidus dans toutes les phases de la concertation et c'est comme si rien n'avait été dit, comme si nous avions développé beaucoup d'énergie pour rien.

Dernier point, sur une question que vous avez posée, Monsieur, mais je crois qu'elle concerne beaucoup de monde : je n'arrive pas à comprendre pourquoi on maintient des barrières qui empêchent de traverser aujourd'hui le jardin, alors que le chantier est interrompu par décision du tribunal administratif. Donc j'ai écrit, dès que j'ai pris connaissance de ce référé du tribunal administratif, au maire de Paris et au préfet de la région d'Île-de-France, en leur demandant de rétablir les passages. On ne voit absolument pas quelle peut être l'utilité de ces barrières qui condamnent un chantier qui n'existe pas et, compte tenu des délais, le permis m'étant parvenu cet après-midi, vous savez qu'il y a en moyenne trois mois de délais légaux pour l'instruction d'un permis, cela permettrait en tout cas de rouvrir ces passages pendant la période estivale, qui est la période où, naturellement, l'utilisation de ce jardin est particulièrement dense. Je fais là aussi écho à des questions que j'ai entendues tout à l'heure parce que c'est une simple question de bon sens. Rouvrez ces passages qui, aujourd'hui, sont fermés par des barrières qui ne servent à rien. Merci.

M. Thierry LE ROY, Garant de la concertation : Je suis le garant de la concertation depuis trois ans dans cette affaire. Je souhaiterais dire trois choses après ce qui a été dit. Je ne veux rien dire sur le contentieux dont a parlé le maire du 1^{er} arrondissement. Il y a souvent des contentieux dans les opérations d'urbanisme et il y en a un sur cette opération, notamment sur le projet de jardin et je n'ai pas lieu d'en parler ici. C'est le droit de tout citoyen de faire du contentieux quand il n'est pas content.

Je souhaitais évoquer trois points. Le premier porte sur le fait qu'aujourd'hui, vous avez beaucoup d'informations sur des points qui n'ont pas encore été portés à la connaissance, ni du public ni des membres actifs de la concertation. Je voudrais simplement dire comment cela fonctionne. Nous avons tous les mois un bureau de la concertation où siègent les principales associations qui ont depuis le début suivi cette concertation. C'est avec elles que nous avons regardé la question du suivi du chantier. Certains sont ici, M. CHAVONNET, qui a participé activement à cela et à l'élaboration en particulier d'une charte de déroulement du chantier. Il pourrait peut-être en dire un mot parce qu'il a été très actif, et je l'en remercie, dans ces travaux. Simplement, à un moment donné, nous nous sommes posé la question qu'a posée à l'instant Olivier PERAY, de savoir s'il fallait faire une concertation plus large sur la manière dont le chantier serait piloté. Aucune des associations présentes n'a demandé qu'on fasse une réunion de concertation là-dessus. J'entends aujourd'hui cette demande et je pense qu'il faudrait qu'on le fasse. Je le dis aussi à Olivier

PERAY, qui est membre de ce bureau et qui n'y vient pas, et qui aurait pu le demander. Donc je pense que c'est ouvert, en effet, nous pouvons discuter de ces questions et il est encore temps de le faire. Nous avons pour le moment orienté le travail sur le projet de chantier, plutôt sur l'aspect technique des contraintes qui s'imposent aux entreprises. C'est le projet de charte que nous avons évoqué et je pense qu'il est important qu'il soit connu et qu'il soit fait mais cela n'épuise pas le sujet.

Le deuxième point que je voulais souligner est qu'il ne faut pas que les discussions que nous avons aujourd'hui, soit sur le contentieux, soit sur les mauvaises nouvelles que nous avons sur la présentation du chantier, empêchent le déroulement de ces réunions d'information. Je le dis parce que, depuis trois ans, nous avons demandé beaucoup à la Ville de faire de l'information sur le projet et nous n'avons pas eu beaucoup de réponses. Là, des réunions d'information sont faites, grâce à la SEM qui agit pour le compte de la Ville et qui fait cette information, en particulier sur le déroulement du chantier. La première de ces réunions a eu lieu en avril. Pour moi, c'était très tard mais c'était mieux que rien du tout. Il ne faudrait pas que le déroulement de ces réunions fasse que finalement, cela tourne à la confusion. Je le dis pour tous les participants. Profitez des informations que vous allez obtenir aujourd'hui, il faut que ces réunions puissent avoir lieu, que vous puissiez entendre ce qui se dit. Après, il y a toujours lieu d'aller faire du contentieux ou de demander qu'on discute de tel ou tel point. Faites vos réclamations, posez vos questions mais il faut certainement que ces réunions continuent et peut-être même qu'elles s'intensifient.

M. Gilles POURBAIX, Association « Accomplir » : Monsieur le Maire, vous avez parlé tout à l'heure des barrières. Pour mémoire, quelques semaines plus tôt, nous avons fait un vide-grenier. Pendant une semaine, nous avons négocié auprès du cabinet de Mme HIDALGO pour que les barrières soient enlevées autour de la porte du Pont-Neuf, puisqu'elles gênaient et n'avaient aucune utilité. Devant l'inefficacité voire le refus de la Ville de bouger ces barrières qui ne servaient à rien, la dernière nouvelle qui nous a été donnée, vendredi, est que cela coûtait trop cher pour le faire. Nous avons donc décidé de faire faire des économies à la Ville, qui a besoin de beaucoup d'argent pour le projet canopée. Donc le samedi matin à 8 h, à une dizaine de personnes, cela nous a pris une demi-heure pour démonter les barrières et dix minutes de plus pour refaire le terrain pour les boulistes, qui étaient aussi privés de leur terrain de façon complètement abusive.

Alors d'abord, pourquoi prendre les deux tiers du jardin pour faire une cité de chantier ? C'est pour faire les dix-sept ailes d'avion en verre que, par un abus de langage, vous appelez un toit. Un toit est une structure qui protège des intempéries. Étant donné que le toit sera ouvert à 50 % et laissera passer la pluie, nous ne pouvons pas appeler cela un toit. C'est un abus de langage. Donc, pour faire une structure en verre à mon avis assez dangereuse et qui sera au-dessus de la tête des gens, vous massacrez un jardin.

Vous avez parlé des élégissements et dit que c'était du vide. Là aussi, c'est un abus de langage. Ce n'est pas du vide qu'il y a dedans. Il y a des bureaux, des locaux techniques, des canaux de désenfumage, des réseaux d'eau, de refroidissement. Cela a une raison d'être autre que purement décorative. Vous allez donc essayer de démolir ces élégissements. Nous attendons toujours la liste exacte des élégissements qui vont être démolis. Quand on regarde la carte, c'est pratiquement tout le jardin qui est concerné. Il y a également dix-neuf issues de secours, ce qui n'est quand même pas rien.

Vous avez parlé de la démolition des pavillons de Willerval. Deux équipements de proximité se trouvent dans ces pavillons de Willerval. L'un est la bagagerie pour SDF qui, à ce jour, n'est recasée nulle part. Le dernier local proposé était la maison de l'Aveyron, un local absolument ridicule, sur trois étages : allez porter des bagages sur trois étages. L'autre équipement de proximité qui, pour le moment, disparaît et ne sera pas remplacé est la bibliothèque Lafontaine. Donc les enfants du quartier n'auront plus de jardin, ou pratiquement plus, n'auront pas non plus de bibliothèque, n'auront pas de piscine, cet été tout du moins et les étés suivants, parce que c'est une habitude. Donc pourquoi les enfants sont-ils si maltraités dans ce projet ? M. Christophe GIRARD a proposé, je pense avec humour, de recaser la bibliothèque pour enfants dans des Algeco devant le Louvre, je pense que c'était plutôt une blague qu'autre chose, ou encore la maison de l'Aveyron qui semble servir à beaucoup de choses.

J'ai quelques questions. Vous avez parlé des camions qui vont enlever la terre. Ils vont enlever la terre mais également les cadavres des 343 arbres qui seront abattus par la municipalité. Pouvez-vous nous dire combien cela représente-t-il exactement de camions ? Je pense que vous avez dû faire le calcul.

Sur les palissades, à l'heure actuelle se trouve écrit : « démolition et désamiantage ». Est-ce simplement le panneau de l'entreprise ? Dans ce cas, il faudrait peut-être enlever le désamiantage. Ou alors y a-t-il vraiment du désamiantage ? Dans ce cas, je pense que nous devrions quand même être informés.

Vous avez parlé de la fermeture des voiries souterraines. Je fais partie de la concertation depuis le début et, à chaque fois que nous parlions des voiries souterraines, c'était toujours : si la préfecture donne son accord. Aujourd'hui, nous assurez-vous que vous avez l'accord de la préfecture pour fermer toutes les trémies – ce sont les entrées ou les sorties des tunnels – que vous avez présentées ?

Dans votre projet de circulation dans le quartier, lors de la démolition des pavillons Willerval, j'ai l'impression que vous ouvrez la zone piétonne au niveau de Rambuteau Sébastopol, si j'ai bien compris, parce que les camions vont passer par là. Donc vous rendez la zone piétonne plus tellement piétonne. Cette zone piétonne, tout le monde a peut-être oublié mais elle avait été prévue pour être piétonne, donc le revêtement n'est pas du tout fait pour les voitures et encore moins pour les camions. Tous les carrefours de la zone piétonne sont régulièrement défoncés et refaits, nous avons tous l'habitude des palissades vertes, c'est une grande spécialité du quartier. Avec le nombre de passages de camions que nous aurons, et ce ne seront pas de petits camions, comment allez-vous faire ? Je crois que nous devons acheter des bottes en caoutchouc parce qu'à mon avis, cela ne va pas le faire.

Vous avez enfin parlé de travaux de nuit dans les tunnels. Des gens habitent au-dessus des tunnels, les vibrations dans les sous-sols s'entendent assez bien. Je pense que les gens qui habitent dans le 112 ou 114 rue Rambuteau savent quand il y a des travaux dans le RER ou dans les tunnels du métro la nuit, parce qu'ils les entendent, et rue Montmartre peut-être également. Puisque Monsieur reprend la parole, je vais appuyer sa demande sur les cheminements piétons. Cela vous a peut-être échappé mais les deux écoles du 1^{er} arrondissement sont dans le Sud de l'arrondissement, Saint-Germain l'Auxerrois et l'Arbre sec, et la plupart des enfants habitent dans le Nord. Pouvez-vous nous expliquer comment ils passeront du Nord au Sud, sans allonger indûment leur parcours ? Ils peuvent passer par République, comme dit M. MARTIN. Voilà, c'est tout, je suis désolé si c'était un peu long.

M. Dominique HUCHER : Le coût du projet est celui qui a été validé par le Conseil de Paris en avril 2009, c'est 760 millions d'euros hors taxes pour l'ensemble de l'opération, y compris le pôle transport.

Sur les cheminements piétons, notre stratégie était, sur ce chantier de l'aire de jeux, de faire en sorte que la fin de ce chantier, correspondant au périmètre vert, s'articule bien avec la cité du chantier de façon à assurer une continuité piétonne ici. Ensuite, comme nous avons des travaux d'aménagement du jardin à faire dans cette partie, sans qu'on l'ait encore étudié spécialement dans le détail, nous avons imaginé faire un phasage de la réalisation de tout ce secteur pour maintenir en permanence un cheminement piéton qui aurait pu à un moment donné passer là et par là à un autre moment.

Aujourd'hui, j'avoue que je ne saurais pas trop quoi vous dire sur la façon dont nous allons assurer la continuité. Je ne sais pas quand nous allons recommencer ces travaux. Nous les recommencerons quand nous aurons le nouveau permis de démolir. Cela dépend d'avis, notamment l'avis de l'architecte des bâtiments de France, qui peut prendre pas mal de temps, réglementairement, pour répondre.. En fonction de la date du nouveau permis de démolir, et en fonction de la date de démarrage de travaux de la cité du chantier, il faudra que nous redéfinissions une nouvelle stratégie pour voir comment nous pouvons assurer du mieux possible la continuité Nord-Sud pour les piétons dans ce secteur.

M. Robert DAAGE : Je peux vous montrer le cheminement sur le plan, pour que tout le monde comprenne. Quand on arrive en haut de la place Cassin, ici, pour passer par là, il n'y a qu'une petite passerelle, qui est ici, et elle avait été fermée. C'est complètement shaddockien. Quand on vient d'ici pour aller ici à la rue Sauval, on n'a plus que la solution de passer par ici. A cause de la trémie, on ne peut passer qu'ici, donc c'est un cheminement complètement fou. Ici, sur les travaux, il y a une belle emprise actuellement et on est obligé de faire soit ce détour soit tout le tour par la rue Coquillière, rue du Louvre, pour revenir rue Sauval. C'est une aberration totale. Sur cette implantation, on ne s'aperçoit pas que le point de passage principal est ici, ou alors on fait tout le tour, autour des pyramides, parce que c'est en contrebas. Donc apparemment, le plan de circulation piétons n'a pas été étudié.

M. Dominique HUCHER : Ensuite, sur les aspects sécurité par rapport à certaines phases de chantier, comme le poussage de toiture de la canopée ou le sciage démolition des pavillons Willerval. Pour le poussage de la canopée, c'est la technique que nous privilégions aujourd'hui mais c'est l'entreprise qui sera lauréate de l'appel d'offres qui le déterminera. Un des points importants de la consultation sera, dans un cadre fixé par l'appel d'offres pour les entreprises, de proposer des méthodologies pertinentes. Le cadre que nous leur imposerons aura forcément une forte dimension sécuritaire à respecter. Si l'appel d'offres confirme que la solution de poussage est la plus intéressante, les phases de poussage se feraient pendant les périodes de fermeture à la fois du Centre commercial et de la gare, pour se mettre à l'abri de tout risque

de sécurité. Donc la nuit, oui. Une tranche de poussage doit se faire sur un week-end et nous ferons six ou sept tranches de deux à trois ventelles soit environ sept poussages. Il y aurait donc a priori six week-ends pendant l'année 2013, où pendant la nuit de samedi à dimanche et la nuit de dimanche à lundi, il y aurait des phases de poussage, qui sont d'ailleurs plutôt silencieuses. C'est beaucoup moins bruyant que des phases d'assemblage de charpentes métalliques, par exemple.

Le sciage présente moins d'enjeux de sécurité puisque nous étayons l'ensemble de la structure, nous la soutenons éventuellement à l'aide de grues puis nous découpons de petits éléments que nous venons soit poser au sol délicatement, soit mettre dans les camions. Cela ne met pas en jeu la sécurité des gens qui sont sous la dalle donc cela peut se faire en journée normale de travail. C'est la technique la plus adéquate en plein milieu urbain. Il se trouve que la sécurité ne nous impose pas de le faire de nuit donc, pour les riverains, c'est beaucoup mieux de le faire de jour.

Ensuite, Monsieur le maire disait que je ne parle pas du pôle transport. J'ai l'impression d'en avoir beaucoup parlé, pas sur le chantier du pôle transport mais sur tous les préalables que constituent certains éléments des voiries souterraines. Paul COIRON, qui est là, pourra acquiescer en disant que, dans ces séries de réunions de chantier, nous essayons, parce que cela est très compliqué et demande pas mal de temps à chaque réunion, d'avancer chronologiquement. Le 7 avril, nous avons parlé de ce qui se passerait en 2010 et là, nous parlons de ce qui se passera en 2011. Je pense qu'avec la RATP, nous organiserons sûrement une réunion publique d'information prochainement pour expliquer la façon dont se déroulera le chantier sur le pôle transport et la façon dont la RATP va réussir à le concilier avec le fonctionnement de la gare. Nous travaillons en permanence et, avec la RATP, nous nous rencontrons pratiquement tous les jours pour faire avancer la globalité de l'opération et bien maîtriser les interfaces entre les projets sous maîtrise d'ouvrage Ville et ceux sous maîtrise d'ouvrage RATP.

M. Jean-François LEGARET : Je pense que certains aspects du pôle transport coïncideront avec le chantier des pavillons Willerval. Il ne pourra pas chronologiquement être mis complètement en aval de l'opération donc si je pose cette question, c'est parce que ce n'est pas seulement une question de principe mais parce que je pense que vous aurez des effets cumulatifs des nuisances inévitables du chantier dont vous venez de parler – tout le monde a compris qu'il y a malheureusement des nuisances inévitables – avec d'autres types de nuisances qui seront générées par les travaux du pôle transport. Donc je pense que si nous voulons être exhaustifs, et le rôle de cette réunion est quand même d'avertir les riverains sur l'ensemble des problèmes qui seront posés par la logistique très complexe de ce chantier, nous avons tous compris que c'était un chantier extrêmement complexe et je rends hommage aux techniciens, aux hommes de l'art qui ont fait toutes ces études parce que c'est indiscutablement un problème très complexe mais, alors que la réunion de ce soir est consacrée à cela, ne pas parler du tout des travaux du pôle transport, je pense que c'est quand même une lacune sérieuse. J'aimerais bien qu'à un moment ou un autre, nous puissions avoir une vision exhaustive pour tous les habitants du quartier, tous les riverains, tous les gens qui, à des titres divers, viennent là parce qu'ils travaillent là ou qu'ils vivent là, sachent exactement quelle sera l'ampleur. Nous n'avons pas envie d'apprendre les mauvaises nouvelles petit bout par petit bout, comme cela a d'ailleurs été fait jusqu'à présent. Il faut maintenant raisonnablement qu'il y ait cette visibilité sur l'ensemble des nuisances, en commençant par le commencement et jusqu'au terme et à l'achèvement de ce chantier.

M. Dominique HUCHER : L'expérience des deux premières réunions d'information chantier que nous avons eues, qui ont duré chacune deux à trois heures et qui ont été complètement saturées par l'ordre du jour, montre qu'il n'était pas de trop de consacrer une première réunion de trois heures sur ce qui se passe du point de vue travaux en 2010, d'en consacrer une autre aujourd'hui sur ce qui se passe en 2011 et nous en ferons une autre, si vous en êtes d'accord, pour parler de ce qui se passe en 2012. Là, la RATP, effectivement, exposera l'ensemble de la façon dont elle voit son chantier en 2012.

Je ne rentrerai pas dans tous les aspects de polémique sur la conception du projet. Je suis là pour parler du chantier donc je ne répondrai pas à toutes les questions sur le projet. Sur le maintien des barrières, qui est un aspect de chantier, le permis de démolir qui a été déposé récemment, nous espérons forcément l'avoir dès la mi-juillet. Si c'est le cas, le chantier redémarre immédiatement et nous ne voyons pas l'intérêt de déposer ces barrières pour les reposer quelques jours plus tard.

Je passe aux différentes observations de M. POURBAIX, pour celles qui concernent le chantier. Combien de camions au total ? J'avoue que je n'ai pas fait le calcul. De toute façon, pour tous ceux qui agitent toujours le traumatisme du trou des Halles, les terres du jardin font en moyenne 2 m d'épaisseur sur le tiers de la surface du trou des Halles. Cela n'a strictement rien à voir avec le trou des Halles, c'est 1000 fois

moins, c'est presque rien du tout. Quelque chose que nous aurions bien aimé faire aurait été de mobiliser au maximum la voie d'eau pour faire un certain nombre de transports. C'est très difficile, parce que nous avons des tonnages, des cubages tellement faibles, que cela ne rentabilise pas les actions que les opérateurs du fluvial pourraient faire pour aménager un port là où il faut, pour que les camions puissent récupérer des matériaux arrivant par la voie d'eau. La seule voie où nous espérons le réussir est, pour les structures métalliques de la canopée. Par exemple en France, les grandes usines métallurgiques, c'est soit l'Est de la France soit le secteur de Saint-Nazaire. Si c'était à Saint-Nazaire qu'elles étaient fabriquées, nous pouvons espérer que les charpentes métalliques viennent par bateau jusqu'à Rouen ou jusqu'au Havre, remontent la Seine jusqu'à Paris et qu'ensuite, nous organisons des transports exceptionnels entre le lieu de déchargement à déterminer et la cité de chantier.

Le désamiantage : sur les travaux des jeux, il n'y a pas d'amiante qui ait été repérée. C'est simplement la spécialité de l'entreprise qui inclut le désamiantage. Sur beaucoup d'autres parties des Halles, il y a des suspicions de présence d'amiante, compte tenu de l'époque de construction, 70-80. C'est pour cela que, dans tous les chantiers, il y aura, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, des approfondissements des diagnostics amiante qui ont été faits jusqu'à présent et n'ont pas forcément été totalement conclusifs. A chaque fois que le diagnostic détectera une présence d'amiante, il y aura mobilisation de l'entreprise spécialisée qui enlèvera cette amiante dans des conditions de sécurité normale, avant que les travaux ordinaires ne reprennent leur cours.

Sur l'accord de la préfecture de police, nous n'avons pas encore cet accord mais nous avons celui de la CNESOR, la Commission nationale d'évaluation et de sécurisation des ouvrages routiers, qui est l'instance nationale d'expertise dépendant à la fois du Ministère de l'Intérieur et du Ministère de l'Équipement, qui instruit tous les projets de sécurisation de tunnels. Nous venons de récupérer il y a quelques jours l'avis favorable de cette commission. C'est sur cette base que le préfet, qui est le représentant de l'État traditionnellement et en particulier sur ces sujets, va s'appuyer pour nous donner l'avis formel de l'État. Donc l'avis de la CNESOR vaut sur l'ensemble des dispositions.

Pour tout ce qui est suppression de trémies, suppression du barreau, ils ont applaudi des deux mains parce que, par définition, un tunnel routier est plutôt dangereux donc moins il y en a, plus ils sont contents. Nous limitons au strict minimum ce qui est nécessaire comme tunnels, pour desservir le quartier.

Pour l'emprunt de la rue Rambuteau par les camions, ce n'est que dans cette phase que nous sommes contraints d'emprunter les rues piétonnes puisqu'à partir de 2012, toute notre organisation se mettra en place avec la cité de chantier. Les camions arriveront par la rue du Pont-Neuf, repartiront par la rue Berger, circuleront à l'intérieur de la cité de chantier. Ensuite, les manutentions de matériaux se feront par les aires, par des grues. Il y a effectivement l'année 2011 où, pour la phase de démolition, nous ne pouvons pas faire autrement que d'utiliser un peu la rue Rambuteau. Cela n'effraie pas la direction de la voirie. En tout cas, il est évident que si cela provoquait des dégradations sur les revêtements, ils seraient remis en état dans le cadre du budget de l'opération de réaménagement des Halles, sans délai.

Travaux de nuit dans les tunnels : effectivement, nous ne pouvons pas faire autrement. Nous faisons plutôt les travaux de jour, parce que c'est plus normal de faire travailler les gens de jour. Les travaux de nuit, nous ne les faisons que quand nous ne pouvons pas faire autrement, parce que nous ne pouvons pas imaginer, par exemple, de fermer la bretelle du Renard, qui donne l'accès principal automobile au musée Pompidou, y compris pour les cars. Nous n'avons pas d'autre solution que de faire ces travaux de nuit. Pour ces travaux, bien évidemment, nous imposerons aux entreprises d'utiliser les techniques créant le moins de vibrations et le moins de bruit possible, mais je ne peux effectivement pas vous garantir que vous ne percevrez pas, une fois de temps en temps, le bruit de ces travaux.

Je vous propose de passer à un second tour de questions.

M. Jacques CHAVONNET, association « Châtelet – Les Halles » : Je suis président de l'association de défense des riverains « Châtelet – Les Halles ». Pourquoi défense ? C'est un mot un peu agressif mais mon association a été fondée pour lutter contre les nuisances de Météor. Nous nous sommes réveillés un beau jour avec un chantier en bas de chez nous. Là, seule la RATP, bien sûr, était responsable. Personne ne nous avait avertis avant et la mairie n'était même pas au courant, à l'époque, ou très peu au courant. Le chantier s'est déroulé rue de la Ferronnerie, alors qu'il aurait dû se dérouler rue de Rivoli, mais le préfet a dit : « Pas de chantier, pas de trémie dans la rue de Rivoli », donc on se rabat à l'intérieur et on est venu rue de la Ferronnerie.

Nous avons donc connu beaucoup de misères. Cela a duré cinq ans et il a vraiment fallu se battre avec la RATP parce que la RATP est un État dans l'État. Si vous n'employez pas la manière forte, vous n'obtenez rien. C'est du passé, peut-être que cela évolue maintenant mais ce que je voulais dire, c'est que très tôt cette année, je me suis personnellement préoccupé des conditions dans lesquelles ce chantier allait s'installer et vivre. Je suis riverain, comme vous, et cela m'intéressait de savoir ce qu'était un chantier vert, on me l'a expliqué, et ensuite, dans quelles conditions une charte de qualité et un comité de suivi pourraient effectivement être mis en place dans le quartier, de manière à ce que tous les riverains soient informés et que, s'ils ont un problème, on puisse traiter leur problème très rapidement, dans les meilleures conditions et dans les instants qui suivent, de jour comme de nuit. C'est un sujet sur lequel nous débattons.

Donc, en ce qui concerne l'information, vous reconnaîtrez, M. HUCHER, que j'ai été un des premiers à demander et à soutenir qu'on informe le public, les riverains. Je dois dire qu'à l'époque, vous vous en préoccupez également et nos demandes ont été concomitantes mais ces documentations ont été faites à notre demande, dans le cadre déjà de cette charte de qualité où nous demandons que soit imposée l'information des riverains, ce qui, pour le moment, est fait.

Nous avons mis au point cette charte qualité dans le cadre d'un petit groupe, avec un bureau d'études qui s'appelle Sémaphore, très compréhensif et compétent, et nous arrivons pratiquement au bout. Je suppose qu'une fois que ce document sera mis au point et que vous l'aurez vous-mêmes accepté, il ne paraît pas inopportun de présenter, avant qu'il soit finalisé, ce document à la concertation. Nous avons travaillé dans le cadre du bureau de la concertation et je crois que c'est ce qui a été prévu pour la rentrée, puisque maintenant c'est un peu précipité, d'avoir un GTT et de pouvoir aborder ce problème de la charte de qualité et du comité de suivi.

Je répète que c'est quelque chose de très important parce que nous allons vivre pendant cinq ans, certains, l'enfer. Je l'ai connu donc je peux en parler. Certaines choses peuvent être acceptées et d'autres ne le peuvent pas. Pour le chantier, on peut me dire que ceci ou cela doit être fait, certaines choses ne peuvent pas se faire. Nous n'avons pas encore réglé le problème des horaires, le problème des jours, tout cela est en discussion. Effectivement, s'ils pouvaient travailler seulement quatre heures par jour, cela nous arrangerait mais il existe des contingences. Jusqu'à maintenant, nous avons été très loin avec ce bureau d'études et ils sont parfaitement au courant de tout ce qui se passe sur un chantier, ils connaissent leurs possibilités et je dois reconnaître que jusqu'à maintenant, nous n'avons eu que des réponses sinon satisfaisantes, en tout cas une grande compréhension.

Voilà ce que je voulais dire sur à la fois cette charte qualité et le comité de suivi, les liaisons avec les riverains par ces réunions soutenues par des documents, et je pense, mais vous l'avez confirmé, que c'est votre intention de continuer à mesurer que le chantier progresse dans le temps.

J'ai deux questions subsidiaires. D'abord, je vous l'ai déjà dit, je suis un peu concerné par la circulation, surtout celle des camions, qui vont tous arriver par le Pont-Neuf, qui vont partir vers la rue Berger, déboucher dans la rue du Louvre et traverser la rue de Rivoli. Tant que nous n'avons pas déterminé exactement le nombre de camions et effectivement, si c'est comme vous nous l'avez dit à certains moments, et c'est ce qui s'est passé pour l'aménagement de la rue Berger, tant que ce sont quatre ou cinq camions par jour, cela passe dans le trafic. Mais on ne parle plus de quatre ou cinq camions lorsqu'on va mettre à plat le jardin et sortir les gravats, y compris les élévissements. Donc je pense qu'il faudrait que nous ayons une réponse plus précise sur le nombre de camions qui vont déboucher dans la rue du Louvre, sans oublier l'impact du chantier de la Samaritaine, qui va impacter à l'entrée sur la rue du Pont-Neuf, en angle du quai de la Mégisserie. Je crois que là aussi, pour nous, c'est un peu flou et nous aimerions avoir des précisions sur cette circulation des camions. J'ajouterai également, puisque ces camions seront autorisés à rentrer par la zone seulement suivant un certain rythme, nous aimerions savoir où seront stockés ces camions dans l'attente de passer sur le chantier. Vous nous avez dit que, pour ne pas encombrer les rues et le chantier, les camions seraient stockés autre part. Pouvez-vous nous dire où ils seront stockés ?

M. Jean-Pierre MARTIN, Conseil Syndical 5/7 rue des Innocents : Je voudrais revenir sur la petite boucle qui enserré le Centre commercial actuel, c'est-à-dire que la petite boucle participe réellement à la sécurité du Centre commercial. Or, vous voulez la supprimer. Nous voudrions savoir, et j'aimerais que l'Hôtel de Ville l'affirme avec honnêteté, si la petite boucle est supprimée pour faire un supermarché, comme nous en avons déjà entendu parler. On nous avait alors garanti qu'il n'y aurait jamais de supermarché en sous-sol. Donc nous ne comprenons pas l'intérêt de supprimer la petite boucle, à moins que vous ne l'ayez expliqué et que je n'ai pas entendu.

Nous ne comprenons pas non plus que ce projet manque de sécurité, compte tenu des attentats du 11 septembre aux Etats-Unis, il avait été dit que le forum des Halles, le RER pourrait être visé.

Il est quand même curieux que la RATP ne commence les choses qu'en dernier. Il est difficile de comprendre qu'ils vont faire leurs travaux quand tout le reste sera fait. C'est aberrant. Chez vous, en général, vous ne mettez pas la moquette avant de construire les murs. C'est la même chose.

Ensuite, je comprends mal la sécurité pompiers, pour le Centre commercial et pour le restant du quartier, et l'accord préfecture. Vous parlez de la sécurité du tunnel mais il n'y a pas qu'un tunnel, il y a tout un ensemble commercial. C'est cela qu'il faut voir.

Je trouve aberrant l'histoire de l'entrée rue de Turbigo qui permet le désengorgement du quartier. Vous allez par exemple supprimer la sortie Berger, qui va renvoyer toute la circulation dans les rues de surface alors que, même s'il y a peu de voitures actuellement dans les parties souterraines, il y a quand même des voitures qui dégagent du Nord vers le Sud, en passant par la rue Berger et la rue du Pont-Neuf. Là, nous voulons supprimer la rue Berger. Il est vrai que nous en avons besoin pour faire un local jardinier. Ensuite, l'entrée des Halles présente peu d'intérêt parce que la circulation est intéressante dans le sens Nord-Sud et non pas dans le sens Sud-Nord. Vous n'avez pas parlé de la zone commerciale qui sera créée entre le RER et la place Marguerite de Navarre. Là aussi, il existe des problèmes de sécurité importants puisque vous allez modifier les voiries. Si jamais il y a un problème un jour, ce sont les voiries qui vont amener la sécurité et le service des urgences.

Tel que votre projet est fait, le parking Saint-Eustache Nord devient un cul-de-sac puisqu'il n'y a plus de sortie. C'est-à-dire que pour aller au parking, on est obligé de rentrer uniquement par la rue des Halles. C'est surprenant, tout cela.

Je voudrais savoir quelle est l'opinion de l'architecte des bâtiments historiques et aussi l'avis du Ministère de la Culture. Nous sommes dans une zone où il y a des monuments historiques. Déjà, avec le bâtiment qui va être fait, il n'y aura plus aucune perspective sur le jardin, plus aucune perspective sur rien et, en plus, on va boiser devant Saint-Eustache. Ce sont quand même des monuments historiques et j'aimerais avoir ces avis.

Enfin, nous sommes depuis huit ans en concertation. Je constate que vous n'êtes pas plus au courant de certaines choses que nous. Il y a toujours un permis de démolir qui a été annulé et il va être redéposé à l'identique mais la question est : quel est le permis de construire ? Vous démolissez, donc il faut bien un projet, pour ce jardin. Or, nous n'avons pas de projet pour ce jardin. Vous-même, vous ne savez même pas ce que sont les élégissements, comme si tous les plans avaient disparu depuis trente ans.

Je pense quand même, et nombreux d'entre vous sans doute, que ce projet est uniquement pour servir les intérêts d'un mégalo et qu'il faut le remettre complètement en question parce qu'il était possible de construire à l'emplacement des pavillons Willerval, qui étaient des bâtiments provisoires. Si les bâtiments que vous allez construire durent trente ans, comme les pavillons éphémères, nous serons contents. Pour l'instant, nous n'avons plus aucun entretien dans le quartier. Je crois qu'il faut remettre en question la totalité des choses parce qu'un quart du jardin est bouffé par ce pavillon monstrueux.

M. Paul RACAT, Restaurateur : Je suis le propriétaire du restaurant « La poule au pot » depuis trente-six ans. Donc, le chantier des Halles, on a connu, on connaît et on va encore connaître. Tout d'abord, je suis extrêmement surpris que vous ayez dit, tout à l'heure, qu'il a été distribué plus de 23 000 documentations et nous sommes à peine cinquante dans cette salle. Qu'est-ce qui se passe ? Tous les riverains, à l'heure actuelle, appellent le maire à outrance, faisant part de leur désagrément et je suis extrêmement surpris de voir avec quel désarroi vous bloquez tout un passage de piétons à l'heure actuelle avec des barricades, sans tenir compte du désagrément des piétons et des commerces. Qu'avez-vous prévu pour indemniser les commerçants ? Pour ma part, j'ai laissé plusieurs emails au maire de Paris, lui demandant une explication et je n'ai toujours pas de réponse. Vous parlez de sécurité. Promenez-vous un peu le soir dans les Halles. Si notre maire n'était pas intervenu maintes et maintes fois pour apporter une sécurité pendant les travaux, il n'y avait aucune sécurité, à part bloquer tous les commerces et nous avons été vraiment dérangés pendant plusieurs jours, nos clients ne pouvaient pas venir nous rendre visite.

Si je m'oppose aussi violemment à la suppression de ce jardin des Halles, M. HUCHER, c'est que je suis propriétaire de la maison de l'architecte Louis ARRETCHÉ. Alors allons-y, démolissez, pendant que vous y êtes, le pont des Arts, démolissez le pont Charles-de-Gaulle, démolissez les Beaux-Arts parce que ce

jardin, tel qu'il est, est devenu quand même assez intéressant et reconnu aujourd'hui par tous les habitants du 1^{er} arrondissement.

Je vais faire une intervention très rapide auprès des héritiers de Louis ARRETCHE, pour voir s'il n'y a pas un recours pour éviter de démolir ce jardin des Halles. J'attends néanmoins plus d'explication pour ce que vous nous proposez pour l'indemnisation des commerçants. J'ai dit, M. HUCHER.

M. André LABORDE, GIE du Forum des Halles : En prenant le projet tel qu'il est aujourd'hui, vous nous avez parlé des palissades qui enserrant le chantier, de la démolition des pavillons Willerval. Comment protégez-vous ensuite le cratère ? Nous pouvons penser que, lorsque vous allez démolir Willerval, nous aurons ce cratère qui sera libre et il est bien évident qu'il faut prévoir la protection des personnes et des mouvements qui se passent à l'intérieur de cet espace. Comment le prévoyez-vous ?

Les images que vous nous montrez du devenir de la perspective des palissades, des entrées, de cet espace de visite piétons en surplomb, je trouve que cela manque bougrement d'imagination. Cela n'a pas d'intérêt particulier. C'est propre mais peut-être faut-il faire appel à l'imagination de créateurs, de designers, de façon à ce que cet espace, une fois qu'il sera présenté, ait un intérêt culturel pour ce cœur de la capitale, pour que cela peut-être change tous les ans, pour qu'il y ait une histoire et que cela devienne un lieu intéressant, mis à part les travaux. Regarder à travers une fenêtre, les travaux, c'est très intéressant pour les spécialistes mais je pense que cela mériterait, compte tenu de l'emplacement, de l'histoire de ce quartier, d'avoir une vraie conception de palissades, d'interventions, de bâtiments et ne pas poser des baraques de chantier, même peintes et fraîches. Nous pouvons sûrement trouver des idées beaucoup plus novatrices.

M. Paul RACAT : Ne serait-il pas possible que tous les commerçants et les riverains du 1^{er} arrondissement puissent canaliser leurs revendications auprès d'un bureau, sous la direction de notre maire ? Laissez-moi vous dire que nous avons quand même un homme qui se bat énormément pour le quartier des Halles et je tiens à remercier Jean-François LEGARET. Je ferai également tous mes remerciements à M. LE GARREC, présent ce soir, qui a fait le tour des commerçants et est venu, comme M. LEGARET également, s'inquiéter et constater comment nous avons été abusivement ennuyés pour remplir nos affaires. Je tenais à le remercier également.

M. Dominique HUCHER : Je vais essayer de répondre à cette deuxième série de questions ou d'observations. M. CHAVONNET, vous posez la question de savoir comment nous envisageons de gérer le trafic camions. Effectivement, j'ai oublié de mettre une ou deux diapositives là-dessus. Nous avons commencé à y réfléchir, notamment avec la mairie du 1^{er}. L'idée serait d'éviter d'avoir des files de camions, moteur allumé, dans la rue du Pont-Neuf, attendant que les places se libèrent pour décharger leurs cargaisons dans la cité du chantier. Nous avons recherché un lieu sans riverains à côté où nous pourrions organiser cette attente des camions pour ensuite les lâcher vers la cité du chantier, quand il y a vraiment des places de stationnement disponibles dans la cité de chantier. Notre recherche aujourd'hui tourne autour des quais dans le secteur du Louvre, où il n'y a pas de riverains. Il y a d'autres édifices prestigieux mais la place est disponible pour stocker suffisamment de camions là-bas.

Nous avons confié à un prestataire une mission de gestion trafic, à savoir mobiliser pas mal de gens avec des liaisons radio pour programmer par avance, de manière intelligente, les approvisionnements en répartissant des créneaux horaires, par exemple sur la semaine à venir, pour essayer de faire en sorte que les camions n'arrivent pas tous au même moment. En région parisienne, maîtriser son horaire d'arrivée quand on vient de la banlieue, ce n'est pas simple. Donc une programmation à l'avance et, ensuite, une régulation où, au fur et à mesure que la place est libérée, nous libérerions un camion qui attend au Louvre et qui viendrait dans notre cité de chantier libérer sa cargaison. C'est en cours de mise au point. Ce serait commun avec la RATP puisque les camions d'approvisionnement chantier RATP iraient directement sur la place Marguerite de Navarre, alors que tous les camions des autres chantiers iraient sur la cité de chantier mais le point d'attente extérieure serait commun à la Ville et à la RATP.

Sur la question du trafic camions, nous sommes en train d'y travailler et nous ne pouvons pas vous donner de résultat tout de suite. Nous allons essayer de modéliser l'impact des flux de camions qui, aux heures de pointe, seront plus que les dix camions par jour que j'évoquais pour la période du deuxième semestre 2011, pour voir quels types de problèmes cela peut poser sur les différents carrefours de la rue du Louvre avec la rue Berger, la rue Saint-Honoré et la rue de Rivoli au bout, pour voir si des mesures particulières doivent être prises, du type itinéraire imposé pour les camions. Certains d'entre vous évoquaient l'idée de leur faire remonter la rue du Louvre plutôt que de la redescendre, cela encombrera moins de carrefours déjà très

encombrés. Nous ferons aussi ce que nous pourrons en matière d'adaptation des cycles de feux pour que tout se passe bien. Au passage, je signale d'ailleurs que, pour des raisons de sécurité des tunnels, il y aura aussi des adaptations de cycles de feux pour faire en sorte qu'en cas de sinistre dans le tunnel, personne ne soit pris au piège à cause d'un bouchon à la sortie empêchant le flux de voitures de sortir. Dans ce cas, des inversions de cycles donneraient la priorité à la sortie pour que tout le monde puisse sortir rapidement.

M. MARTIN a posé des questions sur la sécurité du forum. Tout cela se fait sous le contrôle de la préfecture de police et des pompiers, au travers des permis de construire. Quand on dépose un permis de construire pour un projet comme celui-ci, on conçoit des dossiers de sécurité qui sont dix fois plus épais que le dossier de permis de construire lui-même. Aujourd'hui, il y a deux points où les pompiers peuvent éventuellement arrêter des véhicules au niveau -2, pour rentrer dans le forum à ce niveau -2. L'un des deux va disparaître puisqu'il est sur la petite boucle. La mesure compensatoire mise au point avec l'aide des pompiers est qu'une partie du barreau restera dans sa fonction pompiers. C'est-à-dire qu'une immense galerie de secours empruntera un cinquième de l'ensemble du barreau actuel, qui est très large puisqu'il y a les deux sens, ce sont des voies largement dimensionnées. Il restera un couloir de 2,4 m de large, c'est ce que nous demandent les pompiers, pour qu'ils puissent, par les deux côtés, rue des Halles et Turbigo, avoir un accès aisé à l'ancien et au nouveau forum. Cela dit, pour les pompiers, ce n'est pas le lieu le plus stratégique. Par exemple, dans la configuration actuelle du site des Halles, ils ont des plans qui définissent, suivant les différents sinistres, où ils mettent leurs engins, par où ils rentrent, etc. Dans leurs plans de secours, ils n'utilisent pas le point de stationnement du barreau, parce qu'ils considèrent qu'il n'est pas bien positionné et ils préfèrent de loin stationner en surface parce que cela leur permet de mieux maîtriser leurs moyens et d'être sûrs que leurs moyens ne soient pas eux-mêmes pris dans le sinistre, ce qui mettrait en jeu la vie des pompiers et surtout les rendrait inefficaces.

Dans la suite du et des permis de construire, parce qu'il y en aura plusieurs, la préfecture nous a d'ores et déjà dit que nous passerions en commission nationale, comme cela s'est fait dans les années 70 et 80, parce que les Halles sont hors normes donc, au niveau de l'État, ce n'est pas le niveau départemental ni même régional qui peut trancher, c'est le niveau national qui donnera un avis. Par exemple, pour le permis de construire canopée, nous passons en commission départementale le 29 juin, parce que nous avons fini toutes les discussions techniques avec les pompiers et la préfecture de police, qui considèrent que notre dossier est maintenant correct et ils vont en principe rendre un avis formel au niveau départemental fin juin. Ensuite, ils transmettront le dossier à une commission nationale qui est un peu l'équivalent de la commission pour les tunnels que j'évoquais tout à l'heure, qui elle-même sera amenée à rendre son avis.

Vous avez reposé la question de savoir pourquoi la RATP commence et finit plus tard. Je l'ai déjà dit, ils ne peuvent pas commencer plus tôt, il faut d'abord que nous fassions ces travaux de voirie. C'est pour cela que nous nous dépêchons de lancer l'appel d'offres voirie, nous devons le lancer à la fin de ce mois. Les travaux de voirie doivent commencer en janvier 2011 et la première tâche assignée à l'entreprise qui sera chargée de ces travaux est d'enlever tous les réseaux qui sont là où doit intervenir la RATP, notamment les câbles à haute tension qui sont dans ce secteur, et de réaliser les travaux qui écartent les voiries qui encombreront le futur espace de la gare. Dès que ces travaux seront faits, la RATP s'organise pour elle aussi avoir lancé son appel d'offres en temps et en heure, pour que son entreprise intervienne dans la foulée de celle de la Ville.

Pour le parking Saint-Eustache, je n'ai peut-être pas été assez clair dans la présentation mais aujourd'hui, il y a deux entrées au parking Saint-Eustache et une sortie. Demain, il y aura une entrée et une sortie, donc une entrée qui sera située au Sud, à la place de celle qui est au Nord. Il faut savoir que, du côté du parking Rambuteau, qui est géré par Unibail et qui est lui aussi au Nord, leur entrée principale aujourd'hui est une entrée par le Sud. Quand on arrive par la rue des Halles et qu'on prend le barreau Nord-Sud, on a immédiatement sur la droite, au bout du barreau, une entrée qui donne dans le parking Rambuteau. Cette entrée disparaîtra avec la disparition du barreau, ce qui fait que le parking Rambuteau, à la fin du projet, sera beaucoup plus accessible par le Nord que par le Sud. Il va certainement y avoir une espèce d'inversion, pour les usagers qui viennent à la place, qui n'ont pas d'abonnement. Les gens du Nord auront plutôt intérêt à aller au parking Rambuteau et ceux du Sud à Saint-Eustache. Les itinéraires seront plus directs.

Sur les procédures, selon les projets, c'est soit l'ABF qui parle au nom du ministre de la Culture, soit quelquefois le ministre lui-même ou cela peut être un directeur d'une administration centrale ; à ce jour, nous avons déjà eu plusieurs avis. Sur le premier permis de démolir, l'ABF avait émis un avis favorable. Un nouveau permis de démolir est déposé et un nouvel avis est demandé à l'ABF.

Il y a eu aussi un premier avis du ministère de la culture qui est remonté au niveau central sur le permis de construire canopée. Le permis de construire canopée a une instruction qui dure très longtemps, notamment parce qu'il comporte plus de 10 000 m² de commerces et il y a nécessité de faire une enquête publique Bouchardeau. Dans une enquête publique Bouchardeau, du nom de la ministre qui, en son temps, a été porteuse de cette loi, il y a obligation que les avis des autorités compétentes soient joints à l'enquête. Sur le permis de construire canopée, le ministère de la Culture, en la personne du directeur de l'architecture et du patrimoine, a donc déjà rendu un avis favorable en mai 2009, qui se trouvait d'ailleurs dans le dossier d'enquête d'utilité publique que vous avez peut-être pu consulter en juin ou en juillet.

Indemnisation des commerçants : la Ville a prévu de mettre en place un dispositif similaire à ce qui existait sur l'opération de tramway du boulevard des Maréchaux Sud et qui a été reconduit sur le boulevard des Maréchaux Est. C'est une commission de règlement amiable, qui est une instance indépendante présidée par un magistrat à la retraite, un ancien président de tribunal administratif, qui rassemble notamment la Chambre de commerce, la Chambre de métiers, un certain nombre d'organismes sensibles aux préoccupations des commerçants. Chaque commerçant qui estime avoir subi un préjudice du fait du chantier, une baisse de chiffre d'affaires liée à une moindre clientèle qui aurait un peu déserté le commerce à cause des difficultés d'accès au commerce ou du bruit rendant moins agréable le commerce, chaque commerçant a la possibilité de déposer un dossier devant cette commission amiable en apportant les preuves que son chiffre d'affaires a baissé. Cela se fait donc a posteriori puisqu'il faut produire des éléments de bilan montrant la baisse du chiffre d'affaires. Ensuite, il faut justifier que cette baisse est bien la résultante du chantier, en montrant par exemple qu'il y a un parallélisme entre la baisse de chiffre d'affaires et des phases particulièrement nuisantes de chantier. C'est la commission qui instruit ce dossier et fait une proposition d'indemnisation. Elle propose en même temps à la Ville et au commerçant une transaction amiable qu'elle estime raisonnable entre le commerçant et la Ville. Le commerçant et la Ville ont alors la possibilité de transiger ainsi à l'amiable. Le chantier du tramway était de moindre ampleur que les Halles donc moins de dossiers ont été déposés par les commerçants et pour des sommes probablement plus faibles que celles qui pourraient être en jeu sur les Halles mais je crois que seuls un ou deux commerçants ne se sont pas contentés de l'indemnité proposée par la commission, qui a toujours été acceptée par la Ville, en l'occurrence. Ce ou ces deux commerçants qui ont trouvé que la proposition de la commission n'était pas raisonnable ont été au tribunal. Cela a duré deux ou trois ans de plus et ils ont eu moins ou pas plus que ce qu'avait proposé la commission.

Cette commission a plutôt bien fonctionné, de l'avis de tous. C'est le même fonctionnement qui est proposé sur le site, tant pour les commerçants du forum, puisque eux aussi peuvent être perturbés par tout le chantier qui va se dérouler en surface ou dans les rues de desserte du forum, que pour les commerçants qui, comme vous, sont en surface. Cette commission a été instituée par une délibération votée par le Conseil de Paris en avril dernier. Elle est en cours de mise en place. Tous les organismes que je citais ont donné leur accord pour participer, comme ils l'avaient fait à la commission du boulevard des Maréchaux. La réunion d'installation de cette commission est en cours de montage. Ensuite, cette commission se dote d'un petit règlement intérieur, pour déterminer par exemple quel type de dossier doit fournir chaque commerçant pour que son dossier soit éligible à une instruction, pour commencer à se fixer quelques règles de conduite dans l'instruction des dossiers, pour demander au maître d'ouvrage ou à la SEM d'anticiper sur un certain nombre d'éléments pour faciliter le travail. Par exemple, elle va nous demander de faire des reportages photographiques, des journaux de chantier, pour être à même de dire : tel jour, il y avait effectivement un chantier devant « La poule au pot », tel autre jour, il n'y avait rien du tout, de façon à ce que, quand vous viendrez éventuellement déposer un dossier, la commission puisse dire : « La poule au pot nous dit que, ce jour-là il y avait trop de bruit et elle a perdu des clients : oui, c'est vrai, il y avait un chantier ou, non, tel jour il n'y avait pas chantier.

Concernant la protection du cratère après démolition, je ne vois pas bien ce que vous voulez dire. Tout le chantier sera ceinturé par une palissade qui sera au niveau des rues. Cette palissade sera percée des portes permettant au public de descendre par les accès actuels dans le Centre commercial. A l'intérieur du patio et même pour tout le chantier, les zones en travaux seront hermétiques, entourées de palissade, évitant que la poussière, le bruit, dans la limite du possible, les personnes non autorisées ne rentrent dans le chantier. Il en sera de même du patio. Il y aura, suivant les périodes de chantier, des zones autorisées, interdites, etc., et le Centre commercial lui-même ne sera pas accessible au public. A certaines phases lourdes, le cratère ne sera pas accessible au public. Dans le cratère, cela ne figure pas sur ces plans mais il y aura par exemple une tour qui comportera ascenseurs et escaliers pour offrir des sorties de secours supplémentaires, pendant toute la durée du chantier. Le chantier va forcément, à un moment ou un autre, réduire la capacité de tel ou tel accès et nous avons l'obligation de maintenir le débit global d'évacuation. Il y aura donc toujours, par exemple, des accès depuis le niveau -3 du Centre commercial qui traverseront le

patio sous des tunnels protégés, avec un toit suffisamment solide pour mettre à l'abri des chutes d'objets pendant les travaux de jour, qui permettront au public, en cas d'évacuation, d'accéder à cette tour qui, elle, ressortira à l'extérieur. Il y aura donc bien une étanchéité permanente entre les zones en chantier et le Centre commercial en activité commerciale.

Le plan n'est pas encore mis au point. Pour l'instant, sur la canopée et les circulations verticales, nous sommes en phase d'étude de projets, le stade ultime des études, avec, derrière, la préparation de l'appel d'offres qui doit être lancé en décembre. C'est donc en décembre que nous devons absolument avoir arrêté toute l'organisation de chantier que nous imposons à l'entreprise. Dans les six mois qui nous séparent de décembre, nous aurons encore de nombreuses discussions dans des enceintes comme celle-ci ou avec le GIE des commerçants, pour vous soumettre l'organisation de chantier que nous imaginons, en respectant du mieux possible le fonctionnement du Centre commercial.

Il est clair que la terrasse du niveau -1 et la place Basse seront peu utilisables pendant le chantier. Le chantier sur l'ancien forum commence en 2012 puisque Willerval n'a aucun impact par rapport à vos soucis sur le patio. Les travaux mobilisant le patio et la terrasse du -1 commenceront début 2012 et s'achèveront dans notre planning à mi-2014. Le public n'accédera pas à cet endroit.

M. Jean-François LEGARET : Je confirme qu'il y a effectivement des problèmes de sécurité. Il y a d'ailleurs eu des problèmes avec des SDF, au début de l'existence de l'ancien forum.

M. Dominique HUCHER : Toutes les enceintes de chantier – une très grande, formée de la cité de chantier et de la surface de l'ancien forum, occupée aujourd'hui principalement par les pavillons Willerval et ensuite de nombreuses petites zones de chantier qui seront mobiles dans l'ancien forum – seront systématiquement entourées de clôtures et tous les accès seront sous un système de contrôle de sécurité unitaire. Pour le petit millier d'ouvriers que nous aurons, est prévu tout un système de badges qui permettront de contrôler que ne rentrent dans les zones de chantier que des personnes habilitées. C'est effectivement assez lourd à organiser puisqu'il y a des palissades fixes pendant trois ou quatre ans et, à d'autres endroits, ces palissades sont mobiles, notamment au sein de l'ancien forum. A un moment donné, il y aura des palissades côté Rambuteau, après il n'y en aura plus et il y en aura côté Berger, etc.

M. Gilles POURBAIX : Quid de la bagagerie qui tient son assemblée générale ce soir – il n'y a pas de représentant pour la bagagerie – et la bibliothèque Lafontaine pour enfants, ces deux équipements publics étant dans les pavillons Willerval ? Les pavillons Willerval sautant, qu'advient-il de ces deux lieux ? Merci.

M. Jean-Pierre MARTIN : Il y a une chose dont nous ne parlons absolument pas. Quand les pavillons Willerval ont été construits, à l'origine, des projets architecturaux étaient réalisés en surface et ils ont été abandonnés. Willerval a été construit dessus et il existe donc des fondations. Ce que vous n'expliquez jamais, c'est que, sur la rue Berger, il faut descendre à 75 m pour trouver l'assise des fondations. Sur cette fameuse rue Berger, vous allez donc chercher ces fondations à 75 m. Cela veut dire que cela va traverser des boutiques style FNAC et autres. Que se passe-t-il dans les boutiques pendant ces travaux ? Quelle sera l'emprise de ces fondations ? Il faudra forer des piliers de béton. Des recherches ont été faites là-dessus, ils ont fait des tests pour savoir où était le rocher. Rue Berger, automatiquement, cela passera à travers des boutiques et cela, nous n'en avons jamais parlé. C'est énorme, comme chantier. Alors que si nous avions conservé la construction en L des pavillons Willerval, nous mettions la même chose dedans et nous avions toutes les structures de fond. Il suffisait de trouver quelqu'un de pas trop idiot pour faire une façade un peu intelligente et qui utilise le L parfaitement.

M. Dominique HUCHER : Je n'ai pas répondu à votre question sur la bagagerie et la bibliothèque parce que la SEM n'a pas dans son mandat la gestion de ces deux dossiers. Je peux simplement vous rappeler ce que vous savez, que la mairie s'est engagée à reloger la bagagerie avant la démolition des pavillons Willerval et des discussions sont en cours dans lesquelles je ne suis pas. Pour ce qui concerne la bibliothèque, il y a aussi des discussions en cours pour savoir, pendant la période des travaux, ce qui peut être fait en matière de comptoir de prêt.

Sur la question des poteaux, cela pourra faire aussi l'objet d'une réunion à venir. Nous avons tenu dans cette salle, il y a un peu plus d'une semaine, une réunion à laquelle étaient invités tous les commerçants du forum et cette question a été abordée de manière détaillée. Nous avons aussi une présentation toute prête pour expliquer, au stade actuel des études, la façon dont le chantier pourrait se dérouler dans l'ancien forum. Nous avons estimé qu'il était normal d'en parler d'abord avec les intéressés, c'est pour cela que cette

réunion a d'abord eu lieu avec tous les commerçants concernés. L'idée est, à une des prochaines réunions, d'élargir la présentation de cette organisation à toutes les personnes intéressées.

Pour répondre précisément à votre question sur les poteaux, un certain nombre de poteaux doivent effectivement être renforcés. Il n'est pas nécessaire de descendre à 75 m. On renforce simplement les poteaux existants et il y a uniquement une des fondations qu'il faut renforcer. Il faut non pas approfondir mais élargir un peu l'assise de la fondation sur laquelle repose le poteau. Cela se trouve dans la gare RER, au milieu des quais qui, par bonheur, sont creux. Il est donc possible, la nuit, dans la période de non fonctionnement des RER, d'intervenir sur les quais pour venir épaissir la fondation qui supporte le poteau. Tous les autres renforcements se trouvent dans les étages supérieurs, soit l'actuelle salle d'échange, soit le parking Berger qui doit en partie être englobé par l'extension de la gare, soit dans les niveaux du Centre commercial. Nous avons donc déjà pris contact avec la quasi-totalité des commerçants qui sont impactés par des travaux de cette nature, pour discuter avec eux des modalités techniques, financières et juridiques suivant lesquelles ces travaux pourraient se dérouler. Nous avons pris soin de faire la plupart de ces entrevues avant la réunion plénière avec les commerçants, de façon à consacrer plutôt la réunion plénière aux sujets d'intérêt commun et à aborder les préoccupations propres à chaque commerçant en aparté, puisque chaque petit travail dans un commerce est un mini chantier qui concerne essentiellement le commerçant concerné. Tout cela est en cours de mise au point. Les discussions avec chacun des commerçants vont se poursuivre.

Contrairement à la commission amiable de règlement des litiges, où cela se passe a posteriori, pour l'intervention dans des commerces, cela se passe a priori. Cela prend la forme d'une sorte d'expropriation temporaire, c'est-à-dire que cela se fait sous le contrôle, non pas du juge de commerce mais du juge de l'expropriation, qui soit homologue l'accord amiable intervenu entre la Ville et le commerçant sur les modalités de réalisation des travaux, soit, si aucun accord amiable n'est trouvé, le juge tranche entre les prétentions du commerçant et ce que la Ville consent. Nous avons commencé par engager les discussions amiables. Nous allons aussi engager les procédures judiciaires en parallèle puisque, la justice étant très longue, il faut commencer tôt pour être à l'heure. En principe, tout cela sera clos avant la fin de l'année 2011, avant que nous ne commençons les travaux dans le forum.

M. Gilles POURBAIX : Je reviens sur mon problème de circulation avec les barrières qui gênent beaucoup actuellement la circulation piétonne. Allez-vous faire quelque chose rapidement ?

M. Dominique HUCHER : Dans l'immédiat, notre espoir est de recommencer ces travaux à la mi-juillet, après obtention du nouveau permis de démolir. La situation ne devrait pas évoluer d'ici la mi-juillet et si, comme nous l'espérons, nous avons le permis de démolir, nous rétablirons plutôt la situation telle qu'elle était fin mai, pour reprendre les travaux au stade où ils ont été suspendus.

M. Jacques CHAVONNET : Nous avons dit, pendant les séances de concertation, donc c'est une question que je pose depuis trois ans et je n'ai jamais eu de réponse, que le projet est un projet de réaménagement du quartier des Halles. Or, depuis toujours, nous parlons de la canopée et du jardin mais nous ne parlons jamais du quartier, en particulier de la zone piétonne. J'aimerais savoir à quoi va ressembler le quartier, d'abord pendant les travaux et surtout, ensuite, à la fin du chantier. Avons-nous prévu de refaire les rues Lescot, Rambuteau et Berger ? Je n'ai vu aucun projet à ce niveau-là. On s'est contenté simplement de parler avec l'architecte, avec M. MANGIN, du quartier qui rentrerait dans le jardin ou du jardin qui rentrerait dans le quartier mais je n'ai pas encore compris ce que cela voulait dire. J'aimerais quand même que nous puissions savoir et qu'on nous dise exactement quelle est l'orientation de la mairie pour la suite. Nous n'allons pas laisser le quartier tel qu'il est déjà maintenant et surtout, dans l'état dans lequel il sera après le chantier, après les travaux. Nous aimerions quand même avoir un peu de visibilité sur ce qui se passera plus tard.

M. Jean-François LEGARET : Vous m'avez interpellé tout à l'heure au sujet des camions, en disant que vous y travaillez avec la mairie du 1^{er}. Effectivement, mon adjointe Michèle HAEGY a participé à des réunions. Je pense quand même que cette question de la noria des camions pendant le chantier doit être absolument étudiée, quantifiée et regardée comme le fonctionnement d'un mécanisme d'horlogerie. Nous sommes dans le centre de Paris, qui est déjà saturé. Ajoutez à cela le chantier de la Samaritaine qui va commencer à proximité, le projet du maire de Paris qui consiste à réduire et à ralentir la circulation sur les quais, pour la mi-2011. Vous allez avoir une concomitance d'événements et de nouvelles stratégies qui vont rendre la circulation encore plus difficile, encore plus dense sur le centre de Paris. Vous avez évoqué une zone de stockage à proximité du Louvre. J'aimerais être sûr tout de même que de telles implantations sont possibles. J'ai un grand voisin en face de moi, Monsieur LOYRETTE, le patron du Grand Louvre. Quand

j'irai lui annoncer que nous allons utiliser l'esplanade devant la colonnade pour stocker des camions et qu'en plus, nous y mettrons des Algeco pour y reloger provisoirement la bibliothèque, je ne suis pas certain de susciter un enthousiasme délirant de son côté. Il faut aussi voir la faisabilité de tout cela.

Je terminerai en disant que nous allons ajouter, à mon avis inutilement et c'est là-dessus que je me bats, vous le savez, une noria de camions qui sera nécessitée par le projet de démolition intégrale du jardin, qui ne se justifie pas. Puisque les calculs ne sont pas faits, j'ai calculé au doigt mouillé et, jusqu'à présent, mes calculs n'ont pas été démentis. J'ai calculé qu'en prenant la superficie du jardin, la hauteur moyenne de terre, les déblais démolition, enlèvement des arbres, enlèvement des terres végétales que nous ne pourrions naturellement pas stocker sur place, et démolition des élégissements, cela représente, simplement le déblai, 8 000 camions de 15 m³. Il faudra autant de camions pour ramener les remblais, les terres végétales et tout le reste. J'insiste sur ce point. Vous avez vu ce soir la mécanique et la complexité de ce chantier et il faudra des grues, des camions, il faudra démolir les pavillons Willerval.

Je vous ai déjà dit, M. HUCHER, que si vous envisagiez, ce qui me semble très raisonnable, un accès à la Seine, ce sont des questions que je connais bien, j'ai été président du port autonome de Paris, j'en suis toujours administrateur, si vous souhaitez un embarquement spécial et une cité sur la Seine, je pense que vous l'obtiendrez et je vous aiderai d'ailleurs à l'obtenir si nécessaire. C'est ce que nous avons fait pour le Musée d'Orsay et pour d'autres sites. C'est incontestablement une solution intelligente, pour amener des matériaux et des poutres métalliques depuis des chantiers par la Seine. C'est beaucoup plus intelligent que de les transporter par un charroi routier, donc nous devrions pouvoir le faire. Il n'empêche que la démolition intégrale de ce jardin va surajouter à une très grande complexité un problème de circulation de camions qui est totalement inextricable.

Nous voyons très bien sur ce plan, d'ailleurs, que vous avez décidé de mettre la cité de chantier dans le jardin parce que c'était commode. Vous dites aujourd'hui : nous allons pousser, nous allons construire, préfabriquer des éléments, des lamelles. Je vous ferai observer que si vous n'aviez pas eu un jardin aux pieds, vous auriez imaginé d'autres techniques constructibles qui n'auraient pas entraîné la démolition de cette partie du jardin. Mais si nous devons admettre, et je vais loin dans votre raisonnement parce qu'il faut essayer de faire progresser les choses, que cette cité de chantier est indispensable, elle entraîne la démolition, nous le voyons, d'à peu près la moitié du jardin actuel. Expliquez-nous pourquoi vous voulez absolument démolir maintenant la totalité du jardin, c'est-à-dire l'autre moitié du jardin, que rien ne justifie, pour mettre en place un projet dont personne ne veut. Vous avez encore pu voir jeudi dernier, lors d'une réunion publique, les réactions du public qui sont absolument unanimes contre le projet de M. MANGIN sur l'aménagement de la place René Cassin. Donc je pose à nouveau cette question. Ce n'est pas uniquement une question de choix architectural. J'ai envie de vous dire : si nous voulions ramener un peu de bon sens dans cette affaire, oui, il faut faire le chantier parce que nous ne pouvons pas conserver les pavillons Willerval. C'est une nécessité et il faut bien mettre quelque chose à la place.

Le projet canopée a été décidé, je l'ai moi-même validé, c'est très compliqué et très cher mais nous ne pouvons pas rester sans rien faire. Il faut faire le chantier du pôle transport parce que c'est une nécessité. Une fois que nous aurons fait tout cela, nous nous interrogerons sur la manière dont il faudra réparer les choses dans le jardin mais c'est ce que nous devons faire en dernier, et a minima, en essayant de sauver ce qui peut encore l'être. Vous nous proposez une logique de chantier qui consiste à démolir en premier le jardin, comme si c'était une urgence. Ce n'est en rien une urgence technique et logistique et, une fois que l'irréparable est commis sur le jardin, vous nous dites : voilà, il n'y a plus que le projet de M. MANGIN pour s'imposer à la place. C'est ce que je conteste et je crois que je ne suis pas le seul à le dire et le redire mais, puisque nous parlons ce soir simplement de la logique et de la logistique très lourde de ce chantier, je me permets de dire que cette démolition, non seulement ne simplifie pas les choses mais qu'elle surajoute des problèmes à des problèmes déjà incroyablement lourds et complexes et qu'il faudra s'efforcer ensemble de maîtriser.

(Applaudissements)

M. Dominique HUCHER : Je dois vous informer que les gestionnaires du local s'impatientent un peu de notre enthousiasme à discuter. Pouvons-nous convenir que nous avons épuisé la réunion d'aujourd'hui ? Merci beaucoup de votre participation et à d'autres occasions pour d'autres réunions chantier.