

REAMENAGEMENT DU SITE PARISIEN DES HALLES DE PARIS
REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION
JEUDI 28 JUIN 2012

A la tribune

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Responsable de la maîtrise d'ouvrage des espaces voyageurs, RATP

Valérie GEBURTIG, Chef de projet pôle transport RATP

Joëlle ASSIMON, Responsable communication RATP

Matthieu AURENCHE, Agence Patrick Berger et Jacques Anziutti

M. Dominique HUCHER, Directeur du réaménagement des Halles SemPariSeine,

(N°X : vous permet de relier les éléments de discours aux pages des 2 présentations)

Participants :

Elus

Mairie du 1er arrondissement,
Jean-François LEGARET, Maire du 1^{er}
arrondissement
Michèle HAEGY, Adjointe au Maire

Raoul LOIG, Conseiller
Josy POSINE

Ville de Paris

Cabinet de Seybah DAGOMA
Karin GIRARD

Associations

Association Accomplir
Elisabeth BOURGUINAT
Gilles POURBAIX
Claire MATHIS
Guy DEPROIT
Jean FOUQUET-LAPAR

Association Blanchin
Odette BLANCHIN
Bernard BLANCHIN

FNAUT
Yves BOUTRY

Association de défense des Riverains
« Chatelet Les Halles »
Jacques CHAVONNET

Association Les droits du piéton
Laurent JEANNIN-NALTET

Association ChanDanse des sourds
Stéphane ROBERT

Coordination maraudes centre-est
Alice TAN

Association PCGP
Jacques GAUTHIER

La Clairière
Christian DUBREUIL
Gilles PETIT-GOTS

Conseillers de quartier

Conseil de Quartier des Halles
Alain LE GARREC

Autres participants

Ville de Paris – Mission Halles

Mélanie ROCQUES
Sébastien HENNICK

SEM PARISEINE

Lionel BOUZIDI
Olivier AUTRET
Mathieu JACQUIN
Mathieu MALLET

RATP

Isabelle BELLANGER
Caroline SECHET
Catherine VALENTIN
Laurianne DUPLAIN
Frédéric DUPOUY
Patrick LAROSE

PBJA

Xavier BELORGEY

ALLIA

Marie-Pierre DUBOST

CMR

Martin BARRET

Coiffure

Gilles BOLDRON

CCIP 75

Sophie DROZO-LAUNAY

PARIMAGE

Monik MALISSARD

Paroisse St-Eustache

Monique BINDEL

Médiathèque musicale de Paris

Marc LAGRANGE

Bourse du travail de Paris

Hubert BERGER

COTEBA-ARTELIA

Mathieu ESNARD
Erell GIMENEZ

Riverains - particuliers

Françoise THOMAS
Nicolas MARTIN-LALANDE
Raphaël SEROUGNE
Gildas PIGLELLER
Dominique BELLAMY
Théo GOMEZ
Romain CHEVET SPANJERSBERG
Vladimir VAJAK
Malika ACHIR
Evelyne VOLANT
M. FONARME-MAZET
Frédéric LANGUETTE
Jean-Claude DESBUTTES
Bernard GENDREAU
Véronique BRUN
Jean-Jacques GRILL
Pierre BERHO
Pierre-Marie LAMIELLE
Philippe DESBOIS
Michel SION
S. LALY-TERDAN
Ali SELLAMI
Joëlle SCART
Monejo DIOUDONNAT
Bruno RENE-BAZIN
Françoise FILOCHE
Benjamin CASTELLS
Beradette PONCHON-FRANCOIS
Huguette BERJONNEL
Daniel BOUZEREAU
Marie-Christine DESCHERAUX
Gérard ROSER
Bernard DOUGERARD
Catherine CADOU
Pierre CHAPOT
Nathalie du MOULIN
René BRIAND
Serge SURIN
I BRUTELLE
J. MOINET
J. CURTIL

Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Responsable de la maîtrise d'ouvrage des espaces voyageurs de la RATP : [...suite à un problème technique, le début de la réunion n'a pu être enregistré...]

D'autre part, cette gare, qui était assez bien conçue dans les années 70, a beaucoup vieilli : les revêtements, les éclairages. Avec les nouveaux besoins d'informations, les écrans, l'idée est de mettre à jour tout cela, avec une ambiance plus lumineuse, plus claire et une organisation plus simple.

(N°6 – Pôle Transport) Cette organisation plus simple, plus lisible, s'accompagne de la prise en compte d'une accessibilité pour tous, dans une vision la plus large possible de ce que l'on peut appeler la mobilité réduite. Évidemment, la priorité ira vers les personnes rencontrant des difficultés particulières, comme les personnes en fauteuil roulant, les personnes aveugles, mais il y a aussi beaucoup de gens atteints de handicaps que l'on appelle cognitifs, c'est-à-dire qui ont des difficultés mentales, sensorielles, diverses. Et, nous sommes tous un jour ou l'autre encombrés d'un bagage, équipés d'une poussette voire limités dans nos déplacements à cause d'une blessure ou de l'âge ; ce qui entraîne quelquefois un peu de difficultés à monter et descendre dans les espaces. Ce pôle d'échanges doit vraiment prendre en compte et traiter l'ensemble de ces différentes contraintes.

- L'amélioration de l'orientation

(N°7 – Pôle Transport) Cette salle et l'ensemble de ses sorties la rendront plus claire et plus lisible ; nous allons essayer de la structurer. Le choix des architectes de l'époque était de faire un peu ce que l'on appelait « le mélangeur ». Ce mélangeur fait que, par rapport à d'autres endroits, on a l'air d'être perdu, mais on ne se cogne pas contre les gens. Certains endroits sont très lisibles, là où les flux se croisent, mais en même temps, reconnaissons-le — et j'avoue que personnellement, pourtant cela fait des années que je travaille sur cette gare et je la connais, je suis toujours obligé de regarder les panneaux pour trouver où je vais —, elle n'est pas parfaitement compréhensible et lisible. Donc, nous allons essayer de la rendre lisible par une structuration de l'architecture qui vous sera un peu expliquée tout à l'heure, et par une reprise de la signalétique de l'information de façon à nous y retrouver. Bien sûr, les 550 000 personnes qui se croisent dans cette gare représentent des centaines de possibilités de déplacements différents (certains sortent à telle porte du Forum, d'autres vont prendre telle ligne de métro, d'autres vont prendre telle ligne de RER) ; cela restera toujours plus compliqué qu'une petite station avec deux sorties et deux quais ! Je pense que ce sera quand même beaucoup plus clair et beaucoup plus lisible.

Notre architecte a travaillé à partir de ces objectifs : accessibilité, lisibilité, visibilité. Je lui cède la parole pour qu'il vous présente comment sera, progressivement, ce pôle d'échanges d'ici 2016.

2. Présentation des dernières perspectives architecturales

Matthieu AURENCHE, Agence Patrick Berger et Jacques Anziutti : Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Je vais vous présenter quelques éléments et quelques visuels de la future gare et compléter les explications de Lorenzo Sancho de Coulhac.

Le pôle d'échanges s'étend de la Seine jusqu'à la rue Rambuteau, ce qui représente une longueur d'environ 500 mètres. À l'échelle de la ville, c'est une très grande distance. Une gare avec une salle d'échanges au sous-sol -4, cela donne une hauteur de 40 mètres, ce qui est équivalent, à peu près, au Centre Pompidou.

(N°8 – Pôle Transport) Le visuel à l'écran est l'édicule sur la Place Marguerite de Navarre qui est en fait la visibilité de la gare à l'extérieur. Les architectes ont pensé cet édicule comme une voûte de verre puisque l'idée est d'apporter de la lumière et le jour dans cette gare. C'est une voûte qui sera très lumineuse puisque c'est une juxtaposition de pavés de verre.

(N°9 et 10 – Pôle Transport) Vous avez ici une image de la descente de cet édicule Marguerite de Navarre avec les quatre escalators qui permettront d'accéder jusqu'au niveau -3 pour ensuite accéder à la salle d'échanges. Cet édicule aura une hauteur de 8 mètres, une ouverture de 15 mètres de large et une longueur de 28 mètres. Donc, à l'échelle de la place, cet édicule recevra une visibilité majeure.

(N°11 – Pôle Transport) Voici une illustration de ce que sera la future salle d'échanges. L'idée a été de repenser cette salle en termes de flux et d'orientation des voyageurs.

Sur ces plans, voici aujourd'hui la salle d'échanges. On se rend compte que la salle, initialement d'une grande largeur, a été petit à petit réduite par des commerces ou par des petits édifices qui sont venus occuper l'espace ; aujourd'hui, les espaces de transitions ont été réduits. Le projet que nous proposons est de clarifier ces espaces et identifier très clairement les sorties :

- les lunules que l'on trouve au centre de la salle d'échanges reprennent leur forme initiale et sont identifiables en ayant des formes claires,
- les accès latéraux pour accéder aux quais des RER A et B sont répartis de part et d'autre de la salle des échanges.

La nouveauté de cette salle :

- ✓ Une galerie latérale permettra de :
 - transiter aussi à travers la salle des échanges,
 - pouvoir passer du seuil de la Place Carrée jusqu'au pied de l'édicule Saint-Honoré, sans avoir à traverser la salle d'échanges. On pourra traverser l'espace sans passer les contrôles d'accès aux voies.
- ✓ De nouvelles sorties

Le projet amène aussi de nouvelles sorties puisque l'un des problèmes de cette gare était l'absence de sortie directe sur la rue :

- la sortie Saint-Honoré qui mènera directement à la Place Marguerite de Navarre,
- la sortie Rambuteau avec un accès par le centre commercial.

- ✓ Les seuils

Ce que l'on a appelé « les seuils » est représenté en jaune sur l'image : chaque accès à la gare a été identifié aussi d'une façon différente par un traitement de matériaux qui sera différent au sol, avec des pavés de basalte, et un traitement au plafond qui sera également différent, de manière à identifier clairement le moment où l'on passe de ce qui pourrait être la ville souterraine au moment où l'on passe à la gare et au moment où l'on rentre dans les accès aux RER.

Le même plan plus schématisé : on voit en orange la salle d'échanges, la galerie latérale en jaune dans laquelle nous aurons les commerces. Tous les commerces seront rapportés en périphérie de la salle des échanges et nous aurons également quelques commerces dans les lunules au centre de la salle d'échanges.

Sur cette image, nous voyons le traitement des seuils qui seront largement éclairés de manière à les identifier, ainsi que le traitement de la signalétique repensée avec des identifications à la fois par des éléments suspendus et à la fois sur des éléments verticaux que l'on pourra trouver autour des poteaux et en périphérie des lunules pour identifier les accès aux quais des différents RER.

Cette image présente une des évolutions du projet qui est de rendre l'accessibilité à chacun des quais en les dotant chacun d'un ascenseur permettant de passer des quais à la salle d'échanges.

(N°12 – Pôle Transport) Ceci est un visuel vu du quai, avec le même traitement que la salle d'échanges. Des luminaires permettront d'identifier les cheminements majeurs et orienteront les flux de voyageurs par les escaliers ou par les transitions dans la salle d'échanges. La signalétique est également mise de part et d'autre de la lunule pour identifier très facilement les accès aux escalators.

Valérie GEBURTIG, RATP : Merci, Matthieu.

Vous avez vu les images du projet tel qu'il va être au final, mais je pense que vous vous posez tous les questions de savoir :

- Comment allons-nous faire cela ?
- Quand cela va-t-il commencer ?
- Quand cela va-t-il finir ?
- Que va-t-il se passer pour la vie dans le quartier ?

3. Les étapes du projet

(N°13 – Pôle Transport) Un premier élément important : la gare et le métro vont rester en fonctionnement pendant toute la durée du chantier. À aucun moment, il n'y aura de fermeture de stations de métro ou de la gare RER.

Le chantier

Le chantier a démarré en septembre 2011 par la réalisation de l'accès Rambuteau. Il est actuellement dans la gare tout au fond, derrière une palissade de chantier.

Par contre, le vrai chantier visible débute en janvier 2013 sur la Place Marguerite de Navarre, la place devant l'hôtel Novotel, où les emprises vont commencer à s'installer et le premier coup de pioche interviendra aux environs de mars 2013.

L'objectif est une fin des travaux en 2016 : toute la rénovation de la gare, son agrandissement, la création des nouveaux accès et également, en projet connexe, il y aura la rénovation de la station de métro à Châtelet.

À l'été 2016, l'achèvement des travaux se concrétisera avec l'ouverture de l'accès Place Marguerite de Navarre.

Le phasage

(N°14 – Pôle Transport) Il a été envisagé un phasage en tournant : on finit une zone, on passe à la suivante, etc. Nous avons une chance dans ce projet : à côté de la gare, actuellement, nous avons de la réserve de surface puisqu'il y a le niveau C du parking Berger et la gare s'agrandit sur le parking Berger, donc il y a une grande partie des travaux qui vont être faits, mais qui ne sont pas vus par le public. Le zonage a été fait sur le plan futur et l'on voit que tous les travaux qui vont être faits ici dans cette zone n'auront quasiment pas d'impact au niveau du public. Il y aura des palissades de chantiers, les travaux seront faits derrière et au fur et à mesure, on va ouvrir les palissades de chantier et les gens auront accès à la nouvelle galerie de circulation telle que présentée par Matthieu.

Actuellement, nous sommes dans la phase 1, Rambuteau, et vous avez actuellement une palissade de chantier ici. À partir de l'année prochaine, nous allons commencer à travailler dans la zone du parking Berger (phase 3), avec l'élargissement de l'escalier qui mène à l'accès Place Carrée (phase 2). Tous ces travaux seront protégés du public, avec des ouvertures progressives par phases. Une fois terminé, on passe sur l'accès Lescot (phase 4) qui est très compliqué puisque c'est un axe très fréquenté. C'est pour cette raison que l'on voulait avoir déjà réalisé les nouveaux accès – l'accès Rambuteau et l'accès Berger – avant de commencer à travailler sur l'accès Lescot, afin de gêner au minimum les voyageurs. Lors de cette phase 4 sur l'accès Lescot, il y aura une fermeture par moitié de la salle, mais l'accès restera toujours ouvert.

Au final, on a donc l'ouverture de l'accès place Marguerite de Navarre avec les deux volées d'escaliers mécaniques, les escaliers fixes et les ascenseurs qui permettront de passer du niveau 4 au niveau 3, niveau Forum, et après, du niveau 3 à la rue.

4. L'organisation du chantier

- L'emprise du chantier place Marguerite de Navarre

(N°15 et 16 – Pôle Transport) L'emprise du chantier visible de la rue sera Place Marguerite de Navarre. Sur cette image en vue aérienne, l'emprise de chantier prévue est signalée en fantôme, en jaune.

Les palissades de chantier seront le modèle actuel que vous connaissez sur tout le site puisque l'on reste sur le même principe. Les palissades actuelles vont être modifiées.

La petite sortie sur la ligne 4 du métro, rue des Lingères, va être transformée en sortie de secours et sera fermée. Nous pensons que c'est plus simple à gérer.

L'ascenseur de la Ferronnerie restera en service, mais sera fermé ponctuellement, pendant certaines phases du chantier. Il y aura une circulation pour les camions de livraison du chantier, avec une entrée dans l'emprise de chantier et une sortie en bout. Cela a été fait afin de limiter au maximum les reculs ; tout se passe en marche avant.

Sur l'emprise de chantier, une grue va très certainement être installée. Pour l'instant, l'emplacement n'est pas encore complètement définitif puisque cela va dépendre de la solution retenue par l'entreprise qui va être choisie pour faire les travaux. Pour l'instant, l'entreprise n'est pas connue, la consultation est en cours.

- Les horaires de chantiers

(N°17 – Pôle Transport) Bien évidemment, la majorité des chantiers sont dans la gare, donc énormément de travaux seront faits de nuit. Tous les travaux qui vont être faits sur les quais – on a vu que sur les quais, tout est refait : les revêtements, le sol, le mur, le plafond, l'éclairage – se feront de nuit, quand il n'y a plus de voyageurs, entre 1 h et 5 h du matin.

Les travaux dans la salle des échanges, dans les zones actuelles où l'on chemine, seront faits également de nuit pour ne pas gêner les flux.

Sur le reste du chantier, derrière les palissades de chantier, on pourra travailler de jour. Travailler de jour permet de travailler plus longtemps et donc avoir un chantier qui dure moins longtemps. Le but est de gêner le moins longtemps possible les voyageurs et avoir le plus vite possible la salle agrandie.

Les horaires de chantier : 7 h à 22 h.

Par contre, les travaux bruyants seront faits – conformément à la charte chantier qui a été signée sur le projet – de 10 h à 18 h. On dit travaux bruyants quand on les ressent comme bruyants à l'extérieur, au niveau de la Place Marguerite de Navarre. Ce qui nous importe surtout, ce sont les riverains, l'hôtel et les activités dans cette zone. On pourra peut-être faire des travaux bruyants dans la gare au niveau -4, mais cela ne gênera absolument pas les riverains et les voyageurs : comme ils passent dans la salle, ils marchent ; il y a une perception du bruit qui est complètement différente que lorsque l'on est chez soi et que l'on entend le marteau piqueur.

Je vais passer la parole à Joëlle Assimon qui est responsable de la communication sur le projet.

5. La communication

(N°18 – Pôle Transport) Joëlle ASSIMON, RATP : Bonjour à tous. Je suis celle qui vous présentera le moins de choses parce que je suis la moins avancée sur le sujet. Je fais un point régulièrement et participe aux comités de suivi de chantier, et je vois dans la salle quelques-uns de mes interlocuteurs habituels.

Notre démarche de communication sur des opérations de cette nature-là porte d'abord sur la pédagogie du projet. Nous avons déjà fait un certain nombre de réunions d'information et nous allons continuer à faire connaître le projet, au fur et à mesure des travaux afin de bien comprendre à quelle étape nous en sommes. Il est très important d'amener de l'information très pratique. Le souci que nous allons avoir pendant toute la durée de l'opération sera effectivement d'accompagner les phases de travaux et les phases de chantier de manière à anticiper les questions sur tout ce qui est fonctionnement. C'est ce que l'on a déjà essayé de mettre en place en participant très tôt aux comités de suivi de chantier afin de pouvoir anticiper toutes les phases de chantier telles que les pratique Lionel pour le chantier global du projet des Halles.

Nous serons dans la même logique, avec le même type de support, c'est-à-dire que nous aurons des informations pratiques, nous aurons vraisemblablement une information de présentation du projet qui sera cadencée dans l'année avec sûrement plusieurs numéros, puis, autant que besoin, de l'information chantier ciblée sur les zones dans lesquelles nous allons va intervenir.

L'aspect information voyageurs sera la grosse part de mon travail sur l'information. Nous travaillons conjointement avec mes collègues de l'exploitation du pôle Châtelet, que ce soit les gens qui travaillent plutôt sur la partie RER et sur la partie métro, afin de caler ensemble tous les supports de communication et tous les supports d'informations voyageurs. Dans ce cas-là, nos collègues seront le relai d'information sur ce qui va se passer.

Vous avez pu voir que le chantier ne sera pas trop visible dans la gare. Nous avons le désir, depuis le début, de travailler sur un support d'information qui soit pérenne pendant toute la durée de l'opération. La mise au point a pris un peu de temps, mais normalement, à la mi-juillet, nous devrions pouvoir installer notre support d'informations. Si vous voulez une petite vision de la salle des échanges, on a un point Information voyageurs qui est une bulle avec des parois orange. Le système d'information sera installé à proximité de cette zone-là et nous pourrons y mettre de l'affichage de grande taille et le faire vivre pendant toute la durée de l'opération. Nous aurons une information dynamique puisque nous intégrons dans la structure un écran dans lequel nous pourrons passer de l'information au fur et à mesure que le projet va se dérouler. La première étape d'information sera de faire une vision du dessus, du dessous et de passer sur l'écran vidéo les premières images intéressantes qui sont les images du chantier qui est en surface. Nous travaillons actuellement avec Lionel Bouzidi pour pouvoir intégrer ces images et cette information dynamique.

Bien sûr, nous continuerons à participer au comité de suivi de chantier qui est pour nous un relais très important.

Nous procéderons également sur le même principe que ce qui est développé actuellement sur le chantier des Halles, c'est-à-dire sur l'emprise de chantier place Marguerite de Navarre : avoir de l'information par panneau aussi sur la partie Marguerite de Navarre, pour rendre un peu visible et expliquer chaque étape d'intervention.

(N°19 – Pôle Transport) Les supports de communication :

- Évènement presse lors des grandes étapes de chantier, des choses un peu visibles et intéressantes à voir.
- Le journal de quai : telle une information voyageurs importante à faire, nous allons développer un support qui sera mis à jour régulièrement sur les quais du RER et sur les quais du métro puisque l'on mène conjointement une opération de rénovation de la partie métro. Nous voudrions pouvoir communiquer sur les deux aspects, même si ce sont deux projets qui sont parallèles.
- Un site internet, évidemment, plus pour la partie information grand public extérieur à la région parisienne puisque notre pôle attire des voyageurs qui viennent d'assez loin, quand ils ne viennent pas de l'étranger. Il y a notamment des voyageurs qui arrivent au Novotel et qui ne viennent pas seulement par bus, mais aussi via des aéroports.

- Les agents de proximité : sur certains chantiers, on a ce que l'on appelle des agents de proximité. Là, il s'agit plutôt de travailler avec nos collègues des stations de métro et RER afin que ce soit plutôt eux qui assurent ce travail de relation de proximité puisque la relation de proximité, pour le coup, dans la gare, c'est vraiment l'information voyageurs.

6. Point travaux 2012

La signalétique provisoire

(N°20 et 21 – Pôle Transport) Nous avons évoqué tout à l'heure la signalétique définitive, donc le remaniement de la signalétique dans le pôle. La première chose à être réellement visible à la fin de l'année, avant de commencer les chantiers dans la salle des échanges, va être la partie de dépose de la signalétique actuelle et la mise en place d'une signalétique provisoire. L'idée étant de se mettre dans une configuration qui nous prépare à la signalétique future et donc de reprendre les grands principes : agrandir les sigles de manière à les rendre un peu plus lisibles pour que l'on puisse identifier un peu mieux les accès à chaque ligne de RER. De chaque côté, vous voyez les mégas signes Ligne A, Ligne B, qui seront déjà développés dans la signalétique provisoire. Vous voyez ce que l'on appelle les lunules, ce sont les accès aux quais de la Ligne D. Nous reprenons toujours notre plan de nomenclature avec toutes les stations sur le côté droit et les mégas signes avec les directions sur le côté gauche.

Les travaux connexes

(N°22 – Pôle Transport) Le projet de ReNouveau du Métro pour ceux qui pratiquent le métro régulièrement, depuis les années 2000, est un projet de grande ampleur puisque l'on a dépassé la rénovation de 250 stations. L'idée a été de ne pas traiter Châtelet avant, mais de le faire en parallèle au projet de réaménagement du pôle de manière à ce qu'en 2016 ce soit la totalité du pôle qui soit vraiment requalifiée et que l'on n'ait pas d'un côté la partie RER remise à neuf et de l'autre côté, la partie métro, qui ne serait pas traitée de la même manière.

Dans ces travaux connexes du ReNouveau du Métro, on reprend toutes les installations techniques, tout ce qui concerne l'éclairage, la sonorisation, les alarmes, on fait vraiment toute la partie réseau. Ensuite, on reprend les carrelages, les peintures, les sols, ainsi que tout un travail sur les escaliers mécaniques, les trottoirs roulants, notamment le remplacement des grands trottoirs roulants qui relient les différentes parties du pôle métro.

Autant que faire se peut, là aussi, nous mettrons en place une communication qui soit cohérente entre les deux pôles puisque, bien sûr, les voyageurs passent de l'un à l'autre, et pour eux, c'est bien le même ensemble, Châtelet – Les Halles.

Pour l'instant, je n'ai pas de support de communication à vous montrer puisque je suis en plein travail de création, d'organisation, de contenus, d'illustrations. Je pense qu'à la prochaine réunion, par contre, je pourrai vous présenter plus concrètement ces différents outils qui seront conçus.

Je vous remercie.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Après cette présentation relativement rapide, je pense que c'est la place aux éventuelles questions, demandes de précisions, interrogations que vous pourriez avoir sur ce projet.

Françoise THOMAS, Association « Vivre dans le quartier des Halles » : Avez-vous une projection de l'amplitude que va prendre l'arrivée des voyageurs puisque vous dites aujourd'hui que vous pensez qu'environ 500 000 personnes passent par le pôle ? Déjà, lors de la construction du RER et des interconnexions qui sont venues se greffer dessus, l'amplitude que nous avons n'avait jamais été pensée. Pensez-vous qu'il va y en avoir une supérieure et encore plus importante, ce qui veut dire un flux de RER et d'autres transports pour les gens, et bien sûr, ce que cela va amener dans le quartier pour les riverains ?

Jacques CHAVONNET, Président association « Défense des riverains » : J'habite rue de la Ferronnerie.

Ma première question : je voudrais savoir, même si vous nous l'avez déjà confirmé, Madame Assimon, mais ce n'est pas marqué, si les travaux de 7 h jusqu'à 22 h concernent uniquement les travaux souterrains ; c'est-à-dire que vous respectez scrupuleusement la charte de chantier que vous avez signée avec nous ?

Mon deuxième point : je voudrais savoir si la couverture de la sortie Place Marguerite de Navarre est la couverture définitive. J'ai vu que quelques ajustements avaient été faits, mais est-ce la couverture que nous aurons ?

Troisième point : vous me faites un peu peur, Madame Assimon en disant que l'ascenseur ne va plus marcher ou que par à-coups. Cet ascenseur sert énormément, notamment aux PMR, aux poussettes ; il est constamment surchargé et il est important que cet ascenseur demeure jusqu'à la fin des travaux, ce qui nous avait été promis avant la mise en place des grands ascenseurs devant le Novotel.

Un autre point : vous avez parlé à un moment donné de la station Saint-Honoré. Est-ce officiel ? Cette station s'appellera-t-elle Saint-Honoré ?

En ce qui concerne l'information : allez-vous utiliser les mêmes bulletins qu'utilise La SemPariSeine actuellement ou la communication sera-t-elle purement RATP ?

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Il y a beaucoup de questions intéressantes et nous allons commencer à y répondre.

Sur la fréquentation de Châtelet - Les Halles

Vous avez dit de façon très juste que le nombre de personnes qui utilisent ce pôle d'échanges est sans doute largement supérieur à celui qui était prévu à l'origine. Nous pouvons remercier nos prédécesseurs d'avoir finalement plutôt bien dimensionné ces espaces puisque malgré ce nombre très important d'usagers, cela fonctionne. En regardant le reportage de l'ouverture de la gare de Châtelet - Les Halles, le reporter, à l'époque sur Antenne 2, je crois, dit d'une façon admirative qu'on aura 50 000 personnes par jour. Nous en sommes à dix fois plus ! Je fais de l'anecdote, excusez-moi. La question est de savoir si cela va augmenter.

A priori, aujourd'hui, après une période de hausse, on est plutôt dans une période de stabilisation du nombre de personnes qui utilisent cette gare, d'autant plus que dans les années à venir, d'autres projets vont normalement décharger le centre de Paris en transports en commun. Le premier projet est la création du prolongement de la Ligne E du RER par Réseau Ferré de France et la SNCF. La Ligne E arrive de l'Est à Saint-Lazare, elle va continuer sur La Défense. Des usagers, qui aujourd'hui passent par Châtelet - Les Halles, pourront aller directement de l'Est à l'Ouest en passant par ce nouvel axe. Cela devrait légèrement décharger les flux. Et dans un temps futur, la création du réseau du Grand Paris lui aussi permettra des liaisons directes de banlieue à banlieue et évitera la correspondance par Châtelet.

Cependant, on constate aujourd'hui un phénomène : effectivement, malgré tout, le nombre de voyageurs dans les transports en commun augmente, ce qui est plutôt positif si c'est au détriment de la voiture, mais qui est négatif quand il vient saturer le réseau. Cet équilibre est difficile à prévoir, sachant qu'il est difficile de prévoir quel sera le prix de l'essence dans dix ans. Par exemple, on remarque que selon le prix de l'essence, le nombre de personnes qui utilisent les transports en commun est presque inversement proportionnel au prix de l'essence.

Sur le nom de la sortie

Le nom de la sortie est pour l'instant la proposition sur laquelle les différentes parties prenantes se sont le plus avancées. Il faudra l'officialiser complètement, mais je pense que c'est vers Saint-Honoré que l'on va comme nom de sortie. Marguerite de Navarre, c'est sympathique, c'est une femme, c'est un écrivain, mais c'est un peu long. Cela paraît idiot, mais il faut que ce soit lisible, donc quand c'est long, c'est un peu difficile à inscrire. Il y a de jolis noms, comme Ferronnerie, mais pour un accès moderne... Saint-Honoré évoque quand même globalement la rue qui est un axe historique et important du quartier qui part de cet accès.

Les travaux

Valérie GEBURTIG : La tranche 7 h-22 h concerne les travaux en sous-sol. Ce sont donc des travaux en deux postes pour justement minimiser la durée des travaux.

Concernant l'ascenseur de la Ferronnerie, effectivement j'ai dit qu'il allait être ponctuellement fermé. Il y aura des solutions de repli, soit par les monte-charges du forum – nous allons essayer de minimiser au maximum cette durée –, soit par la création de l'ascenseur Place Carrée. Dès que l'on a fini Rambuteau, on élargit l'accès Place Carrée. Actuellement, Place Carrée, vous avez des escaliers fixes et trois escaliers mécaniques. Là, un ascenseur va être installé et permettra de descendre du niveau 3 au niveau 4 de la gare. Dès que cet ascenseur sera mis en service, l'ascenseur Ferronnerie sera définitivement fermé, il servira en accès chantier.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Évidemment, c'est une vraie contrainte, mais il est très difficile de créer quelque chose de nouveau à la place de quelque chose qui existe sans, à un moment donné, le fermer. C'est une situation que l'on retrouve dans d'autres projets. Surtout, il est très important que les personnes qui ont absolument besoin d'un accès par ascenseur aient à tout moment une solution qui leur permette – en tout cas les personnes en fauteuil roulant, les personnes qui ne peuvent pas emprunter les escaliers ou des escaliers mécaniques – d'aller de la surface jusqu'au RER. Ce sont les solutions qui ont été proposées. A la fin, nous aurons une véritable amélioration puisque l'on aura deux grands ascenseurs.

L'apparence de la sortie Marguerite de Navarre

Matthieu AURENCHE, Agence Patrick Berger et Jacques Anziutti : Concernant l'apparence de la sortie Marguerite de Navarre ou Saint-Honoré, cet édicule a évolué. Aujourd'hui, les images que nous vous avons présentées se rapprochent vraisemblablement de la forme que prendra cet édicule lors de sa réalisation. Par rapport aux premières images, il s'est modifié pour prendre en compte des normes incendie un peu plus sévères que celles envisagées à l'origine. On ne peut que se réjouir que cet édicule soit peut-être moins léger, mais moins dangereux en cas d'un éventuel incendie. Tout est fait pour que cela ne brûle pas. Je rappelle que l'on applique toujours des normes incendie, mais à l'intérieur, il n'y a rien qui brûle.

La communication RATP ou communication SemPariSeine.

Joëlle ASSIMON : L'idée est d'avoir plutôt une communication qui soit bien identifiée sur le pôle transport de manière à ce que, quand on donne l'information, on sache bien de quoi il s'agit. Donc, il y aura bien une communication identifiée avec un habillage qui sera propre au projet pôle transport, mais comme nous travaillons en étroite relation avec Lionel Bouzidi, nous aurons l'occasion régulièrement de mettre de l'information dans les supports aussi de SemPariSeine, l'idée étant de relayer au maximum les informations.

On ne s'interdit pas de pouvoir proposer des articles, par exemple, à passer dans le Magazine qui est produit régulièrement par Lionel. L'idée est vraiment que l'on identifie bien les travaux et les informations qui concernent chacun des chantiers. Ce sont vraiment deux chantiers qui ont des préoccupations différentes, un rythme différent, un calendrier différent, même si cela se passe au même endroit et dans le même temps. L'idée est bien d'identifier les deux opérations distinctement de manière à ce que, si vous avez besoin de nous contacter, vous sachiez aussi quand une information est transmise, qui est à l'origine de l'information. Cela paraît simple, mais c'est important de le faire de cette manière-là. Nous aurons bien une communication identifiée.

Un intervenant : Y aura-t-il une personne au poste d'accueil ?

Joëlle ASSIMON : Pour l'instant, il n'est pas prévu qu'il y ait une personne de chez nous au point d'information du chantier des Halles puisque l'essentiel des opérations va se passer à l'intérieur, l'idée étant plutôt qu'on ait vraiment tous les supports d'information adéquats pour que nos agents qui sont au point d'information dans la salle des échanges – côté RER et côté métro, – aient bien les informations et qu'ils puissent bien relayer l'information auprès des voyageurs.

Pour la partie extérieure, essentiellement, le chantier visible est le chantier qui va être situé Place Marguerite de Navarre. Là, je pense que nous continuerons à faire le contact en direct comme nous le pratiquons. Avoir

une personne à plein temps en charge du chantier Marguerite de Navarre ne se justifierait pas. Nous serons sur place et nous serons en contact régulièrement.

Un intervenant : Distribuez-vous l'information à tous les habitants tout autour de la place ?

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : L'information va prendre en compte l'ensemble des riverains et ensuite nous allons nous organiser. Nous avons à la fois les riverains et les utilisateurs qui sont en dessous. En dessous, nous avons du personnel qui sera le plus possible informé et pourra donner l'information. Évidemment, avec la SEM, nous nous mettrons d'accord pour que les gens qui sont dans le point d'information à l'extérieur disposent de tous les éléments et d'information.

Ce sont plusieurs projets indépendants, mais ils sont tellement liés et ont quand même des objectifs communs de qualité du quartier qu'il est difficile d'informer sur l'un sans informer sur l'autre. Nous allons veiller à ce que l'on puisse trouver l'information partout.

Nous allons passer à une deuxième série de questions.

Yves BOUTRY, Association d'usagers des transports d'Ile-de-France : Je voudrais attirer l'attention sur l'importance de la signalétique provisoire. Beaucoup de personnes dans cette salle connaissent parfaitement le Forum des Halles, la salle d'échanges et les quais, mais il faut aussi penser aux nombreux touristes, aux voyageurs qui procèdent à des échanges dans cette gare et qui sont très fréquemment perdus.

Je m'étonne de ne pas voir figurer sur les présentations les écrans images, qui donnent une vision assez globale de la circulation des trains : nature des trains (RER B ou D), état de la circulation, perturbation ou non sur les lignes. Cette signalisation est plus efficace que la signalétique imprimée, même de grande dimension.

Marc LAGRANGE, Médiathèque musicale de Paris : Bonsoir. Je travaille à la médiathèque musicale de Paris qui se trouve dans l'accès Porte Saint-Eustache et qui va jusqu'au-dessus de la Place Carrée.

Au cours du deuxième trimestre 2011, quand les travaux ont commencé, nous avons eu l'équivalent d'un bruit de marteau-piqueur dans notre salle, c'est-à-dire plus de 80 dB, ce qui était franchement insupportable. L'établissement a dû fermer en matinée, de 10 h à 15 h et nous avons averti notre public au tout dernier moment.

Je dois préciser que depuis notre établissement nous sentons très bien les vibrations du métro de la ligne 4. Je pense que nous sommes plus près de la ligne 4 que du RER.

Au cas où il y aurait des nuisances sonores de plus de 30 dB, aurez-vous les moyens de mesurer cet impact et de nous avertir suffisamment à l'avance ?

Elisabeth BOURGUINAT, Association Accomplir : Je suis membre du comité de suivi du chantier. Nous nous réjouissons vraiment de ce projet qui va apporter des améliorations très fortes à la fois pour les usagers du quartier et l'ensemble des usagers. C'est quelque chose de très positif.

Je suis contente parce que j'ai eu une réponse à une question très ancienne. Monsieur Sancho de Coulhac, vous avez dit que la gare devait exister à l'extérieur. En disant cela, vous avez montré l'édicule qui sera sur la place Marguerite de Navarre, donc la sortie Saint-Honoré.

Je me rappelle que dans notre quête incessante pour trouver l'explication du grand toit qui va couvrir le puits de lumière du forum, on nous a dit il y a fort longtemps que ce grand toit servirait à manifester l'existence de la gare souterraine. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas, mais l'édicule de la place Marguerite de Navarre et donc je reviens à ma question. Ce grand toit reste un mystère et je me tourne vers Monsieur qui représente l'agence des architectes : nous ne comprenons toujours pas à quoi sert le toit qui va arrêter la lumière au-dessus du puits de lumière naturelle actuel du Forum. C'est un petit clin d'œil !

J'ai une question sur les horaires des travaux. Sur la partie Cité de chantier, sur l'ancien jardin, nous avons un problème avec des ouvriers qui, travaillant la nuit, arrivent en voiture parce qu'ils ne peuvent pas prendre

les transports en commun. La porte du Pont Neuf, accès du chantier, est extrêmement bruyante. Il y a encore trois jours, des riverains ont été réveillés à 6 h 30, au moment où les ouvriers partaient. Si Monsieur Hucher peut répondre tout à l'heure sur ce qu'il compte faire pour cette porte qui réveille le voisinage, ce serait bien ! En sera-t-il de même sur votre partie de travaux ? Comment comptez-vous gérer cet aspect ?

Une question de curiosité sur la rénovation du métro en plus de la rénovation de la salle d'échanges. Au début du projet, en 2003, un représentant de la RATP nous avait dit que cette rénovation des stations de métro se ferait sur le standard de la ligne 14. Quand vous ravivez les stations de métro parisiennes, les refaites-vous à l'identique ou y aura-t-il une unité de style par rapport à la gare du RER ?

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Je vais d'abord vous parler de la signalétique définitive.

La signalétique

C'est un des axes essentiels de ce projet. C'est vraiment un travail très important pour essayer de faire que cette gare, l'ensemble des transports et des accès soient les plus clairs et les plus lisibles. En particulier, un travail a été fait avec la Ville de Paris, la SemPariSeine et le Forum des Halles pour que l'on ait une vision non pas locale de notre salle, comme ça l'est aujourd'hui, mais qu'en fait, de l'extérieur à l'intérieur, que l'on soit Place du Châtelet, que l'on soit Porte du Louvre, on ait un système cohérent, que l'on comprenne le quartier, l'extérieur et que l'on puisse trouver la bonne sortie, passer ou non par les espaces du Forum des Halles. Tout à l'heure, on a parlé des touristes. Ils ne vont pas tous au Novotel, mais c'est quand même un grand lieu d'échanges puisque la ligne du RER B dessert à la fois Orly et Roissy, ainsi que la gare du Nord, la gare Montparnasse via le métro. On a effectivement beaucoup d'étrangers, et avoir une lisibilité plus importante et claire est un de nos axes essentiels sur cette signalétique et cette visibilité.

Une décision très importante a été prise : ne pas utiliser de signalétique transitoire mais appliquer directement le principe final en apportant d'éventuelles évolutions au cours de l'utilisation.

L'information par écran

À la fin du projet, il y aura plus d'une centaine d'écrans dans ce pôle, avec l'ensemble des informations sur les métros, les RER, à tous les endroits. Cependant, il faut reconnaître qu'il est compliqué d'installer des écrans pendant les travaux. Nous les installerons au fur et à mesure. Nous sommes dans une gare de la RATP, donc nous n'avons pas à choisir notre quai contrairement à une gare de type grande ligne. Nous ne sommes pas à attendre de savoir si le RER B sort du quai 12 ou du quai 14.

La Canopée

Je pense que la présence d'un grand bâtiment visible rend le fait que le pôle transport existe ; et le fait que, désormais, des quatre côtés de ce bâtiment on pourra enfin arriver directement jusqu'au RER : en entrant par Lescot, en entrant par Berger, etc. Je pense qu'effectivement, par rapport à la situation précédente où d'un côté on ne voit rien, les portes sont un peu discrètes, cela amène de la visibilité. Après, c'est le travail que l'on va faire avec la SemPariSeine qui est important, la visibilité des entrées du bâtiment Canopée. Aujourd'hui déjà, les édicules provisoires qui ont été faits ont très clairement amélioré la visibilité du métro et du RER puisque l'on a des espèces de grands totems métro/RER qui sont très visibles. Ce travail sera effectivement important et fait partie du travail global sur la signalétique.

La rénovation du métro

Je ne sais pas qui vous a dit que nous allions faire le standard de la ligne 14, je pense que c'est une erreur parce qu'en fait, la ligne 14 a une décoration, une architecture qui correspond au volume de l'époque à laquelle elle a été faite. Nous allons rénover la station de métro qui est plutôt globalement une station des années entre 1900 et 1930, les différents espaces des lignes 1, 4, 7 et 11.

Le principe de rénovation de ces stations porte sur le respect de notre patrimoine en conservant ce qui avait été très positif de ces époques-là, c'est-à-dire un système de carrelage, un système de frises, ou autres, tout en cachant des choses comme les tuyaux et en améliorant la signalétique, et ce qui est essentiel dans nos

volumes, dans nos espaces souterrains, l'éclairage, avec cette continuité, une vision de la signalétique où le métro et le RER fonctionneront ensemble.

Je vais passer la parole à Valérie sur l'éventuel bruit à la médiathèque. Je comprends bien que dans une médiathèque, ce n'est pas très agréable, ni pour les gens qui y travaillent ni pour les utilisateurs.

Bruit au niveau de la médiathèque

Valérie GEBURTIG : À mon avis, le chantier que nous allons réaliser au niveau de la Place Carrée est loin de la médiathèque. Nous sommes vraiment côté parking Berger. Je pense qu'il n'y aura pas d'impact. Par contre, bien évidemment, en cours de chantier, s'il se passe quelque chose, il faudra vite nous prévenir.

Pour les vibrations du métro, je ne peux rien faire !

Marc LAGRANGE : Ce n'est pas gênant, mais c'était pour vous dire que l'on entendait bien déjà les vibrations du métro.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Ensuite, une question qui concerne plutôt Dominique Hucher pour la SEM, mais peut-être préférés-tu répondre à la fin sur toutes les questions sur la SEM et que l'on continue sur les aspects transport ?

Valérie GEBURTIG : Je voulais préciser qu'au niveau de la Cité de chantier, il n'y a pas de parking, ni d'emplacement pour les voitures. En général, les ouvriers arrivent en métro sur les chantiers. Ils arrivent avec le dernier train et repartent avec le premier train.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Y a-t-il d'autres questions ?

Gisèle CHALEYAT : C'est une question accessoire. Comme j'ai entendu parler des inconvénients du chantier actuel, à propos de cette porte, cela m'a rappelé que chaque dimanche, quand nous traversons le Forum pour aller à notre marché près de l'église, nous avons la surprise de constater qu'un ou deux escalators ne fonctionnent pas. C'est toujours le dimanche. Nous avons réclamé - et nous l'avons eu - un passage par le jardin, mais il reste beaucoup de gens qui accèdent plus facilement au marché en venant de la rue du Pont Neuf. Je vous assure que tous les dimanches il y a au moins un escalator qui est en panne.

Il est important de savoir à qui l'on pourrait s'adresser pour demander justement pourquoi personne ne contrôlait ce passage. C'est tout de même un chantier qui va coûter une fortune. Est-ce que le promoteur ou les dirigeants de ce chantier ne pourraient pas avoir même le dimanche un endroit où l'on puisse signaler les dysfonctionnements ?

En revanche, je suis assez contente du jardin des enfants.

Un intervenant : Cela fait plusieurs fois que je demande la parole, visiblement, vous ne me voyez pas. J'avais une question précise.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Monsieur, je vous vois, je vous passerai la parole juste après.

Un intervenant : Je suis journaliste. Je sais exactement comment l'on mène un débat. Quand on ne veut pas voir les gens, on ne les voit pas.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Vous êtes très nombreux. Je suis désolé, je n'ai vraiment pas vu que vous leviez la main. Je ne connais pratiquement personne personnellement dans la salle, et je ne donne pas la parole sur votre tête, je le fais à la main qui se lève.

Je propose que la personne qui a le micro intervienne.

Un intervenant : Je voudrais revenir sur la salle d'échanges et les travaux qui vont être faits de manière régulière. Comment travaillera la sécurité quand vous ferez le côté Berger puisque, me semble-t-il, c'est là où, aujourd'hui, on doit sortir par une, voire deux colonnes de sécurité ? Comment sera établie la sécurité

dans la salle d'échanges ? Aura-t-on une signalétique ou des personnes qui ont indiqueront le plan d'évacuation ?

Claire MATHIS, Association Accomplir : Bonjour. J'ai trois questions, dont deux qui concernent la signalétique.

1/ La sortie Saint-Honoré aura-t-elle une signalétique autre que la présence de l'édicule ?

2/ Vous nous avez montré un plan de la salle d'échanges où l'on voyait très nettement les lunules et effectivement c'était très clair et très aéré. Or, sur les photos montage que vous nous avez proposées, il y a aussi des « colonnes totems » qui sont dédiées à la signalétique et qui viennent en surplus des lunules. Je crains que ce soit très surchargé et que l'impression de clarté que l'on a là dans cette image, finalement on ne la retrouve pas après.

3/ C'est une question de riverain : on nous avait promis que l'accès à l'ascenseur jardin serait rétabli très rapidement. Je voudrais savoir quand sera de nouveau ouvert l'accès à l'ascenseur, à la Place Carrée et au parking Saint-Eustache.

Je vous remercie.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Une troisième personne, et ensuite nous ferons une série de réponses.

Un intervenant : Je suis riverain et je vais vous poser une question de citoyen qui paie des impôts. On a parlé des sorties annexes, mais pas de la sortie principale. Le budget vient d'exploser. Quand on fait un appel d'offres, en général avec des maîtres d'œuvre il y a des contrats qui sont pensés par des gens extrêmement brillants et extrêmement intelligents ; il y a une garantie de bonne fin pour tout. Cette garantie de bonne fin met la responsabilité sur l'architecte et sur le(s) maître(s) d'œuvre.

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi dans les contrats qui ont été signés entre la Ville et les maîtres d'œuvre, dont les architectes de la RATP, on a donné une rallonge à l'architecte de 5 millions d'euros et pourquoi il y a un éclatement du budget qui n'est absolument pas maîtrisé et qui ne répond pas aux contrats habituels des maîtres d'œuvre ?

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Je vous remercie. Je fais un arrêt, Monsieur le Maire, si vous en êtes d'accord, vous serez dans la série d'après.

Il y a trois questions pour lesquelles je passerai la parole à la SEM, car elles ne concernent pas la RATP.

La première question concerne les escalators qui sont, je pense, l'accès au Forum des Halles. Cela relève soit du ressort du centre commercial, soit de la SEM, donc je laisserai Monsieur Hucher y répondre.

La deuxième question concerne l'ascenseur jardin. Puisque c'est un ascenseur qui dépend de la Ville de Paris, qui est ici représentée par la SEM, Monsieur Hucher répondra aussi à cette question.

La troisième question concerne également la SEM puisque vous parlez des marchés en cours. Aujourd'hui, nous ne sommes pas le maître d'œuvre de la Ville.

Respect des budgets

Pour la RATP, nous avons un contrat de maîtrise d'œuvre, mais aujourd'hui, nous n'avons rien dépassé puisque nous n'avons pas encore vraiment commencé. Nous n'avons pas fait de rallonge à nos architectes et il n'est pas prévu de le faire. Nous avons des appels d'offres en cours. Je suis optimiste, nous allons essayer de tenir le budget. Nous faisons beaucoup de projets, nous avons beaucoup de grands pôles d'échanges, nous avons des projets aujourd'hui à Massy-Palaiseau, à Nanterre, à Noisy-le-Grand, nous rénovons.

Il est essentiel pour nous de travailler sur le respect des budgets qui nous sont attribués par les pouvoirs publics et qui viennent effectivement des contribuables et une partie de ceux qui utilisent au quotidien le métro et le RER.

Signalétique

La signalétique de l'édicule (kiosque Marguerite de Navarre – Saint-Honoré) manque sur les images. C'est un oubli des architectes. Donc, il y aura une grosse chose, je l'espère, avec de grosses inscriptions « métro », « RER », les numéros des lignes, des plans, etc. C'est un sujet sur lequel on travaille, mais je vous promets que pour la RATP la visibilité et la compréhension des indications est importante.

Sur la salle d'échanges, dans les images que l'on vous montre, justement pour ne pas ajouter des supports, l'ensemble de la signalétique est posé sur les lunules ou sur les poteaux existants. Nous avons dégagé beaucoup d'espace, supprimé près de la moitié de la surface commerciale de cette salle.

Je vais laisser Valérie Geburtig répondre à la question concernant la sécurité. Je vous rassure, quand on dépose un permis de construire, l'ensemble des aspects de sécurité est validé par la commission départementale de sécurité et d'accessibilité. Dans le cas des Halles, ce fut un long travail. Dans un permis de construire, non seulement vous avez la solution qui sera en service à la fin, mais vous avez également l'ensemble des phases qui sont regardées, et chaque phase doit respecter les normes d'évacuation.

Normes de sécurité

Valérie GEBURTIG : Comme le disait Lorenzo, tout a bien été regardé. Je ne suis pas entrée dans les détails lors de la présentation, mais en fait, c'est l'évacuation du public qui a généré le phasage. La clé du système est de commencer par créer l'accès Rambuteau ce qui va permettre d'avoir une nouvelle sortie, donc de nouveaux dégagements, de nouvelles issues pour le public. Quand ce sera créé, on pourra fermer des issues existantes qui se font actuellement sur le parking Berger, la zone rouge. Les deux tours de sécurité qui irriguent la gare seront maintenues en service pendant le chantier.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Monsieur Hucher, beaucoup de questions concernent la ville et la SEM. Je vous propose d'y répondre maintenant.

Monsieur le Maire, vous aviez l'intention de poser une question.

Jean-François LEGARET, maire du 1^{er} arrondissement : C'est peut-être bien que Dominique Hucher réponde déjà à des questions. D'ailleurs, une de mes questions est assez imbriquée entre la responsabilité de la ville et la RATP.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Nous avons un peu accumulé des questions qui concernent la Ville et la SEM, je vais laisser Dominique Hucher, directeur du projet pour la SEM y répondre. S'il reste un peu de temps, je l'espère, nous reviendrons aux questions qui nous concernent.

Dominique HUCHER, Directeur du Projet du réaménagement du quartier des Halles, SemPariSeine : Bonjour à tous. Parmi les questions concernant plutôt la SEM, il y avait celle du bruit provoqué par le départ des ouvriers le matin. Nous allons réparer ce portail qui est la cause de tout ce bruit. Ce sera fait, je pense, sous un mois, un mois et demi. C'est assez compliqué à faire parce que pendant ce temps-là, les camions ne peuvent plus passer.

Les escalators en panne dépendent soit de la SEM, soit du centre commercial. Ces escalators sont vieux, ils ont 30 ans. Un des objets de l'opération est de les remplacer par des neufs. Je peux vous garantir que ce sera mieux quand tout sera renouvelé. D'ici là, il faut les faire marcher et c'est vrai que c'est un peu difficile et que la fréquence des pannes augmente.

Gisèle CHALEYAT : Nous, les riverains, avons cette impression que nous sommes un peu méprisés parce que l'on ne pense pas à la vie que nous menons avec ce chantier. Il faudrait qu'il y ait toujours la possibilité, même le dimanche, d'avoir quelqu'un qui puisse répondre quand on signale une panne de l'escalator.

Dominique HUCHER : Le quelqu'un, en l'occurrence, pendant le chantier, existe puisque de 12 h à 20 h tous les jours, le local d'accueil du public est ouvert avec le numéro de téléphone qui vous accueille. Ces gens-là ne sont pas des spécialistes des ascenseurs, mais si vous leur déposez une plainte, ils la transmettront vers les responsables de la maintenance des escalators.

Gisèle CHALEYAT : Excusez-moi, Monsieur, je sais où est l'accueil, mais je pense qu'il faudrait, dans ces grands espaces, qu'il y ait une possibilité d'avoir des contacts humains. C'est un univers déshumanisé et cela fait peur. Je sais bien que c'est difficile, mais les grands panneaux ne remplaceront pas une personne.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Nous allons laisser Monsieur Hucher continuer. Nous avons bien compris votre problématique. Je vous rassure, nous maintenons, nous, du personnel dans la salle, toujours ; il ne va pas disparaître et il est effectivement important. Si j'ai bien compris ce que disait Dominique Hucher, le centre d'accueil, qui est Place du Bellay, c'est-à-dire près de la Fontaine des Innocents, est ouvert tous les jours et il y a un numéro de téléphone si vous ne voulez pas vous déplacer. Vous pouvez appeler et ils essaieront de résoudre vos problèmes. Ils nous transmettront l'information si éventuellement certains de ces problèmes nous concernent.

Dominique HUCHER : La dernière question était celle sur la rallonge de budget concernant l'architecte de la Canopée. Il se trouve que c'est le même cabinet d'architecture que celui de la gare, mais ce n'est pas le même contrat. C'est une opération extrêmement compliquée. Le programme de l'opération a évolué compte tenu des multiples découvertes et difficultés qui ont été rencontrées. Elles ont amené, effectivement, la Ville à passer deux avenants successifs à cet architecte qui a augmenté sa rémunération de 28 %. Sur beaucoup de projets complexes comme celui des Halles, ce sont malheureusement des choses qui arrivent.

Cette affaire a fait l'objet de décision de justice, d'appel, etc. Qu'en dire de plus ? Je pense que l'objet de cette réunion est plutôt de parler du chantier, des travaux et des impacts sur la vie du quartier dans les mois à venir. Je propose d'en rester là sur ce sujet.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Sur les budgets, il est vrai que l'on remarque toujours quand cela augmente, mais il arrive que cela réduise – je pense, par exemple, au tramway T2 pour lequel on a fait moins 20 millions d'euros grâce à de bons appels d'offres – et tout le monde l'oublie. De temps en temps, c'est un peu moins, et de temps en temps c'est un peu plus.

Il y avait encore une question sur l'ascenseur jardin.

Dominique HUCHER : Je ne sais pas si la question posée portait précisément là-dessus. S'agit-il de l'ascenseur que l'on appelle généralement Saint-Eustache, qui permet depuis le milieu du jardin d'accéder à la Place Carrée et au parking Saint-Eustache ? Il devrait être remis en service fin juillet, en même temps que l'on déplacera la traversée nord-sud qui se trouve actuellement à un certain endroit et que l'on changera de place fin juillet pour accompagner l'ensemble des travaux.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Une dernière salve de questions. Je vais me lever pour essayer de ne pas rater des mains. Monsieur le Maire est trop discret !

Jean-François LEGARET : Cet aspect de l'opération des Halles, c'est-à-dire la restructuration du pôle transport, je crois que nous sommes nombreux à considérer que c'est certainement, en tout cas selon le critère d'intérêt général, ce qu'il y a de plus important dans l'opération des Halles. Merci d'y avoir consacré une soirée et une réunion publique puisque c'est la première fois que cela se fait. Je l'avais réclamé depuis longtemps, et je suis heureux que cela vienne – peut-être un peu tard, mais en tout cas, ça vient et je voulais vous en remercier.

Je ne reviens pas sur ce qui a été dit. C'est un chantier qui va durer encore longtemps, qui va s'achever, si tout va bien, à la fin 2016. Il y aura des nuisances, il y aura des contraintes, les riverains vont souffrir du chantier de la Canopée et du chantier du jardin. Je ne veux pas jouer les oiseaux de mauvais augure, mais vous savez que l'on aura certainement concomitamment le chantier de la Samaritaine et le chantier de la Grande Poste du Louvre. Donc, cela fait beaucoup de problématiques, de chantiers gigantesques sur un périmètre très réduit, et on ne peut pas naturellement dire aux riverains, aux habitants, aux utilisateurs : cela se passera bien, vous n'aurez pas de nuisances. Je crois que l'on a besoin de se voir, de se parler, et si les nuisances dépassent les limites du supportable, il faudra naturellement immédiatement pouvoir se parler et trouver des solutions.

Je voulais simplement revenir sur une question que j'ai déjà posée, mais je n'ai pas la réponse, donc je la réitère et peut-être je la précise.

Imaginons que tout cela soit terminé, tout va très bien, le RER et le métro ont leurs entrées, Marguerite de Navarre ou Saint-Honoré, tout cela fonctionne. Il y a un point sur lequel je n'ai pas réussi à obtenir des engagements de la Ville et de la RATP, et cela me paraît être un problème urbain fondamental. À l'issue de ces travaux, on aura un pôle transport qui aura des accès multidirectionnels, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui puisque l'on a pour l'essentiel la sortie Pierre Lescot qui canalise l'essentiel des flux les plus importants. Je sais bien que vous avez fait des études, que j'ai déjà vues. C'est naturellement de la prospective, il y a une marge d'erreur, mais le souvenir que j'en ai gardé, c'est à peu près 30 % des flux importants qui entreraient et sortiraient du côté de Marguerite de Navarre. Si l'on se projette dans l'avenir, on a du côté Pierre Lescot un espace qui est dimensionné. On est dans la zone piétonne, il y a de la place pour accueillir les gens qui sortent, même quand ils sont en masse, même quand il y a un afflux (un concert, une manifestation). On n'a pas cela sur Marguerite de Navarre. On est finalement sur une place qui est relativement réduite. On a la rue des Halles qui est très difficile à traverser, même si cela va s'améliorer avec la suppression d'une partie de la voirie souterraine, et l'on a ensuite ces rues, en dents de râteau, qui communiquent entre la Place Marguerite de Navarre et le secteur Rivoli à la Seine, et qui sont des rues aujourd'hui totalement inadaptées à supporter un flux plus important. La sortie Marguerite de Navarre aura précisément pour objectif de mettre le pôle transport en communication avec le sud, la future Samaritaine quand elle fonctionnera, etc.

Donc, j'ai posé cette question. Elle ne relève pas seulement de la RATP, mais je pense qu'il faut que la RATP, la Ville de Paris, la SEM, la région Ile-de-France, que sais-je, se mettent autour d'une table et réfléchissent à cette question. Si l'on fait le pôle transport, c'est-à-dire que l'on fasse une gare, si belle et si fonctionnelle soit-elle, et qu'elle ne soit pas en communication avec la ville, avec le quartier, avec tous les pôles d'intérêt environnants, je pense qu'il manquera quelque chose. J'aimerais qu'on y réfléchisse dès maintenant parce que ce n'est pas début 2017, une fois que cela marchera qu'il faudra se dire que cela embouteille et ne fonctionne pas et qu'il faudrait trouver des solutions. Je pense qu'il est encore temps de le faire et d'essayer de mettre, en tout cas dans la concordance de temps, cet aspect qui me paraît très important si l'on veut que le pôle transport atteigne ses objectifs.

Merci.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Merci, Monsieur le Maire. Sur l'aspect sortie de Marguerite de Navarre, on arrive sur la Place Marguerite de Navarre qui offre tout de même pas mal de place. Après, on sort de notre domaine. C'est effectivement l'aménagement urbain, piéton, donc ce n'est pas de mon ressort, mais je comprends votre question.

Un intervenant : Excusez-moi, je ne suis qu'un modeste généraliste, mais je suis aussi un habitant du quartier depuis 1958, et je suis l'auteur d'un album qui s'appelle « L'adieu aux Halles », préfacé par Jean Cassou qui fut conservateur en chef autrefois et le grand conservateur du Musée national d'art moderne. En symétrique, et vous m'excuserez d'évoquer ce souvenir personnel, un livre très beau vient de sortir. Il dit qu'une certaine histoire des Halles s'exprime dans les photographies de Doisneau avec le livre remarquable et l'exposition superbe qui a été présentée à l'Hôtel de Ville.

Je comprends bien que vous êtes d'abord les hommes et les femmes de l'urbanisme souterrain, qu'il y a des problèmes considérables de liaisons entre le voyage des hommes et l'habitat des hommes dans ce même quartier qui est un quartier historique. Si le législateur de l'époque n'a pas fait un secteur sauvegardé au moment où il le fallait, dans le prolongement du quartier du Marais, le combat des Halles qui a duré près d'un demi-siècle, si ce n'est plus, a abouti à une association qui n'est pas Accomplir, mais qui la précédait, et qui s'appelait l'Union des Champeaux. C'étaient des citoyens qui se sont engagés dans un combat absolument majeur de l'époque contemporaine parce que nulle part en France il n'y a eu, depuis la fin de la guerre de 40 notamment, de débats urbanistiques où la population a été à ce point concernée.

Je me souviens, Monsieur – permettez-moi de l'évoquer ici pour les personnes qui n'auraient pas vécu cette période – que 60 000 Parisiens ont dit « non » sur les registres de l'Hôtel de Ville aux tours et aux barres de

Marraud, Arretche, de Marien, l'Atelier Parisien d'urbanisme, etc. ; qu'au même moment, les associations ont financé une très belle maquette qui avait été exposée chez François Mathey, conservateur du musée des arts décoratifs et qui démontrait tout simplement ce que nous demandions dans ce quartier : la restauration de ce quartier et le maintien de sa vie – et évidemment pas la vie du marché ancien, des victuailles, de la viande et des fruits, c'était pour des raisons sanitaires et pour des raisons de transport impossible –, mais substituer à l'agriculture – si j'ose m'exprimer ainsi – la culture. Et c'est ce que pendant deux ans, à l'époque où l'Hôtel de Ville a mis à la disposition des associations des espaces vides, des espaces inutilisés et je me souviens que la première utilisation fût un lieu d'entraînement sous le pavillon 11 pour les pompiers de la Ville de Paris – une culture populaire, de qualité, vivante, qui définissait ce qu'est un centre-ville, un quartier de ville, que tout cela pouvait exister et que l'utilisation des pavillons de Baltard allait être toute trouvée.

Alors, maintenant, je vous le demande, personnellement, à titre absolument indispensable et en étant téléguidé par personne, de nous dire comment vous parvenez de temps en temps, depuis vos études hautement technologiques, depuis la Canopée, à réintégrer le centre de Paris dans une vision culturelle de rassemblement démocratique et de convergence humaine ? Voilà ma question.

(Applaudissements.)

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Je vous remercie. Du côté de la RATP, modestement comme vous l'avez dit, nous amenons les voyageurs en dessous.

Pour répondre sur le fond, je considère, en comparant à beaucoup de grandes agglomérations du même type – et j'entends ce que vous dites, vous imaginez bien que je n'y suis pour rien sur ce qui s'est passé il y a 40 ans, j'étais petit – que nous n'aurions pas forcément fait ce qui a été fait, mais c'est facile à dire maintenant.

Nous pensons beaucoup au patrimoine. Actuellement, nous travaillons sur la rénovation des autres gares du RER et c'est très difficile d'essayer de comprendre ce que l'on doit garder comme esprit dans les partis pris architecturaux, culturels. Certaines gares du RER sont exceptionnelles et d'autres le sont moins. Il y a quand même quelque chose d'exceptionnel dans ce centre de Paris et je trouve que de ce point de vue-là, peut-être quelquefois un peu difficile pour les riverains, grâce au RER, nous sommes une ville dont le cœur de la ville attire l'ensemble de l'agglomération, alors que si vous allez dans d'autres villes importantes, d'Europe ou d'Amérique, le cœur de la ville est abandonné par les habitants de la périphérie et finalement, d'un point de vue social et culturel, les Halles sont un exemple assez unique en Europe d'un immense mélange entre des gens qui habitent sur l'ensemble de l'Île-de-France, les riverains et les habitants du centre. Et c'est un mélange qui est possible – je n'y suis pour rien non plus parce que je n'ai pas construit le RER ! – grâce au RER et à ses trois lignes qui amènent finalement des gens qui viennent de toute l'Île-de-France.

Nous allons continuer sur les autres questions.

Un intervenant : Ma question concerne la circulation et la dernière phase Place Marguerite de Navarre.

Je représente deux commerces de la rue de la Ferronnerie, dont un qui a actuellement deux terrasses sur l'emplacement des palissades. Je ne sais pas qui exactement pourra me répondre. On parlait de lieu de vie, de rue piétonne et autre ; pendant trois ans on aura des commerces qui n'auront plus de visibilité, une circulation qui sera chaotique, même très difficile, que ce soit pour le Novotel ou toute la rue de la Ferronnerie.

Y a-t-il des réunions prévues à cet effet pour en discuter plus précisément ? Des solutions sont-elles envisagées à ce niveau-là ? Lesquelles ?

Un intervenant : En ce qui concerne la RATP, est-il prévu, devant la difficulté que l'on rencontre actuellement et qui ne fera qu'augmenter dans la circulation des flux, une application pour nos téléphones, quelque chose qui soit vraiment pratique ? Comme je pense qu'il y aura très peu de personnels – il ne faut pas se faire d'illusion, ce n'est plus tellement dans l'air du temps –, une application serait bien pour aller à l'essentiel et ne pas perdre de temps à tourner. Y avez-vous pensé ? Probablement pour la fin des travaux ?

Marie-Pierre DUBOST, Société ALIA : Bonjour. Nous avons un show-room à l'angle de la rue Berger et de la place Viarmes. Je représente également mes voisins qui sont CMR, le vendeur de carrelage et le coiffeur un tout petit peu plus loin. Nous sommes rue Berger, mais plutôt côté du Louvres, au bout.

Nous avons remarqué tous les trois que la plupart de nos clients ne nous trouvent plus parce qu'il n'y aucune signalisation et nous aimerons savoir s'il est prévu d'installer de la signalisation pour que les gens puissent nous repérer. Avec les grands panneaux qui sont devant la rue Berger, quel que soit le côté d'où ils arrivent, les clients ne nous voient plus du tout parce que les palissades sont suffisamment hautes pour bloquer nos enseignes. Cette baisse de fréquentation entraîne une baisse de chiffre d'affaires.

Y a-t-il une possibilité de prévoir une signalisation ?

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Nous avons bien compris votre question et nous allons y répondre. Dites-nous ce que fait votre commerce.

Marie-Pierre DUBOST : Nous sommes fabricants de salles de bains.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Je vois très bien.

Marie-Pierre DUBOST : Autre question : nous avons une magnifique sanisette juste devant nos magasins et malheureusement les palissades ont été mises un mètre derrière cette sanisette-là. Donc, cela fait un espace peut-être caché pour des gens qui malencontreusement n'utilisent pas la sanisette et donc vous imaginez les odeurs.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Ne nous donnez pas des détails ! Nous avons bien compris la question.

Marie-Pierre DUBOST : Si vous l'avez comprise, il faut prévoir tout simplement un blocage de cet espace derrière.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Encore une dernière question.

Gilles POURBAIX, Président de l'association Accomplir : Je serais très bref. Vous avez parlé de signalétique. Je suis aussi membre du conseil de quartier, cela fait des années et des années que nous demandons une signalétique rue Rambuteau, sous l'immeuble du 112, qui indique l'accès au RER. Tous les gens du quartier savent que c'est l'accès le plus direct du RER puisque l'on est exactement au-dessus de la gare. Or, cette entrée n'est pas signalée. On trouve régulièrement des gens dans la rue qui nous demandent où se trouve le RER et les gens qui ne connaissent pas les envoient à Lescot, ce qui est complètement idiot parce que c'est beaucoup plus long et c'est beaucoup plus embouteillé. Il y a très longtemps, il y avait un totem qui indiquait RER. Il a disparu un beau jour, je ne sais pas pour quelle raison. Cela ne devrait pas coûter très cher de remettre un totem qui indique « Accès RER ».

La deuxième chose, pour Monsieur Hucher, pour vous signaler que nous avons eu droit au marteau-piqueur à minuit, minuit et demi, mardi soir et hier soir encore. Il faudrait peut-être faire quelque chose parce que c'est un petit peu tard.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Très bien. Madame, vous êtes la dernière, on vous écoute.

Une intervenante : J'ai une première question qui paraîtra modeste par rapport à toutes celles qui ont été évoquées jusque-là : celle du revêtement des sols dans le RER et l'accès au métro. Cette année a été particulièrement pluvieuse, et il y a de grands risques de glissade quand on descend par les escaliers. Il faut faire très attention, il n'y a pas toujours de rampe et l'on fait des embardées qui pourraient amener des accidents très graves.

Par ailleurs, c'est un compliment pour celui qui a conçu le RER parce que le RER a changé, la vie de beaucoup de personnes. Personnellement, mes grands-parents se sont installés Place des Victoires en 1903. Lorsque j'avais quatre ou cinq ans, la Place des Victoires était très animée le dimanche, nous faisons des concours avec mes frères sur les bus qui arrivaient par la rue Louis Doucet. C'est toute mon enfance. Quand le RER est apparu, j'avais une profession très itinérante puisque j'étais avocate, j'ai pu dans un matin

faire des audiences à Boissy, également à l'opposé, et être en début d'après-midi à la Cour de Paris. C'était absolument impossible pour quelqu'un qui l'aurait fait en voiture. C'est un hommage que je rends à celui qui a conçu ce magnifique métro, et le fait que cela continue.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Je vous remercie et je remercie ceux qui l'ont créé. Pour le RER, je n'y suis pour rien et j'en bénéficie puisque mes bureaux sont à Noisy-le-Grand en ce moment et il m'arrive de me rendre parfois aussi sur des projets de l'autre côté de l'Île-de-France.

Sur les terrasses, Place Marguerite de Navarre, je laisserais soit Valérie soit Dominique Hucher répondre sur ce sujet-là.

Il y a une commission de règlement amiable qui est mise en place par la Ville de Paris et la RATP – cela regarde aussi la personne du commerce de salle de bains et ses voisins. Le principe de ces commissions de règlement amiable est que tous les problèmes de baisse du chiffre d'affaires sont réglés de façon amiable sous la tutelle d'un ancien juge et pour éviter que les personnes qui ont des soucis à ce propos soient obligées de prendre un avocat, de passer en justice et d'attendre cinq ans pour avoir la réponse à leurs questions.

Avant, s'il y a des soucis comme ceux qui ont été évoqués, de technique, quelque chose qui est caché, une palissade qui pose problème, il y aura le numéro de téléphone, il ne faut pas hésiter à appeler. Peut-être que pour Marguerite de Navarre, puisque l'on sera très présent, on donnera un numéro plus direct et vous pourrez rencontrer Madame Assimon. On essaiera de faire notre possible pour améliorer la situation.

Sur l'application pour les téléphones ou les flashs-codes, cela fait partie du plan de communication, nous verrons ce qui sera fait pour faciliter la communication, les nouveaux médias, les nouvelles technologies peuvent être utilisées.

Les autres points étaient plutôt des points qui concernaient la SEM, me semble-t-il.

L'accès Rambuteau, le totem : je crois qu'historiquement trop de gens passaient par cet accès qui n'est pas dimensionné pour le RER, donc finalement, c'est sympathique pour vous, les riverains, et on l'a laissé à l'usage des malins. C'est comme l'itinéraire taxi, il est pour les riverains ! Dans le futur, en face de cet accès, il y aura le nouvel accès Rambuteau qui sera extrêmement facile à lire. Dans nos enquêtes, on voit que pour un touriste, faire un petit surcroît de déplacement de 100 mètres ou 200 mètres, par rapport à son voyage et ses vacances, ce n'est pas très important. En tout cas, le nouvel accès Rambuteau sera quelque chose de plus simple et de plus lisible, puisque de l'autre côté de la rue, on pourra descendre directement. Que l'on aime ou non ce bâtiment, il est important de pouvoir accéder directement au RER par ses quatre côtés et c'est quand même une simplification extraordinaire puisque cela évite d'en faire le tour. Je trouve cela très positif.

Les revêtements de sol sont un sujet très important, et vous avez raison d'insister sur la question. C'est une chose sur laquelle nous sommes très attentifs, nous y sommes obligés de par la réglementation, et de temps en temps il y a des erreurs. Je pense que les revêtements dont vous parlez ne doivent pas être RATP, puisque chez nous c'est de l'asphalte, ce qui n'est pas toujours très joli, mais au moins sûr comme revêtement. Nous ferons les tests nécessaires dans nos choix de revêtement de façon à ce que l'on ne glisse pas. Dans les escaliers, il y aura toujours les mains courantes, les rampes nécessaires pour que les usagers puissent se tenir. Aujourd'hui, les Halles sont un peu anciennes, il n'y a peut-être pas toujours les bonnes mains-courantes aux bons endroits et il faut que l'on puisse en trouver facilement, cela rassure de se tenir, en particulier quand il y a de l'eau.

Dominique HUCHER : Je reviens sur l'intervention du commerçant du bout de la rue Berger. Je vous propose qu'après la réunion vous preniez contact avec Lionel Bouzidi, qu'il conçoive avec vous de la signalétique adaptée pour dire que sur ce tronçon, il y a toujours des commerçants ouverts. Nous l'avons déjà fait à plusieurs endroits et les commerçants en étaient satisfaits. Et nous regarderons si nous pouvons neutraliser la petite zone derrière les toilettes Decaux.

Sur le sujet des marteaux-piqueurs qui ont dérangé Monsieur Pourbaix, je pense que l'on a un bon fonctionnement avec Madame Bourguinat : dès que des riverains sont dérangés par un bruit, elle le fait remonter, à nous ou d'autres membres du comité de suivi, et l'on enquête. Nous y mettons bon ordre en appliquant des pénalités si c'est une entreprise de chez nous qui n'a pas respecté la règle du jeu. Si ce n'est pas nous, on vous le dit. Donnez-moi un peu plus d'informations sur la nature exacte de ce bruit et nous ferons la même enquête que d'habitude.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Nous avons largement dépassé notre temps, mais c'était très intéressant. Nous vous remercions.

Dominique HUCHER : J'avais prévu de faire quelque chose de très court sur les travaux qui sont en cours, mais je vais essayer de faire encore plus court !

(N°2 – Suivi Chantier) En ce qui concerne la SEM et la Ville, nous avons cinq chantiers en cours.

- A. La Cité de chantier qui est terminée maintenant et qui est en fonctionnement. Cela peut occasionner quelques troubles de temps en temps au niveau du bruit du portail.
- B. L'aire de jeux pour les enfants qui est encore en cours de travaux.
- C. On a, côté rue Lescot, le début de la construction de La Canopée, la restructuration des circulations verticales, après la fin de la démolition des pavillons Willerval
- D. Il y a des travaux de la voirie souterraine qui sont un préalable à l'intervention de la RATP début 2013
- E. Les travaux du jardin

(N°3 – Suivi Chantier) Pour ceux qui sont intéressés, lors d'une précédente réunion nous vous avons indiqué que nous travaillions sur un bilan de l'application de la charte chantier en 2011. Ce bilan est terminé et est disponible sur le site internet www.pariseshalles.fr ; on a essayé de le présenter de la manière la plus agréable possible même si c'est un peu fastidieux en termes de masse d'informations.

L'aire de jeux provisoire est de nouveau ouverte. Sa fermeture pendant deux jours était nécessaire pour solutionner des petits problèmes de bureau de contrôle. Le jeu qui posait problème a été remplacé par des nouveaux jeux homologués, la marelle a été posée, l'aire est de nouveau ouverte. Maintenant, cette aire de jeux devrait vivre sa vie jusqu'à la fin de l'opération.

Nous avons du retard sur l'aire de jeux définitive des enfants de 7 à 11 ans. Actuellement, le groupement en charge de cette réalisation a quelques petites difficultés internes à terminer cette affaire et notamment à lever les réserves du bureau de contrôle. Compte tenu de l'importance de ces jeux, les réserves sont plus sévères parce que c'est dangereux : des enfants de 11 ans grimpent à 4 mètres de haut, il ne faut pas qu'ils puissent tomber. Je ne suis pas sûr que cela soit terminé à la mi-juillet. Nous faisons le maximum pour faire terminer cette aire, mais c'est une toute petite équipe, ils ne sont pas très structurés, donc ils ont du mal.

(N°4 – Suivi Chantier) Enfin, je vous invite, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, à aller voir l'exposition qui rend compte du travail effectué par l'un des membres en charge de cette opération, le sculpteur Marquet, qui a travaillé avec 300 enfants du quartier en les associant à la conception de cette aire avec des travaux artistiques qui sont soit exposés en ce moment dans cette exposition, soit qui trouveront une place définitive dans l'aire de jeux sous forme de sculpture, de mosaïque, etc., que le sculpteur est en train d'implanter.

(N°5 – Suivi Chantier) Les travaux du jardin correspondent à toute cette zone. On va passer de la phase actuelle où la traversée est ici, à la phase suivante où la traversée est de l'autre côté, à fin juillet, et c'est cela qui permettra enfin de rouvrir l'accès à l'ascenseur.

(N°6 – Suivi Chantier) Des travaux dans le parking Berger commencent à partir du 2 juillet. C'est dans le parking Berger que se fait l'extension de la gare, la création de l'accès. La SEM nettoie le terrain pour la RATP, c'est-à-dire que nous enlevons toutes les installations techniques qui sont à l'intérieur du béton pour qu'ensuite la RATP puisse travailler plus facilement. Cela veut dire qu'on enlève les usines électriques, les

usines de désenfumage, tous les réseaux, par exemple, de sécurité incendie, le PC de surveillance du parking. Ces travaux vont durer environ six mois, c'est pour cela que nous les commençons dès à présent, par rapport à la date de début des gros travaux RATP qui est janvier 2013.

Cela veut dire que le parking ferme le 2 juillet. Maintenant que l'échéance est là, cela provoque un peu de crispations. Nous avons essayé d'informer au maximum les gens à l'avance afin que tout le monde puisse s'organiser, mais certains n'ont pas eu l'information et nous essayons d'aider au maximum tous ces gens un peu démunis à comprendre la fin de la procédure d'expropriation pour ceux qui étaient propriétaires de box privés et pour expliquer à ceux qui étaient simplement des usagers, abonnés occasionnels, comment ils peuvent retrouver à se garer dans le parking Rambuteau, de l'autre côté.

(N°7 – Suivi Chantier) La démolition des pavillons Willerval est terminée. Juste cette petite diapositive pour répondre à une question qui nous est souvent posée : pourquoi n'a-t-on pas tout démolit ? Par exemple, les zones entourées de pointillés rouges sur cette diapositive sont les sorties des escaliers de secours qui viennent de la gare ou du Forum. Évidemment, ce sont des choses auxquelles on ne peut pas toucher sans énormément de précautions et tout ceci va être incorporé dans le futur bâtiment. Il n'était pas pertinent de faire faire cela par une entreprise de démolition qui ne fait que démolir. Pour cette partie-là, il était beaucoup plus pertinent de le faire réaliser par l'entreprise qui construit le bâtiment qui va englober ces sorties de secours afin de gérer correctement la continuité du débouché de ces escaliers de secours à la surface.

(N°8 – Suivi Chantier) Les travaux dans la voirie souterraine se poursuivent. Ce petit plan pour vous rappeler les restrictions de circulation qui sont en vigueur aujourd'hui : tout ce qui est en orange représente la partie où vous ne pouvez plus circuler. C'est une contrainte gênante, notamment pour l'aire de livraison des commerçants du Forum qui n'a plus qu'un gabarit de 2,30 mètres, ce qui veut dire que les gros camions ne peuvent plus y accéder.

Le parking Novotel que certains pouvaient utiliser puisque c'est un parking public est fermé depuis fin mars puisque nous sommes en train de le curer. C'est le début du nouvel accès de la RATP.

(N°9 – Suivi Chantier) Sur le calendrier général, on respecte notre planning d'ensemble, sauf sur l'aire de jeux. L'aire de jeux sera livrée le 14 juillet si tout se passe bien, un peu plus tard si l'équipe en charge n'arrive pas à finir. La Cité de chantier est en fonctionnement depuis le début de l'année comme prévu. Les travaux voiries souterraines se poursuivent malgré des difficultés liées à la découverte de plomb. Le plomb, maintenant, c'est un peu comme l'amiante. Autrefois, c'était un problème pour les enfants dans les immeubles insalubres très anciens, maintenant il s'avère que dans les souterrains routiers c'est aussi un problème pour les ouvriers que l'on doit traiter comme l'amiante. Donc cela complique beaucoup, mais je pense que l'on va tenir quand même nos délais globalement.

Les travaux de la Canopée ont commencé en mars avec des marchés notifiés en novembre, donc avec un bon enchaînement par rapport à la démolition des pavillons Willerval. Les travaux du pôle transport ont commencé sur le secteur Rambuteau et vont commencer en grande masse en 2013. Les travaux du jardin sont commencés depuis le début de l'année et seront terminés fin 2013 pour la partie ouest, c'est-à-dire entre la Cité de chantier et la Bourse.

(N°10 – Suivi Chantier) Sur le chantier de la Canopée qui est le plus emblématique, certains d'entre vous peuvent penser qu'il ne se passe pas grand-chose en ce moment par rapport à l'activité un peu frénétique de février mars où la démolition était très visible, faisait beaucoup de bruit, un peu de poussière quelquefois. Là, le chantier est plus calme en apparence, mais c'est tout à fait conforme à ce que je vous ai présenté, pour ceux qui y ont participé, à la réunion de décembre. C'était l'image du chantier qu'on prévoyait à fin juin. Sur la grande plateforme autour du patio, il n'y a pas encore grand-chose, il y a surtout des grues, toutes les masses jaunes qui correspondent aux travaux qu'on est en train de faire à l'intérieur du patio, mais il n'y a pas encore de début de construction des bâtiments de la Canopée, de la grande toiture de la Canopée. Cela va seulement arriver maintenant.

(N°11 – Suivi Chantier) Je vous avais montré une autre image au mois de décembre : le prévisionnel du chantier en septembre. C'est toujours cela que l'on vise. Si tout se passe conformément au planning

prévisionnel, vous aurez une partie des bâtiments futurs de la Canopée qui à fin septembre auront cette allure-là, avec la partie côté Lescot qui sera déjà construite.

(N°12 – Suivi Chantier) Nous devons démolir les verrières du patio, celles qui ceignent le patio sur les quatre côtés. Évidemment, il y a de l'amiante, comme partout dans les Halles. Sur cette coupe des verrières qui sont ces grandes formes arrondies, le public aujourd'hui peut circuler à plusieurs endroits sous les verrières. Dans les tranches de travaux qui sont prévues aujourd'hui, la première étape est le désamiantage intérieur. De l'amiante, il y en a sur tous les poteaux et sur tous les joints. Il y a aussi de l'amiante à la jonction entre les grands panneaux de verre et ces panneaux. Le désamiantage, côté intérieur, se fait par l'intérieur, de nuit, pendant que le Forum est fermé. Cela ne pose pas trop de problèmes particuliers.

(N°13 – Suivi Chantier) L'étape suivante est la construction d'une façade provisoire (indiquée en rouge) à l'intérieur de la verrière actuelle puisque l'on ne peut pas laisser le Forum ouvert à l'eau, à la pluie, au froid, au vent. Ce sont des travaux qui se font de nuit, sans problèmes particuliers non plus. Cela ne fait pas trop de bruit, même si l'on a eu deux fois des cas où les ouvriers n'ont pas respecté la consigne et sont venus travailler dans le patio ce qui a dérangé un certain nombre de personnes habitant rue Rambuteau ou rue Lescot.

(N°14 – Suivi Chantier) Les choses se compliquent avec le désamiantage de la partie extérieure des verrières et le désamiantage de la verrière elle-même. Tout cela a été abordé dans des réunions avec la Préfecture de police à l'occasion des autorisations de grues. Chaque fois que l'on installe une grande grue à tour comme vous en voyez là, la préfecture donne une autorisation après avoir vérifié qu'il n'y a pas de problème de sécurité. Là, le problème que l'on a est la sécurité du public qui circule. Le public peut circuler ici, mais il est protégé par la dalle de béton du Forum. Ici, le public aujourd'hui circule là, mais il peut aussi circuler là, donc quand on fera des démolitions de verrières, la circulation sera interdite ici, on obligera à rester ici. On sait donc gérer le problème.

Par contre, ici, pour ce mail de niveau -2, qui est autour du patio, on n'a pas de solution. Lorsque la préfecture a autorisé l'installation des grues, elle a interdit que des charges portées par la grue survolent cette zone-là quand il y a du public. Cela veut dire que cette troisième étape de démolition des verrières Willerval ne peut se faire que de jour en fermant un morceau du centre commercial ou de nuit, quand il n'y a personne dans le Forum. Nous travaillons cette question avec la préfecture de police.

(N°15 – Suivi Chantier) Aujourd'hui, on s'oriente vers les solutions suivantes : vous avez le patio dans son ensemble, il y a trois zones un peu différentes. Toute la zone qui est en vert, celle côté jardin, est déjà fermée au public donc on va pouvoir la faire de jour, et comme c'est assez facile, il n'y a pas d'accès au public à fermer, cela servira aussi à roder les méthodes de l'entreprise pour apprendre à faire ces tâches assez compliquées de désamiantage, puis de déconstruction.

Sur août-octobre, on prévoit de démolir la partie qui est en rouge. Cela se ferait sur la tranche horaire de 7 h à 13 h, avec fermeture de la partie du centre commercial qui serait sous la zone où l'on travaille. On ferait cela avec un chantier glissant, c'est-à-dire que l'on commencerait par exemple ici, on aurait toute cette zone-là qui serait interdite au public ; on ferait la démolition et ensuite, la zone serait un peu plus haute, et ainsi de suite jusqu'à avoir terminé toute la zone rouge.

On a un petit problème particulier ici parce que depuis que l'on a fermé les escalators de la Porte Rambuteau, qui vont de la surface au -1 et du -1 au -2, pour permettre la continuité de la circulation, on a mis un escalier provisoire qui est placé sous la verrière. Aujourd'hui, cet escalier provisoire participe à l'évacuation du Forum en cas d'incendie. On ne peut pas pour cet escalier provisoire faire comme pour le reste du mail en fermant au public et en faisant nos travaux de jour. On s'oriente sur une démolition de nuit qui nécessiterait cinq nuits de travail, vraisemblablement, dernière semaine d'août.

Enfin, sur la partie sud, toute la partie qui est en jaune, on s'oriente sur des travaux qui auraient lieu de 7 h à 14 h. C'est un peu plus facile du point de vue de l'activité commerciale parce qu'il y a moins de commerces, c'est plus large, donc on s'autorise une période d'une heure plus longue que sur la partie rose.

Tout cela pour permettre aux entreprises de s'organiser pour ces travaux qui commencent pour les parties les plus délicates en août. Les discussions avec la préfecture de police se termineront d'ici le 14 juillet pour bien acter toutes les méthodes de façon à ce que les entreprises les transforment précisément sous forme de consignes à appliquer par les ouvriers.

(N°16 – Suivi Chantier) Après cette démolition des verrières autour du patio, une autre phase reste délicate : au-dessus de cette zone-là, doit être construite sur certains endroits une extension de plancher. Une fois que cette extension de plancher sera faite, le mail du S2 sera protégé par un plancher comme les autres rues intérieures du Forum et on sera tiré d'affaire par rapport à cette problématique de ne pas avoir de public sous des charges portées par des grues, mais le problème est qu'il faut les construire. Ces extensions de planchers sont conçues sous forme de passerelles, comme un petit pont qui va d'une rive à l'autre du patio pour éviter de faire des travaux trop colossaux à l'intérieur du Forum. C'est comme une petite passerelle métallique pour que ce ne soit pas trop lourd par rapport à du béton, et chacune de ces passerelles est composée d'une quinzaine de pièces en métal qui peuvent peser entre 10 et 15 tonnes. La préfecture de police et nous-mêmes nous orientons vers une pose de nuit de ces trente pièces pour les passerelles.

(N°17 – Suivi Chantier) Sur ce schéma, vous visualisez les traits en rouge très légers, ce sont les traces de l'extension du plancher et c'est exactement la passerelle que nous devons réaliser, ici au sud, et la même chose au nord.

Toujours dans ces discussions avec la préfecture de police, nous nous sommes interrogés sur : comment fait-on pour éviter un accident avec les grues qui dans la pratique, sont rarissimes ? Les quelques accidents de grues que l'on a pu connaître dans le BTP ces dix-vingt dernières années concernent plutôt des grues qui tombent parce qu'elles sont mal fondées. Sur le Forum des Halles, c'est un sujet qui est particulièrement suivi et des fondations extrêmement solides nous mettent à l'abri de ce sujet-là, mais il y a un petit risque, très faible : c'est le fait qu'une charge se décroche du crochet de la grue et tombe. Les différentes mesures sur lesquelles nous nous orientons avec la préfecture de police sont les suivantes :

(N°18 – Suivi Chantier) Pour la manutention des charges inférieures à 10 tonnes, nous mettons en œuvre les précautions classiques qui existent sur tous les chantiers, mais qui sont encore plus suivies sur les Halles :

- des bureaux de contrôle externes à l'entreprise viennent vérifier l'installation, puis tous les six mois, que la grue est en parfait état de marche ;
- des dispositifs automatiques anti-collision entre grues. Nos quatre grues sont assez proches les unes des autres, ce qui explique d'ailleurs pourquoi elles ne sont pas toutes de la même hauteur : quand elles tournent, la flèche d'une grue ne touche pas la grue d'à côté, mais elles peuvent quand même se croiser. Il y a des dispositifs automatiques qui font qu'un grutier ne peut pas faire d'erreur. La grue s'arrête quand elle s'approche de la grue voisine ;
- des dispositifs automatiques des interdictions de survol. Les zones où le public peut circuler, de même que les rues Berger et Lescot sont programmées en interdiction de survol dans la machine.

En plus, nous avons convenu avec la préfecture de police des choses supplémentaires imposées à l'entreprise :

- platelage de protection des portes Berger, Lescot et Rambuteau. C'est quelque chose qui est anticipé depuis un certain temps. Ce sont ces énormes ouvrages en béton au-dessus du débouché des escalators pour protéger le public qui va continuer à circuler ;
- pour des questions d'évacuation du public, ce sont des liaisons directes entre les PC du Forum – ces sortes de pompiers qui sont en permanence dans le Forum pour déclencher l'alerte, faire les premières interventions avant que les pompiers arrivent, en cas d'incendie, d'attentat ou je ne sais quoi – et les grutiers. Si une évacuation est lancée, cela veut dire

que tous les gens sortent par les escaliers de secours et débouchent au milieu du chantier. Les grues peuvent être en train de travailler à ce moment-là, donc cela permet à l'instant même où l'on déclenche une évacuation, de demander aux grutiers de poser la charge qu'ils sont en train de manipuler à côté des itinéraires que vous voyez sur le chantier qui conduisent depuis le débouché des escaliers jusqu'à la clôture et jusque dans la rue.

- Enfin, on systématisé le double élingage, c'est-à-dire que la charge est supportée deux fois par des câbles, des chaînes, etc., chacun d'entre eux étant suffisamment costaud pour porter la charge. Si dans une circonstance exceptionnelle le premier cassait, c'est le deuxième qui reprend la charge.

Pour les charges supérieures à 10 tonnes (environ 70 pièces en plus des 30 des passerelles), nous nous orientons vers une mise en place de nuit. Ces 70 pièces pour l'essentiel concernent le tour de la Canopée. Le toit de la Canopée, avec des ventelles, n'est pas très lourd, et vient prendre sur une grande poutre qui fait le tour du patio. Cela va être construit avec des éléments dont chacun fait deux à trois mètres de long et pèse en moyenne 15 tonnes.

(N°19 – Suivi Chantier) Tous les travaux à l'intérieur du Forum sont en cours depuis le mois d'avril : le désamiantage intérieur des verrières ou la construction des façades provisoires ; mais aussi la restructuration des circulations verticales où l'on aménage les nouveaux escalators qui ne tomberont plus en panne !

Tout cela se fait de nuit avec les horaires suivant :

- 20 h – 10 h si l'on est dans le Forum au-dessus de la gare ;
- 1 h – 5 h 30 si l'on est dans la gare puisque dans l'articulation des travaux que la SEM fait dans la partie supérieure de Rambuteau et que la RATP fait dans la partie inférieure, la SEM, de temps en temps va dans le domaine de la RATP et à ce moment-là est assujettie aux plages horaires que vous indiquait la RATP tout à l'heure.

Tout cela va durer longtemps et va se faire en quatre phases :

- avril 2012 – avril 2013, c'est ce que l'on fait en ce moment sur Rambuteau ;
- avril 2013 – avril 2014 : Berger ;
- avril 2014 – avril 2015 : Lescot (ascenseurs) ;
- Et seulement entre 2015 et 2016, nous ferons les interventions sur les escalators Lescot. C'est un peu la même problématique que celle exposée tout à l'heure sur le parking Berger : c'est pour assurer la continuité de l'évacuation de la gare. Nous ne pouvons pas toucher à Lescot avant que la RATP ait aménagé suffisamment de sorties de secours nouvelles. Cela nous emmène, en principe, vers mi 2015.

Pendant toute cette période, de 2012 à mi 2016, nous avons beaucoup de travaux de nuit, mais ces travaux de nuit sont à l'intérieur d'un bâtiment, parfois loin dans la profondeur. A priori, je pense que c'est peu ressenti par les riverains. Pour l'instant, on a eu deux alertes, à part celles peut-être que Monsieur Pourbaix vient de rajouter qui étaient des alertes liées au fait que les gens ne travaillaient pas à l'intérieur du bâtiment, mais à l'extérieur, et cela a été entendu. Nous suivons cela de près, notamment avec la préfecture de police qui accorde des dérogations pour travailler de nuit. La préfecture de police a accordé aux entreprises une dérogation pour faire ce travail de nuit sur Rambuteau jusque fin septembre de façon à faire une évaluation à ce moment-là pour voir qu'elle est la nature des nuisances qui sont perçues par les riverains et pour éventuellement adapter le dispositif pour la suite des travaux.

Je suis à votre disposition pour répondre à toutes vos interventions.

Un intervenant : Juste encore une information concernant les travaux de nuit. La personne dont je viens de parler a appelé le commissariat de police de Saint-Honoré et on lui a répondu que c'était normal, qu'ils avaient l'autorisation. Je pense que la réponse était : non, ils n'ont pas l'autorisation.

Informez-vous régulièrement le commissariat de proximité quand il y a effectivement des autorisations de nuit et quand il n'y en a pas ? Cette personne s'est trouvée fort démunie puisqu'elle voulait que la police vienne pour faire cesser ce bruit, et évidemment la police a répondu qu'elle ne se déplacerait pas puisqu'ils avaient l'autorisation.

Dominique HUCHER : L'autorisation de la préfecture pour les travaux à l'intérieur du Forum s'étend jusque fin septembre aujourd'hui et ce pour toutes les nuits du lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi.

À l'extérieur du Forum, pour l'instant nous n'avons aucune autorisation. Si à nouveau il y a eu un dysfonctionnement, nous le sanctionnerons, nous allons enquêter ; mais pour l'instant, nous ne faisons pas de travaux de nuit dehors.

Une intervenante : Je voulais vous féliciter pour la décoration des palissades. C'est très apprécié par les enfants. Mais l'exposition sur les palissades pose un problème. Ce n'est pas à hauteur d'enfants. Les enfants ne voient pas la réalisation de cette décoration.

Dominique HUCHER : Nous verrons avec Monsieur Marquet qui, je pense, sera très soucieux de cette observation puisque l'idée était de le laisser jusque septembre, octobre. Peut-être y a-t-il matière à les abaisser ? Nous trouvons aussi que cette exposition est superbe. J'aimerais qu'ils soient aussi efficaces pour finir l'aire de jeux !

Un intervenant dans la salle : Où en est l'étude des fondations rue Berger ? Il y avait des problèmes de fondations pour tenir la Canopée. Du côté Rambuteau, cela va, parce qu'il y avait des fondations, et côté Berger, il n'y avait rien.

Dominique HUCHER : Cela est réglé depuis pas mal de temps. Actuellement, dans le Forum des Halles, on a des poteaux qui sont les uns sur les autres, qui vont de la surface jusque sous la gare RER. De tous ces poteaux, il n'y en a qu'un dont la fondation n'est pas assez solide, et donc on doit la reprendre. C'est un des cas où l'on va être amené à travailler sous le quai du RER que la RATP a eu la bonne idée de faire creux ; donc on peut facilement accéder aux fondations des poteaux. Ensuite, on a 12 files de poteaux où l'on doit faire des interventions de natures diverses. Quelquefois, il n'y a que le morceau de la file de poteaux situé au deuxième niveau, par exemple, qui est trop faible par rapport à la charge future qui va descendre. Quelquefois, c'est uniquement l'appui néoprène. Vous savez que dans le bâtiment, sur des ouvrages complexes comme celui-là, il faut que les structures glissent les unes par rapport aux autres, donc on a des dispositifs qui s'appellent des appuis, qui ont deux plaques de métal spécialement usinées pour glisser l'une sur l'autre, qui sont prévues pour un certain poids et dans certains cas, elles ne sont pas suffisamment dimensionnées. Nous avons une douzaine d'interventions de ce type.

Un intervenant : J'ai regardé. Au niveau du sol des poteaux, il y a des tringles de ferraille grosse comme ça...

Dominique HUCHER : C'est autre chose. Là, ils préparent soit les fondations des deux nouvelles grues qui vont arriver, sinon, c'est simplement les socles béton dans lesquels vont être enfichés les poteaux des futurs bâtiments.

Un intervenant : Mais ils n'existent pas côté Berger.

Dominique HUCHER : Si, de tous les côtés, on fait cela.

Un intervenant : Il y avait un bâtiment côté Rambuteau ; côté Berger, il n'y avait rien du tout.

Dominique HUCHER : Oui, mais côté Rambuteau, en gros, on enlève tout ce qu'il y avait jusqu'au ras de la dalle et on refait à peu près le même travail.

Une intervenante : Le parking Saint-Eustache sera-t-il impacté ?

Dominique HUCHER : Le parking Saint-Eustache n'est quasiment pas impacté par les travaux, par contre il va se trouver agrandi : les modifications de la voirie souterraine empêchent la fourrière d'accéder commodément à ce parking. Donc, la fourrière va partir au parking Saint-Germain-L'auxerrois ; une soixantaine de places vont être disponibles et vont permettre d'augmenter l'offre de stationnement au niveau du parking Saint-Eustache. L'entrée pour les voitures ne sera plus au même endroit, mais à part cela, il n'y aura pas de changement.

Elisabeth BOURGUINAT : J'avais quatre questions.

1/ On a découvert qu'un nouveau prototype est en train d'être installé, ce qui est quand même très surprenant parce qu'il y a eu un premier prototype qui a été démolé et je me rappelle, sur l'appel d'offres de ce premier prototype, il était déjà question de faire des essais verriers. Pourquoi les essais verriers n'ont-ils pas pu être faits sur le premier et que l'on doit en construire un deuxième ?

Sur le verre, on est très impatient, puisqu'on a retardé plusieurs fois le moment où l'on verrait ces verres. Dans le courrier de l'architecte, vous avez dit que ce serait du verre transparent jaune. Berger et Anziutti ont dit dans une interview, il y a quelque temps, que ce serait du verre translucide. Pouvez-vous nous en dire plus ? Est-il transparent ? Translucide ? Jaune ? Blanc ?

2/ Vous dites que le comité de suivi fonctionne très bien, mais de temps en temps vous faites l'impasse sur une question, donc je vous la pose en public, en espérant que vous me répondrez.

Cela concerne l'étanchéité de la dalle. Des travaux importants ont été faits sur la dalle qui sert de toit au centre commercial pour la rendre étanche. L'étanchéité, en général, est faite pour 30 ans, d'après ce que j'ai compris, sauf qu'en général cela ne dure pas 30 ans, il y a toujours des fuites, etc.

Dans le dispositif précédent, dans l'ancien jardin, il y avait des élégissements, donc des endroits vides avec des murs de parpaings qui soutenaient la dalle du jardin et l'on pouvait rentrer dans ces élégissements, m'a-t-on dit, et réparer ici ou là des problèmes d'étanchéité. J'avais compris que l'on supprimait les élégissements, donc, quand il y aura à l'avenir des problèmes d'étanchéité, devra-t-on faire des tranchées dans le jardin et partir à la recherche des fuites ? Comment gèrera-t-on les problèmes de fuites à l'avenir ?

3/ Je pense qu'il y a vraiment un mauvais sort qui s'acharne sur ce quartier au point de vue des toilettes puisque l'on a des ruisseaux d'urine. On les avait dans les anciennes structures, on les aura dans les nouvelles puisque, contrairement à ce que l'on avait demandé et obtenu dans le cahier des charges, il n'y aura pas les toilettes qui étaient prévues à la fois côté Berger et côté Rambuteau, dans la Canopée. La Canopée, Messieurs-dames, pour ceux qui ne le savent pas, ne comportera pas de toilettes, ce qui est quand même intéressant. Il y en aura dans les étages pour le conservatoire, etc., mais au rez-de-chaussée, il n'y aura pas de toilettes et on a estimé que les petits édicules avec une toilette à chaque fois suffiraient à accueillir 500 000 ou 300 000 personnes qui sortent chaque jour dans le quartier. Donc, on aura encore ces ruisseaux d'urine.

Il était question, suite à la fermeture des toilettes de la Porte Berger, de créer des toilettes provisoires dans le quartier. Elles ont été installées, elles ont été retirées quelques jours après parce qu'elles ont été installées apparemment au mauvais endroit, cela gênait les commerçants. On a entendu tout à l'heure la dame qui se plaignait parce qu'il y avait une palissade qui était mal placée, les gens qui urinaient à côté des toilettes, on peut comprendre que ce soit gênant, mais les toilettes, c'est quand même un équipement vraiment d'intérêt général, c'est un équipement qui tient à la salubrité aussi, à la santé publique, donc c'est extrêmement important. Je pense qu'il faut avoir le courage, à un moment, Monsieur le Maire puisque vous êtes là, et Madame votre adjointe, de dire qu'on mettra absolument des toilettes et cela gênera, effectivement, les gens qui sont autour, mais il faut des toilettes parce que ce n'est pas possible de voir des gens uriner, des gens déféquer dans la rue.

Finira-t-on par avoir ces toilettes ?

4/ Vous avez parlé de cinq nuits de travaux fin août. J'ai cru comprendre que c'étaient des travaux en extérieur. Ces travaux seront-ils bruyants et est-ce que cela sera sur cinq nuits d'affilée ? Si les gens doivent supporter cinq nuits de travaux extérieurs, bruyants, d'affilée, comment vivent-ils ? Beaucoup de gens sont rentrés, fin août, donc ce sera très gênant.

Jean-François LEGARET : Puisque vous m'interpellez, je voudrais rappeler qu'il y avait jusqu'à la destruction du jardin, deux établissements sanitaires qui fonctionnaient plus ou moins bien, mais il y en avait un près de la place Maurice Quentin, et l'autre près de Saint-Eustache, avec une très grosse capacité.

Nous nous sommes occupés de cela pendant bien des années. Les horaires n'étaient pas adaptés et le personnel avait petit à petit disparu, donc nous avons dû fermer un certain nombre de ces édicules, mais à l'origine de l'opération des Halles, un dimensionnement avait bien été prévu pour des toilettes publiques et qui correspondait aux nécessités du quartier.

Je considère que faire aujourd'hui la Canopée avec une telle ampleur, avec de tels flux, le centre commercial et le pôle transport sans des toilettes publiques dimensionnées à ces flux, c'est totalement impossible. Je demande que l'on mette ces nécessités dans la Canopée et pas à l'extérieur. Si l'on veut les rajouter ensuite, personne n'en voudra, personne ne voudra avoir des sanisettes ou des édicules de cette nature devant son appartement, devant son immeuble ou devant son commerce, on le sait. De toute façon, la capacité d'une sanisette est forcément limitée. Pour des flux de cette importance, il faut des unités de grands volumes, comme celles qui existaient et qu'il faut reconstituer à l'intérieur de la Canopée. Voilà ma position et je la réitérerai, j'insisterai pour qu'on obtienne ce qui me paraît absolument indispensable ; mais vous avez raison de poser la question parce que ce n'est pas seulement une question de propreté ou de nuisances olfactives, c'est une question de salubrité, de santé : les enfants qui passent par-là, qui vont à l'école, qui ramènent ça chez eux, cela imprègne les moquettes et que sais-je encore. C'est une question tout à fait essentielle.

Un intervenant : Il y a des rats, ce sont de véritables lapins. Qu'a-t-il été prévu comme dératisation complète ?

Dominique HUCHER : Je réponds à ces quelques questions.

Dans le Forum, d'une façon générale, on ne constate pas de prolifération de rongeurs aujourd'hui. Il y a des opérations régulières préventives pour éviter de les voir apparaître, mais à ce jour il n'y a pas matière à faire une campagne massive à l'intérieur du Forum.

Un intervenant : Alors, la ville a dû être informée quand même parce qu'il y a de beaux panneaux, Fontaine des Innocents, annonçant une amende de 35 euros si les poubelles ne sont pas utilisées.

Dominique HUCHER : Il y a peut-être un problème dans le quartier, mais d'une façon générale, les rongeurs sont, je pense, beaucoup plus attirés par les caves des immeubles anciens que le Forum qui est tout en béton.

Sur le prototype, en octobre normalement, vous pourrez le voir et vous faire votre avis sur le fait de savoir si c'est trop jaune, pas assez jaune, transparent, trop transparent, pas assez transparent. Ce prototype est un prototype comme il s'en fait sur tous les chantiers, ce sont les matériaux que l'entreprise propose en réponse au cahier des charges écrit qui leur donne de nombreuses spécifications y compris de couleur, de forme, de résistance, d'aspect esthétique. C'est la proposition qu'ils font en réponse à ce cahier des charges, et souvent, ils font plusieurs propositions pour faciliter un choix pertinent entre différents échantillons proposés par l'entreprise. La tradition, sur tous les chantiers, est d'installer cela sur des prototypes qui permettent, par exemple, de voir côte à côte le prototype du verre et le prototype du morceau de poutre qui va porter le verre. Cela se fait sur tous les chantiers. Sur le petit chantier, c'est un petit prototype dans un coin que vous ne voyez pas, mais cela se fait partout. Par exemple, pour la restructuration des circulations verticales rue Rambuteau, il y a un prototype qui ne se voit pas, qui est dans une usine je ne sais où en banlieue parisienne, où ils ont reconstitué un petit bout d'escalier, un petit bout de trémie, pour vérifier que les futurs gardes-au-corps qu'ils vont installer autour de la trémie se rabotent bien au haut de l'escalator. C'est vraiment quelque chose de très courant dans le domaine du bâtiment.

Ce qui a été plus exceptionnel sur la Canopée, c'est qu'en plus, la Ville a accédé au souhait de l'architecte de faire un autre prototype beaucoup plus tôt dans le processus de conception, quand l'architecte est tout seul, qu'il n'y a pas encore d'entreprises, pour aider l'architecte à préciser sa conception. Cela ne se fait que pour les très grands projets, de grands bâtiments publics, où il y a une certaine ambition architecturale. Pour aider l'architecte à concevoir quelque chose qui tienne vraiment la route, on lui permet de faire ce qu'un membre du comité de suivi appelle « un brouillon » pour l'aider à concevoir.

Sur l'étanchéité : j'avais fait attention de lister tous mes mails, celui-là m'a échappé, il devait être tout en bas ! La situation antérieure n'était pas une panacée. Des élégissements existaient sur moins de la moitié de la surface. Les concepteurs du jardin dans les années 80 en avaient fait uniquement dans les endroits où le poids de la terre était trop lourd par rapport à la structure du Forum en dessous. Ce que l'on est en train de reconstituer ressemble d'une certaine façon à ce qu'il y avait déjà sur l'autre moitié. Au travers des problèmes qui ont été rencontrés dans les trente dernières années, il y a certains cas où l'on avait une fuite, effectivement, avec de l'eau qui arrivait dans un élégissement et pour essayer de colmater cela, on remettait une petite étanchéité sur le plancher de l'élévage. Des fuites, dans le cadre du chantier, on en a malheureusement beaucoup trop, on passe beaucoup de temps à répondre aux plaintes des gens qui occupent les locaux en dessous parce qu'il y a des fuites qui apparaissent un peu partout, et les trois quarts des fuites viennent de ces étanchéités supplémentaires qui étaient mises dans les élégissements. Cela ne ressemble à rien, ce n'est même pas conforme aux règles de l'art.

Les règles de l'art que l'on applique en ce moment sont les règles de l'art que l'on applique aux terrasses végétalisées. Maintenant, c'est quelque chose qui est à la mode : sur un bâtiment neuf, on fait quelque chose de plat, on amène de la terre et de la végétation et il est imposé de mettre une seule étanchéité. Les concepteurs s'étaient posé la question à un moment donné et ils avaient imaginé – pas par sécurité, mais pour des raisons de développement durable – de récupérer l'eau. Quand l'eau arrive juste au-dessus du plafond du Forum, elle part automatiquement dans les tuyaux qui emmènent l'eau tout en bas et ensuite, c'est relevé dans les égouts. Il n'y a pas de possibilité de recycler l'eau une fois qu'elle est arrivée à ce niveau-là.

Il y a eu l'idée de mettre une membrane au milieu de la couche de terre de 1 mètre pour intercepter l'eau de pluie qui tombe sur le gazon, à un mètre de profondeur, et pour la canaliser par des tuyaux dans des cuves où l'on réutilisera l'eau pour arroser. C'est impossible à mettre au point, et de toute façon, les bureaux de contrôle nous ont dit que si nous faisons cela, ils ne donneraient pas leur avis favorable et ainsi la Ville ne serait pas assurée sur la pérennité de l'étanchéité. Donc, on ne fait qu'une seule étanchéité qui est sur la dalle, et au-dessus, il y a la terre, comme on le fait pour toutes les terrasses plantées qui se font aujourd'hui. Et quand il y a une fuite, il faut ouvrir.

Un intervenant : Je ne veux pas faire de polémique, Monsieur Hucher, mais je pense que ce que vous venez de dire n'est pas exact.

Les élégissements ne correspondaient pas à la moitié du jardin, mais sensiblement davantage, d'ailleurs le plan est éloquent. Nous n'allons pas chipoter, mais c'est plus de 50 %.

Ces élégissements pouvaient tous être visités et dans ces élégissements, on avait fait passer beaucoup de réseaux et pas seulement de l'eau, mais un certain nombre de câbles et de choses. Pour réinstaller ces réseaux qu'il faudra bien réinstaller d'une certaine manière, il faudra effectivement trouver le moyen de percer l'étanchéité, et cela fera autant de trous qu'il y aura de réseaux à passer. L'avantage de ces élégissements était bien connu : quand il y avait une fuite ou une rupture ou une panne quelconque, on allait dans les élégissements comme on va dans les égouts aujourd'hui quand il y a des circuits et des réseaux qui passent par les égouts. On trouvait la panne et on la réparait, ce qui ne sera plus possible une fois que l'on aura supprimé ces élégissements et que l'on aura placé ces réseaux sous l'épaisseur de terre, en dessous de l'étanchéité. C'est autant de risques de rupture de l'étanchéité sur l'ensemble du périmètre.

Dominique HUCHER : Je termine de répondre aux questions qui ont déjà été posées.

Sur la question des cinq nuits au niveau de la porte Rambuteau, sur toute la partie rose, cela peut se faire en matinée. On le ferait de 7 h à 13 h en fermant chaque fois un bout de mail. Ce qui veut dire que pendant

ces travaux-là, on ne pourrait plus aller de la porte Lescot à la porte Rambuteau. Quelquefois, quand c'est mal placé, on ne pourrait plus aller dans un commerce parce qu'il ne serait plus accessible. Par contre, ici, en dessous, il y a un escalier qui permet d'aller du -1 au -2 et qui participe à l'évacuation du Forum. C'est-à-dire que s'il y a un incendie, même dans la gare par exemple, toute la foule de la gare évacue par différentes issues, mais une bonne partie va dans le centre commercial et doit sortir. Une partie de cette foule passerait ici.

Nous avons convenu, avec la préfecture de police, que l'on ne pouvait pas fermer cet escalier aux heures de fonctionnement du Forum, et entre ce poteau-ci et ce poteau-ci (l'escalier occupe à peu près tout ce rectangle-là), cette petite partie sera déposée de nuit, avec des travaux extérieurs.

Une intervenante : Et le bruit ?

Dominique HUCHER : Cela en fera un petit peu.

Un intervenant : Est-il exact que l'on va alléger la Canopée ? Initialement, elle était plus lourde.

Dominique HUCHER : Depuis le début, les architectes cherchent à l'alléger pour des raisons à la fois esthétiques, mais aussi financières et techniques.

Un intervenant : A-t-on obtenu la subvention de 95 millions d'aide de l'État ?

Dominique HUCHER : Malheureusement, l'État ne participe pas à cette opération.

Nous avons encore cinq minutes avant que la Chambre de commerce ne ferme cette salle. Y a-t-il encore quelques interventions ?

Elisabeth BOURGUINAT : La question des toilettes.

Dominique HUCHER : Pour les toilettes définitives : il n'y aura pas de toilettes dans La Canopée, c'est quelque chose qui est déjà acté. Il est aujourd'hui envisagé dans le cadre de l'aménagement du plateau piétonnier, de disposer, effectivement, des sanisettes Decaux pour répondre à la demande et l'idée est, par exemple, de ne pas les faire gérer par la direction des espaces verts parce que la direction des espaces verts ouvre ses toilettes entre le lever du soleil et le coucher du soleil, ce qui pose un problème en hiver. L'avantage des toilettes Decaux, c'est qu'elles fonctionnent 24 h/24. Le schéma n'est pas encore arrêté, mais par exemple, autour du jardin, j'imagine qu'il serait bien de disposer au moins quatre sanisettes encadrant le jardin, positionnées sur les rues Berger et Rambuteau.

Elisabeth BOURGUINAT : De cette façon, vous multipliez les nuisances. Au lieu de les regrouper, on va mettre des sanisettes Decaux en chapelet, tout le long du jardin !

Un intervenant : Les WC de chantier rue Berger n'ont pas duré longtemps !

Dominique HUCHER : Concernant les toilettes provisoires, nous allons continuer à chercher, mais le problème est que tout le monde est pour qu'il y ait des toilettes pour éviter d'avoir des odeurs d'urine, mais devant chez le voisin !

Une intervenante : Les toilettes provisoires, il faut les mettre dans l'alignement de la palissade.

Un intervenant : D'autant, Monsieur Hucher, qu'on n'a pas posé la question à la RATP, mais la RATP ne veut pas de WC à l'intérieur de la RATP.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Il y a de grandes toilettes prévues porte Berger.

Dominique HUCHER : Dans la galerie latérale, il y a un énorme complexe de toilettes. Au moins dix cabines.

Excusez-nous de terminer un peu rapidement, mais il faut libérer la salle.

Merci.